Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

DEPARTEMENT DE LA HAUTE-SAVOIE
***
ARRONDISSEMENT DE ST JULIEN-EN-GENEVOIS
***

REPUBLIQUE FRANCAISE

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION ANNEMASSE – LES VOIRONS – AGGLOMERATION

SIEGE : 11, AVENUE EMILE ZOLA – 74100 ANNEMASSE

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL

OBJET :

PLAN DE MOBILITÉ 2025-2035 D'ANNEMASSE AGGLOMÉRATION : BILAN DE LA CONCERTATION ET ARRÊT DU DOCUMENT

N° CC_2025_0084

Séance du : mercredi 18 juin 2025

Convocation du : 11 juin 2025

Nombre de membres en exercice au jour de la séance : 56

Président de séance : Gabriel DOUBLET

Secrétaire de séance : Nadège ANCHISI

Membres présents :
Guillaume MATHELIER, Laurent GILET, Bertilla LE GOC, François LIERMIER, Christian DUPESSEY, Christian AEBISCHER, Maryline BOUCHÉ, Michel BOUCHER, Robert BURGNIARD, Dominique LACHENAL, Nicolas LEBEAU-GUILLOT, Chadia LIMAM, Amine MEHDI, Mylène SAILLET RAPHOZ, Pascal SAUGE, Yves CHEMINAL, Bernard BOCCARD, Marion BARGES-DELATTRE, Jean-Michel VOUILLOT, Nadège ANCHISI, Antoine BLOUIN, Stéphane PASSAQUAY, Isabelle VINCENT, Denis MAIRE, Jean-Luc SOULAT, Pauline PLAGNAT-CANTOREGGI, Gabriel DOUBLET, Yannick CHARVET, Danielle COTTET, Patrick ANTOINE, Jean-Pierre BELMAS, Michel COLLOT, Véronique FENEUL, Pascale PELLIER, Nadine JACQUIER, Daniel DE CHIARA, Maurice LAPERROUSAZ, Pascal ROPHILLE

Représentés :
Marie-Claire TEPPE-ROGUET par Yves CHEMINAL, Claude ANTHONIOZ par Bernard BOCCARD, Paulette CLERC par Marion BARGES-DELATTRE, Anny MARTIN par Jean-Michel VOUILLOT, Jean-Paul BOSLAND par Antoine BLOUIN, Odette MAITRE par Nadège ANCHISI, Marie-Jeanne MILLERET par Nadine JACQUIER, Sophie VILLARI par Nicolas LEBEAU-GUILLOT

Excusés :
Ines AYEB, Kévin CHALEIL-DOS-RAMOS, Géraldine VALETTE-GURRIERI, Djamel DJADEL, Matthieu LOISEAU, Louiza LOUNIS, Pascale MAYCA, Joanny DEGUIN, Anne FAVRELLE, Julien BEAUCHOT

***

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

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

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales ;

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

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

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Vu le Code de l'Environnement, notamment ses articles L.122-4 et suivants relatifs à l'évaluation environnementale des plans et programmes ;

Vu le décret n°2002-213 du 15 février 2002 classant l'agglomération d'Annemasse dans la catégorie des agglomérations de plus de 100 000 habitants au regard de sa situation frontalière ;

Vu le décret n° 2022-422 du 25 mars 2022 relatif à l'évaluation environnementale des documents de planification ;

Vu les statuts d'Annemasse Agglo ;

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

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) d'Annemasse-Agglo avait été approuvé par délibération du Conseil communautaire en date du 26 février 2014 (n°CC-2014-0027) pour une durée de 10 ans.

Annemasse-Agglo engage aujourd'hui la révision de son Plan de Déplacement Urbain en Plan de Mobilité pour l'échéance 2025-2035.

1. Objectifs poursuivis par la révision du Plan de Déplacement Urbain en Plan de Mobilité

1. Rappel du contenu et des objectifs du Plan de Mobilité

Selon l'article L1214-1 du Code des Transports, « Le Plan De Mobilité détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement. ». Les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) contribuent aux objectifs de lutte contre le changement climatique, contre la pollution de l'air, contre la pollution sonore et contre l'étalement urbain.

Le Plan de Mobilité doit être compatible le Schéma de Cohérence Territorial et le Plan Climat-Air-Energie Territorial. Les enjeux et objectifs de ces documents de planification devront être intégrés tout au long du processus d'élaboration du Plan de Mobilité.

De plus, dans le cadre des réflexions en cours du Grand Genève sur la Vision Territoriale Transfrontalière (VTT) à horizon 2050, un des objectifs annoncé est celui de la neutralité carbone pour l'ensemble des habitants qui le compose.
Ces orientations et objectifs du Grand Genève devront dans la mesure du possible, être pris en compte dans ceux du futur Plan de Mobilité d'Annemasse-Agglo.

2. Objectifs poursuivis au travers de la révision du Plan de Déplacement Urbain en Plan de Mobilité

Le Plan de mobilité est donc un outil de planification de la mobilité à un horizon de dix ans - qui sera évalué à mi-parcours selon les dispositions réglementaires - mais également un outil de programmation pour définir un plan d'actions et prévoir ses modalités de mise en œuvre et de financement. Il doit également comporter le calendrier des décisions et des réalisations des mesures prévues. Ce document cadre constitue ensuite un guide pour mettre en œuvre la politique de mobilité sur le territoire pour l'ensemble des autorités organisatrices, y compris en partenariat avec les territoires et partenaires voisins.

Le Plan de mobilité comporte également deux annexes obligatoires : l'une traitant de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, l'autre portant sur l'évaluation environnementale du projet.

Pour répondre aux 11 objectifs fixés par l'article L1214-1 du Code des Transports, le Plan de Mobilité proposera une stratégie basée sur 5 items phares en lien avec les enjeux propres au territoire et qui seront travaillées de manière approfondie :

- 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 faire une répartition de son affectation entre les

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

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.

Les autres items seront traités de façon transversale ou indirectement car Annemasse-Agglo ne dispose pas de toutes les compétences de certains items (covoiturage, recharge des véhicules électriques, etc.). Les éléments nécessaires pour traiter ces autres items seront récupérés auprès des collectivités et partenaires compétents et intégrés au Plan de Mobilité durant tout son processus d'élaboration.

2. Bilan des principes de la concertation

La démarche de concertation devait permettre d'associer l'ensemble du public en lui permettant de prendre connaissance du projet et de son avancement, de participer à son processus d'élaboration, de s'impliquer dans le projet et d'exprimer son opinion et avis. Les objectifs fixés de la concertation étaient basés sur la volonté de bâtir un projet partagé par l'ensemble des acteurs,

L'ensemble des modalités et principes de la concertation inscrits dans la délibération N° CC_2023_0048 du Conseil communautaire du 26 avril 2023, ont été mises en place dans le cadre de la démarche d'élaboration du Plan De Mobilité :

La mise en place d'une page internet dédiée au Plan De Mobilité et consultable à partir du site officiel d'Annemasse Agglo via l'adresse suivante : https://www.annemasse-agglo.fr/actions-et-projets/plan-de-mobilite

Elle a permis de mettre à disposition le dossier progressivement élaboré, avec la possibilité pour les internautes de formuler des observations en ligne via la page de contact.

Pendant toute la durée d'élaboration du projet, le public pouvait formuler ses observations et remarques :
- par courrier papier adressé par voie postale au Président de l'Agglomération (11, avenue Emile Zola 74105 Annemasse Cedex),
- par courrier électronique à l'adresse spécifique plandemobilite@annemasse-agglo.fr

Afin de garantir le plus possible l'information et la concertation du grand public, il a été réalisé :
- l'organisation de 3 réunions publiques, d'une enquête citoyenne et d'un Atelier Citoyen
- la consultation du Comité des Partenaires lors de la séance du 13 mai 2025
- la saisine du Conseil de Développement (CODEV) à deux reprises pour l'élaboration, la mise en œuvre et l'analyse d'un questionnaire en ligne sur les pratiques de mobilités du territoire mais également pour l'organisation et la participation à un Atelier Citoyen
- une information régulière sur le site internet d'Annemasse Agglo, ainsi qu'à travers des articles de presse.

De plus, une mise à disposition d'un dossier comportant les documents progressivement élaborés, montrant l'avancement des travaux et permettant au public d'être informé du déroulement de la procédure et des orientations étudiées a été réalisé.

Ces documents étaient consultables par le public jusqu'à l'arrêt du projet, au format papier au siège d'Annemasse Agglo aux jours et horaires habituels d'ouverture. Ils étaient assortis d'un registre d'observations, disponible et accessible au public selon les mêmes modalités.

Un rapport complet sur le dispositif de concertation mis en place pour l'élaboration du projet de révision du Plan De Mobilité a été réalisé, il est présenté au Conseil communautaire et figure dans le rapport annexé. Il s'attache à montrer la diversité des rencontres proposées avec les différents publics et le souci de leur association tout au long de l'élaboration du document.

Le bilan de la concertation est structuré en plusieurs parties :
- les modalités de concertation et d'information du grand public,
- les modalités de concertation des élus,
- les modalités de concertation des Personnes publiques associées,
- une synthèse de l'ensemble des contributions issues de la concertation.

Parmi les observations recueillies, certaines sont revenues à plusieurs reprises, notamment celles évoquant les conséquences de l'utilisation de la voiture (vitesse, densité du trafic), ou son impact sur

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

l'environnement (pollution de l'air, nuisances sonores), les conflits entre usagers de l'espace public, la dégradation des conditions de circulation, le besoin d'améliorer les transports collectifs, de développer les réseaux alternatifs ou la nécessité de redonner une vraie place aux modes actifs, tout en rationalisant l'usage de la voiture.

Ce dispositif a donc permis aux usagers d'exprimer leurs besoins et leurs souhaits pour pouvoir faire évoluer leurs habitudes de déplacements.

Les propositions citoyennes et les principaux sujets ayant émergé ont contribué à alimenter les différentes étapes d'élaboration du Plan De Mobilité. De manière générale, plusieurs contributions ont porté sur des éléments déjà intégrés dans le document et ont permis d'en préciser parfois la teneur.

3. Arrêt du Plan De Mobilité

Un rapport complet du Plan De Mobilité a été réalisé, il est présenté au Conseil communautaire et figure dans le rapport annexé.

L'élaboration du Plan De Mobilité est le fruit de trois années de travaux et d'un riche travail partenarial et collaboratif.
Conformément, il se compose de la manière suivante :

- Le rapport constitué des parties suivantes :
  - Diagnostic
  - Enjeux et Objectifs
  - Stratégie de mobilité
  - Plan d'action
  - Normes de stationnement privées
- De l'annexe Accessibilité
- De l'évaluation environnementale du Plan De Mobilité

La procédure de révision a été pilotée par les élus du COPIL (maires et adjoints des 12 communes, en associant les techniciens communaux référents). Les élus communaux ont été mobilisés tout au long de la révision et particulièrement dans le cadre des 2 séminaires politiques et de l'Atelier citoyen.

Les 4 étapes de la définition du Plan de Mobilité ont été :

1. *Elaborer un diagnostic du territoire en matière de mobilité et définir des enjeux*

L'objectif de cette première étape est de dresser un inventaire complet de l'offre de transport et de la demande de mobilité dans le territoire d'Annemasse Agglo.

En découle l'identification et la hiérarchisation des enjeux du Plan de Mobilité et des grandes orientations à suivre pour y répondre. Les grands enjeux destinés à répondre au constat du diagnostic seront déclinés par objectifs en alignement avec les politiques à l'œuvre dans des domaines interdépendants (urbanisation, économie, qualité de l'air, etc..).

L'ambition était de se fixer sur les objectifs et non sur les moyens, tout en prenant en compte la diversité des territoires d'Annemasse Agglo (urbain, périurbain, rural) et :

- Ne pas fonctionner en silo et ne pas isoler les objectifs /actions selon les modes de transports (cf les 7 axes stratégiques du PDU 2014)
- Avoir une vision pragmatique et élargie de la mobilité (par exemple en liant urbanisme et mobilité, en traitant le social et mobilité) et montrer le chainage entre les mesures
- Définir le socle stratégique du PDM en travaillant sur les relations entre centralité et périphérie, entre zone d'habitat et zone d'emploi, entre zone de service et zone de loisirs
- Allier des mesures infrastructurelles, d'animation et de services

A l'issue de cette phase, 4 enjeux ont été construits et validés :

Enjeux 1 : Réduire et optimiser les déplacements

Le poids de la mobilité et particulièrement de l'usage individuel de la voiture, sur les émissions de gaz à effet de serre (GES), qui influent sur le changement climatique, est élevé.
Le Plan De Mobilité se doit d'agir pour réduire les émissions en développant des solutions plus sobres, optimisées ou en utilisant des énergies alternatives.
Les modes de déplacements non motorisés (marche, vélo...), ceux ayant recours à des énergies générant

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

peu de GES (véhicules électriques qu'ils soient individuels ou collectifs) ou ceux optimisant les usages des moteurs thermiques (transports en commun, covoiturage, autopartage) seront favorisés.
Il s'agit d'inciter à des changements de comportements pour sortir de l'usage systématique de la voiture et de rechercher une réduction des distances parcourues, avec une politique d'aménagement du territoire liant urbanisme et mobilité.

Enjeux 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.
Les objectifs ambitieux portés par le Plan de Mobilité en termes de réduction de GES et de polluants locaux ne seront atteignables qu'en conjuguant de façon concomitante plusieurs politiques publiques, à savoir :

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

Dans ce contexte, une impulsion d'envergure est indispensable pour favoriser des changements de comportements de mobilité collectifs ou individuels, qui passeront par la mise en œuvre de conditions favorables à l'évolution de la motorisation des ménages, l'utilisation de modes de déplacements peu émissifs, voire l'utilisation de la voiture autrement.

Enjeux 3 : hiérarchiser et adapter les modes au territoire

La diversité territoriale d'Annemasse Agglo, avec 12 communes entre cœur urbain et couronne périurbaine et rurale, induit des problématiques et enjeux de déplacement différents. Dans les cœurs urbains, les enjeux majeurs se concentrent plutôt autour de la démotorisation, des mobilités actives et des transports en commun urbains ; dans le périurbain c'est le partage du véhicule particulier, la décarbonation des motorisations et l'intermodalité vers des transports collectifs qui permettraient d'apporter des solutions adaptées.
Des actions sont à mener pour augmenter les choix de modes de transport entre l'agglo et ses territoires voisins en favorisant les déplacements en train, en car, en covoiturage, ou encore à vélo. Cette démarche est partenariale.
C'est aussi une condition pour le développement de certaines activités économiques et des échanges matériels. L'ambition du Plan De Mobilité est de répondre aux besoins de déplacement de manière efficace en lien avec l'intérêt général.

Enjeux 4 : proposer et garantir 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. L'ambition du Plan de mobilité est de répondre aux besoins de déplacement de manière efficace en lien avec l'intérêt général.
La mobilité représente un coût élevé, tant pour les ménages, les collectivités que les entreprises

2. Construire une stratégie

Les orientations sont traduites en objectifs chiffrés en fonction des différents axes stratégiques.
La stratégie du PDM 2025-2035 repose sur l'incitation ambitieuse de chaque habitant à changer ses comportements de mobilité vers des pratiques de mobilités plus durables ; pratiques attendues pour chacun afin de tenir des objectifs globaux climatiques et énergétiques.

Cette stratégie consiste à fixer des objectifs de parts modales en fonction des grands enjeux fixes, en prenant en compte les évolutions des déplacements
La stratégie du PDM 2025/2035 doit reposer sur l'incitation ambitieuse de chaque habitant à changer ses comportements de mobilité vers des pratiques de mobilités plus durables.
Ainsi 3 scénarios ont été élaborés afin d'y répondre avec des degrés d'intensité différents :

- Projection SCOT : scénario « fil de l'eau »
- Trajectoire Climat : qui tends vers les objectifs de la Charte de Grand Genève en transition.
- Plan Climat : qui réponds aux objectifs de la Charte de Grand Genève en transition.

C'est le scenario « Trajectoire climat » qui a été retenu Annemasse. Avec :

- 42,2 % pour les transports individuels motorisés
- 16,1 % pour les Transports en Communs
- 29,4 % pour la marche à pied
- 9,9 % pour le vélo

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

- 2,3 % pour les autres modes

Cet objectif de report modal ambitieux s'appuie
- Une très forte augmentation des déplacements en vélo avec un objectif de 10 % de parts modales (contre 2% actuellement) soit 40 000 déplacements quotidiens.

Cet effort conséquent est attendu dans le cœur de l'agglomération, secteur géographique très favorable à l'usage du vélo (contexte adapté pour des déplacements de moins de 5 km, avec une topographie faible) avec 33 000 déplacements quotidiens.
Cette ambition s'appuie sur la réussite de la voie verte, victime de son succès. La mise en place du Schéma directeur cyclable permettra d'atteindre cette part modale, et positionne Annemasse Agglo au-dessus du niveau de l'objectif fixé par le gouvernement.
- Un travail sur l'attractivité et l'accessibilité du réseau de transports en commun (accroître et optimiser le réseau, développer le Maas, poursuivre la mise en accessibilité PMR, améliorer l'offre TAD, optimiser le réseau de transport scolaire, privilégier l'urbanisme à proximité des réseaux de transports, faciliter l'intermodalité, communiquer et valoriser…) qui fait évoluer la part modale des transports collectifs de 10.9 % en 2022 à 16 % en transports collectifs (+5 %) pour 2035.

3. Élaborer un programme d'action

Cette dernière phase, est la traduction opérationnelle de la politique de déplacements retenue.
L'objectif est de proposer un programme d'actions concrètes permettant de répondre d'une part aux 4 enjeux et d'autre part à la mise en œuvre de la stratégie mobilité validée.
Le Plan de mobilité est un outil de planification de la mobilité mais également un outil de programmation pour définir un plan d'actions et prévoir ses modalités de mise en œuvre, son calendrier et son financement.
Plusieurs leviers sont à disposition pour atteindre les objectifs fixés de parts modales :
- Leviers infrastructurels : avec des nouveaux projets
- Leviers de fonctionnement : une augmentation de l'offre TC
- Leviers liés aux changements de comportements : le covoiturage
- Leviers liés aux contraintes : des plans de circulation, ZFE-m

Le plan d'actions du PDM porte à la fois sur les solutions de mobilité des personnes mais aussi des biens en lien avec de multiples partenaires institutionnels (Communes, Département, Région, PMGF, Canton de Genève…) et gestionnaires (TP2A, SNCF, CFF, ATMB…)

Afin de répondre à l'ensemble de ces objectifs : un plan de 73 fiches actions a été élaboré :
- 16 sur les Transports Collectifs
- 10 sur les modes actifs
- 8 sur les nouvelles mobilités
- 11 sur le Transport Individuel Motorisé
- 16 sur la logistique et les marchandises
- 4 sur le stationnement
- 4 sur l'accessibilité
- 4 sur sa mise en œuvre et son suivi

4. Concertation et validation

A la suite de l'arrêt du Plan De Mobilité, différentes étapes de concertation permettront la validation définitive du document et du projet, dont une consultation pour avis auprès des personnes publiques associées. Suivant la procédure réglementaire, une enquête publique permettra également à chacun de prendre connaissance des caractéristiques détaillées du PDM et de donner son avis sur le projet.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

4. Évaluation environnementale du Plan de Mobilité

Conformément aux dispositions des articles L. 122-4 et suivants du Code de l'environnement, le projet de Plan de Mobilité d'Annemasse Agglomération a fait l'objet d'une évaluation environnementale.

Un rapport complet de l'évaluation environnementale du Plan De Mobilité a été réalisé, il est présenté au Conseil communautaire et figure dans le rapport annexé.

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

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

Le projet arrêté du Plan de Mobilité et son rapport environnemental seront transmis pour avis à la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAe).

5. Consultation réglementaire préalable à l'enquête publique

Selon l'article L. 1214-15 du Code des transports, modifié par LOI n°2019-1428 du 24 décembre 2019 - art. 16 (V) :
« Le projet de plan de mobilité est arrêté par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de transport. Il est soumis, pour avis, aux conseils municipaux, départementaux et régionaux, aux autorités organisatrices de la mobilité limitrophes ainsi qu'aux autorités administratives compétentes de l'Etat concerné dans un délai et des conditions fixés par voie réglementaire. »

Pour cette phase de consultation réglementaire les personnes publiques associées et autres organismes disposeront d'un délai de 3 mois pour faire connaître leurs observations ou propositions éventuelles qui sont jointes au dossier soumis à enquête.

6. Enquête Publique

La procédure d'enquête publique pour un Plan de Mobilité (PDM) suit un processus réglementé par le Code des transports, le Code de l'environnement et parfois le Code général des collectivités territoriales, selon les cas.
Selon l'Article L. 1214-16 du Code des transports, modifié par Ordonnance n°2021-408 du 8 avril 2021 - art. 4 :
« Le plan, assorti des avis des personnes publiques consultées, est ensuite soumis par l'autorité organisatrice à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement. »

Une fois le projet éventuellement ajusté après consultation des Personnes Publiques Associées (PPA), l'enquête publique sera mise en place selon les règles du Code de l'environnement (articles L. 123-1 et suivants).

Après les phases de consultation, le projet de Plan de Mobilité 2025-2035 sera enfin définitivement approuvé par le Pôle métropolitain du Genevois français, en tenant compte avis des Personnes Publiques Associées et des résultats de l'enquête publique.

Le Conseil Communautaire, entendu l'exposé du rapporteur,

Après en avoir délibéré :

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Pour :41
Contre :2

Abstention : 3

DECIDE :

D'ARRÊTER le bilan de la concertation, tel que repris en annexe de la présente délibération, dont les modalités ont été mises en œuvre conformément aux prescriptions de la délibération n°CC_2023_0048 ;

D'ARRÊTER le projet de Plan De Mobilité, tel que repris en annexe de la présente délibération;

D'ANNEXER ce projet au dossier d'enquête publique ;

D'AUTORISER Monsieur le Président :

- à solliciter l'avis des personnes publiques associées reprises à l'article L. 1214-15 du Code des transport et de toute autre personne ou organisme intéressés;
- à organiser l'enquête publique prévue par les dispositions de l'article L. 1214-16 du Code des transports;
- à effectuer tous actes, toutes démarches et à signer tous documents afférents à la mise en œuvre et à l'exécution de la présente délibération.

Pour le président et par délégation,

Signé électroniquement par : Gilles RAVINET
Date de signature : 19/06/2025
Qualité : Agglo - DGS

Le secrétaire de séance,

Signé électroniquement par : Nadège ANCHISI
Date de signature : 24/06/2025
Qualité : Agglo - Secretaire Conseil Communautaire

La présente délibération peut faire l'objet d'un recours gracieux devant Monsieur le Président d'Annemasse Agglo dans le délai de deux mois à compter de sa publication ou de sa notification. Un recours contentieux peut également être introduit devant le Tribunal administratif de Grenoble dans le délai de deux mois à compter de la notification de la délibération ou de sa date de publication, ou à compter de la réponse d'Annemasse Agglo, si un recours gracieux a été préalablement déposé.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

BILAN DE LA CONCERTATION

Plan de Mobilité de l'agglomération annemassienne



PHASE ARRÊT

Annemasse Agglo

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

PROPOS INTRODUCTIFS

Conformément à l'article L 300-2 du Code de l'Urbanisme, il convient de définir les modalités et principes de la concertation pendant toute la durée de la procédure de révision du Plan de Déplacement Urbain en Plan de Mobilité. Cette démarche doit permettre d'associer l'ensemble du public (société civile, associations locales, habitants, représentants de groupes professionnels…) en lui permettant de prendre connaissance du projet et de son avancement, de participer au processus de révision et de s'impliquer dans le projet, d'exprimer son opinion et avis.

Annemasse Agglo a choisi de mettre en place une démarche de participation citoyenne dans le cadre de la révision de son Plan de Mobilité, en s'appuyant sur des temps d'échanges et d'ateliers de travail ouverts et constructifs. Plusieurs temps de concertation, sous la forme d'enquête, de réunions publiques ou d'ateliers citoyens, ont suivi les temps d'élaboration du Plan De Mobilité et se sont organisés au cours des 3 phases du projet (Diagnostic, enjeux et plan d'actions)

Ce bilan de la concertation est structuré selon les parties suivantes :

- contexte de la concertation et rappel des modalités
- le bilan de la concertation du grand public,
- le bilan de la concertation des élus,
- le bilan de la concertation des Personnes publiques associées,
- une synthèse de l'ensemble des contributions issues de la concertation.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

I : Contexte de la concertation

1 : Philosophie générale

L'objectif était une implication et une concertation à toutes les étapes de l'élaboration du Plan De Mobilité à travers la philosophie : *« redéfinissons les règles du jeu concernant nos déplacements sur l'agglo »*

Extrait de la page internet dédiée sur le site d'Annemasse Agglomération (https://www.annemasse-agglo.fr/actions-et-projets/plan-de-mobilite)

« Le Leman Express, la voieVerte du Grand Genève, le tram, les parking-relais... Autant d'aménagements emblématiques qui ont incarné une véritable révolution de la mobilité sur le territoire et ont profondément changé nos façons de nous déplacer ces dernières années. Ces réalisations ont été possibles grâce aux politiques portées par Annemasse Agglo, prouvant que nous avons les cartes en main pour modeler la mobilité sur notre territoire.
Aujourd'hui la révolution se poursuit et Annemasse Agglo doit déterminer son action concernant les déplacements sur son territoire sur la période 2025-2035. Pour cela elle prépare son nouveau Plan de Mobilité (PDM) : un document cadre qui remplacera le Plan de Déplacements Urbains (PDU). Voyons notre mobilité comme un jeu et déterminons ses règles ensemble !

Devenons toutes et tous les maîtres du jeu : participez au PDM !
Afin d'associer l'ensemble du public à l'élaboration du Plan de Mobilité, plusieurs principes de concertation ont été établis pour toute la durée du projet (conformément à l'article L 300-2 du Code de l'Urbanisme). Cette démarche comprend la consultation du Comité des Partenaires rassemblant des représentants des usagers, entreprises et salariés du territoire et la sollicitation de l'avis du Conseil de Développement d'Annemasse Agglo. »

2 : Un Plan De Mobilité concerté à toutes les étapes de son élaboration

Le nouveau Plan de Mobilité d'Annemasse Agglo doit répondre au mieux aux besoins des habitants, il est donc essentiel d'échanger avec les principaux concernés : les habitants !

Au-delà des réunions publiques et atelier organisées en présentiel, plusieurs modalités permettent au public de prendre connaissance du projet et de son avancement, de participer au processus de révision et d'exprimer son opinion et avis.

L'ensemble de ces modalités seront détaillées dans les parties ci-après. Les 4 étapes de la définition du Plan de Mobilité :

1 - Elaborer un diagnostic du territoire en matière de mobilité et définir des enjeux

L'objectif de cette première étape est de dresser un inventaire complet de l'offre de transport et de la demande de mobilité dans le territoire d'Annemasse Agglo.
En découle l'identification et la hiérarchisation des enjeux du Plan de Mobilité et des grandes orientations à suivre pour y répondre. Ces orientations sont organisées par axes stratégiques et prennent en compte différents domaines interdépendants comme l'urbanisation, la mobilité, la qualité de l'air.
A l'issue de cette phase, 3 réunions publiques ont été réalisées.

2 - Construire une stratégie

Les orientations sont traduites en objectifs chiffrés en fonction des différents axes stratégiques. Il s'agit de présenter clairement les axes de travail et les ambitions associées.
Afin de compléter le diagnostic et de mieux comprendre les besoins et les habitudes de déplacements des habitants du territoire, une enquête de mobilité en ligne a été mise en place. Il était possible aux répondant, de fournir leur adresse mail afin d'être recontacté dans le cadre de nouvelles concertation.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

3 - Elaborer un programme d'action

L'objectif est de proposer un programme d'actions concrètes permettant la mise en œuvre de la stratégie mobilité validée.
Cette phase s'est vue enrichie par un Atelier Citoyen sur la base des inscrits à l'enquête de mobilité.

4 - Concertation et validation

Différentes étapes de concertation permettront la validation définitive du document et du projet, dont une consultation pour avis auprès des personnes publiques associées.
Suivant la procédure règlementaire, une enquête publique permettra également à chacun de prendre connaissance des caractéristiques détaillées du PDM et de donner son avis sur le projet.

II : Rappel des modalités

La délibération N° CC_2023_0048 du Conseil Communautaire du 26 avril 2023 avait prescrit le dispositif de concertation suivant :

- Mise à disposition des documents progressivement élaborés, montrant l'avancement des travaux, et permettant au public d'être informé du déroulement de la procédure et des orientations étudiées. Ces documents seront consultables par le public jusqu'à l'arrêt du projet, au format papier au siège d'Annemasse Agglo aux jours et horaires habituels d'ouverture.
- D'un registre d'observations, présents au siège de d'Annemasse-Agglomération et dans les mairies de chaque commune et accessible au public aux jours et horaires habituels d'ouverture,
- Mise en place d'une page internet dédiée consultable à partir du site officiel d'Annemasse Agglo: mise à disposition du dossier, possibilité pour les internautes de formuler des observations en ligne,
- Organisation de plusieurs réunions publiques mutualisées (qui pourront porter sur des thématiques particulières du projet) - dates et lieux à préciser ultérieurement
- La consultation du Comité des Partenaires rassemblant des représentants des usagers, entreprises et salariés du territoire,
- La sollicitation de l'avis du Conseil de Développement.
- Envoi aux communes de plusieurs éléments de contenus (article et visuels) à des fins de publication dans leurs bulletins municipaux, sites web et réseaux sociaux (sous réserve de la volonté de celles-ci de publier l'information),
- Des expérimentations innovantes menées ponctuellement qui viseront à enrichir également le projet ;
- Pendant toute la durée d'élaboration du projet, le public pourra également formuler ses observations et remarques :
o par courrier papier adressé par voie postale au Président de l'Agglomération (11, avenue Emile Zola 74105 Annemasse Cedex),
o par courrier électronique à l'adresse spécifique plandemobilite@annemasse-agglo.fr.

Par ailleurs, il est à noter que « Les représentants des professions et des usagers des transports ainsi que des associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, les chambres de commerce et d'industrie et les associations agréées de protection de l'environnement mentionnées à l'article L. 141-1 du Code de l'environnement sont consultés, à leur demande, sur le projet. » (Extrait de l'article L.1214-14 du Code des transports).

Tout au long de l'élaboration du Plan De Mobilité, les habitants ont pu s'informer, donner leurs avis, et faire des suggestions. En parallèle de l'arrêt du projet, le conseil communautaire tire le bilan de la concertation effectuée tout au long de la démarche d'élaboration, à partir de la synthèse des contributions de ce document.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

III : Bilan des modalités de concertation :

A : La concertation au niveau des citoyens :

L'information et la participation du public a été déployée au travers de plusieurs outils et moyens de communication tels que prévus dans la délibération :

1 : S'informer : les supports d'information et de communication

- Communication sur le site internet d'Annemasse Agglo à travers la page dédiée
- Des post sur les réseaux sociaux
- Des articles de presses
- Des interviews radio
- Des kits communication diffusés aux communes pour relayer les informations
- Des flyers et affiches pour le différents temps de concertation et d'enquête.

a : le site internet d'Annemasse Agglomération :

L'ensemble des supports produits (diagnostic, enjeux, stratégie de mobilité) a été mis à disposition du public en version papier ou sur le site internet d'Annemasse Agglomération

Dès le démarrage de la démarche, une page dédiée au Plan De Mobilité a été créée sur le site internet de l'agglomération, afin de permettre aux internautes de s'informer sur la démarche de révision mais aussi de faire part de son avis en transmettant un mail aux techniciens et élus d'Annemasse Agglo.



Cette page est accessible sur le site :
https://www.annemasse-agglo.fr/actions-et-projets/plan-de-mobilite

Cette page consiste à la fois un espace de ressources informatives et pédagogiques sur la procédure d'élaboration et ses enjeux, un fil d'actualité de la démarche mais également un espace centralisant l'ensemble des livrables de la démarche de révision et de la concertation.
Le site permet de télécharger l'ensemble des documents élaborés

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Les outils numériques d'Annemasse Agglo sont également mobilisés pour informer les citoyens des réunions publiques ou de l'enquête citoyenne en s'appuyant sur :

- la rubrique « Actualités » du site internet d'Annemasse Agglo



Redéfinir les règles du jeu de notre mobilité : 3 soirées d'information et d'échange sur l'agglo

Actualité publiée le 07 novembre 2023

Annemasse Agglo prépare son Plan de Mobilité : il déterminera son action concernant nos déplacements sur l'agglomération de 2025 à 2035. Voyons notre mobilité comme un jeu et déterminons ses règles ensemble : participez à 3 soirées d'information et d'échange en novembre 2023 !

» Suivre la réunion publique du mardi 7 novembre en ligne «

Consultation citoyenne : parlez nous de vos habitudes de mobilité !

Actualité publiée le 17 juin 2024

Annemasse Agglo, en collaboration avec le Conseil de Développement du territoire, son assemblée participative citoyenne, lance une **grande consultation en ligne afin de recueillir les habitudes de déplacements qui traversent notre territoire.**

L'objectif ? être au plus près des habitudes du territoire, pour favoriser toujours plus les modes de déplacements actifs (piétonisation, vélos) et les transports en commun (Bus, Tram).

Consultation Citoyenne
Parlez-nous de vos habitudes de mobilité

Comment participer à l'enquête ?

- le compte d'Annemasse Agglo sur les réseaux sociaux (Facebook, Twitter, Linkedin) à travers les posts sur :

Facebook/Post - Enquête citoyenne mobilités,
le 11/06/2024

Instagram/Story - Enquête Mobilité,
le 19/06/2024

Facebook/Story - Enquête Mobilité,
le 19/06/2024

Instagram/Story - Relance : enquête mobilité,
le 26/06/2024

Facebook/Post-Relance Enquête Mobilité,
le 04/07/2024

Facebook/Post - Enquête mobilité :
post de remerciements, le 30/07/2024

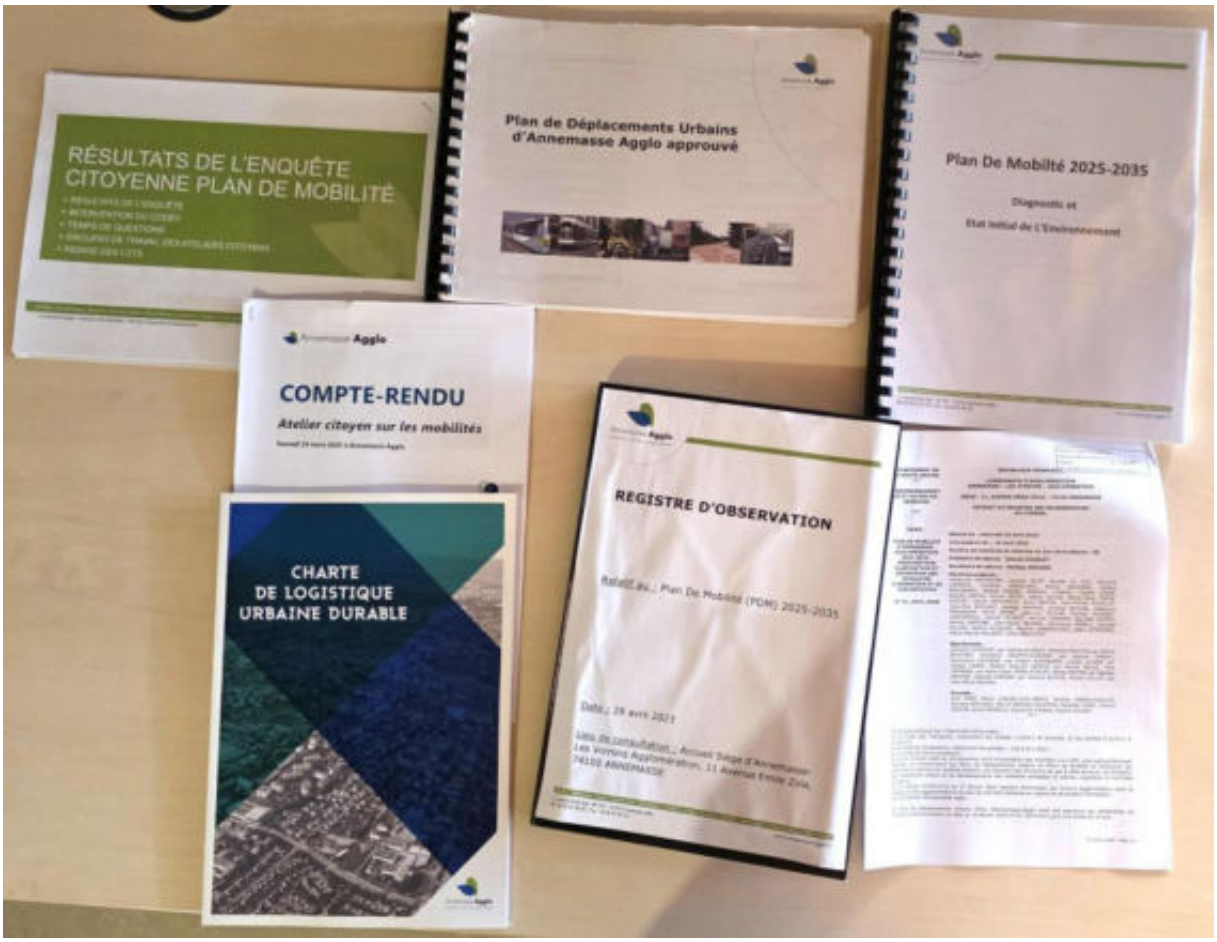


Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

b : la communication papier du projet

Annemasse Agglo a déployé une communication papier diversifiée avec la mise à disposition du public d'un dossier comportant les documents relatifs au projet et les délibérations, au fur et à mesure de leur élaboration, au siège d'Annemasse Agglo, aux jours et heures ouvrables habituels.

A la date d'arrêt du Plan De Mobilité, le dossier comprend :
- La délibération du 26 avril 2023 de mise en révision du Plan De Mobilité, définissant les modalités de concertation et les objectifs poursuivis,
- le Plan de Déplacement Urbain en vigeur (approuvé en 2014),
- le diagnostic et l'état initial de l'environnement,
- La Chart InterLUD+ (pour la partie marchandises du Plan De Mobilité)
- les résultats de l'enquête citoyenne
- le compte-rendu de l'atelier citoyen



c : la presse locale

A travers tout le processus d'élaboration du Plan De Mobilité, la communication sur ce sujet s'est faite sous plusieurs formes. Des articles sur la démarche et les modalités de concertation ont été édités à plusieurs reprises dans la presse.
Des communiqués de presse ont été envoyés aux médias en amont des 3 réunions publiques

Au total ce sont 4 articles et interviews qui ont été publiés et recensés dans les médias locaux. Les principaux médias locaux qui ont relayé les informations sur le Plan De Mobilité sont Le Dauphiné Libéré et le Messager :

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Reportage radio :

- Du 03 novembre 2023 sur Radio Plus : interview de M.LETESSIER, Vice-Président à la Mobilité sur la présentation du Plan De Mobilité et la concertation dédiée

Articles publiés :

- Dauphiné Libéré, le 09/11/2023 : «Hausse du trafic routier en périphérie, comment limiter les dégâts ?»
- Le Messager, le 16/11/2023 : «Comment améliorer nos déplacements sur l'Agglo d'Annemasse »
- Le Messager, le 04/04/2025 : « Annemasse : les citoyens s'emparent du futur Plan De Mobilité de l'agglomération »

2 : les supports mis à disposition pour s'exprimer :

Les habitants et les acteurs du territoire ont pu s'exprimer tout au long de la démarche à travers plusieurs supports.

Les courriers, courriels et le formulaire en ligne :
Tout au long de la démarche il était possible d'adresser sa contribution individuelle à l'agglomération par le biais :

- d'un courrier papier adressé par voie postale au Président de l'Agglomération, à l'adresse suivante : Annemasse Agglo, 11 avenue Emile Zola, 74 100 Annemasse
- une adresse mail spécifiquement créée afin de recueillir les remarques des citoyens et les questions tout à long de la procédure : plandemobilite@annemasse-agglo.fr
- d'un formulaire de contact sur le site internet d'Annemasse Agglo, https://www.annemasse-agglo.fr/, rubrique «Contact» laissant la possibilité à toute personne intéressée de déposer ses observations et propositions.

Bilan des courriers

- Aucun courrier papier adressé au Président de l'Agglomération
- 5 mails ont été envoyés à l'adresse plandemobilite@annemasse-agglo.fr
- Aucune contribution rédigée via le formulaire de contact du site internet d'Annemasse Agglo

Le registre

Un registre a été déposé tout au long de la démarche au siège d'Annemasse Agglo et dans chaque mairie des 12communes, accessible aux heures et jours habituels d'ouverture et permettant à toute personne intéressée d'inscrire ses observations et propositions.

Bilan des registres :

- Aucune contribution n'a été déposée dans sur l'ensemble des registres.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

3 : Partager et échanger : Modalités de participation du public

a : Les réunions publiques :



3 réunions publiques ont été réalisées : à Annemasse le 07 novembre 2023, Cranves-Sales le 14 novembre 2023 et Saint-Cergues le 16 novembre 2023.

La réunion publique organisée en salle du conseil de l'Hôtel d'Agglo a été retransmise en direct et est accessible en replay sur le site de l'Agglo et sa chaîne YouTube. 9 personnes ont suivi la retransmission en direct et nous comptabilisons 132 vues au total (direct + visionnage différé).

C'est un total de près de 80 participant(e)s sur l'ensemble de l'agglomération (25 personnes à Annemasse, 22 personnes à Cranves-Sales, 32 personnes à Saint-Cergues).

La communication autour des réunions publiques a été construite autour de deux objectifs suivants : encourager la participation aux événements, présenter le PDM tout en relayant un discours plus large sur la mobilité et la nécessité de s'adapter face au changement climatique.

Celle-ci s'est organisée de la façon suivante :

- l'envoi d'un kit de communication aux communes de l'agglomération
- l'emailing aux associations du territoire (via le service Mobilité)
- la distribution des supports papiers (affiches et flyers) en mairie, ainsi qu'en points de passage sur les communes de l'Agglomération. Cf en Annexe 1
- la publication de messages d'invitation sur les réseaux sociaux d'Annemasse Agglo, mais aussi relai par certaines communes
- Envoi d'éléments de contexte et de langage aux élus du Bureau Communautaire
- Envoi d'un communiqué de presse
- Diffusion d'un épisode « Annemasse Agglo, le Mag » sur la RadioPlus
- Relance de l'invitation sur les réseaux sociaux d'Annemasse Agglo

Les éléments de communication sont présents en Annexe 1

b : Les contributions du Conseil de Développement

En tant que Communauté d'Agglo de plus de 20 000 habitants, Annemasse Agglo s'est dotée d'un Conseil de développement depuis juin 2018, conformément aux dispositions de la loi NOTRe.
Par la nature même du document, le Plan De Mobilité fait l'objet d'une consultation obligatoire du Conseil de Développement, puisqu'il s'agit d'un « document de prospective et de planification du territoire ».

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Ainsi, le Conseil de développement a été officiellement saisi à deux reprises sur :

L'enquête de mobilité :



En décembre 2023 le CODEV a été saisir afin d'accompagner Annemasse Agglomération sur l'élaboration, la mise en œuvre et l'analyse d'un questionnaire en ligne sur les pratiques de mobilités du territoire.

Cette enquête s'est déroulée entre le 07 juin 2024 et le 07 juillet 2024.

Cette enquête a été renseignée par 1247 habitants. Ces éléments ont permis d'enrichir le diagnostic « quantitatif » par des données « qualitatives » des habitants du territoire.

Les objectifs de cette enquête étaient l'évaluation des pratiques actuelles de mobilité à travers :
- L'identification des besoins non satisfaits et des attentes en matière de mobilité
- L'évaluation de la sensibilité aux enjeux environnementaux liés à la mobilité
- L'exploration des perspectives d'évolution de la mobilité
- La promotion de l'engagement citoyen dans la planification de la mobilité

https://www.annemasse-agglo.fr/infos-et-loisirs/actualites/consultation-citoyenne-parlez-nous-de-vos-habitudes-de-mobilite

La remise des lots et une présentation de la synthèse s'est déroulée le 19 septembre 2024.
La synthèse de cette enquête est présente en Annexe 2

L'atelier citoyen :
Le CODEV a été saisi en en décembre 2024 afin de préparer, organiser et participer à un Atelier Citoyen qui s'est déroulé le 29 mars 2025.

L'objectif de cet atelier était de présenter le plan d'action et de travailler sur des certaines fiches actions.



48 participants ont pu s'exprimer sur 3 thèmes : Circulation automobile, Transport en commun et Modes actifs.

L'ensemble des réflexions ont permis de principalement conforter les enjeux, les problématiques ainsi que les orientations prises dans le plan d'actions.

Les synthèses de ces ateliers sont présentes en Annexe 3

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

b : Le Comité des partenaires :

Le Comité des Partenaires a été consulté lors de la séance du 13 mai 2025. Une présentation complète de la démarche a permis d'exposer toute la démarche et des orientations prises. Aucune question, ni remarque n'a été posée.

B : La concertation des élus de l'agglomération et des communes

Au regard des évolutions du territoire au cours des dix années de mise en œuvre du Plan de Déplacement Urbain (PDU), la révision du document est un temps fort de positionnement politique, pour questionner les orientations des politiques de mobilités mise en place précédemment et s'interroger sur les grandes orientations du futur Plan De Mobilité.

Il est donc apparu comme nécessaire que tous les élus soient pleinement associés aux différents temps de construction du Plan De Mobilité.

Les élus sont prioritairement associés dans le cadre des instances d'Annemasse Agglo :

- Une instance spécifique : Les Comités de Pilotage composés des maires et des adjoints aux mobilités, à l'urbanisme/aménagement des douze communes. Il s'est réuni régulièrement (11 réunions en 3 ans) afin de déterminer le niveau d'ambition et les priorités et d'arbitrer sur les orientations stratégiques.

- L'ensemble des élus du Conseil Communautaire sont en charge de valider les principaux points d'étape et de délibérer lors des points réglementaires (démarrage, arrêt et approbation du Plan De Mobilité).

Des instances techniques ont également été formalisées et se sont réunis tout au long du processus de l'élaboration du Plan De Mobilité :

- Une équipe-projet réunissant les référents techniques des communes : des réunions de travail et d'échange entre l'équipe technique d'Annemasse Agglo, le bureau d'études et les référents mobilités, urbanistes des communes ont eu lieu régulièrement.

En complément de ces instances politiques pérennes, des temps de dialogue politique ont été organisés, afin de renforcer les possibilités d'échanges et de contribution des élus communaux aux étapes clés de la révision via des séminaires et des rencontres bilatérales.

1 : Les séminaires politiques :

Les séminaires politiques ont été organisés lors de 2 étapes clés d'élaboration du Plan De Mobilité (enjeux & objectifs et stratégie) afin de faire contribuer les élus du territoire à positionner le curseur, faire émerger et prioriser les pistes d'action et ainsi converger vers la construction d'une vision commune pour l'avenir du territoire.

Pour cela, les séminaires ont proposé des formats divers et innovants afin de favoriser une réflexion collective,
Les séminaires ont été organisés le samedi matin, afin de garantir la mobilisation la plus large des 326 conseillers communaux du territoire invités.
Pour chaque rencontre, une invitation personnelle a été transmise, complétée d'un relai d'information au niveau des instances communautaires et une relance auprès des communes.

2 séminaires ont eu lieu au cours de l'élaboration du Plan De Mobilité :

- 1er séminaire : le 24 novembre 20237 au siège d'Annemasse Agglomération, où plus d'une quarantaine d'élus ont répondu présents. L'objectif de ce premier temps politique visait une appropriation par les élus des éléments de diagnostic du Plan De Mobilité et la définition des enjeux du territoire.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

- 2ème séminaire : le 23 mars 2024 au siège d'Annemasse Agglomération, où une trentaine d'élus ont pu valider les enjeux et initier la phase de construction de la stratégie mobilité.

2 : Les rencontres communales :
La Vice-Présidente en charge de la Mobilité a souhaité organiser des rencontres « politiques » avec les 12 communes de l'agglomération afin de présenter, de partager et d'enrichir le plan d'actions et son contenu. Ces réunions en bilatérales se sont déroulés entre février et mars 2025.

C : La concertation à destination des Personnes publiques associées :
Au-delà des instances institutionnelles de l'Agglomération, les personnes publiques associées ou consultées à leur demande ont été mobilisées tout au long de la démarche d'élaboration du Plan De Mobilité :

- Lors du COPIL de démarrage du 28 février 2023, afin de présenter la démarche
- Lors du COPIL de restitution du diagnostic du 26 octobre 2023
- Lors de l'envoi des fiches actions le 21 mars 2025

V : Synthèse :

Parmi les observations recueillies, certaines sont revenues à plusieurs reprises, notamment celles évoquant les conséquences de l'utilisation de la voiture (vitesse, densité du trafic), ou son impact sur l'environnement (pollution de l'air, nuisances sonores), les conflits entre usagers de l'espace public, la dégradation des conditions de circulation, le besoin d'améliorer les transports collectifs, de développer les réseaux alternatifs ou la nécessité de redonner une vraie place aux modes actifs, tout en rationalisant l'usage de la voiture.

Au niveau des enjeux et retours des habitants, l'étude de mobilité a révélé que, bien que les infrastructures cyclables se développent, des efforts restent nécessaires pour améliorer la sécurité et l'information autour des aménagements cyclables.
Une personne sur six se dit prête à modifier ses habitudes de déplacement, à condition que l'offre de transports en commun soit élargie et que la fréquence des bus soit augmentée. Le manque d'information est également identifié comme un frein au développement du covoiturage.

Certains participants ont émis des suggestions notamment en ce qui concerne l'apaisement des conditions de circulation dans l'espace public, la mobilité des personnes à mobilité réduite, l'évolution des habitudes de mobilité, l'amélioration de l'offre du réseau de transports publics sur certains secteurs de la métropole, les aménagements et services cyclables à développer, la nécessité de sanctuariser les espaces dédiés à la marche.
Enfin, certaines des contributions recensées ont témoigné du soutien d'une partie de la population qui se déclare spontanément favorable aux évolutions annoncées, tandis que d'autres signalent au contraire certaines résistances au changement qu'il convient de prendre en compte.

L'ensemble des modalités de concertation mise en œuvre a ainsi permis aux usagers d'exprimer leurs besoins et leurs souhaits pour pouvoir faire évoluer leurs habitudes de déplacements. Les propositions citoyennes et les principaux sujets ayant émergés ont contribué à alimenter les différentes étapes d'élaboration du Plan De Mobilité. De manière générale, plusieurs contributions ont porté sur des éléments déjà intégrés dans le document et ont permis d'en préciser parfois la teneur.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

ANNEXES

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Annexes 1 : Réunions publiques :



SE DÉPLACER SUR L'AGGLO

REDÉFINISSONS LES RÈGLES DU JEU

ÉCHANGEZ ENTRE HABITANTS ET ÉLUS

- **MARDI 7 NOVEMBRE** À ANNEMASSE

À suivre aussi en direct sur annemasse-agglo.fr

- **MARDI 14 NOVEMBRE** À CRANVES-SALES
- **JEUDI 16 NOVEMBRE** À SAINT-CERGUES

Annemasse **Agglo**

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

LA RÉVOLUTION DE LA MOBILITÉ SE POURSUIT SUR L'AGGLO !

Annemasse Agglo prépare son Plan de Mobilité : il déterminera son action concernant nos déplacements sur l'agglomération de 2025 à 2035. Voyons notre mobilité comme un jeu et déterminons ses règles ensemble !

Le jeu en vaut-il la chandelle ?

Oui ! Le Leman Express, la voieVerte du Grand Genève, le tram, les parkings relais aux portes du territoire... Autant d'aménagements qui ont profondément changé nos façons de nous déplacer ces dernières années, au profit d'une meilleure qualité de l'air, de la réduction des gaz à effet de serre et d'un territoire plus responsable.

Ces réalisations ont été possibles grâce aux politiques portées par Annemasse Agglo : nous avons donc bien les cartes en main pour modeler la mobilité sur notre territoire et accompagner sa transition énergétique et écologique.

Devenez les maîtres du jeu !

Le nouveau Plan de Mobilité d'Annemasse Agglo va permettre de valider, programmer et financer les projets de mobilité sur les 10 prochaines années à l'échelle de l'agglomération. Afin qu'il réponde au mieux aux besoins des habitants, il est essentiel d'échanger avec les principaux concernés : vous !

C'est pour cette raison que 3 soirées d'information et d'échange vous sont proposées : vous pourrez poser vos questions, partager la réalité de votre quotidien, mais aussi vos espoirs et vos inquiétudes au sujet de la mobilité.

1H30 D'INFORMATION ET D'ÉCHANGE ENTRE HABITANTS, ÉLUS ET TECHNICIENS

MARDI 7 NOVEMBRE À 18H30 À ANNEMASSE

Salle du Conseil de l'Hôtel d'Agglo
11 avenue Emile Zola, Annemasse

À suivre aussi en direct sur annemasse-agglo.fr

JEUDI 16 NOVEMBRE À 18H30 À SAINT-CERGUES

Salle du Conseil de la mairie
963 rue des Allobroges, Saint-Cergues

MARDI 14 NOVEMBRE À 19H00 À CRANVES-SALES

Maison des sociétés
49 rue du Clos des Mésanges, Cranves-Sales

Plus d'infos sur le Plan de Mobilité sur le site d'Annemasse Agglo



Annemasse Agglo

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Annexes 2 : Enquête de mobilité :

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE CITOYENNE PLAN DE MOBILITÉ

+ RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE
+ INTERVENTION DU CODEV
+ TEMPS DE QUESTIONS

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

LES OBJECTIFS DE

- ✓ Évaluation des pratiques actuelles de
- ✓ Identification des besoins non satisfaits et des attentes en matière
- ✓ de mobilité Évaluation de la sensibilité aux enjeux
- ✓ environnementaux liés à la mobilité Exploration des perspectives
- ✓ d'évolution de la mobilité

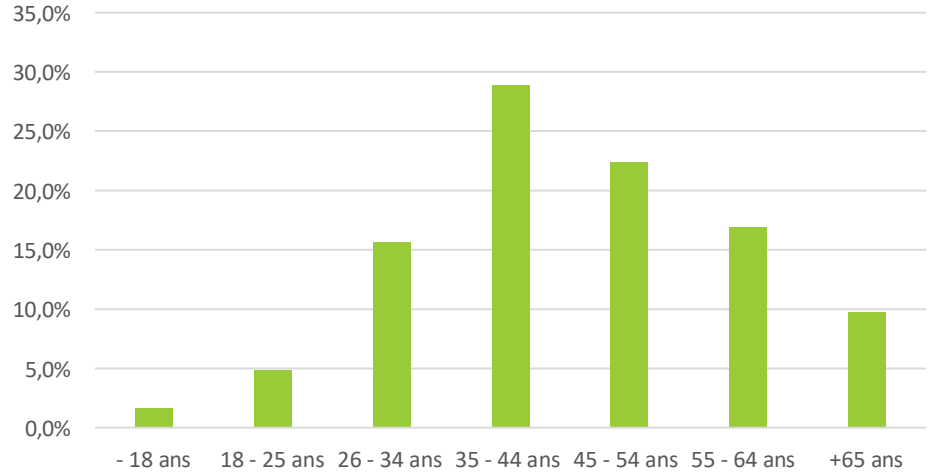


Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

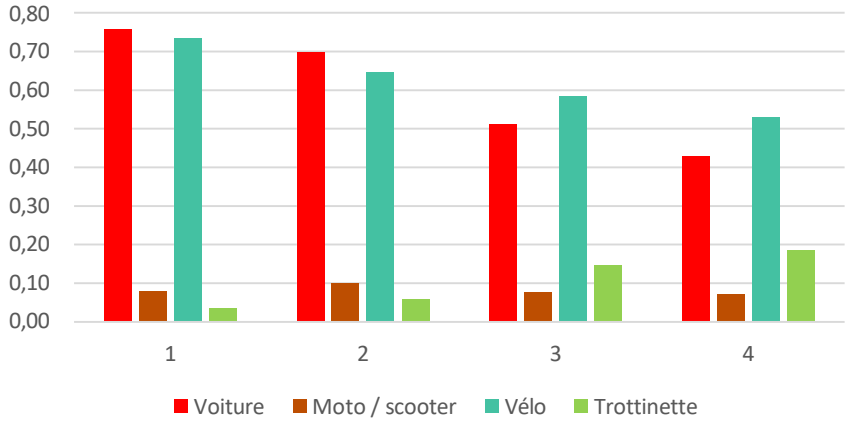
LE PANEL DES

Près de 1250 **82 % vivent à Annemasse**

Répartition de l'âge des répondants

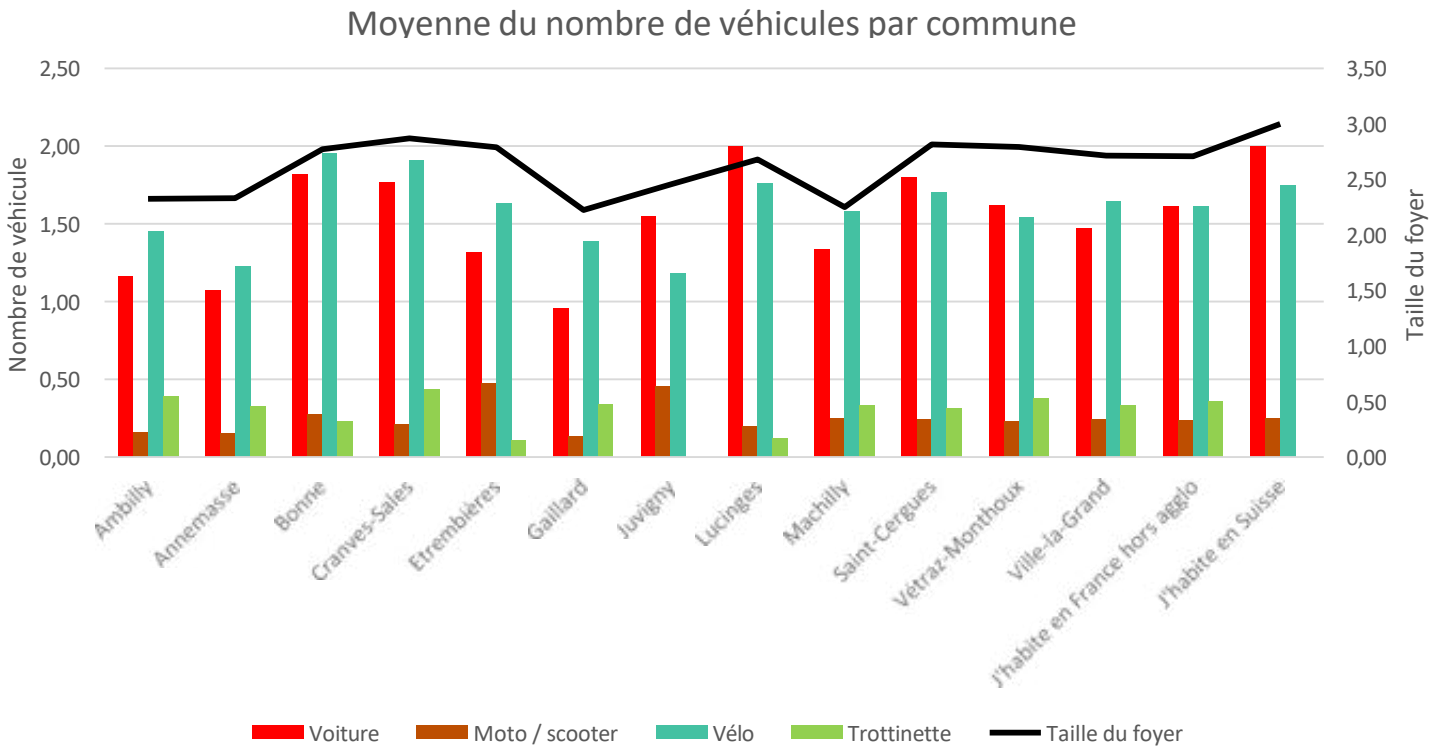


Moyenne de véhicule par personne en fonction de la taille du foyer



Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

LE PANEL DES RÉPONDANTS

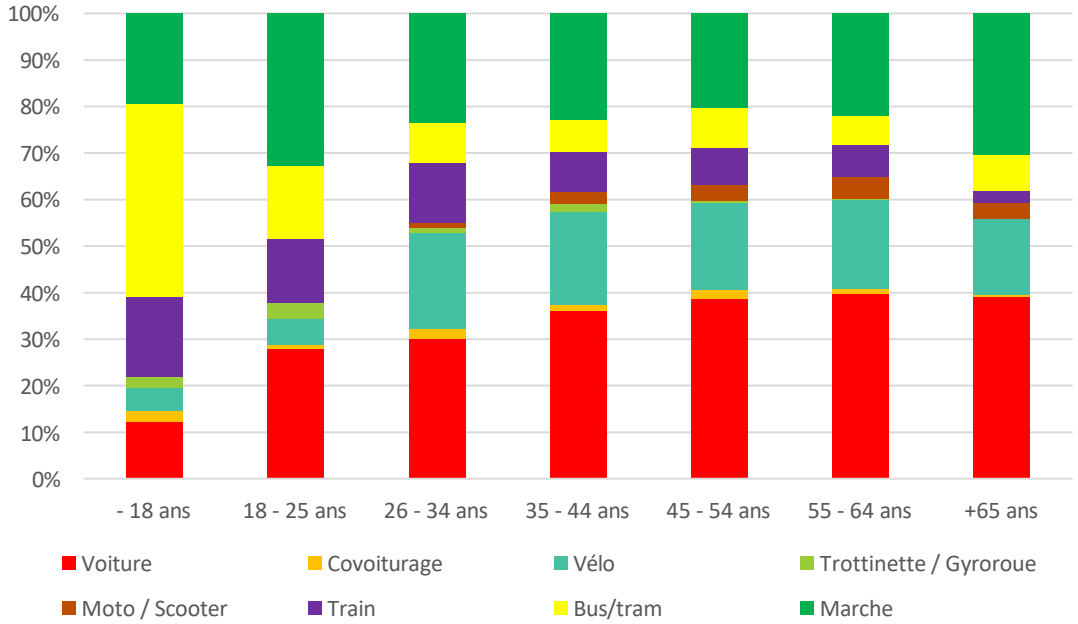


Dans les foyers plus petits, chaque personne possède sa propre voiture, tandis que dans les foyers plus grands, le nombre de voitures est souvent partagé. Dans les foyers plus grands il y a moins de vélos disponibles par membre mais ce chiffre diminue moins vite que la voiture. La taille du foyer influence clairement la possession de véhicules par personne ou le

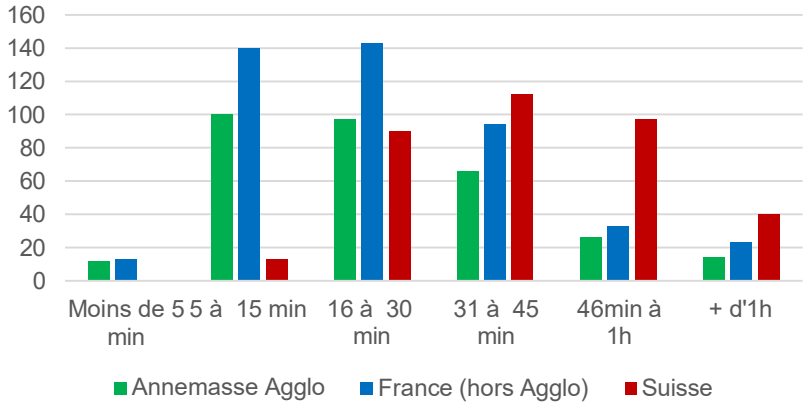
Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

LES HABITUDES DE MOBILITÉ DOMICIL

Répartition des parts modales selon l'âge des citoyens



Durée de trajet domicile-

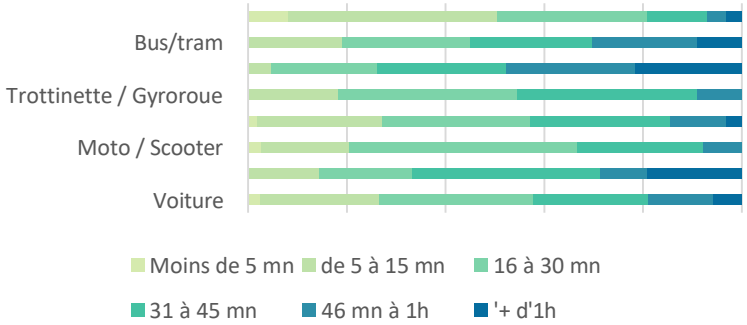


Jeunes captifs des transports, il y a une grande diversité dans les choix modaux. Cette flexibilité est une opportunité pour développer des projets covoiturage ou VLS. Ce graphique permet d'identifier les freins et les leviers d'action mobilité. Il montre clairement que pour faire évoluer les comportements, il faut s'attaquer à la domination de la voiture tout en renforçant les alternatives. Adapter les solutions aux spécificités de chaque tranche d'âge permettra de mieux répondre

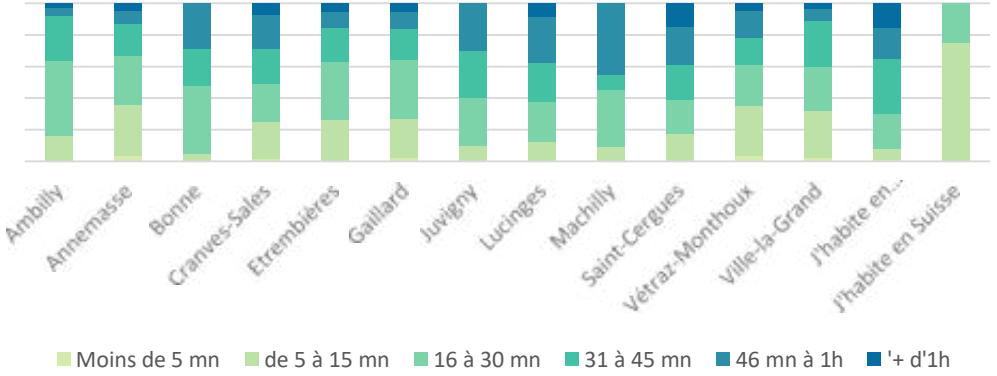
Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

LES HABITUDES DE MOBILITÉ DOMICIL

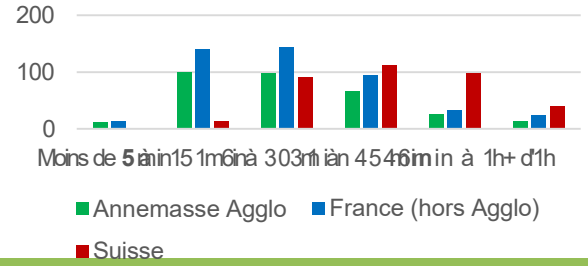
Répartition de la durée du trajet quotidien par mode de transport



Répartition des temps de trajet quotidiens par commune



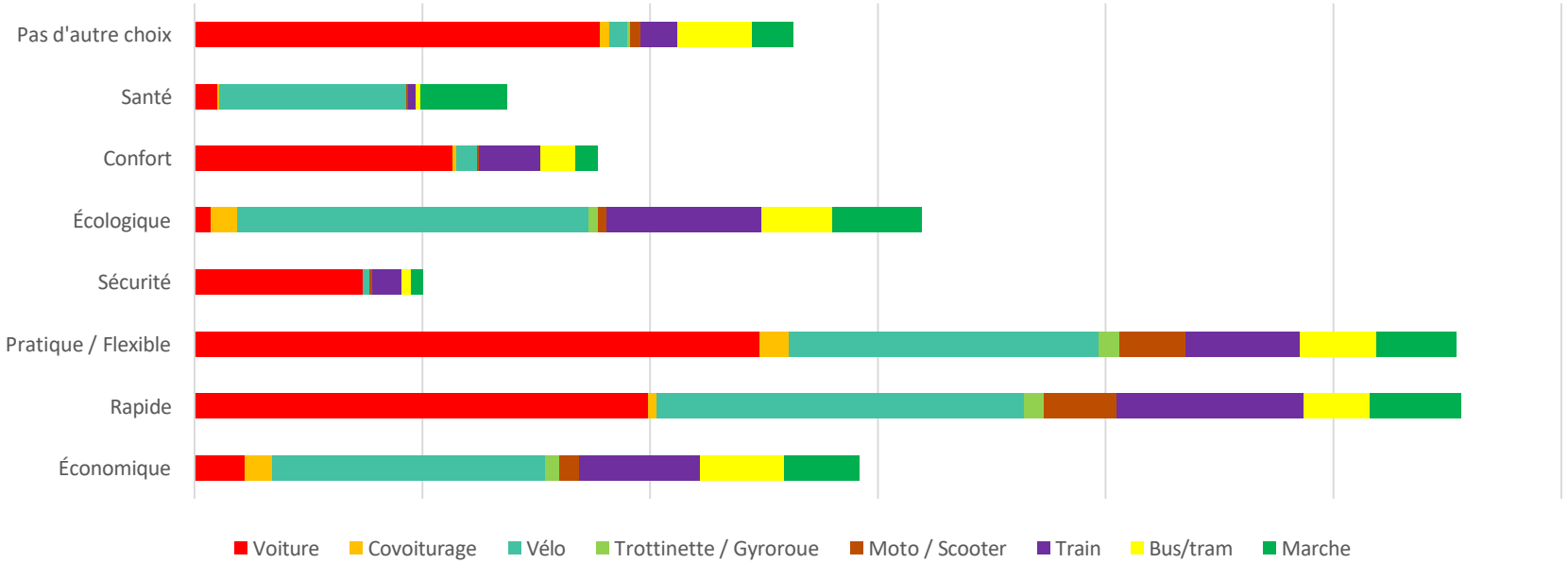
Durée de trajet domicile-



Il y a des disparités dans les temps de trajet selon les zones géographiques. Il met en évidence la nécessité de développer des solutions adaptées à chaque type de déplacement : des alternatives efficaces aux trajets longs vers la Suisse, des options de mobilité active et partagée pour les trajets internes à l'agglomération, et des transports intercommunaux renforcés pour les résidents frontaliers hors

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

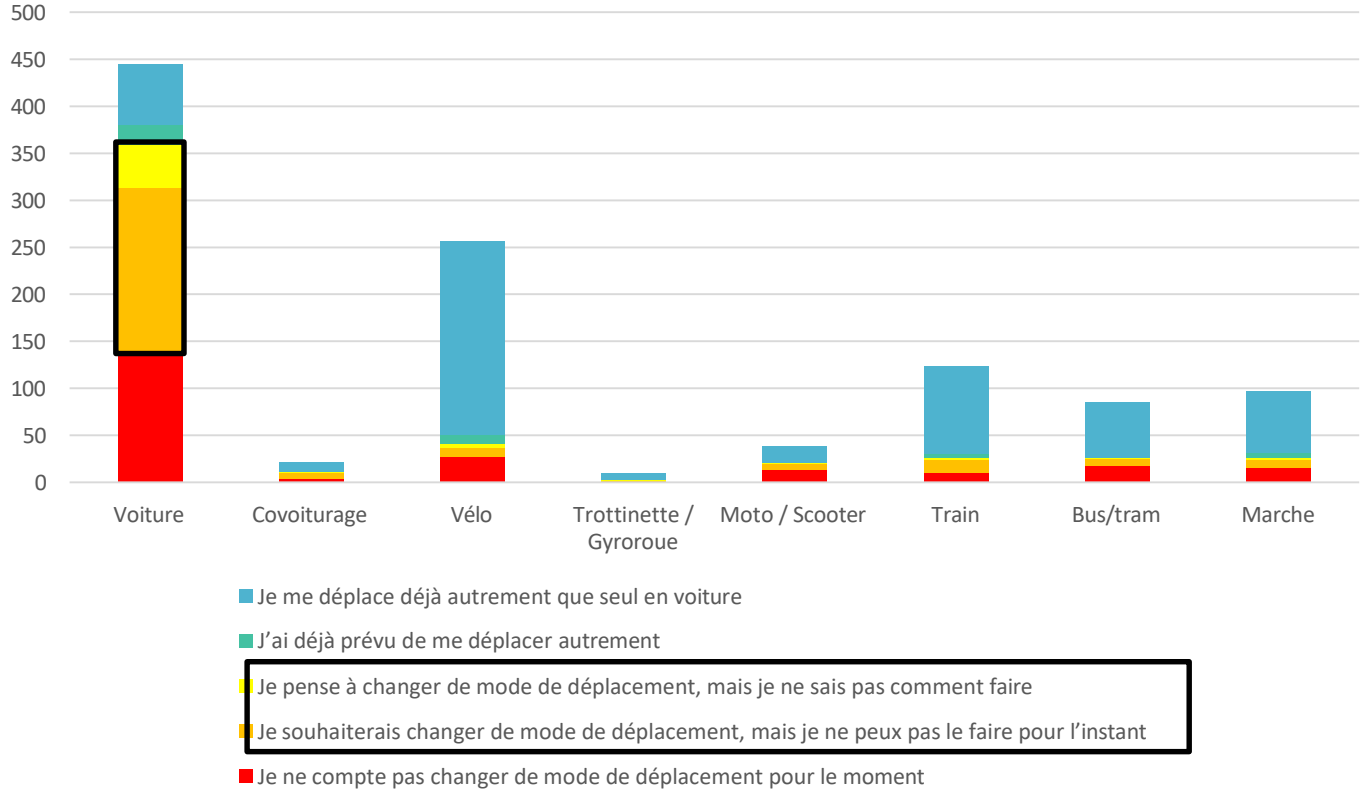
LES HABITUDES DE MOBILITÉ DOMICIL
TRAVAIL



Ça permet de les motivations des citoyens pour choisir un mode de transport et, par conséquent, d'identifier prioritaires développer des solutions alternatives à la voiture. En pensant des projets focalisés sur ces besoins, flexibilité et rapidité en primordial, il est possible de mieux répondre aux attentes des habitants

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

DES PERSPECTIVES POUR SE DÉPLACER AUTREMENT



Cette question met en barrière psychologiqu e s à l'adoptio t pratique modes de mais il montre également un potentiel de transition si des actions concrètes sont mises plac pou amélior l'accessibilité, la er sécurité l'attrait des alternatives à la voitur Il y a une importante qui réfléchit à des alternatives : certains prévu de changer ou sont ouverts à le faire, mais ne savent pas comment ou n'en ont pas encore la possibilité (catégories ciblées jaune et

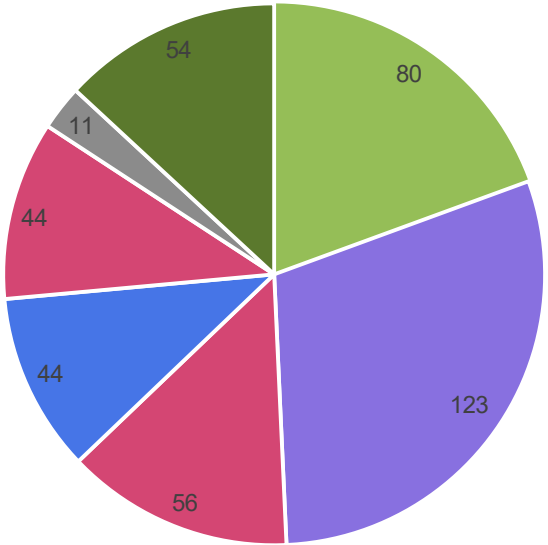
prioritaire des action incitatives que l'on verra thématiqu dan les disp es

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

DES CONTRIBUTIONS AUX ACTIONS

Quelles seraient les actions prioritaires à engager pour les transports en commun ?



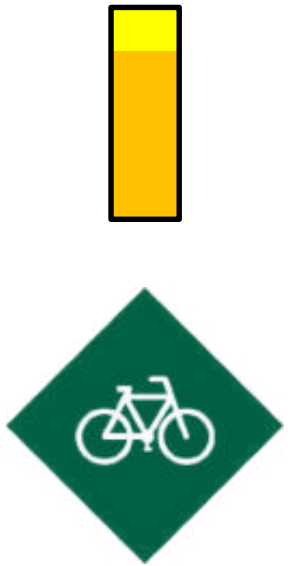


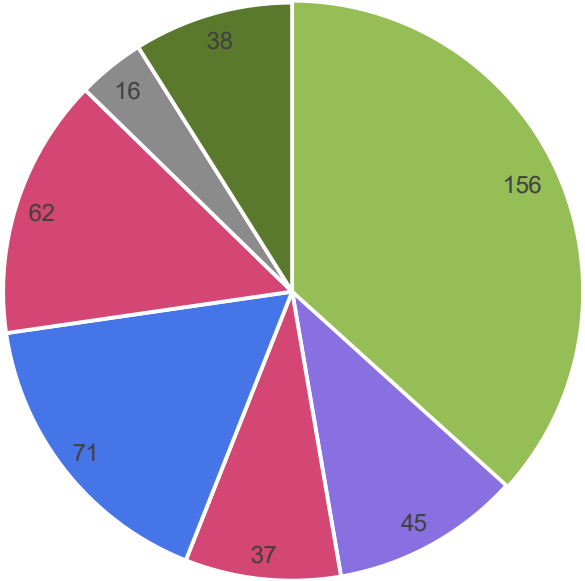
- Des bus plus fréquents sur les lignes existantes
- Une couverture en bus élargie (des bus déployés dans les secteurs où il n'y en a pas encore)
- Des bus / trains plus tôt le matin et plus tard le soir
- Plus de trains
- Meilleure fiabilité des horaires et du service
- Des transports plus respectueux de l'environnement

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

DES CONTRIBUTIONS AUX ACTIONS

Quelles seraient les actions prioritaires à engager pour





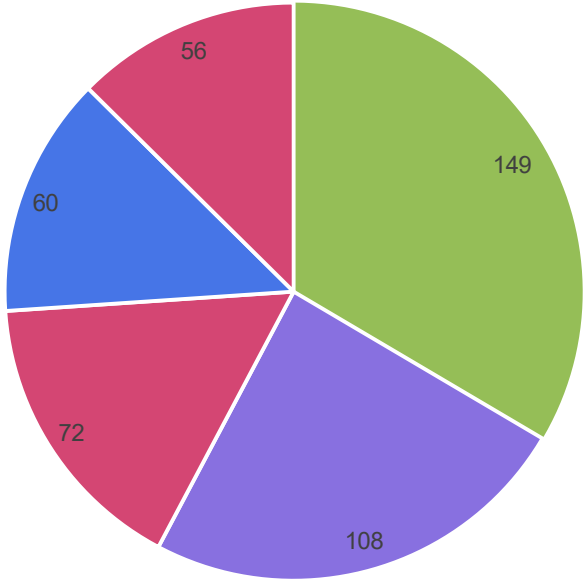
- De nouveaux aménagements cyclables
- Plus de stationnements vélo
- Réduction de la vitesse sur les voiries locales
- Une aide à l'achat/ à la réparation de vélo
- Une signalisation spécifique (priorité aux feux, fléchage d'itinéraires)
- L'accompagnement à la pratique du vélo (ateliers, formations, etc.)
- Mise en place de vélos en libre service (VLS)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

DES CONTRIBUTIONS AUX ACTIONS

Quelles seraient les actions prioritaires à engager pour la marche





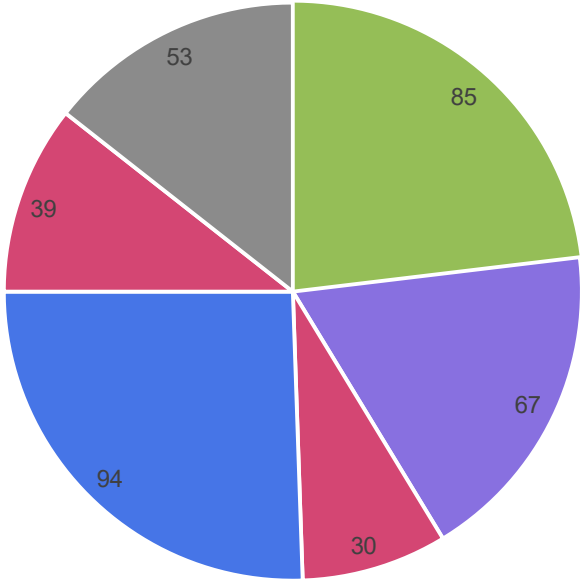
- Des aménagements favorisant un sentiment de sécurité (trottoirs, éclairage public, rues ouvertes, etc.)
- Des aménagements favorisant le confort (espace, végétation, ombre, bancs, distance des autres modes, etc.)
- Des passages piétons et trottoirs adaptés à tous (notamment aux personnes à mobilité réduite)
- Un fléchage des itinéraires piétons avec indication des durées
- Plus des zones de circulation apaisée (Aire piétonne, Zone de rencontre, Zone 30)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

DES CONTRIBUTIONS AUX ACTIONS

Quelles seraient les actions prioritaires à engager pour le





- Plus d'aires de covoiturage
- Place de parking réservée pour les covoitureurs
- Voies réservées sur autoroute / aux douanes
- Outils pour faciliter la mise en relation (applications mobiles, en entreprise, dans les écoles…)
- Plus d'aides financières
- Plus d'informations

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Annexes 3 Atelier Citoyen :

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Annemasse Agglo

COMPTE-RENDU

Atelier citoyen sur les mobilités

Samedi 29 mars 2025 à Annemasse Agglo

nalisse

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Le Conseil de développement a organisé avec Annemasse Agglo une matinée sur les mobilités ouverte aux citoyens. Les 48 participants ont travaillé sur des propositions en lien avec le Plan De Mobilité (PDM) d'Annemasse Agglo.



Introduction

Par Pauline Plagnat – Vice-Présidente transition écologique, stratégie des mobilités et démocratie participative d'Annemasse Agglo

Madame Plagnat remercie l'ensemble des participants pour leur présence et remercie également le Conseil de développement qui a organisé l'atelier. Cette matinée suit l'enquête mobilité, qui avait mobilisé de nombreux habitants. Les participants sont issus du panel de répondant de l'enquête citoyenne et ayant souhaités participer à ce type d'événement.

Le Plan De Mobilité va permettre d'organiser une mobilité plus responsable sur le territoire. Il est en lien avec toutes les politiques publiques d'aménagement et de protection du climat.

Le diagnostic du Plan De Mobilité a été réalisé en lien avec les communes, les habitants et le Conseil de développement. L'ensemble des fiches-actions qui sont proposées vont constituer le socle de la mobilité pour les dix prochaines années. Elles ont été présentées dans les 12 communes de l'agglomération.

Les principales infrastructures de mobilité ont déjà été lancées ou sont en passe de l'être. Ce futur Plan De Mobilité sera la continuité de l'ensemble, avec une incitation et un accompagnement à changer les comportements. L'idée est par ailleurs de passer d'une mobilité réflexe voiture à une mobilité réfléchie sur les voitures. En parallèle, il est également important de développer le confort et la sécurité pour les piétons et les vélos, ainsi que l'utilisation des transports en commun.

Les enjeux, les objectifs et l'accompagnement ne se feront plus uniquement sur les déplacements domicile travail mais également sur les autres motifs de déplacements (achat, loisir, accompagnement…).

L'objectif de cette matinée est d'échanger ensemble sur les fiches-actions qui sont proposées pour le Plan De Mobilité. Parmi la soixantaine de fiches-actions, le Conseil de développement a choisi en amont les sujets qui seront débattus.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Intervention de membres du Conseil de développement

Par Jérôme Jolion, Véronique Charlot et Christian Le Guennec

Le Conseil de développement est un organe consultatif qui a pour objectif de favoriser le dialogue et la concertation entre la collectivité, les citoyens et les acteurs du territoire d'Annemasse Agglo pour notamment :

- construire collectivement des avis sur les projets et enjeux du territoire de l'agglomération dans l'intérêt général du territoire et de ses habitants,
- renforcer le débat public en créant des espaces de discussions, d'expressions et de réflexions,
- aller à la rencontre et être à l'écoute des habitants et des acteurs du territoire.

Il est ainsi consulté sur :

- l'élaboration du projet de territoire,
- les documents de prospective et de planification résultant de ce projet (comme le Schéma de cohérence territorial),
- la conception et l'évaluation des politiques locales de promotion du développement durable de l'Agglo.

Les intercommunalités de plus de 50 000 habitants ont l'obligation de créer un Conseil de développement.
Le Conseil de développement d'Annemasse Agglo est composé d'habitants et de représentants de la société civile, bénévoles et âgés de plus de 18 ans et qui ne doivent pas être élus.
Il peut compter jusqu'à 50 membres qui travaillent essentiellement en plénière et en groupes de travail thématiques. Mais aujourd'hui, il peine à recruter un nombre suffisant de membres actifs et invite les personnes qui seraient intéressées à rejoindre l'équipe actuelle.
Un appel a candidature pour devenir membre du conseil de développement a été lancé aux participants.
Le Conseil a travaillé sur le bilan du précédent Plan Climat Air-Energie Territorial (PCAET) en vue de la révision du document et est saisi aujourd'hui dans le cadre de l'élaboration du futur plan de mobilité.

Intervention du service mobilité

Présentation par Antoine Low-Daoudal, chargé de mission mobilité à Annemasse Agglo

Les objectifs de ce futur Plan De Mobilité :

- Déterminer les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes, du transport des marchandises, la circulation et le stationnement
- Contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre associées à la mobilité.

Les étapes du Plan De Mobilité :

- Elaborer un diagnostic du territoire et définir des enjeux (mi-2023) dont 3 réunions publiques fin 2023
- Construire une stratégie de mobilité (mi-2024)
- Elaborer un programme d'action (fin 2024)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

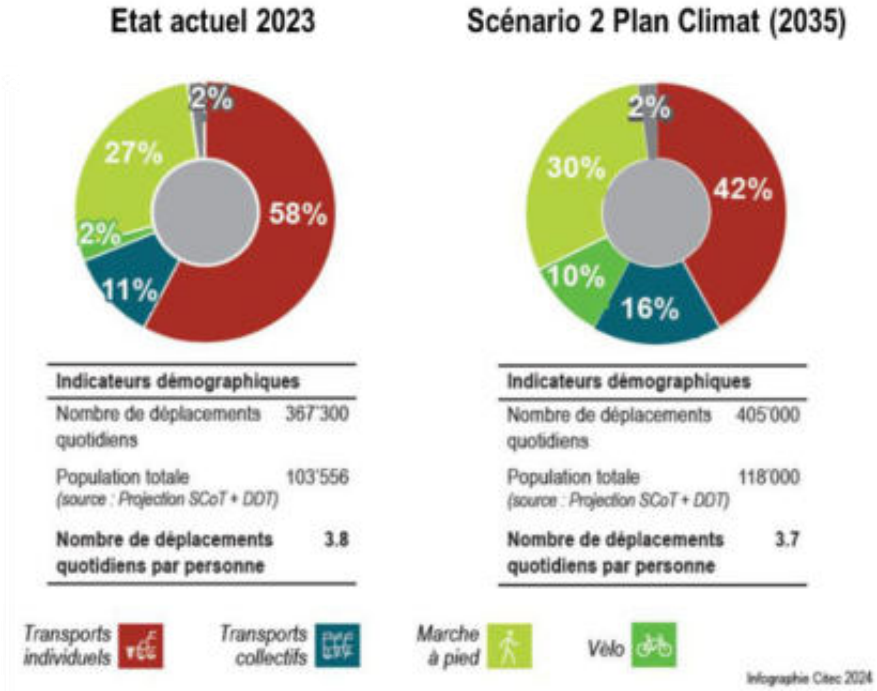
- Concertation et validation (mi-2025)

Quelques chiffres sur la mobilité dans Annemasse Agglo :

- A l'horizon 2035, un taux de croissance annuel moyen souhaité de 1,2% sur l'agglo => De nouveaux habitants donc de nouveaux déplacements
- Motifs de déplacements : travail (50%), accompagnements (18%), achats (18%), loisirs (14%)
- Des déplacements en hausse avec 367 300 déplacements/jour en 2023 (+3% par rapport aux objectifs du Plan de Déplacement Urbain de 2014)
- Le cœur de l'agglomération connait une baisse de 2% des déplacements, alors que les zones périurbaines (plus dépendantes de la voiture), voient une hausse de 11% des déplacements

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Les objectifs de part-modale du futur Plan De Mobilité :



Il est important de diminuer la place de la voiture pour limiter la pollution et protéger notre santé.
Une question est posée sur le lien avec le Grand Genève, qui est en effet très important pour penser des politiques publiques au niveau de tout le bassin de vie. Ces éléments n'ont pas été présentés mais il y a bien une articulation avec les démarches à cette échelle et notamment avec les objectifs fixés par la VTT 2050 (Vision Territoriale Transfrontalière) et de la neutralité carbone.

Synthèse des ateliers

Les participants se sont répartis en 3 groupes. Chaque groupe a participé à un atelier thématique, coanimé par deux personnes :
ATELIER 1 - Circulation automobile : 15 participants
ATELIER 2 – Transport en commun : 15 participants
ATELIER 3 – Modes actifs : 18 participants
Les contributions ci-dessous sont une synthèse de chaque groupe qui ont été présentées en plénière suite aux 3 ateliers par des participants. Les éléments plus détaillés se trouvent en annexes.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

1- telier circulation automobile

Animé par Xavier Frouin (chargé de projets infrastructures modes actifs, Annemasse Agglo) et Véronique Charlot (membre du Conseil de développement)

Les participants ont été répartis en 3 sous-groupes de 5 personnes.

Le 1er temps de travail était consacré à 3 types de voiries : voiries structurantes, voiries devant les écoles et voiries dans les zones industrielles et commerciales. Ils devaient effectuer des propositions d'aménagements et définir le profil d'une voirie idéale.

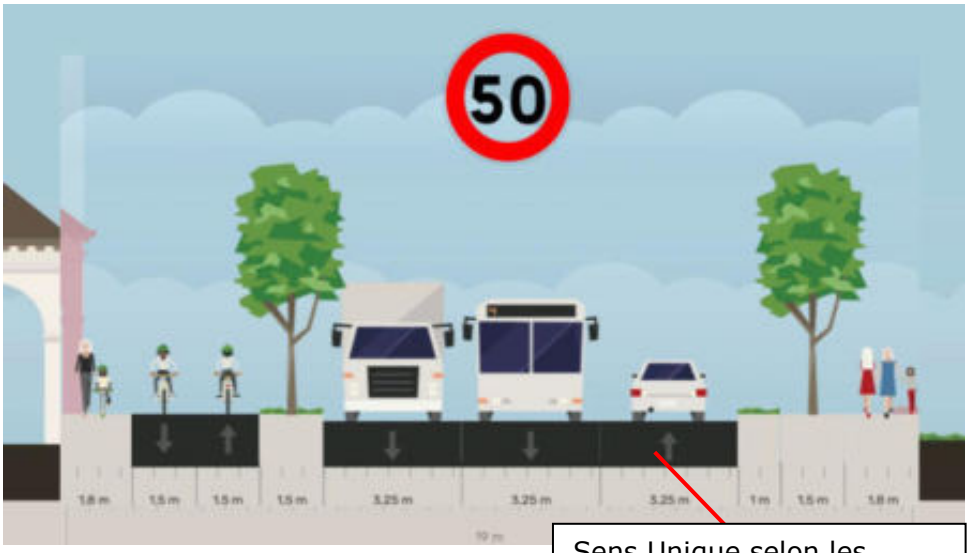
- *Les voiries structurantes :*

Les voiries structurantes sont des voies de circulation principales qui organisent et hiérarchisent les déplacements à l'échelle d'un territoire, en reliant les pôles majeurs et en assurant la fluidité du trafic.

Les participants ont réfléchi à une voirie structurante idéale et ont effectué propositions d'aménagements :

- Trottoir de part et d'autre
- 1 piste cyclable bidirectionnelle
- Protection par espaces vert arboré entre les principaux flux
- Une voie bus centrale
- 2 voies structurantes

Les participants recommandent une vitesse adaptée à la route pour éviter de potentiels obstacles, et préconisent une limitation de vitesse à 50km/h.



Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

- *Les voiries devant les écoles*

Les propositions d'aménagements pour une voirie devant une école :

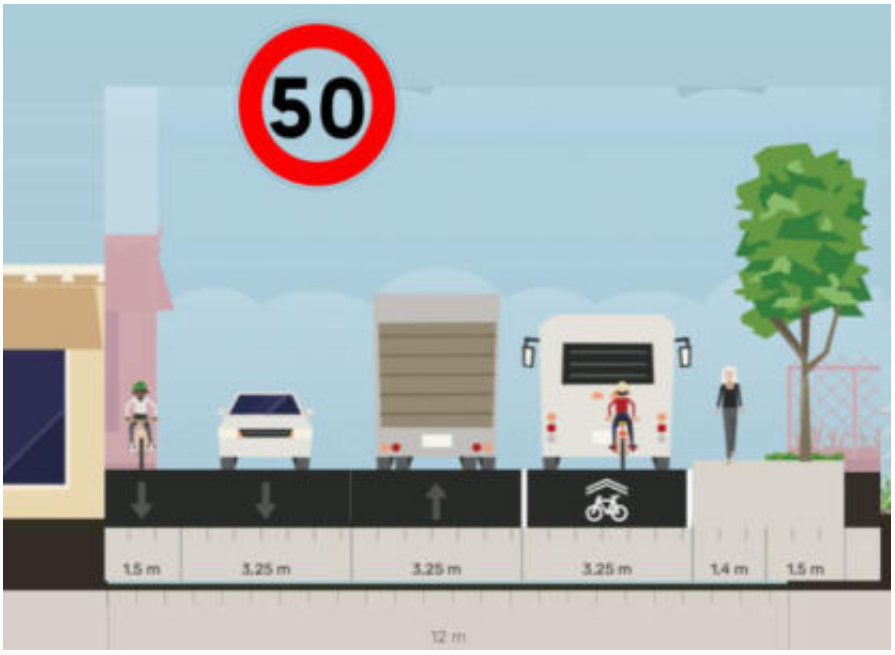
- Des Cyclobus ou des pédibus
- Sécurisation du passage piéton
- Bornes escamotables pour limiter la dépose des enfants devant l'école et sécuriser les accès
- Feux et signalisation horizontale (dessins) pour évoquer la continuité de la cour d'école
- Zone de rencontre limitée à 20kh/h devant l'école



- *Les voiries dans les zones industrielles et commerciales*

Les propositions d'aménagements pour une voirie devant une école :

- Arborer les parkings des entreprises
- Aménager des trottoirs
- Parc et continuité écologique



Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Des obstacles ont été identifiés concernant les voiries des zones industrielles et commerciales : des risques de sécurité pour les piétons et les vélos lors des traversées, des risques pour les vélos lors des arrêts de bus, le risque de conflit avec les entreprises concernant la place prise par la voirie, des contraintes techniques liées aux aménagements existants sous les voies (réseaux, etc.).
Les propositions nécessitent néanmoins une largeur de voie de 12 mètres minimum.



Le 2ème temps, de travail était consacré aux parkings-relais.

L'existence des parking-relais est globalement saluée, car ils réduisent la pollution et répondent aux besoins de nombreux usagers. Ceux qui fonctionnent sont en lien avec le tram ou le train.
Il ressort pourtant un problème important autour de la billettique, qui nécessite une réelle simplification. Les participants demandent également à pouvoir y accéder à vélo.
Certains parkings-relais sont sous-calibrés.

Les avantages et leviers existants des parking-relais :

- Utiles et avec un fort potentiel
- Situation proche de la gare, du Leman Express et du Tram (spécifique au parking-relai de Machilly)
- Limite le trafic, le bruit, la pollution

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Les freins identifiés :

- Billettique onéreuse et complexe (différents abonnements nécessaires : bus, tram, train…)
- Sécurité, notamment pour les vélos (pas d'endroits pour garer son vélo)
- Calibrage et nombre d'emplacement sur le parking de Machilly
- Connectivité et fréquence (différents modes)
- Limite à 2 modes de transports
- Usage des parkings relais incite à transporter les vélos dans les transports en commun (bus, trains)
- Parkings-relais existants trop loin de la gare d'Annemasse
- Parking de la gare très cher
- Pas de ligne directe pour la gare

Les propositions majoritairement ressorties pour les parking-relais :

- **Promouvoir davantage les parkings-relais (campagne de communication)**
- **Transformer le parking de la gare en parking-relais**
- **Augmenter le nombre de connexions et de liaisons avec des bus aux parkings relais existants**
- **Valoriser et développer l'autopartage, le covoiturage et le vélo en libre-service au niveau des P+R**

Les propositions ressorties à une seule reprise sont disponibles en annexe.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

2- Atelier transports en commun

Animé par Antoine Low-Daoudal (chargé de mission mobilité à Annemasse Agglo) et Jérôme Jolion (membre du Conseil de développement)

L'atelier a débuté par un « starter » où les participants devaient indiquer les modes de transports qu'ils utilisent au quotidien :



Dans une 1ère partie, les participants ont échangé ensemble sur l'état des lieux des transports en commun de l'agglomération. Ils ont effectué un travail de cartographie sur une grande carte et ont repéré notamment les lignes saturées, les zones non fréquentées, les nouvelles lignes souhaitées, etc. Ils ont également noté plusieurs remarques.

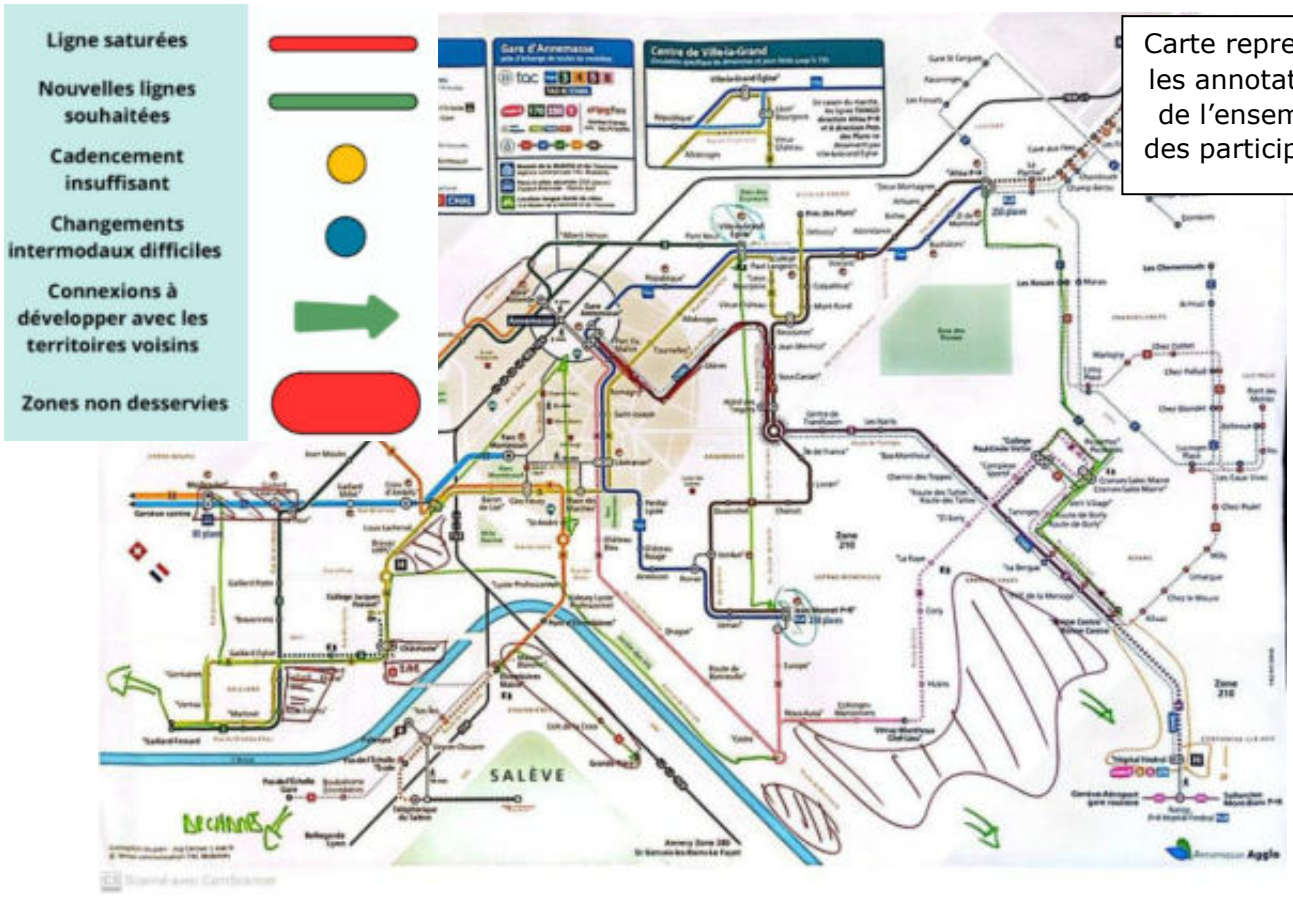
Remarques majoritairement ressorties

- Développer les dessertes de nombreux endroits dans l'agglomération : Cranves-Sales, Lucinges, l'hôpital (fréquence, amplitude horaires), la zone de la Chatelaine, les nouveaux quartiers et Bonne
- Ne devrait pas y avoir moins de bus pendant les vacances scolaires et les samedis (cadencement trop faible)
- Manque de transports entre Collonges et Gaillard
- Besoin de bus en fin de soirée (employés des supermarchés ou des restaurants, sorties de cinéma)
- Sécuriser les trottinettes, les vélos et leurs lieux d'attache.
- …

Les autres remarques et propositions ressorties sont disponibles en annexe.

La première partie a surtout abouti à la création d'une grande carte légendée :

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE



Carte reprenant les annotations de l'ensemble des participants

Le second temps de travail concernait les arrêts de bus. Ils ont effectué plusieurs propositions pour donner envie aux voyageurs d'utiliser le bus :

- Des hauteurs de quai adaptées à la montée des bus et des trottoirs en bon état
- Des abribus dont la taille dépend de la fréquentation
- Des caméras de vidéoprotection pour pallier les insécurités
- De l'information en temps réel directement aux arrêts de bus (temps d'attente / horaires / incidents)
- Des distributeurs de titres aux arrêts
- Des abribus protégeant du froid l'hiver et du soleil l'été
- La position idéale des abribus est sur une voie dédiée
- Des abribus avec une bonne visibilité
- Un environnement sécurisé (l'abribus en lui-même, ses différents accès comme les chaussées à traverser)
- Des abribus adaptés aux PMR, notamment pour l'accès et la hauteur du quai
- Des bornes d'achat de tickets
- Des bus dont la taille est adaptée à la fréquentation

Les participants ont fait remarquer que ce ne sont pas tant les abribus qui donneront envie de prendre le bus, mais les horaires, le cadencement, l'offre générale.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

3- Atelier Modes actifs

Animé par Johann Ussereau (responsable du service mobilité d'Annemasse Agglo) et Christian Le Guennec (membre du Conseil de développement)

Les « modes doux » ou « modes actifs » sont des modes de déplacement alternatifs aux modes de déplacement motorisés : marche à pied, vélo, trottinette, rollers, skateboard, gyropode…

La 1ère partie de l'atelier a porté sur l'accompagnement aux changements de modes de transports. Les participants ont formulé de propositions pour développer l'usage des modes actifs et pour améliorer les infrastructures existantes.

Les propositions ont été réparties en trois thématiques :

- Sensibiliser et former du partage de la route et de l'usage du vélo
- Sécuriser l'infrastructure cyclable
- Améliorer l'offre des transports en commun et la complémentarité avec les modes actifs

La liste de l'ensemble des propositions et remarques est retrouvable en annexe.

La 2ème partie consistait à travailler spécifiquement sur les piétons. D'abord, en identifiant les problèmes principaux des piétons et les points noirs pour les piétons dans l'agglomération, et ensuite en proposant des solutions pour améliorer la condition des piétons.

Les problèmes soulevés : insécurité du piéton, pollution sonore et de l'air, chaleur, points noirs, trottoirs en mauvais état, obstacles sur les itinéraires et déviations forcées, manque de zone d'ombres.

Quelques points noirs pour les piétons dans l'agglomération :

- Rue pasteur double sens sans trottoir et trop de stationnement sans verbalisation
- Hôpital privé de Savoie : difficile d'accès
- Sortie 14 de l'autoroute et au niveau du pont d'Etrembières, trottoir très étroit et discontinu.
- Accès à la zone commerciale de Ville la grand

Synthèse des propositions et solutions ressorties pour améliorer la condition des piétons et des modes actifs :

- **Améliorer la continuité des aménagements : élargir et rendre plus accessibles les trottoirs, surélever les passages piétons au même niveau que les trottoirs, etc.**
- **Améliorer le confort : réduire l'effet de réverbération des sols, privilégier un revêtement clair, ajouter de l'ombre, végétaliser les abords, …**
- **Améliorer la sécurité : dissocier les flux, préférer les voies bidirectionnelles pour des voies vertes, contrôler les comportements dangereux en centre-ville piéton, rendre la signalétique claire (priorités, directions, …)**

La listes de toutes les propositions est disponible en annexe.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE



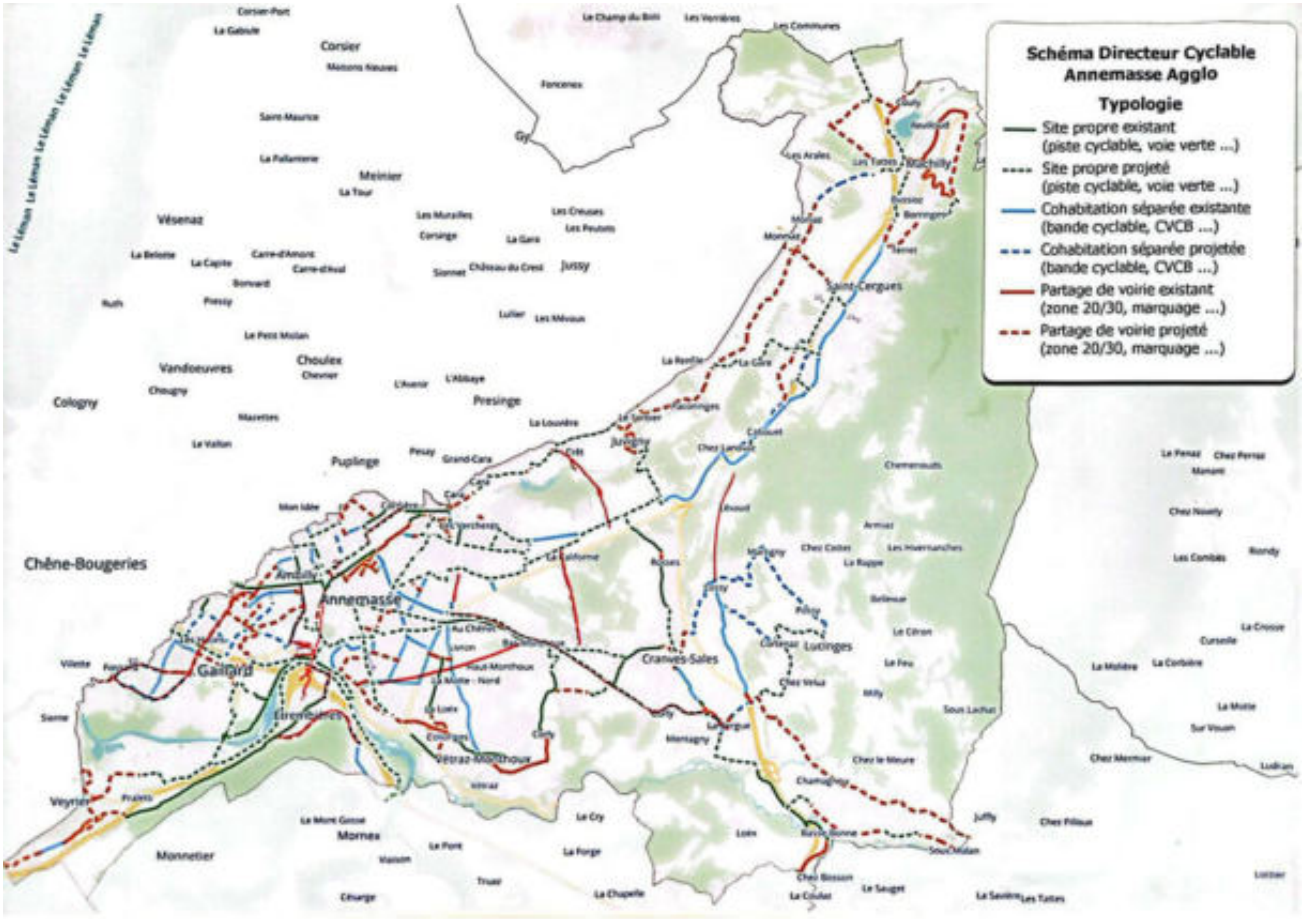
La 3ème partie de l'atelier était dédiée aux itinéraires cyclables et aux vélos.

Les participants ont remonté les points problématiques dans l'agglomération (carrefour d'Etrembières…). Ils ont proposé de nouvelles pistes, des réaménagements et des améliorations.

Les propositions pour développer l'usage du vélo se sont réparties en 3 thématiques :

1. Sécuriser l'infrastructure
2. Développer la formation
3. Améliorer l'écosystème du vélo
    - Le stationnement
    - L'entretien et la réparation
    - La cyclo-logistique
    - Les vélos-libre-service

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE



Carte annotée des groupes sur les itinéraires cyclables souhaités, en rouge



Zoom sur Annemasse et ses proches environs

Conclusion

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Par Pauline Plagnat – Vice-présidente transition écologique, stratégie des mobilités et démocratie participative d'Annemasse Agglo




Synthèses des 3 ateliers en plénière, effectuées par un ou plusieurs participants de chacun des 3 ateliers.

A la suite des synthèses de chacun des 3 ateliers, Madame Plagnat remercie l'ensemble des participants pour cette matinée très riche qui va permettre d'alimenter les réflexions d'Annemasse Agglo.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Annexes

Liste complète des propositions ressorties de l'atelier 1

Propositions ressorties à une seule reprise concernant les parkings-relais

- Créer un accès direct à la gare ou au tram
- Simplifier la billettique
- Inclure les P+R dans les cartes de mobilité de la ville
- Créer une carte multi-transports (bus, tram, train, P+R)
- Créer des stations-vélos sécurisées aux parkings-relais
- Augmenter la fréquence et le réseau des transports en commun
- Assurer une continuité dans les pistes cyclables et les sécuriser
- Augmenter la capacité des P+R Machilly et Lycée des Glières qui sont déjà saturés (400 places proposées)
- Ne pas modifier les horaires des bus en fonctions des vacances scolaires
- Rendre gratuit les bus le samedi pour les Annemassiens

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Liste complètes des propositions ressorties de l'atelier 2

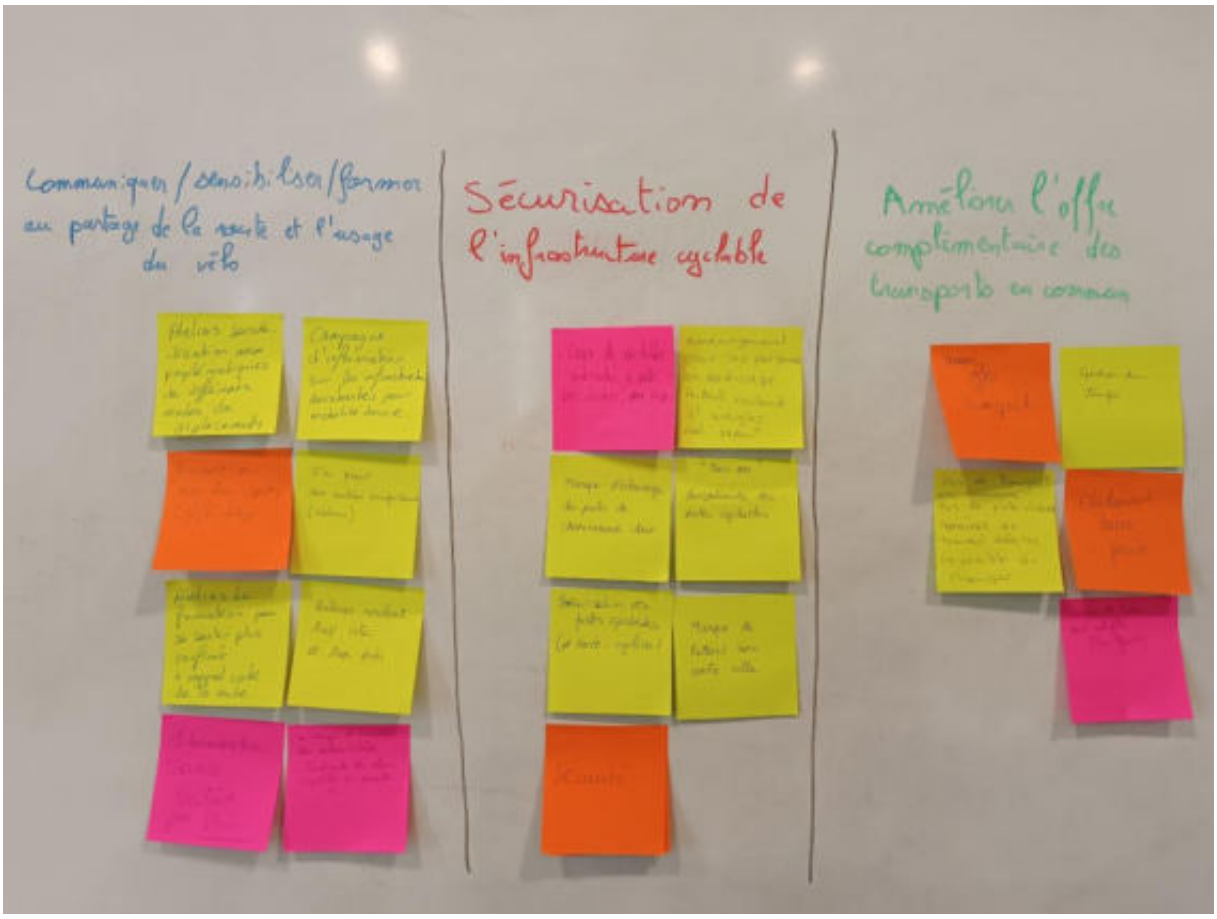
Autres remarques et propositions concernant les transports en commun

- Il est nécessaire de mieux desservir la zone de la Chatelaine (Intermarché de Gaillard, Bricorama, France Service)
- La ligne 3 devrait desservir Moillesulaz et la rue de Vallard
- La ligne 6 devrait aller à la gare et ne dessert pas toujours le collège J Prévert (danger des collégiens sur le trottoir)
- Problèmes d'embouteillage route de florissant
- Manque d'information sur la durée de la validité des tickets de tram
- Prévoir une transversale Altea – Cranves-Sales mairie
- Il n'y a pas de prise en compte du rabais AVS en Suisse
- Mieux coordonner TPG et la TAC
- Paiement obligatoirement en CHF gênant, à la gare d'Annemasse pour Genève (avec un seul automate)
- Sécuriser les trottinettes et développer des lieux d'attaches
- Développer des luminaires automatiques (adaptée à la mobilité douce)
- Développer les stationnements vélos
- Développer les voies cyclables
- A la gare de la rotonde, faciliter l'accès au quai, avec un ascenseur dédié aux PMR, une rampe pour vélos et trottinettes
- Développer la desserte sur Bonne jusqu'au pont de Fillinges
- La TAD est problématique pour les utilisateurs mineurs non autonomes
- Les horaires de train ne sont pas adaptés aux besoins des habitants

Liste de l'ensemble des propositions ressorties pour l'atelier 3

1ère partie

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE



Sensibiliser et former du partage de la route et de l'usage du vélo

- Sensibilisation sur les voies cyclables
- Mise en place d'atelier de sensibilisation pour les différents modes de déplacements
- Ateliers de formations pour rendre plus confiant les pratiquant avec rappels du code de la route, pour répondre à une crainte des comportements des autres usagers de la route (par exemple les voitures qui roulent trop vite ou trop près)
- Créer des campagnes d'information pour inciter les gens à utiliser les infrastructures existantes
- Mettre place un dimanche sans voiture par mois
- Optimiser sa gestion du temps pour se laisser la possibilité d'utiliser d'autres modes de transports (exemple : utiliser son vélo et partir au travail un peu avant)
- Faire des événements : fermer des axes à la circulation automobile
- Uniformiser la signalétique et l'infrastructure sur toutes les communes de l'agglo
- Mettre en place des panneaux pédagogiques pour éduquer les gens

Sécuriser l'infrastructure cyclable

- Eclairer davantage les pistes cyclables
- Créer de véritables autoroutes à vélo, sans chicanes et larges
- Améliorer la continuité des pistes cyclables
- Développer l'infrastructure cyclable

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

- Ajouter des trottoirs et des pistes en dehors des centres-villes
- Sécuriser davantage les pistes cyclables
- Penser aux aménagements pour les personnes en situation de handicap physique ou mental
- Sensibiliser les forces de l'ordre pour mieux sécuriser les cyclistes
- Eviter les chicanes sur les voies vertes cyclables
- Lutter contre le vol des vélos : stationnement sécurisé

Améliorer l'offre complémentaire des transports en commun du vélo

- Développer les transports en commun
- Augmenter l'offre de transport en commun
- Etaler les heures de pointes pour fluidifier les déplacements (travail et écoles)
- Améliorer l'amplitude horaire pour prendre les transports en communs le soir
- Ajouter des panneaux de sensibilisation entre les cyclistes
- Ajouter des stationnements sécurisés et à l'abri
- Développer l'aide à l'achat pour les vélos : primes à la conversion vélo électrique ou à l'achat d'un vélo électrique ou offrir les premiers mois de location du vélo électrique

Autres remarques :

- La discontinuité des pistes cyclables, le manque d'éclairage des cheminements doux sont un frein au changement de mode
- L'absence de transports en commun ou de pistes cyclables dans certaines zones, ou des horaires de travail décalées, rendent impossible le changement de mode de transports
- L'offre est saturée aux heures de pointes
- Le sentiment d'insécurité est aussi un facteur bloquant pour le changement de mode. Pour pallier ce sentiment d'insécurité, il a été proposé de renforcer les infrastructures (séparation des modes), lutter contre les vols de vélos, privilégier des parkings souterrains (parkings voitures et vélos)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

2ème partie :

Liste complète des propositions et pistes de solution :

- Améliorer la signalétique
- Améliorer les continuités piétonnes
- Améliorer le confort – moins d'enrobés, ajouter de l'ombre et des végétaux…
- Développer des zones de rencontres et des zones piétonnes
- Etablir un plan de circulation pour casser le transit en centre-ville, avec un fléchage clair, des panneaux, des indicateurs de temps de trajet à pied
- Améliorer le confort avec la végétalisation
- Améliorer la signalisation pour bien indiquer les points d'intérêts
- Dissocier les flux : bien signaler les zones piétonnes, remettre la priorité aux piétons, veiller aux trottinettes et aux comportements dangereux, aménager des trottoirs sur les voies vertes, privilégier des voies cyclables bidirectionnelles
- Assurer une continuité ou avoir des alternatives de manière temporaire durant les travaux
- Penser aux PMR et avoir des aménagements de qualité
- Eviter les barrières sur la voie verte
- Séparer les aménagements piétons et cyclistes
- Limiter l'étalement urbain
- Avoir des services à 15min à pied autour des zones d'habitations denses
- Aménager des passages piétons surélevés, à la même hauteur que les trottoirs, afin que les voitures doivent monter sur un plateau et ralentir
- Aménager des trottoirs dans toutes les rues
- Faire en sorte de garder les trottoirs propres
- Contrôler davantage les trottinettes afin qu'elles ne roulent pas trop vite dans l'espace public et les usagers de trottinettes qui utilisent leur téléphone portable
- Sécuriser les accès piétons durant des travaux
- Piétonniser temporairement des zones devant les écoles
- Réduire la vitesse des véhicules motorisés
- Avoir des services de bases à proximité (moins de 15 min)
- Sécuriser les stationnements
- Développer une signalisation claire pour les piétons et vélos

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

3ème partie :

Sécuriser l'infrastructure

- Faire en sorte que les infrastructures soient pensées et réalisées par des cyclistes
- Dédier des places pour les vélos dans les parkings souterrains de la ville
- Développer des parkings sécurisés pour les vélos
- Développer des itinéraires cyclables directs, sécurisés et accessibles à tous
- Mettre la priorité pour les vélos lors du croisement entre une route et une piste cyclable
- Déneiger prioritairement les voies cyclables
- Développer la continuité, la sécurité, l'accessibilité, l'entretien et le confort

Développer la formation

- Eduquer les cyclistes aux panneaux et au code de la route, proposer des formations et des contrôles
- Développer les équipements de sécurité des cyclistes
- Sensibiliser à l'interdiction de la circulation des vélos sur les trottoirs
- Communiquer plus sur le vélo et organiser des évènements autour du vélo avec les services de l'agglomération
- Penser aux trajets des enfants entre le domicile, l'école et les loisirs (gymnases, stade, musique)

Améliorer l'écosystème du vélo

C'est dans cette dernière catégorie que la majorité des propositions étaient faites et ont pu être catégorisées en 4 sous-thématiques :

- **Le stationnement** : qu'il soit public ou privé, cette proposition pointe le besoin de stationnement entre les origines et les destinations afin d'avoir la possibilité d'utiliser son vélo. Le stationnement doit être au juste besoin de la destination : arceaux de ville, sans ou avec couverture, et des box sécurisés sur les pôles multimodaux (gare, P+R, place avec interconnexion de plusieurs lignes / modes de transports) lorsque l'on laisse son vélo durant plusieurs heures à un lieu de passage élevé.
- **L'entretien et la réparation** : cette proposition part du constat que posséder une maison ou le nécessaire pour faire réparer et entretenir son vélo n'est pas à la portée de tous. Cette réflexion permettrait d'apporter une solution aux habitations à forte densité. Des ateliers de réparation vélo existent déjà, réalisés par les équipes de TAC Mobilités à la maison de la mobilité et du tourisme. Ils sont réalisés durant des heures spécifiques en journée et une fois par mois. Cette réflexion permettrait de recourir à inscrire dans les fiches actions du PDM à promouvoir un service organisé, en partenariat avec les professionnels ou en libre-service de réparation de vélo pour aider les citoyens à avoir la place, l'accompagnement et les moyens permettant l'entretien des vélos.
- **La cyclo-logistique** : cette catégorisation issue de plusieurs idées d'un seul groupe, combine les moyens et solutions permettant à un privé de

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

recourir à une location d'un vélo adapté permettant de transporter des objets encombrants. Avec un tel système la voiture n'est plus indispensable pour se meubler et transporter de grands objets sur l'agglomération. Un service pourrait aussi émerger et rejoint une de nos fiches actions qui fait référence au programme Interlud+ spécifique à la logistique urbaine et ses 16 actions pour améliorer les livraisons, les services et réduire les nuisances et problématiques rencontrées.

- **Le Vélo en Libre-service** : cet élément est apparu en dernier recours, pourtant c'est un service qui permet d'apporter une solution sur les places limitées de stationnement vélo autour des pôle multimodaux, également contre le vol de vélo, et solutionne le transport (payant en Suisse) de son vélo dans les trains et les bus ayant un nombre de place très limité. Ce service permettrait d'être complémentaire à l'offre de transport en commun. Cette réflexion est bien présente dans nos fiches actions avec un projet déjà en cours de réflexion afin de construire un réseau de vélo en libre-service transfrontalier.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Annemasse Agglo

Annemasse - Les Voirons Agglomération

www.annemasse-agglo.fr

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE



PLAN DE MOBILITÉ
de l'agglomération annemassienne
2025-2035

Annemasse Agglo

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Table des matières

A - PREAMBULE 7

1 - Propos introductif 8
a - Bilan du PDU 2014 9
b - Le contexte réglementaire 11
c - Le contenu obligatoire 12
d - Contenu complémentaire 14
e - Les phases de la révision du Plan de Mobilité 17
f - Méthodologie d'elaboration du Plan de Mobilité 18

2 - Le périmètre du Plan de Mobilité 21
a - Le territoire d'Annemasse Agglo 21
b - Les compétences d'Annemasse Agglo en matière de mobilité 23
c - Les liens avec les différents documents de planification 24

B - DIAGNOSTIC TERRITORIAL 33

1 - Un territoire Au cœur des enjeux métropolitain 34

2 - Un fonctionnement urbain qui influe sur les pratiques de mobilités 41

3 - Les pratiques de mobilité 44

C - ANALYSE THEMATIQUE 51

1 - Transport collectif 52
a - Transport ferroviaire 52
b - Transports collectifs urbains (TCU) 57
c - Tarification et billettique 77

2 - Modes actifs 81
a - Un territoire hautement favorable au développement des mobilités actives 81
b - Le réseau cyclable existant 83
c - Le stationnements vélos 91
d - Les cheminements piétons 95

3 - Sécurité et Déplacements motorisés 100
a - Le réseau routier 100
b - La hiérarchie du réseau 103
c - Voiries d'intérêts communautaires 117
d - Les charges de trafics 122
e - Des dysfonctionnements locaux sur le réseau structurant 125
f - La Zone à Faible Emissions mobilité (ZFE-m) 129
g - L'accidentologie sur l'agglomération 131

4 - Nouvelles mobilités 137
a - Usages collectifs de la voiture 137
b - Mobilités alternatives 138

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE



PLAN DE MOBILITÉ
de l'agglomération annemassienne
2025-2035

Annemasse Agglo

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

5 - Stationnement 141
a - L'offre de stationnement public 141
b - Les parking relais 143
c - Le stationnement privé : 145
d - les normes de stationnement privé 153
e - Les règles mises en place au PDM 160
f - Le stationnement privé des deux roues motorisées 165
g - Le stationnement privé des vélos 166

6 - Logistique 168

D - La stratégie mobilité 179

1 - Les enjeux de la mobilité 180

2 - Les quatre grands enjeux 187

3 - Les objectifs chiffrés 196

E - PLAN D'ACTION 203

1 - un plan d'actions ambitieux 204

2 - liste des actions 206

3 - Détails des fiches actions par enjeux 216

F - Annexe Accessibilité 300

G - Lexique 330

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Depuis plus de dix ans, Annemasse Agglo s'est engagée avec détermination dans la transformation de son territoire. La mobilité, enjeu central de notre quotidien et de la transition écologique, guide notre action.

Le précédent Plan de Déplacement Urbain a permis cette « révolution de la mobilité », avec la mise en service du TRAM et du Léman Express mais également le développement des infrastructures de mobilités actives, nos parc-relais (P+R)… Notre agglomération a su faire preuve d'ambition, pour répondre aux besoins de mobilité de nos habitants et ces évolutions ont profondément changé la façon dont nous nous déplaçons, vivons et concevons notre quotidien.

Aujourd'hui, avec ce nouveau Plan de Mobilité, nous franchissons une étape importante. Ce document stratégique, fruit d'un travail rigoureux et d'une concertation avec l'ensemble des acteurs du territoire, trace les grandes orientations pour les dix prochaines années. Il vise à répondre à plusieurs défis : réduire l'impact environnemental des transports, garantir l'accessibilité pour tous, mieux organiser et gérer les déplacements mais également accompagner les changements de comportements.

Ce plan s'inscrit aussi dans une dynamique plus large, le 1er juillet 2025, Annemasse Agglo transfèrera sa compétence Mobilité au Pôle Métropolitain du Genevois François pour la création d'une nouvelle Autorité Organisatrice de la Mobilité. Cela représente un symbole fort de maturité pour notre territoire, qui pourra ainsi piloter, structurer et articuler l'ensemble des politiques de mobilité avec davantage de cohérence et de proximité.

Nous avons les outils, les partenaires et l'expérience pour relever ce défi. Plus qu'un changement institutionnel, c'est une opportunité pour construire un système de mobilité encore plus durable, inclusif et efficace.

Je tiens à remercier chaleureusement toutes celles et ceux qui ont contribué à l'élaboration de ce Plan de Mobilité : citoyens, élus, techniciens, partenaires publics et privés. Grâce à ce travail collectif, nous posons aujourd'hui les bases d'une nouvelle révolution de la mobilité, au service de notre territoire et de ses habitants.



G. Doublet
Président d'Annemasse Agglomération

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

La mobilité ce n'est pas que se déplacer d'un point A à un point B, c'est aussi un acte qui relève de nos choix de vie quotidienne, de nos engagements personnels en terme de temps, de rapport à l'autre et de notre environnement.
Donner à chacun et chacune les moyens de choisir comment se déplacer au sein de notre territoire, c'est construire les infrastructures et accompagner les usages qui permettront la cohabitation en sécurité entre tous les types de mobilités, aussi bien la voiture que les mobilités alternatives : pour notre santé, une meilleure qualité de l'air ; pour notre futur, une transition vers une mobilité décarbonée.

Ce Plan de Mobilité, nous l'avons voulu ambitieux et réaliste. Il fixe des objectifs clairs : rééquilibrer la part modale entre les différents modes de déplacement en proposant des alternatives crédibles à l'autosolisme, et en accompagnant les évolutions nécessaires des comportements de déplacement. Car oui : les infrastructures seules ne suffisent pas. Pour qu'un bus, une piste cyclable, un P+R ou un train soient efficaces, il faut qu'ils soient utilisés. Et pour y parvenir, il faut qu'ils soient intégrés dans notre quotidien.

L'objectif est donc de diminuer notre rapport à l'usage individuel à l'automobile même si elle est reste et restera nécessaire dans de nombreuses situations, nous pensons qu'elle ne doit plus être systématique. Il ne s'agit pas de renoncer à la mobilité, mais de la repenser : passer d'une mobilité réflexe à une mobilité réfléchie.
Cela signifie donner à chaque habitant se déplaçant seul, la possibilité de choisir, en connaissance de cause, le mode le plus adapté à son besoin : vélo, bus, covoiturage, train, marche, ou lorsque c'est indispensable, la voiture…

C'est pourquoi, ce Plan De Mobilité se traduit à travers l'ensemble de son plan d'actions. Il articule des investissements sur les infrastructures, une attention particulière à l'intermodalité, et des dispositifs d'accompagnement aux changements de comportement. Il se construit aussi en lien avec tous nos partenaires, qu'ils soient institutionnels, acteurs locaux mais aussi dans le cadre transfrontalier.

Nous avons collectivement les moyens d'agir, mais la réussite de ce Plan De Mobilité dépendra aussi de l'adhésion de chacun. En tant qu'élus, notre rôle est de rendre le changement possible, de le rendre désirable, et de le rendre accessible.

C'est tout l'esprit de ce Plan de Mobilité : ouvrir le champ des possibles pour les habitants de notre territoire.



P. Plagnat-Cantoreggi
Vice-Présidente en charge de la transition énergétique et des mobilités

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

A - PREAMBULE

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

1 - PROPOS INTRODUCTIF

Depuis plus de 20 ans, l'agglomération annemassienne, en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports Urbains, agit sur les questions de mobilité à travers plusieurs outils et projets d'aménagement et de développement territorial.

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) d'Annemasse-Agglo a été approuvé en février 2014 pour une durée de 10 ans et est donc arrivée à son terme.

La loi d'Orientation des Mobilités (LOM) ayant évoluée, les outils des collectivités pour la planification des déplacements, le Plan de Déplacements Urbains (PDU) devient ainsi le Plan de Mobilité (PDM).

Annemasse-Agglo engage aujourd'hui la révision de son Plan de Déplacements Urbains en Plan de Mobilité pour l'échéance 2025- 2035.

Document de planification de la mobilité à l'échelle de l'intercommunalité, il questionne les initiatives déployées localement, au sein des communes, mais également en lien avec les territoires voisins. Son élaboration est un temps de concertation et de questionnement sur la vision de la mobilité de demain sur le territoire.

La démarche du Plan de Mobilité a pour enjeu d'identifier les différentes dynamiques sur la mobilité, de les requestionner par rapport à leur réponse aux enjeux de mobilité et ainsi de pouvoir identifier les étapes ultérieures de mise en œuvre.

Les enjeux du Plan de Mobilité s'inscrivent dans une orientation de l'action publique locale et nationale permettant d'atteindre les objectifs de transition énergétique et écologique indispensables à la préservation du cadre de vie.

Le Plan de Mobilité est donc un outil qui détermine, pour un horizon de 10 ans, les principes régissant l'amélioration du cadre de vie des individus à travers l'organisation des domaines de la mobilité. Sa réalisation est à la charge de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), qui l'élabore sur tout son ressort territorial.

La révision du Plan de Mobilité est une opportunité pour le territoire de définir sa politique de transport et de déplacements et de se donner les moyens de répondre aux besoins de mobilité dans un souci d'équilibre avec les choix de développement urbain, économique ainsi que les différents enjeux écologiques.

Le Léman Express, la voieVerte du Grand Genève, le tram, les parking-relais aux portes du territoire... Autant d'aménagements emblématiques qui ont incarné une véritable révolution de la mobilité sur le territoire et ont profondément changé nos façons de nous déplacer ces dernières années.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

A - BILAN DU PDU 2014

Le précédent Plan de Déplacements Urbains (PDU) d'Annemasse Agglo a été approuvé en février 2014 par délibération du Conseil communautaire.

Pour rappel ce document fixait **3 grands objectifs** :

- **Développer un système de mobilité plus respectueux de l'environnement,**
- **Favoriser le lien social et la qualité de vie,**
- **Assurer une meilleure accessibilité multimodale pour un développement plus attractif**.

Ces 3 grands objectifs ont été déclinés en 7 axes stratégiques :

- Transports en commun : mettre en place un réseau de transport collectif performant à l'échelle transfrontalière et sur l'agglomération,
- Modes actifs : Favoriser la pratique des modes actifs et développer les services vélos
- Stationnement : Maîtriser les besoins en stationnement
- Sécurité et transport individuel motorisé : Hiérarchiser le réseau routier et améliorer la sécurité
- Marchandises et livraisons : Améliorer les conditions d'acheminement des livraisons et des marchandises
- Démarches d'écomobilité : Accompagner et encourager les démarches d'écomobilité sur le territoire
- Annexe accessibilité du PDU

La mise en œuvre de ce document a entrainé des modifications concrètes dans les pratiques de mobilité avec la construction d'une offre structurante en transport en communs, l'essor des mobilités actives et le développement de la multimodalité.

Le bilan sur le PDU 2014 réalisé en 2022 fait état de résultats très positifs avec 90% des actions prévues actuellement engagées avec une évolution importante depuis 2019 (actions réalisées passant de 27% à 58%). De nombreux projets ont ainsi vu le jour : la voieVerte du Grand Genève en 2017, la Maison de la mobilité en 2019, la mise en service du Leman Express et du Tram phase 1, fin 2019, la mise en service du BHNS Tango en 2015, la construction de P+R (Jean Monnet, Altéa, Machilly)

Depuis 2014**, une évolution du comportement des mobilités encourageantes sur certains modes (marche à pied, transport collectif) a également été observée,** avec des projets attractifs et efficaces pour les déplacements transfrontaliers.

Mais il demeure des points de vigilance auxquels le futur PDM devra répondre :

- Le défi d'appartenir à une métropole transfrontalière, marquée par le tropisme et l'attractivité forte de Genève,
- Des changements de comportements moins tranchés côté français (Parts des modes alternatifs ayant faiblement évoluées)
- Un trafic routier en hausse malgré de nouvelles infrastructures de transports collectifs
- L'impact du COVID sur les habitudes de mobilités, entre 2020 et 2022.
- Le stationnement comme outil de régulation sous-estimé
- La prise en compte du potentiel urbanistique et de la politique d'aménagement et de développement territorial engagée

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

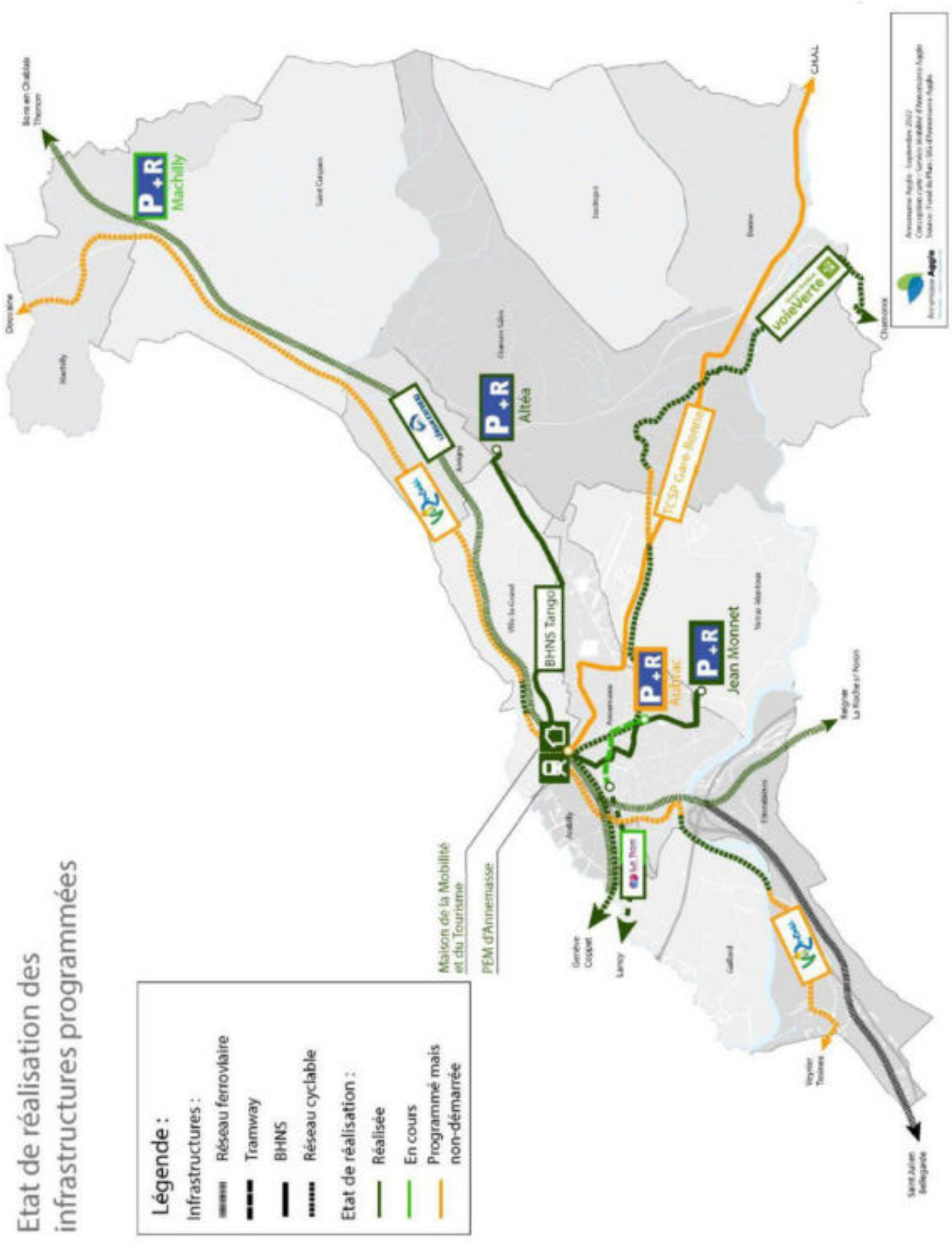


Figure 1- Bilan du PDU 2014 réalisé en 2022 - Etat de réalisation des infrastructures programmées (source : Annemasse Agglo, 2022)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

B - LE CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

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

Conformément à l'article L.214-14 du code des transports, l'EPCI en charge du Plan de Mobilité doit associer, lors de sa réalisation :

- Les services de l'Etat.
- La Région Auvergne Rhône-Alpes.
- Le Département de la Haute-Savoie.
- Les gestionnaires d'infrastructures de transports dans le périmètre du plan.
- Le Président de l'établissement public du Schéma de Cohérence Territoriale.

A leur demande, peuvent également être consultés :

- Les représentants des professions et des usagers des transports.
- Les associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite.
- Les chambres de commerce et d'industrie.
- Les associations agréées de protection de l'environnement mentionnées à l'article L.141-1 du code de l'environnement.
- Le comité de partenaires (nouvelle instance créée par Annemasse Agglomération dans le respect de l'article L.1231-5 du code des transports)

L'article L.1214-2 du Code des transports décrit le contenu du Plan de Mobilité (PDM).

Il dispose des éléments suivants :

- *« 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 et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité. »*

Le PDM d'Annemasse-Agglomération s'inscrit dans une hiérarchie de normes qui organise la compatibilité et l'opposabilité des documents de planification entre eux. En vertu des dispositions de l'article L.214-7 du code des transports, il se doit être cohérent avec :

- Les orientations des schémas de cohérence territoriale (SCoT). A propos, celui d'Annemasse Agglo est en vigueur depuis 2021.
- Les orientations des directives territoriales d'aménagement et des schémas de secteur.
- Les objectifs par polluant du plan de protection de l'atmosphère (PPA)
- Les plans climat-air-énergie territoriale (PCAET). A propos, celui d'Annemasse Agglo est en cours de révision. En l'occurrence, sa production est coordonnée avec celle du PDM.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

- Les règles générales du fascicule schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET).
- Le ou les plans climat-air-énergie territoriaux ne recouvrant qu'une partie du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité

Par ailleurs, les actions du PDM doivent également tendre vers les principes de la Charte du projet d'agglomération franco-valdo-genevois, du « Grand Genève en Transition ».

Inversement, en vertu des dispositions des articles L.214-4 à L.214-6 du code des transports, les documents et actes suivants doivent être compatibles avec le PDM :

- Les cartes communales, les plans locaux d'urbanisme communaux et intercommunaux et les documents tenant lieu.
- Les actes pris au titre du pouvoir de la police du stationnement.
- Les actes relatifs à la gestion du domaine public routier.
- Les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements.

C - LE CONTENU OBLIGATOIRE

Ce nouveau document a pour but principal d'élargir le champ d'action des politiques publiques.

Parmi les dispositions prévues par cette loi, le Plan de Mobilité (PDM) vise à assurer 11 objectifs :

- Une approche équilibrée entre les besoins d'accès et de mobilité avec la protection de l'environnement et de la santé.
- Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine, notamment au sujet de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.
- L'amélioration de la sécurité des déplacements.
- La diminution du trafic automobile.
- Le développement des transports collectifs (TC) et des modes actifs (MA).
- L'amélioration de l'usage du réseau de voirie (affectation entre modes et information sur la circulation).
- L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics.
- L'organisation de la logistique urbaine.
- Une incitation pour les employeurs à prévoir un plan de mobilité entreprise.
- L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées.
- La réalisation d'infrastructures pour les véhicules électriques ou hybrides rechargeables.
- L'amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et personnels des établissements scolaires.
- L'amélioration des franchissements des passages à niveau pour les cyclistes, piétons et transports scolaires.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

En lien avec les enjeux propres au territoire, Annemasse Agglo a choisi 5 items phares à particulièrement approfondir, sur les 13 items obligatoires de la LOM 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

A noter que certaines thématiques ne sont pas du ressort d'Annemasse Agglo comme le Schéma Directeur des Infrastructures de Recharges pour Véhicules Electriques (SDIRVE) qui, à l'exception des bornes installées dans les ZAE, sont de la compétence du Syndicat des Energies et de l'Aménagement Numérique de Haute-Savoie (SYANE).

De même certaines compétences comme la gestion des voiries concernent plusieurs structures : les voiries communales par les communes, les voiries dans les ZAE par Annemasse Agglo, les routes départementales par le Conseil Départemental de Haute-Savoie, l'autoroute par le concessionnaire Autoroutes et Tunnel du Mont-Blanc (ATMB).



Figure 2 Les domaines d'application du PDM

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

D - CONTENU COMPLÉMENTAIRE

Plusieurs textes de lois forment la base réglementaire encadrant les PDM, avec notamment la Loi d'Orientation des Mobilités de 2019 qui réforme en profondeur le cadre général des politiques de mobilités.

Loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles (Maptam, 2014). Cette loi acte la transformation des Autorités Organisatrice de Transport Urbain (AOTU) en Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM). De plus, elle confère, aux AOM concernées, la mission obligatoire de réaliser les Plan de Déplacements Urbains. Loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV, 2015)

Cette loi vise à couvrir les différents domaines clés de la transition énergétique en fixant des objectifs à moyens/long termes et contient de nombreuses mesures. En particulier au niveau local, la LTECV renforce le rôle des collectivités pour mobiliser leurs territoires. En effet, elle prévoit que les Plans Climat Air Energie Territoire (PCAET) soient recentrés uniquement au niveau intercommunal, avec un objectif de couvrir tout le territoire. Pour donner un cadre à l'action conjointe des citoyens, des entreprises, des territoires et de l'Etat, la loi fixe des objectifs à moyen et long terme, avec entre autres :

- Réduire les émissions de gaz à effet de serre de 40% entre 1990 et 2030 et diviser par quatre les émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2050 (facteur 4).
- Réduire la consommation énergétique finale de 50% en 2050 par rapport la référence 2012 en visant un objectif intermédiaire de 20% en 2030.

Le Plan de Déplacement Urbain ou Plan De Mobilité doit donc s'inscrire dans cette vision de contribuer plus efficacement à la lutte contre le dérèglement climatique et à l'instauration d'un modèle énergétique durable face aux enjeux d'approvisionnement en énergie, à l'évolution des prix, à l'épuisement des ressources.

Loi LOM (2019)

Comme introduit plus haut, cette loi dispose d'une refonte profonde du cadre général des politiques de mobilités. Ses quatre objectifs sont :

- Apporter à tous et partout des solutions alternatives à la dépendance à l'usage individuel de la voiture,
- Développer l'innovation et les nouvelles solutions de mobilité qui doivent être mises au service de tous,
- Réduire l'empreinte environnementale des transports, en réussissant la transition écologique dans notre façon de se déplacer,
- Investir davantage dans les infrastructures qui améliorent les déplacements du quotidien.

Le Plan De Mobilité (PDM) devra donc être enrichi sur des thématiques nouvelles (notamment les modes actifs, la logistique et la mobilité électrique) et faire l'objet d'une concertation renforcée.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Loi Climat et Résilience (2021)

Ses objectifs s'orientent autour de l'affirmation des objectifs de transition énergétique. En particulier, elle prévoit, pour les PDM, un approfondissement des aspects sécuritaires de la mobilité.

Autres textes réglementaires de référence

- Loi du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain
- Loi « Grenelle 2 » du 12 juillet 2010.
- Loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, ou Handicap, du 11 février 2005.
- Loi de programmation pour la ville et la cohésion urbaine du 21 février 2014.

L'évaluation environnementale

La directive européenne 2001/42/CE du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement définit le cadre et les grands principes de l'évaluation environnementale pour les plans et programmes susceptibles d'avoir une incidence notable sur l'environnement.

L'objectif de cette évaluation environnementale est d'estimer le plus en amont possible (c'est-à-dire avant la conception plus précise des projets) les effets prévisibles des mesures du Plan de Mobilité sur l'environnement, afin d'une part de faire les choix ayant l'impact le plus favorable, et d'autre part de prévoir dès l'étape de planification les mesures éventuelles d'évitement, de réduction et de compensation.

Ainsi, l'évaluation environnementale doit permettre d'identifier et de prendre en compte les sensibilités ou particularités de l'environnement, dans le choix et la conception même du projet.

Elle poursuit un double objectif :

- Aider à la définition d'un meilleur plan/programme pour l'environnement : l'évaluation environnementale est un outil important d'intégration des considérations en matière d'environnement dans l'élaboration et l'adoption de certains plans et programmes susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement dans les États membres, en ce qu'elle assure que ces incidences de la mise en œuvre des plans et programmes sont prises en compte durant l'élaboration et avant l'adoption de ces derniers.
- Améliorer la transparence du processus décisionnel : pour contribuer à une plus grande transparence du processus décisionnel ainsi que pour assurer l'exhaustivité et la fiabilité de l'information fournie en vue de l'évaluation, il y a lieu de prévoir que les autorités chargées des questions d'environnement en cause seront consultées, de même que le public.

Les thèmes abordés dans l'évaluation environnementale doivent prendre en compte tous les secteurs de l'environnement :

- Le milieu physique (eaux, sol, climat, qualité de l'air…).
- Le milieu naturel (faune, flore, espaces naturels protégés…).
- Le milieu humain (cadre de vie, acoustique, paysage et patrimoine...).

Depuis le 1er janvier 2021, les Plans de Mobilité sont visés par le point 36 de l'article R.122-17 du code de l'environnement et doivent à ce titre se soumettre systématiquement aux exigences induites par l'évaluation environnementale et notamment :

- L'établissement d'un rapport environnemental (visé et décrit à l'article L.122-6 du code de l'environnement).

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

- La mise à disposition de ce rapport environnemental lors de la consultation du public qui, dans le cas des Plans de Mobilité, est une enquête publique (article L.1214-15 du code des transports).
- L'avis de l'autorité administrative compétente en matière d'environnement, communément désignée sous le nom d'autorité environnementale. Dans le cas d'un Plan de Mobilité, il s'agit de la mission régionale d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (article R.122-24 du code de l'environnement), qui s'appuie sur les services de l'État compétents (DREAL notamment).

L'annexe accessibilité

Le Plan de Mobilité doit également comporter une annexe particulière traitant de l'accessibilité (article R.214-1 du code des transports).

Cette annexe indique les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

L'annexe accessibilité doit donc assurer la bonne prise en compte de l'interface voirie/transport en faisant le lien entre la mise en accessibilité des réseaux de transports, et la mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Cette annexe doit donc prendre en compte, le cas échéant, les schémas et plans réalisés sur le territoire en lien avec l'accessibilité : Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA), Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE), etc.

L'objectif est également de mettre en avant les actions du Plan de Mobilité relatives à l'accessibilité, et préciser les mesures d'accompagnement et d'exploitation à mettre en œuvre. Le phasage et le coût de ses actions doivent être précisés dans cette annexe.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

E - LES PHASES DE LA RÉVISION DU PLAN DE MOBILITÉ

Le Plan de Déplacements Urbains est un document avec 4 grandes phases de réalisation :

- Elaboration du diagnostic et définition des enjeux
- Construction de la stratégie
- Elaboration du programme d'action*
- Enquête publique



Figure 3 Les phases du PDM

Elaboration du diagnostic et définition des enjeux – février 2023 à mars 2024

L'objectif de cette phase est de dresser un inventaire complet de l'offre de transport et de la demande de mobilité dans le territoire d'Annemasse Agglo. Dans la continuité du diagnostic du territoire en matière de mobilité, cette phase comprend l'identification et la hiérarchisation des enjeux du PDM 2025-2035.

Les grandes orientations à suivre destinées à répondre aux enjeux sont développées par axes stratégiques en alignement avec les politiques à l'œuvre dans des domaines interdépendants (urbanisation, mobilité, qualité de l'air, etc..). Cela permet d'assurer une cohérence et une dynamique commune aux actions entreprises et une vision partagée du territoire en 2035.

Construction de la stratégie – mars 2024 à septembre 2024

Les objectifs sont déclinés par axes stratégiques et les ambitions de la stratégie mobilité chiffrées. L'enjeu de cette phase se situera donc dans la définition d'un scénario volontariste avec l'affichage des ambitions et des axes de travail.

Elaboration du programme d'actions – septembre 2024 à mai 2025

L'objectif principal de cette phase est de proposer un programme d'actions concrètes permettant la mise en œuvre de la stratégie mobilité validée dans la phase précédente.

Il s'agit en particulier de :

- Recenser l'ensemble des déclinaisons opérationnelles des propositions en accord avec le comité de pilotage et le comité technique ;
- Rassembler les mesures dans un programme d'actions ;
- Détailler chaque mesure sous forme de fiches d'actions pour permettre un suivi individuel ;

Ces différentes phases s'inscrivent dans une démarche de concertation associant les partenaires institutionnelles, les associations et la population. Le PDM est le fruit d'un travail partenarial avec les instances décisionnelles.

Arrêt du Plan de Mobilité sur décision du conseil communautaire – 18 juin 2025

Consultation des Personnes Publiques Associées et Mise à l'enquête publique – Démarrage été 2025

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

F - MÉTHODOLOGIE D'ELABORATION DU PLAN DE MOBILITÉ

Pilotage de la démarche

La production du PDM D'Annemasse Agglo implique le développement d'une stratégie cohérente de mobilité vouée à la réalisation d'actions dans plusieurs domaines transversaux de la mobilité (modes actifs, transports en commun, réseau routier, logistique, …) et ce, non seulement à l'échelle intercommunale mais également transfrontalière. De fait, plusieurs instances décisionnelles et techniques suivront son élaboration.

La concertation des élus de l'agglomération et des communes

Au regard des évolutions du territoire au cours des dix années de mise en œuvre du Plan de Déplacement Urbain (PDU), la révision du document est un temps fort de positionnement politique, pour questionner les orientations des politiques de mobilités mise en place précédemment et s'interroger sur les grandes orientations du futur Plan De Mobilité.

Il est donc apparu comme nécessaire que tous les élus soient pleinement associés aux différents temps de construction du Plan De Mobilité.

Les élus sont prioritairement associés dans le cadre des instances d'Annemasse Agglo :

- Une instance spécifique : Les Comités de Pilotage composés des maires et des adjoints aux mobilités, à l'urbanisme/aménagement des douze communes. Il s'est réuni régulièrement (11 réunions en 3 ans) afin de déterminer le niveau d'ambition et les priorités et d'arbitrer sur les orientations stratégiques.

- L'ensemble des élus du Conseil Communautaire sont en charge de valider les principaux points d'étape et de délibérer lors des points réglementaires (démarrage, arrêt et approbation du Plan De Mobilité).

Des instances techniques ont également été formalisées et se sont réunis tout au long du processus de l'élaboration du Plan De Mobilité :

- Une équipe-projet réunissant les référents techniques des communes : des réunions de travail et d'échange entre l'équipe technique d'Annemasse Agglo, le bureau d'études et les référents mobilités, urbanistes des communes ont eu lieu régulièrement.

En complément de ces instances politiques pérennes, des temps de dialogue politique ont été organisés, afin de renforcer les possibilités d'échanges et de contribution des élus communaux aux étapes clés de la révision via des séminaires et des rencontres bilatérales.

1 : Les séminaires politiques :

Les séminaires politiques ont été organisés lors de 2 étapes clés d'élaboration du Plan De Mobilité (enjeux & objectifs et stratégie) afin de faire contribuer les élus du territoire à positionner le curseur, faire émerger et prioriser les pistes d'action et ainsi converger vers la construction d'une vision commune pour l'avenir du territoire.

Pour cela, les séminaires ont proposé des formats divers et innovants afin de favoriser une réflexion collective,
Les séminaires ont été organisés le samedi matin, afin de garantir la mobilisation la plus large des 326 conseillers communaux du territoire invités.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Pour chaque rencontre, une invitation personnelle a été transmise, complétée d'un relai d'information au niveau des instances communautaires et une relance auprès des communes.

2 séminaires ont eu lieu au cours de l'élaboration du Plan De Mobilité :

- 1er séminaire : le 24 novembre 20237 au siège d'Annemasse Agglomération, où plus d'une quarantaine d'élus ont répondu présents. L'objectif de ce premier temps politique visait une appropriation par les élus des éléments de diagnostic du Plan De Mobilité et la définition des enjeux du territoire.

- 2ème séminaire : le 23 mars 2024 au siège d'Annemasse Agglomération, où une trentaine d'élus ont pu valider les enjeux et initier la phase de construction de la stratégie mobilité.

2 : Les rencontres communales :
La Vice-Présidente en charge de la Mobilité a souhaité organiser des rencontres « politiques » avec les 12 communes de l'agglomération afin de présenter, de partager et d'enrichir le plan d'actions et son contenu. Ces réunions en bilatérales se sont déroulés entre février et mars 2025.

La concertation au niveau des citoyens

L'information et la participation du public a été déployée au travers de plusieurs outils et moyens de communication tels que prévus dans la délibération :

S'informer : les supports d'information et de communication
L'ensemble des supports produits (diagnostic, enjeux, stratégie de mobilité) a été mis à disposition du public en version papier ou sur le site internet d'Annemasse Agglomération
Dès le démarrage de la démarche, une page dédiée au Plan De Mobilité a été créée sur le site internet de l'agglomération. Cette page est accessible sur le site : https://www.annemasse-agglo.fr/actions-et-projets/plan-de-mobilite. Le site permet de télécharger l'ensemble des documents élaborés

Annemasse Agglo a déployé une communication papier diversifiée avec la mise à disposition du public d'un dossier comportant les documents relatifs au projet et les délibérations, au fur et à mesure de leur élaboration, au siège d'Annemasse Agglo, aux jours et heures ouvrables habituels.

A travers tout le processus d'élaboration du Plan De Mobilité, la communication sur ce sujet s'est faite sous plusieurs formes. Des articles sur la démarche et les modalités de concertation ont été édités à plusieurs reprises dans la presse. Au total ce sont 4 articles et interviews qui ont été publiés et recensés dans les médias locaux. Les principaux médias locaux qui ont relayé les informations sur le Plan De Mobilité sont Le Dauphiné Libéré et le Messager :

Les supports mis à disposition pour s'exprimer :
Les habitants et les acteurs du territoire ont pu s'exprimer tout au long de la démarche à travers plusieurs supports.

Les courriers, courriels et le formulaire en ligne :
Tout au long de la démarche il était possible d'adresser sa contribution individuelle à l'agglomération par le biais :

- d'un courrier papier adressé par voie postale au Président de l'Agglomération, à l'adresse suivante : Annemasse Agglo, 11 avenue Emile Zola, 74 100 Annemasse
- une adresse mail spécifiquement créée afin de recueillir les remarques des citoyens et les questions tout à long de la procédure : plandemobilite@annemasse-agglo.fr

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

- d'un formulaire de contact sur le site internet d'Annemasse Agglo, https://www.annemasse-agglo.fr/, rubrique «Contact» laissant la possibilité à toute personne intéressée de déposer ses observations et propositions.

Le registre

Un registre a été déposé tout au long de la démarche au siège d'Annemasse Agglo et dans chaque mairie des 12communes, accessible aux heures et jours habituels d'ouverture et permettant à toute personne intéressée d'inscrire ses observations et propositions.

Partager et échanger : Modalités de participation du public

Annemasse Agglo a choisi de mettre en place une démarche de participation citoyenne dans le cadre de la révision de son Plan de Mobilité, en s'appuyant sur des temps d'échanges et d'ateliers de travail ouverts et constructifs. Plusieurs temps de concertation, sous la forme d'enquête, de réunions publiques ou d'ateliers citoyens, ont suivi les temps d'élaboration du Plan De Mobilité et se sont organisés au cours des 3 phases du projet (Diagnostic, enjeux et plan d'actions)

Les réunions publiques :

3 réunions publiques ont été réalisées : à Annemasse le 07 novembre 2023, Cranves-Sales le 14 novembre 2023 et Saint-Cergues le 16 novembre 2023.

Les contributions du Conseil de Développement

Par la nature même du document, le Plan De Mobilité fait l'objet d'une consultation obligatoire du Conseil de Développement, puisqu'il s'agit d'un « document de prospective et de planification du territoire ».

Ainsi, le Conseil de développement a été officiellement saisi à deux reprises sur : L'enquête de mobilité qui s'est déroulée entre le 07 juin 2024 et le 07 juillet 2024 et Atelier Citoyen qui s'est déroulé le 29 mars 2025.

Le Comité des partenaires :

Le Comité des Partenaires a été consulté lors de la séance du 13 mai 2025. Une présentation de la démarche a permis d'exposer l'état des lieux d'avancement et des orientations prises. Aucune question n'a été soulevée lors de cette séance.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

2 - LE PÉRIMÈTRE DU PLAN DE MOBILITÉ

A - LE TERRITOIRE D'ANNEMASSE AGGLO

Le territoire d'Annemasse-Les Voirons Agglomération (Annemasse Agglo) est une intercommunalité créée le 1er janvier 2008 qui rassemble 12 communes (Ambilly, Annemasse, Bonne, Cranves-Sales, Etrembières, Gaillard, Juvigny, Lucinges, Machilly, Saint-Cergues, Vétraz-Monthoux et Ville-la-Grand).

Au 1er janvier 2022, l'agglomération compte près de 103'500[1] habitants. Son cœur, incluant les communes d'Annemasse, d'Ambilly, de Gaillard et de Ville-La-Grand, en rassemble près de 70% (soit environ 70'000 habitants).



Figure 4- Le territoire d'Annemasse Agglo (source : Annemasse Agglo)

Situé en Haute-Savoie et limitrophe du canton de Genève, Annemasse Agglo s'inscrit dans un bassin de vie transfrontalier de plus d'1 million d'habitants, dont la métropole principale est Genève. Ce contexte transfrontalier, avec la forte croissance économique du Grand Genève rend ce territoire très attractif mais avec des fragilités et des disparités importantes. En effet, il connaît une forte croissance urbaine (2 à 3 % par an), se traduisant par une augmentation constante des déplacements.

[1] Source de la Direction du Département de Haute Savoie (DDT74). Explication du choix des sources au début du diagnostic territorial (Cf. Page 28)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Annemasse Agglo fait donc partie du département de la Haute-Savoie (74) et de la région Auvergne Rhône-Alpes (AURA). Elle est bordée :

- A l'Est et au Sud, par 6 autres EPCI regroupant 76 communes : Thonon Agglomération (25 communes), la CC du Genevois (17), Faucigny-Glières (7), Arve-et-Salève (8), les Quatre Rivières (11), et la Vallée Verte (8).
- Au quart Nord-Ouest, par la Suisse : Annemasse Agglo est à proximité immédiate de Genève (moins de 3 km entre Genève et Annemasse).

Annemasse-Agglo appartient à l'agglomération transfrontalière du Grand Genève, composée au total de 212 communes mais également du Pôle Métropolitain du Genevois français (PMGF) regroupant les EPCI autour de Genève côté Français



Figure 5- Le territoire du Pole Métropolitain du Genevois Français (source : PMGF)

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. En effet, l'Agglomération est dominée par deux espaces montagneux (les Voirons et le Salève) et présente une alternance de zones agricoles plus ou moins vallonnées, de coteaux, de bosquets et de zones humides

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

B - LES COMPÉTENCES D'ANNEMASSE AGGLO EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

Annemasse Agglo est un établissement public de coopération intercommunale (EPCI). A ce titre, la collectivité intervient sur les compétences transférées par ses communes membres ou instituées par la loi, sur son périmètre géographique. Les champs d'action sont donc variés :



Figure 6- Missions et compétences d'Annemasse Agglo (source : Annemasse Agglo)

Il est rappelé qu'Annemasse Agglo est une AOM, comptant deux compétences obligatoires pour l'organisation de mobilité :

- Contribution au financement de l'infrastructure ferroviaire CEVA
- Développement des modes de transports terrestres non motorisés, notamment cyclables, et des TC
    - Élaboration d'un schéma directeur d'agglomération en matière cyclable
    - Réalisation des itinéraires cyclables
    - Création et gestion d'une maison de la mobilité qui propose un service de vélostation et des actions favorisant les mobilités alternatives à la voiture individuelle
    - Création de consignes vélos
    - Coordination d'un service d'autopartage et appui à la mise en place des stations

Ainsi qu'une compétence optionnelle :

- Voirie
    - Création ou aménagement et entretien de voiries dans les Zones d'Activités
    - Création ou aménagement et gestion de parcs de stationnement

N.B : Dès 2025, la compétence mobilité d'Annemasse Agglo, à l'instar de celle de la communauté de communes du genevois (CCG), est transférée au pôle métropolitain du genevois français (PMGF)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

C - LES LIENS AVEC LES DIFFÉRENTS DOCUMENTS DE PLANIFICATION

Le PDM d'Annemasse-Agglomération s'inscrit dans une hiérarchie de normes qui organise la compatibilité et l'opposabilité des documents de planification entre eux.

En vertu des dispositions de l'article L.214-7 du code des transports, il se doit d'être cohérent avec :

- Les orientations des Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT).
- Les orientations des directives territoriales d'aménagement et des schémas de secteur.
- Les Plans Climat-Air-Energie Territoriale (PCAET).
- Les règles générales du fascicule Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET).

Par ailleurs, les actions du PDM doivent également tendre vers les principes de la Charte du projet d'agglomération franco-valdo-genevois, du « Grand Genève en Transition ». Inversement, en vertu des dispositions des articles L.214-4 à L.214-6 du code des transports, les documents et actes suivants doivent être compatibles avec le PDM :

- Les cartes communales, les plans locaux d'urbanisme communaux et intercommunaux et les documents tenant lieu
- Les actes pris au titre du pouvoir de la police du stationnement.
- Les actes relatifs à la gestion du domaine public routier.
- Les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements.

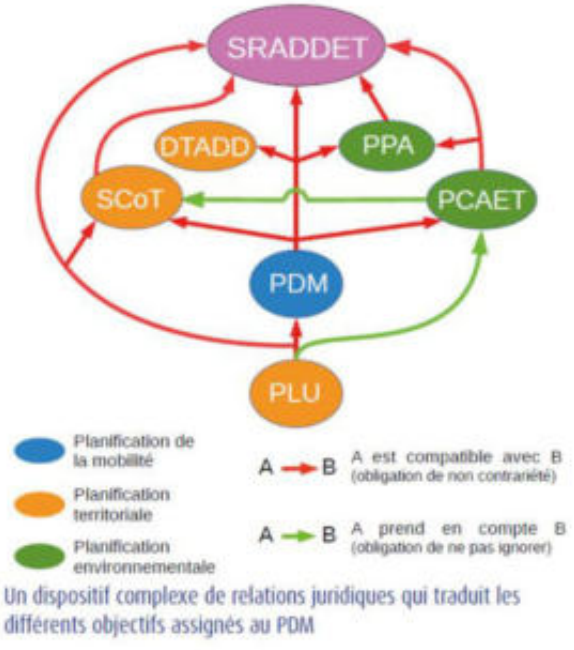


Figure 7- Relation entre le PDM et les autres documents de planification et de programmation territoriale)

Le PDM n'est pas un document stratégique isolé, mais il s'inscrit bien au contraire dans une action politique plus large. Il entretient des liens juridiques avec d'autres documents de planification supra communaux que sont le SRADDET, les documents stratégiques transfrontaliers comme la Vision Territoriale Transfrontalière 2050, le PCAET et en particulier, le SCoT. Leurs orientations et objectifs sont présentés ci-après de manière non exhaustive

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

1- SRADDET de la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Le Schéma Régional d'Aménagement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) organise, depuis son approbation en avril 2020, la stratégie régionale pour l'avenir des territoires à moyen et long terme, 2030 et 2050. Le SRADDET, c'est plus de 60 objectifs opérationnels à atteindre, dans les domaines de l'aménagement du territoire, de la biodiversité, du climat, de l'air, de l'énergie, des déchets, des mobilités, de l'intermodalité et des infrastructures d'intérêt régional. Il intègre les différents documents et schéma existants concernant, entre autres, le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE), le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE).

Les grandes orientations politiques fixées par ce document SRADDET « Ambition Territoires 2030 », sont les suivantes

- Agir en faveur de la décarbonation des transports régionaux et innover
- Répondre aux besoins de déplacements du quotidien, par des offres adaptées à tous les territoires (urbains et ruraux) et à toutes les échelles, sans opposer les modes.
- Améliorer la qualité, la fiabilité et la sécurité des offres, pour tous les publics, avec le souci d'un usage simplifié (intermodalité)
- Mailler, irriguer, désenclaver le territoire régional en veillant à la complémentarité des modes
- Ouvrir le territoire régional aux échanges transfrontaliers et européens, via les grands projets nationaux et les grands équipements et plateformes, portes d'entrées et de sorties du territoire national

A noter plus particulièrement l'objectif stratégique 7 qui vise à valoriser les dynamiques européennes et transfrontalières et maîtriser leurs impacts sur le territoire régional par les actions suivantes :

- Renforcer les échanges transfrontaliers
- Renforcer la mobilité durable à l'échelle du Grand Genève
- Développer et renforcer une vision commune de l'aménagement du territoire du Genevois français afin de permettre des échanges équilibrés et des coopérations constructives au sein du Grand Genève et du territoire lémanique.

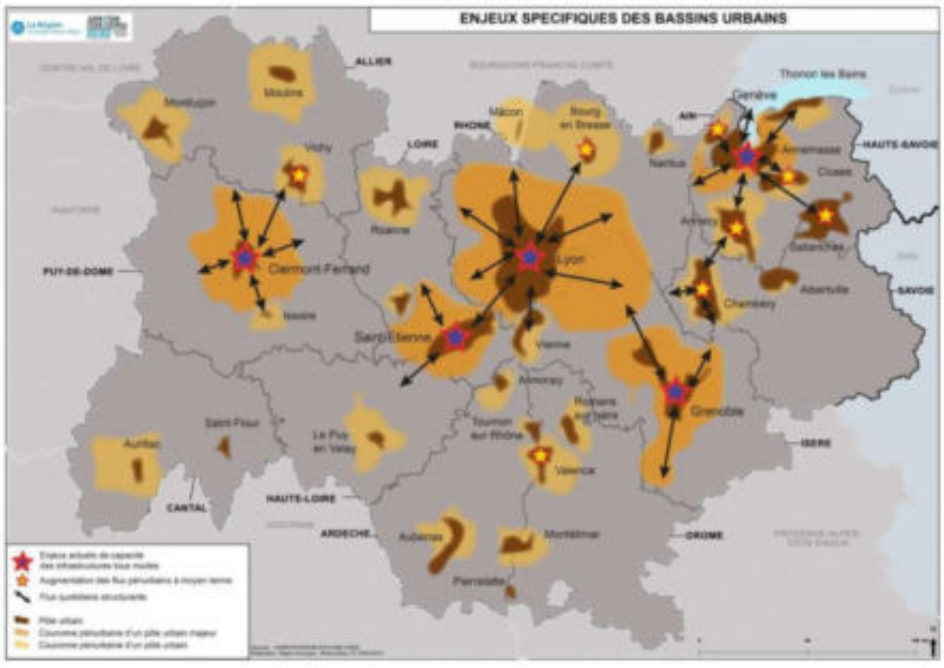


Figure 8-Enjeux spécifiques des bassins urbains (Source SRADETT Auvergne Rhône Alpes)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

2- SCOT Annemasse Agglo

Le Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) détermine les principes et les grandes orientations d'aménagement à mettre en œuvre localement par les différents documents de planification. Il fixe la politique d'aménagement sur 10 à 20 ans et a subi une révision complète en 2021. Ses principes et objectifs ont été définis dans un souci de développement durable, de solidarité et de cohérence, dans un contexte de renforcement de la gouvernance à l'échelle du PMGF et du Grand Genève.

Le PDM doit prendre en compte les conséquences en matière de mobilité des perspectives de développement et d'aménagement telles qu'elles ressortent du SCoT. L'ambition est de préciser ces orientations tout en assurant une cohérence avec les réflexions menées à l'échelle transfrontalière.

Le SCoT d'Annemasse Agglo a été réalisé dans une logique liant urbanisation et mobilité, privilégiant une densification qualitative et un renouvellement urbain à l'intérieur des espaces urbanisés reliés au réseau de transports en commun. La politique de déplacements mise en œuvre a pour but d'instaurer un système de déplacements efficace et durable au sein de l'agglomération.

Un des grands objectifs du SCoT est de planifier un développement maîtrisé qui s'appuie sur une urbanisation solidaire, équilibrée et structurée autour d'une armature urbaine forte et d'un réseau de transports collectifs performant.

Le scénario retenu vise un objectif de croissance démographique de 1.2% par an en moyenne, permettant l'accueil de 15 000 habitants supplémentaires d'ici 2032 et en prévoyant la construction de 9 500 logements nouveaux, à 75% localisés sur les communes les plus urbaines de l'agglomération.

Le SCoT s'engage en faveur de la mise en œuvre d'une stratégie globale en matière de mobilité durable. En matière de modes actifs (vélo, marche, trottinette, …), des infrastructures dédiées doivent être développées pour améliorer leur pratique et les inscrire durablement au cœur des mobilités urbaines afin de répondre aux différents usages (pendulaires, loisirs, scolaires, etc).

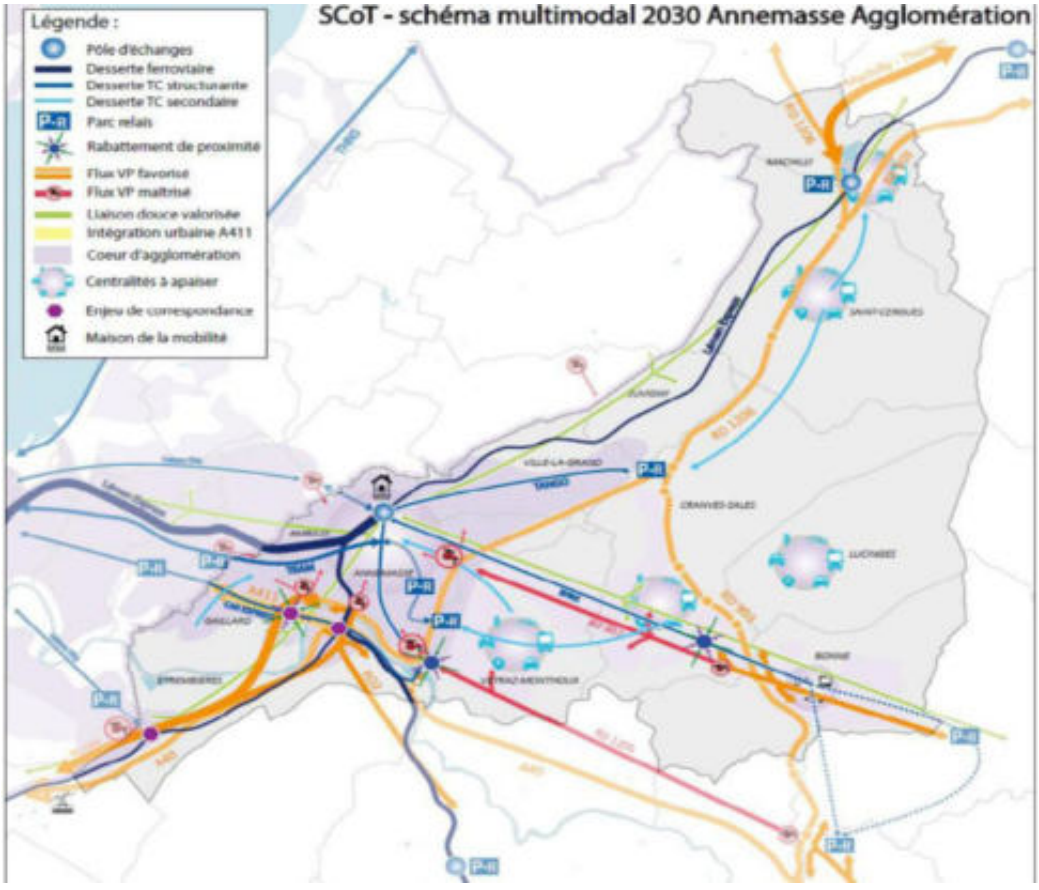


Figure 9-Schéma multimodal 2030 (Source SCoT Annemasse Agglo

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Ainsi le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) fixe comme objectif une mobilité durable et multimodale au service d'une Agglomération ouverte et connectée.

Cet objectif est décliné en différentes actions auquel le PDM doit apporter des réponses

- Poursuivre le développement de transports collectifs en site propre et la hiérarchisation du réseau TC
- Favoriser le report modal en amont sur les parkings relais
- Améliorer l'intermodalité et les connexions avec les territoires voisins
- Développer des infrastructures et services en faveur des modes actifs
- Accompagner les nouveaux services à la mobilité et le changement de comportement
- Adapter le stationnement avec le développement des modes alternatifs
- Poursuivre la hiérarchisation du réseau routier et maîtriser l'usage de la voiture pour un meilleur partage de la voirie et de l'espace public en cœur urbain

A l'appui des principes de hiérarchisation du réseau que le SCoT réaffirme, l'Agglomération se positionne sur des projets d'infrastructures routières et autoroutières prévus dans la temporalité du SCoT sur son territoire ou à proximité, qui pourraient avoir des impacts sur la structuration du réseau routier souhaité.

Projet 1 : Reconfiguration du Nœud d'Etrembières

Le SCoT juge nécessaire le projet de reconfiguration, afin d'assurer à terme le bon fonctionnement du réseau structurant et primaire de l'Agglomération en absorbant notamment le report du trafic du cœur urbain. Annemasse Agglo prend position pour la solution « Europe » consistant à raccorder un nouveau diffuseur au niveau du boulevard de l'Europe.

Projet 2 et 3 : Réalisation de la liaison autoroutière Machilly/Thonon et élargissement de la liaison à 40-Chasseurs

Le territoire s'est prononcé très favorablement à ces projets qui participent à la structuration du réseau routier en contribuant au contournement des zones urbaines par les flux de transit

Projet 4 : Mise à péage possible de l'A40 entre Saint-Julien-En-Genevois et Annemasse

L'Agglomération se prononce pour le maintien de la gratuité compte tenu des impacts sur le trafic et l'environnement et du rôle de contournement que joue l'A40.

Projet 5 : Traversée du Lac / Contournement Routier de Genève

L'Agglomération se positionne de manière défavorable au projet compte tenu des impacts très importants sur l'Agglomération en matière de trafic et d'environnement (cadre de vie, pollution, bruit, espaces naturels).

Maîtriser et rationaliser la logistique urbaine, en particulier dans son dernier kilomètre de façon à réduire les nuisances et améliorer le cadre de vie au sein des centralités.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

3- Vision Territoriale Transfrontalière 2050

La Vision territoriale transfrontalière 2050, qui sera adoptée en 2024, servira de socle pour les prochaines planifications françaises, genevoises et vaudoises (SCoT, PDR, PDCn, etc.). Elle fondera également l'identification des projets, notamment de mobilité, des futures générations de projets d'agglomération.

Pour que la vision soit élaborée au plus proche des réalités de chaque commune, quatre Périmètres d'Aménagement Coordonné d'Agglomération (PACA) permettent l'expression des territoires et la prise en compte de leurs enjeux locaux.

Le territoire d'Annemasse Agglo est intégré dans les PACA Arve et Chablais.

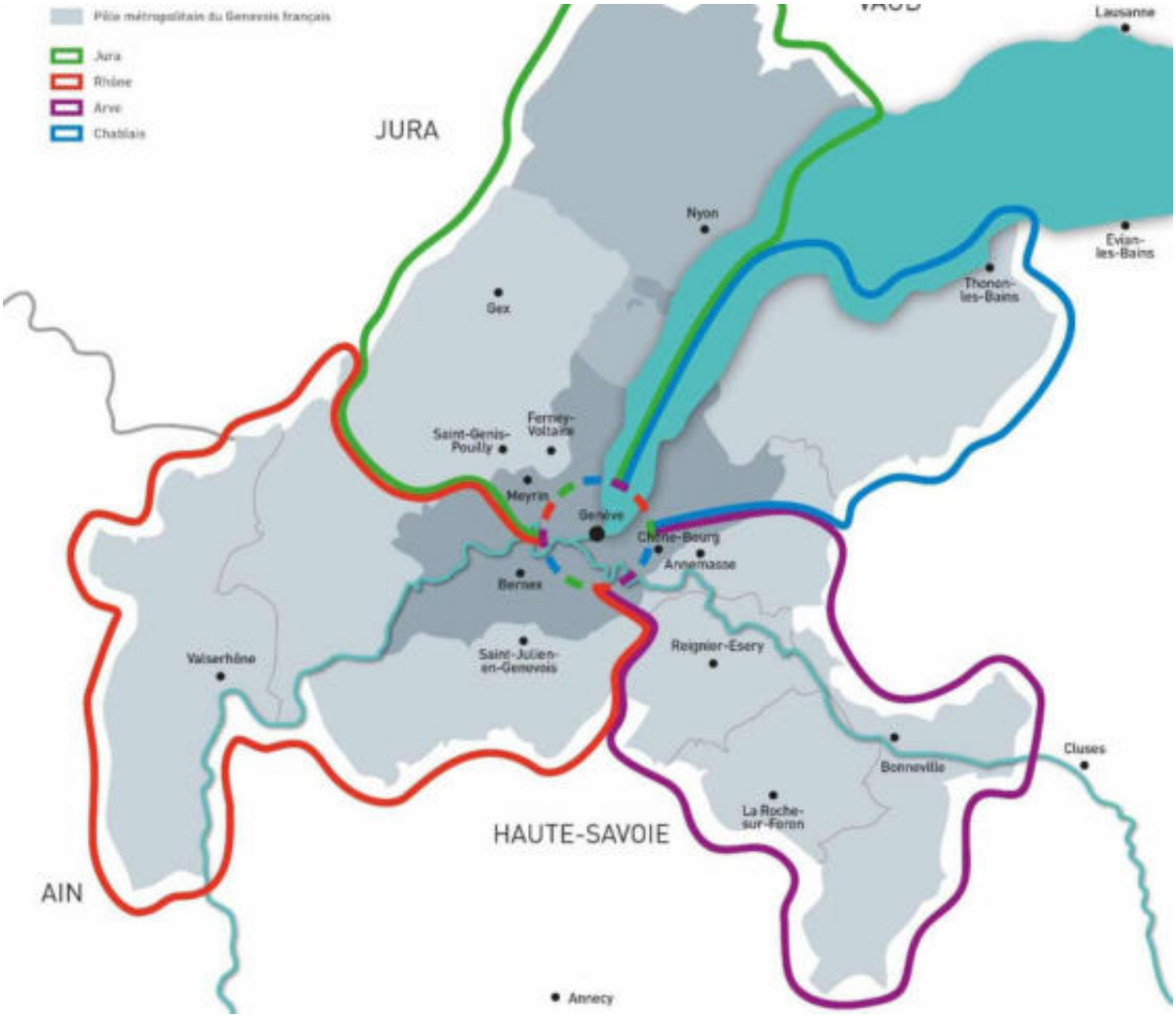


Figure 10-Périmètre des PACA

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

4-Charte du « Grand Genève en transition »

Adoptée par l'Assemblée du Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT) du Grand Genève en juin 2022, ce document réunit les 8 partenaires du Grand Genève (les départements de l'Ain et de Haute-Savoie, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, le Pôle Métropolitain du Genevois Français (PMGF), la Région de Nyon, le Canton de Vaud, la Ville et le Canton de Genève) autour des enjeux de transition écologique pour l'agglomération transfrontalière.

Ainsi, le Grand Genève précise sa vision d'avenir pour l'agglomération transfrontalière en fixant les orientations stratégiques et le cadre d'action commun pour répondre à l'urgence climatique et préserver les ressources vitales partagées.

Les objectifs cibles de transition écologique pour le Grand Genève en 2050, en relation avec la mobilité, sont les suivants :

- Atteindre la neutralité carbone en divisant (au moins) par 10, l'ensemble des émissions de CO_2, soit une réduction de 60% des émissions de GES d'ici à 2030, par rapport à 1990 ;
- Réduire, d'un facteur cinq, l'empreinte matière du Grand Genève.

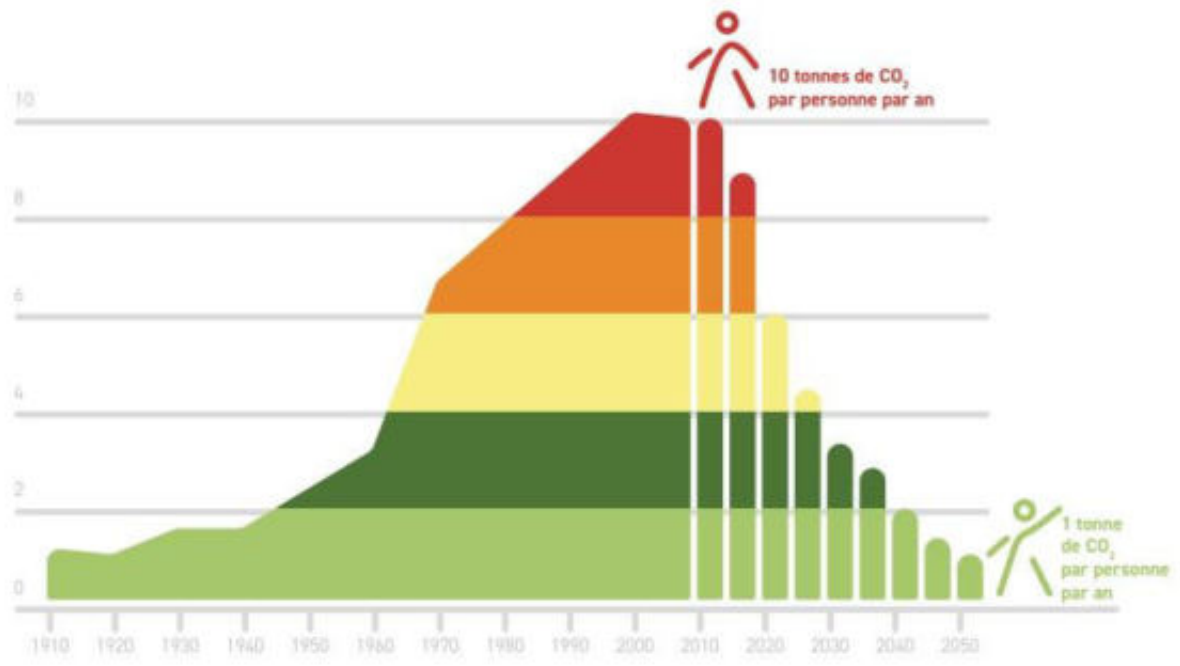


Figure 11-Objectif de neutralité carbone (Source Charte du Grand Genève)

Cette vision de l'avenir doit aujourd'hui mieux prendre en compte les défis écologiques majeurs et vitaux auxquels l'humanité du 21e siècle est confrontée. **Cela suppose une transformation profonde de la société mondiale, à laquelle le Grand Genève et donc Annemasse Agglo au travers du PDM doit prendre sa pleine part.**

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

5-Projet d'agglomération du Grand Genève

Le Grand Genève vise à maîtriser les effets induits de la croissance par la mise en cohérence des politiques publiques d'aménagement du territoire. La volonté politique est de construire une agglomération compacte, multipolaire et verte, assurant un fonctionnement équilibré et solidaire de la région.

Depuis 2006, les partenaires français, genevois et vaudois du Grand Genève concrétisent cette ambition en postulant aux différentes générations de Projet d'Agglomération de la Confédération helvétique. L'horizon de ce PDM s'inscrit dans la 4ème et 5ème génération de Projet d'Agglomération pour le bassin de vie transfrontalier.

Le Projet d'Agglomération n°4 (2024-2027) et n°5 (2028-2032) définissent un certain nombre d'actions à court et moyen terme à mener. Une majorité d'entre elles concerne les domaines de la mobilité.

Les actions, à court terme (PA4), sont les suivantes :

- Compléter le réseau Transport Collectif (TC) structurant tram et BHNS sur les axes urbains les plus denses et porteurs des sites prioritaires de développement et soutenir la mutation de la mobilité en faveur des modes alternatifs
- Assurer les rabattements en Transport Individuel Motorisé (TIM) et aménager en périphérie de l'aire urbaine compacte des interfaces intermodales fonctionnelles, dotées de restrictions d'accès, au terminus du tram en particulier, pour compléter celles déjà réalisées (Altéa, Jean Monnet).
- Développer les liaisons tangentielles Transport Collectif (TC) – Modes Actifs (MA) entre les axes et en direction des PACA voisins.;

Les actions, à moyen terme (PA5), sont les suivantes :

- Prolonger les connexions transfrontalières qui desservent Veyrier et le téléphérique du Salève depuis le centre de Genève pour éviter une rupture de charge à la frontière, avec notamment le réaménagement du carrefour de la douane de Veyrier ;
- Organiser le rabattement depuis les bourgs et villages vers des interfaces de différentes envergures ;
- Orienter le trafic de transit vers le réseau autoroutier ;
- Mise en œuvre de nouveaux itinéraires cyclables (Champel – Arves-et-Salève et un axe le long de la Géline) ;
- Développement de l'offre des infrastructures TC avec la mise en site propre de la ligne 6 de la TAC

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Résumé

- **Le PDU 2014 fait état d'un bilan positif, avec la mise en place de TC performants, le développement des mobilités actives mais une part de la voiture encore conséquente**
- **Le SCoT d'Annemasse Agglo qui cadre le développement démographique, urbain et économique, mais sans fixer d'objectifs chiffrés pour les déplacements et la mobilité.**
- **Des documents supra communaux fixant des objectifs très ambitieux (notamment la Charte du Grand Genève en transition avec l'objectif cible d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2050)**
- **L'inscription de projets de nouvelles infrastructures routières qui peuvent complexifier la mise en œuvre des objectifs de décarbonation des mobilités**

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

B - DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

1 - UN TERRITOIRE AU CŒUR DES ENJEUX METROPOLITAIN

Un espace haut savoyard et transfrontalier dynamique…

Annemasse Agglo se compose de 12 communes, avec un cœur d'agglomération composé d'Annemasse et des communes voisines d'Ambilly, Gaillard et Ville-la-Grand. La première couronne rassemble les communes d'Etrembières, Cranves-Sales et Vétraz-Monthoux. La seconde et dernière couronne représente les communes de Bonne, Juvigny, Lucinges, Machilly ou encore Saint-Cergues.

Situé en Haute Savoie et au sein du Grand Genève, ce ressort territorial est, dans un premier temps, le **second pôle départemental**. En effet, les infrastructures et équipements à vocation administrative, éducative, culturelle et sanitaire, les structures économiques variées (industrie, commerces, artisanat, tourisme) dont le développement s'est amplifié récemment montrent un réel essor et font d'Annemasse Agglo

Dans un second temps, cette attractivité s'explique par l'inclusion **d'Annemasse Agglo au cœur du bassin de vie transfrontalier qu'est l'agglomération franco-valdo-genevoise**. Ce territoire, comptant près de 2'800'000 d'habitants en début 2020, se caractérise par une croissance continue et forte de la démographie, de l'emploi et, surtout, des déplacements transfrontaliers pendulaires. Annemasse Agglo constitue le second pôle, après le Canton de Genève, de cet espace.

Depuis sa création, le territoire d'Annemasse Agglo est un poumon socio-économique local qui se développe et un pôle urbain transfrontalier qui ne cesse de grandir.

…mais contraint par son environnement

La position géographique d'Annemasse Agglo contraint la réponse à ces hauts niveaux d'attractivité économique et sociale. Effectivement, cerné à l'Ouest par le massif du Salève et à l'Est par celui des Voirons, le territoire a la forme d'un entonnoir au débouché de Genève. De plus, d'importantes rivières, comme l'Arve et le Foron, le traverse.

Un nombre limité de points de franchissement de la frontière franco-suisse sont à disposition, avec notamment 10 douanes. Ces coupures artificielles représentent des contraintes pour le développement des infrastructures de transport. En effet, avec l'augmentation des déplacements, leur fréquentation est très élevée et les saturations sont de plus en plus nombreuses sur ces points de passage.

Actuellement, les voies ferrées traversent l'espace urbain. Avec les voies rapides ou autoroutes, elles forment des ruptures, coupent des communes et/ou peuvent isoler certains quartiers.

Avec une position de carrefour

Annemasse Agglo occupe une position stratégique, située au croisement et à l'interface des grands axes européens de communication, tout en bénéficiant de la proximité avec l'aéroport international de Genève Cointrin.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

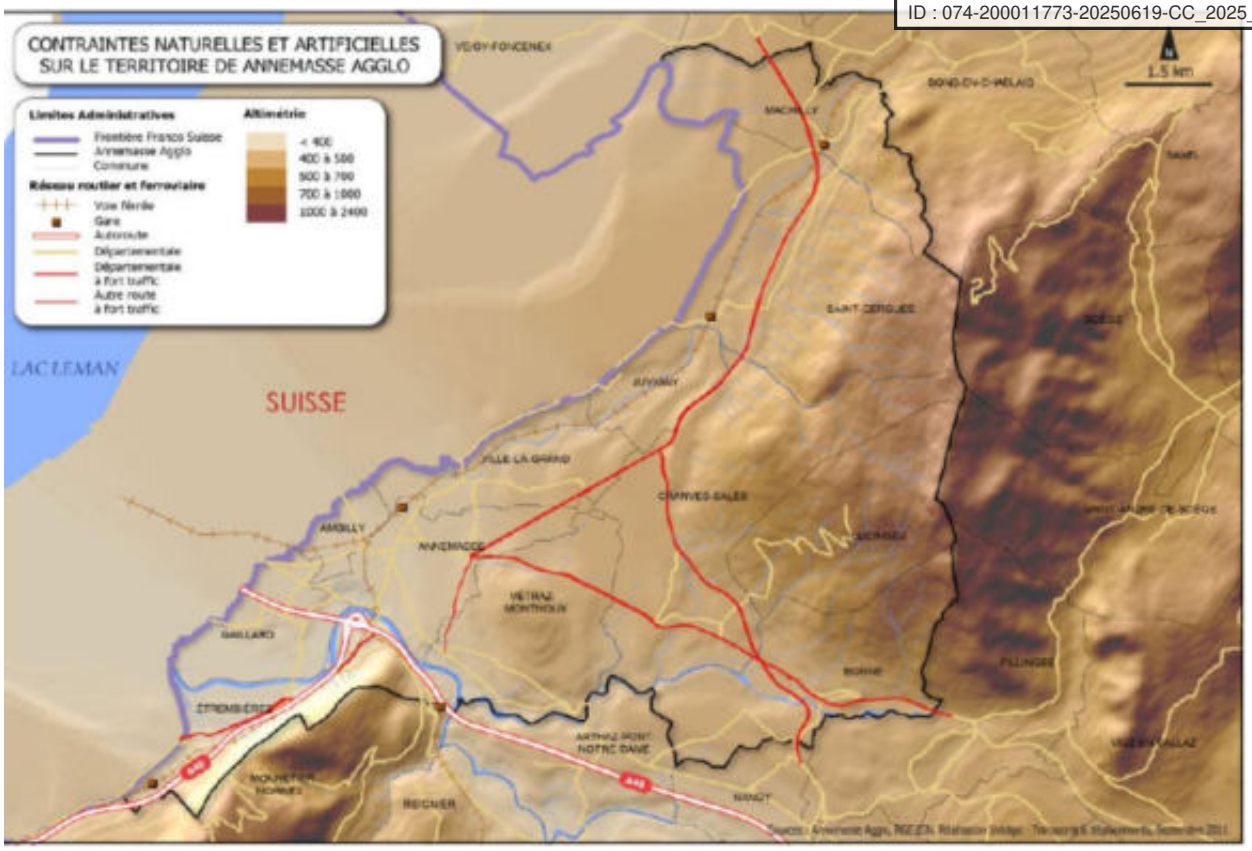


Figure 12-Contraintes naturelles et artificielles (source Annemasse Agglo)

Le territoire annemassien est concerné par

- L'axe Nord/Sud qui relie le Nord de l'Europe en passant par la Suisse, à la Méditerranée (via la CCG)
- L'axe Est/Ouest qui relie Paris à l'Italie par le tunnel du Mont-Blanc (axe routier principal entre les deux pays)

A l'échelle régionale et locale, Annemasse Agglo dispose d'une localisation charnière, faisant le lien vers le Lyonnais, la région annécienne (et en aval Chambéry, Grenoble), le Chablais, les vallées haut savoyardes de l'Arve, du Giffre et de la Vallée verte.

Cette position géographique n'est pas sans conséquence sur les déplacements, selon leur origines (transit, externes interne) ou leur fonctions (résidentielles, touristiques, économiques).

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Préalable : les sources de données

En préambule de ce diagnostic socio-économique, il est important de considérer les différentes sources de données à disposition. Le présent diagnostic s'appuie sur plusieurs sources produites à des échelles temporelles différentes et notamment

- *Les données INSEE (données en date du 01/04/2025)*
- *Les données de la DDT 74*
- *Les données d'Annemasse Agglo*
- *L'observatoire départementale de la Haute-Savoie*
- *L'observatoire statistique transfrontalier*

Les données INSEEE constituent la base de travail et parmi les indicateurs, la croissance annuelle démographique est d'importance capitale. Toutefois des grandes disparités ente la réalité observée sur le terrain et les données établies dans le cadre du recensement de l'INSEE demeurent. En effet le territoire d'Annemasse Agglo connait des évolutions très rapides que les recensements INSEE ne peuvent intégrer.

Par ailleurs, la Direction Départementale des Territoires (DDT) de Haute Savoie dispose des données des populations communales légales pour chaque année jusqu'au dernier recensement départemental (au 1er janvier 2022).

Le choix a porté d'utiliser les données DDT74 par Annemasse Agglo pour l'analyse de la croissance démographique.

Pour les autres indicateurs socio-économiques (emploi, nombre de logements, ménages, …), les données de l'INSEE seront utilisées. En effet, par leur disponibilité et leur apparente pertinence à l'échelle de l'agglomération, elles sont considérées suffisamment réalistes.

Une vitalité démographique et résidentielle exceptionnelle

Le territoire compte plus **de 103'500 habitants en 2022** selon la DDT 74 (93'417 habitants selon l'INSEE au 1er janvier 2021). Ce sont plus de **25'000 personnes accueillies depuis 2009**, soit 30% d'habitants supplémentaires en l'espace de 12 ans. Cette attractivité démographique s'inscrit dans un contexte frontalier et métropolitain parmi les plus dynamiques de France.

Avec une croissance démographique annuelle de **2.3%** à l'échelle de l'Agglo, l'augmentation de la population concerne toutes les communes, mais de façon **hétérogène**. Une majorité des communes connait un ralentissement de leur forte croissance démographique (en particulier, Bonne, Etrembières, Saint-Cergues, Vétraz-Monthoux). Pour le reste, hormis la commune d'Ambilly, le taux de croissance annuel se maintient.

C'est un solde migratoire, légèrement plus bas dans la période 2014-2021 qui est révélateur d'une attractivité, globalement en légère baisse.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

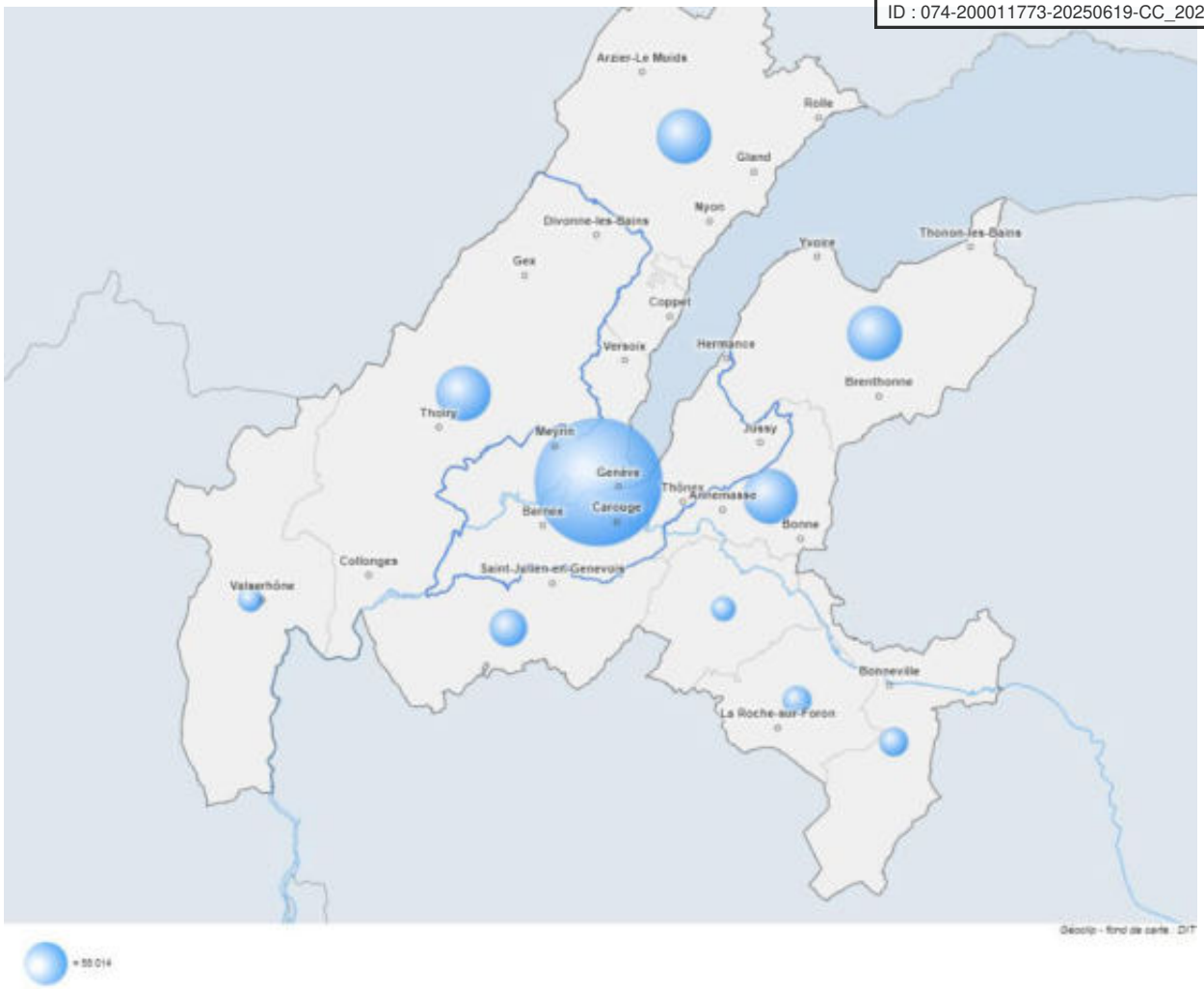


Figure 13-Population par EPCI au sein du Grand Genève

A l'échelle du Grand Genève, Annemasse Agglo est la deuxième intercommunalité en termes de poids démographique, mais avec une densité relativement élevée (1 179 habitants au km^2) pour cet espace de 78km2.

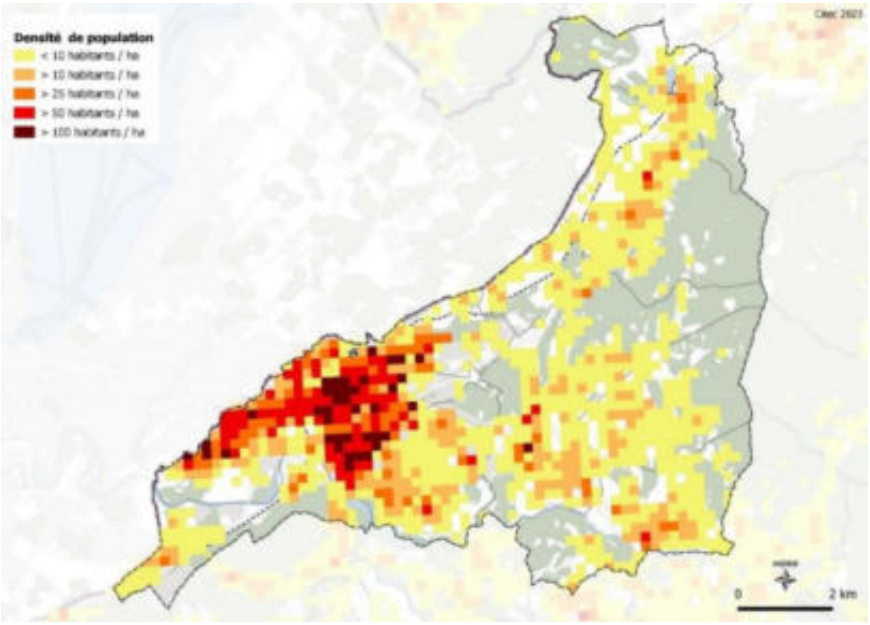


Figure 14-Densité et carroyage

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

En 2022, le cœur d'agglomération (Ambilly, Annemasse, Gaillard, Ville-la-Grand) accueille près de 69% de la population totale. La première couronne (Cranves-Sales, Etrembières, Vétraz-Monthoux) représente 20% de la population et la seconde (Bonne, Juvigny, Lucinges, Machilly et St-Cergues), 11%.

Juvigny est la seule commune qui compte moins de 1'000 habitants, tandis qu'Annemasse atteint les presque 40'000 habitants.

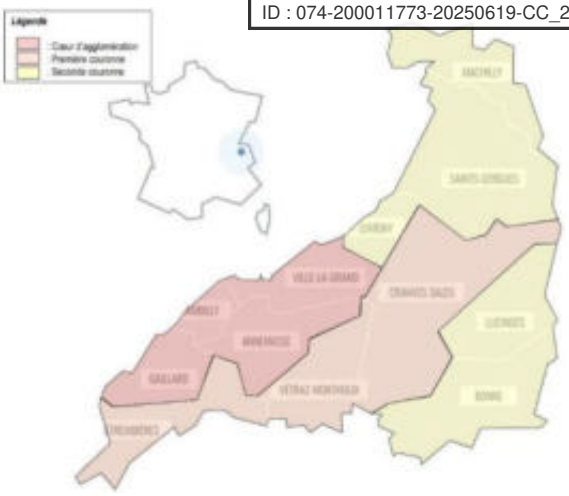


Figure 15-Population par commune en 2023 (Source DDT 74)

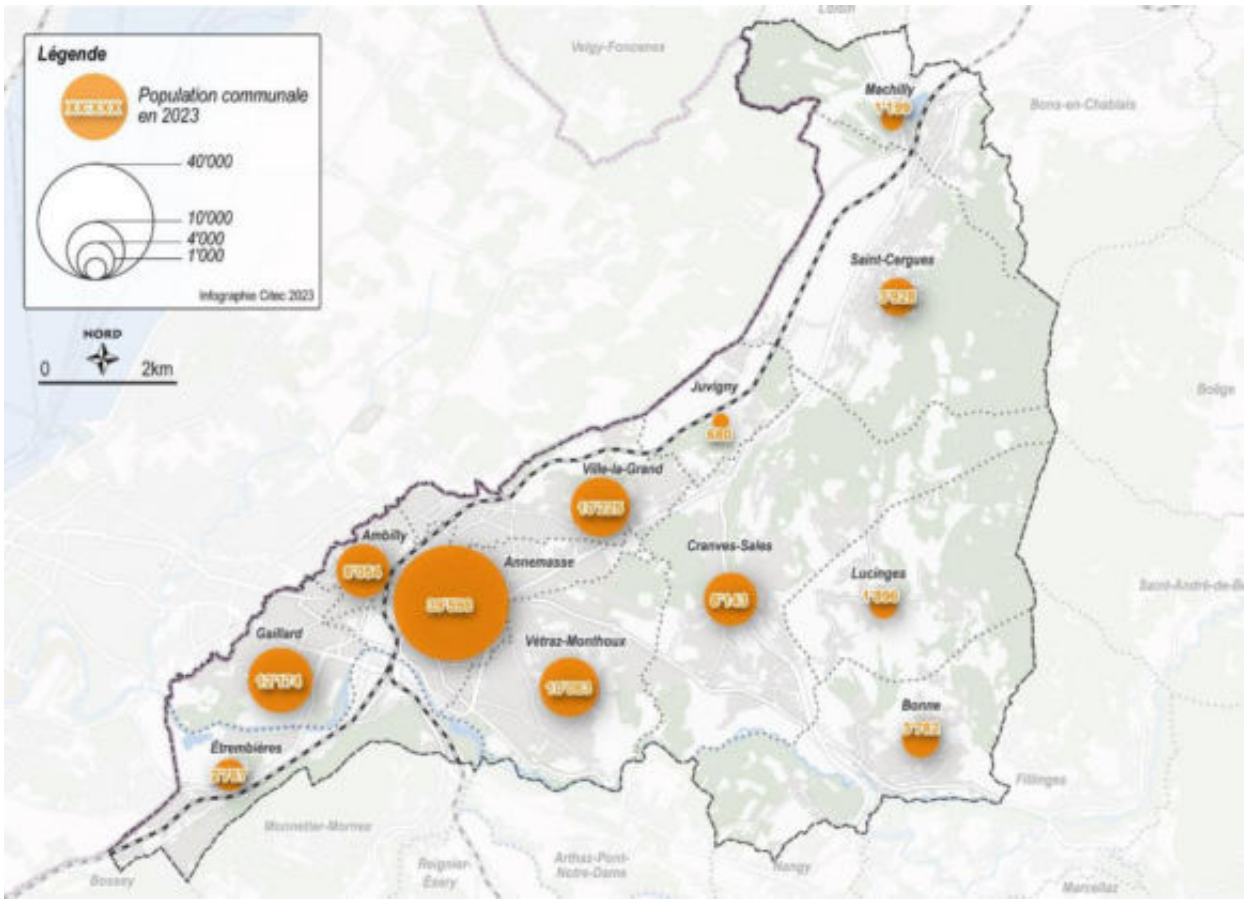


Figure 16-Population par commune en 2023 (Source DDT 74)

En 12 ans, alors que le taux de croissance annuel du cœur d'agglomération et celui de la seconde couronne est semblable (1,74% vs 2.08%), celui de la première couronne est presque **2 fois plus important** (3.37%). En considérant l'attractivité globale du territoire, ce résultat pourrait s'expliquer par un cœur d'agglo, dont la demande en logements est saturée, incitant les nouveaux arrivants à se loger dans cette première couronne, où il est plus aisé de s'installer. Cette hypothèse traduirait une urbanisation très dense en centre et qui se diffuse dans toutes les directions, au sein d'Annemasse Agglo.

Selon les données INSEE, ce dynamisme démographique est majoritairement lié aux migrations, mais la population s'accroit également grâce à un solde naturel (naissances moins décès) plus excédentaire dans ce territoire qu'en moyenne française ou suisse, en lien avec l'installation de jeunes ménages actifs.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Une population globalement jeune et familiale, mais avec un relatif vieillissement

La répartition de la population en termes d'âge permet de mettre en avant les secteurs du territoire où les populations pourraient présenter des difficultés à se déplacer. Les données analysées sont issues du recensement INSEE et sont à prendre avec précaution compte tenu des opérations immobilières livrées récemment (plutôt favorable à l'accueil de nouveaux actifs et de jeunes familles).

Avec 1 habitant sur 5 de moins de 14 ans, Annemasse Agglo est un territoire avec une population jeune (la tranche d'âge 0-14 ans est celle qui gagne en représentativité depuis 2010). Les jeunes familles et les familles (30-44 ans) en progression témoignent de l'arrivée de jeunes ménages avec enfants.

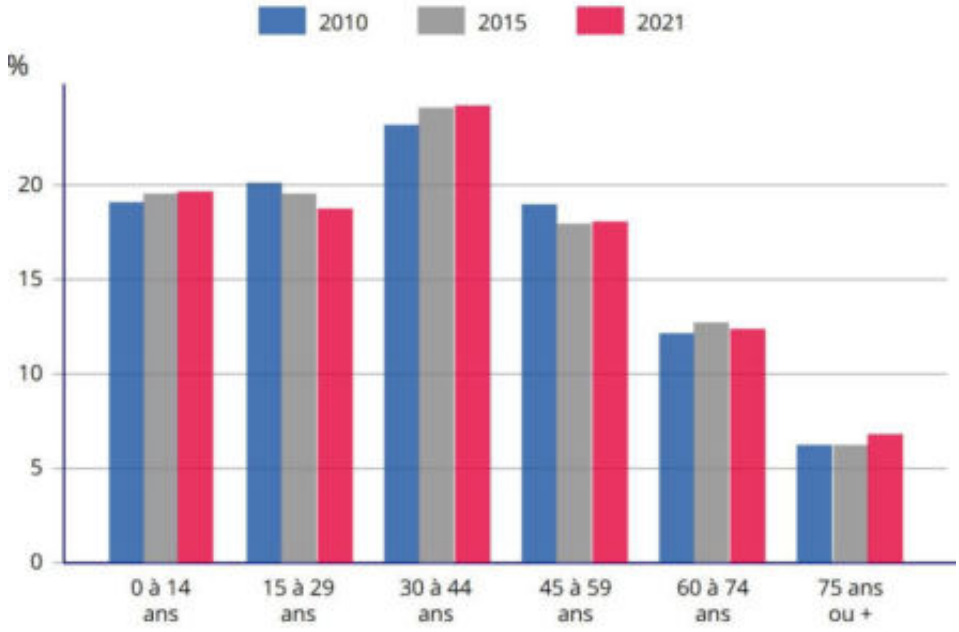


Figure 17-Evolution de la population par âge (source INSEE)

Le constat d'une population qui rajeunit est à nuancer : la tendance au vieillissement est amorcée en cœur d'Agglomération et sur les communes de seconde couronne. Selon les classes d'âge la recherche de l'accessibilité et la facilité de déplacement peuvent exercer une attractivité résidentielle et des choix d'implantation.

Si 43 499 ménages sont comptabilisés en 2021 selon INSEE, un turnover (entrant et sortant) est constaté avec par exemple 9,3% des personnes qui résidaient dans une autre commune 1an auparavant (1/5 de la population se renouvelle tous les 5 ans).

La taille moyenne des ménages se stabilise à 2,1 personnes par ménage après une baisse constante observée ces dernières années, cela pouvant s'expliquer par le poids démographique de la ville centre. Les communes périphériques comptent une taille des ménages plus importante (avec une offre de logements plus grands).

La diminution de la taille des ménages constatée à Annemasse Agglo depuis une trentaine d'année correspond à un phénomène national (desserrement des ménages) qui s'explique au regard de l'évolution des modes de vie et des pratiques familiales : décohabitation des jeunes, séparations et divorces, recomposition du modèle familial nucléaire, etc.

Concernant le profil socio-économique des ménages, le revenu médian est élevé (comparable à la moyenne du département mais avec des disparités sociales et géographiques considérables, causé par l'effet des frontaliers : Annemasse Agglomération fait partie des territoires, où l'écart entre les plus pauvres et les plus riches est le plus important en France avec un rapport interdécile de 6.1 contre 3.5 en France.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Un dynamisme économique mais une situation sociale contrastée

La très bonne vitalité démographique s'accompagne d'un dynamisme économique favorisant le développement de l'emploi : Annemasse Agglo compte ainsi 53 444 actifs en 2021.

Avec 27 705 emplois en 2021, Annemasse Agglo est le premier pôle d'emploi du genevois français devançant légèrement Thonon Agglomération. Mais ce nombre est en légère baisse depuis 2010 selon l'INSEE alors que la population est en hausse. Cela se traduit par une chute de l'indicateur de concentration d'emploi, passant de 76.9% à 66.1 %, renforçant le caractère résidentiel du territoire.

Cette situation s'explique par la proximité avec le tissu économique suisse, pourvoyeurs d'emploi pour des frontaliers en hausse constante.

Annemasse symbolise cet état de fait : commune du PMGF et de Haute -Savoie qui totalise le plus de frontaliers avec 9 031 personnes, dont 617 supplémentaires entre 2021 et 2022. Les opportunités d'emplois en Suisse font d'Annemasse Agglo un lieu de résidence très attractif pour des frontaliers, avec un impact fort sur les déplacements.

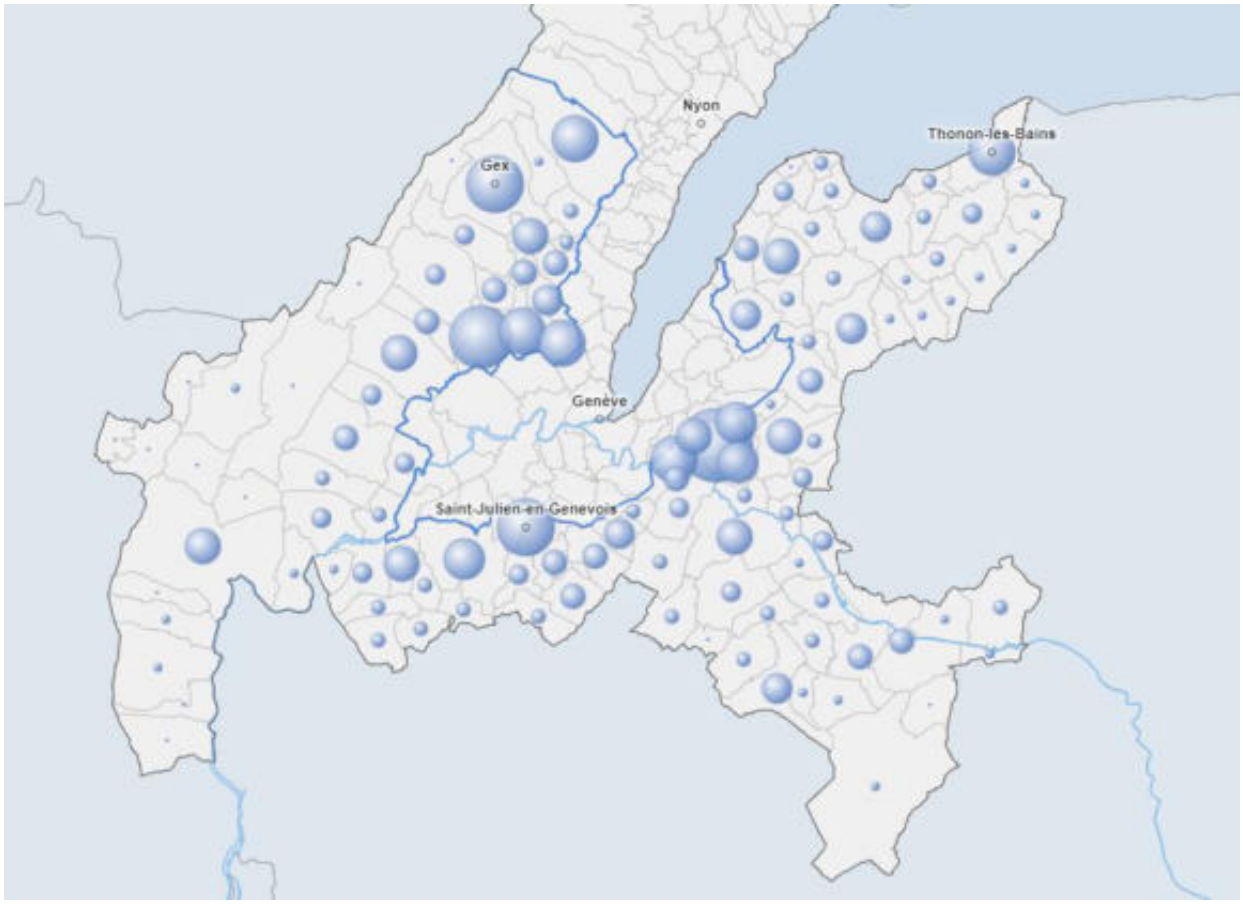


Figure 18-Frontaliers par commune (Source OST)

Ce dynamisme économique entraine de fortes disparités sociales, contrastant avec l'apparente prospérité de l'agglomération annemassienne : le décalage entre les niveaux de vie des salariés français et des frontaliers établit un clivage social marqué avec une fragilisation des populations et des écarts grandissants. Ainsi, la ville d'Annemasse est en quatrième position des communes, de plus de 20 000 habitants, les plus inégalitaires de France.

La structure sectorielle de l'activité connait des évolutions avec une baisse de la diversification, un glissement prononcé vers l'économie résidentielle (commerces et services).

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Les emplois sur le territoire d'Annemasse Agglo se concentrent dans les secteurs d'activités du commerce/service (55,9% des emplois en 2020) et de l'administration publique / enseignement / santé / action sociale (30,1% des emplois en 2020), au détriment du secteur industriel qui ne cesse de perdre des emplois depuis 2009 (-500 emplois). Si le développement récent de la zone Altéa est venu apporter des signes positifs, cette évolution défavorable de l'industrie peut s'expliquer par la concurrence sur l'accès à la main d'œuvre qualifiée exercée par le marché de l'emploi suisse et la pression foncière et immobilière par les activités commerciales sur les zones d'activités économiques.

Le positionnement géographique d'Annemasse Agglo influence considérablement les dynamiques de développement commercial. Le fort pouvoir d'achat des habitants s'exprime par une consommation importante, soutenue également par les voisins suisses qui contribuent au dynamisme commercial du territoire.

2 - UN FONCTIONNEMENT URBAIN QUI INFLUE SUR LES PRATIQUES DE MOBILITÉS

Un territoire qui a connu des évolutions sans précédents

L'intensité du développement démographique et économique a entrainé une densification et un étalement urbain, le long des axes de déplacements, avec une transformation forte de la physionomie du territoire ces dernières années.

Implantée en limite de coteaux sur l'extrémité occidentale des Voirons, Annemasse Agglo s'ouvre à l'est sur la plaine du genevois, dont le relief favorable a facilité le développement d'un espace urbanisé continu et dense de part et d'autre de la frontière franco-suisse.

Le fonctionnement quotidien de l'Agglo est aujourd'hui structuré autour de centralités urbaines denses ou en cours de densification.

La transition d'un bassin de vie rural préservé au second pôle urbain du département, positionné au cœur des dynamiques métropolitaines du Grand Genève, s'est opérée sous l'effet de plusieurs modèles d'urbanisation :

- Une extension du cœur d'Agglomération « en étoile » le long des axes routiers pénétrants ;
- Une urbanisation linéaire à la périphérie des espaces urbanisés de 1ères et 2èmes couronnes ;
- La résidentialisation des coteaux des Voirons et du Salève dans une moindre mesure et du vallon du Foron (mitage résidentiel et urbanisation en diffus) ;
- Plus récemment, un modèle d'urbanisation groupé, en greffe sur les espaces urbanisés et autour des centralités urbaines.

La forte densité de population entraîne une congestion accrue du réseau routier ainsi qu'une surcharge des transports en commun, qui souvent sont insuffisamment dimensionnés pour de tels flux. Les espaces limités provoquent également des tensions sur le stationnement, tandis que l'infrastructure peine à suivre le rythme de la densification. Cette situation peut accentuer les inégalités entre quartiers bien desservis et zones enclavées.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Les polarités d'équipements, les commerces et les services : des générateurs de déplacements

La localisation et l'accessibilité des pôles générateurs de déplacements influent fortement sur les mobilités et le fonctionnement du territoire. La vie d'un territoire se structure autour des centralités urbaines qui dispensent à leur population un ensemble de services et d'équipements ainsi qu'aux habitants des communes et régions alentours.

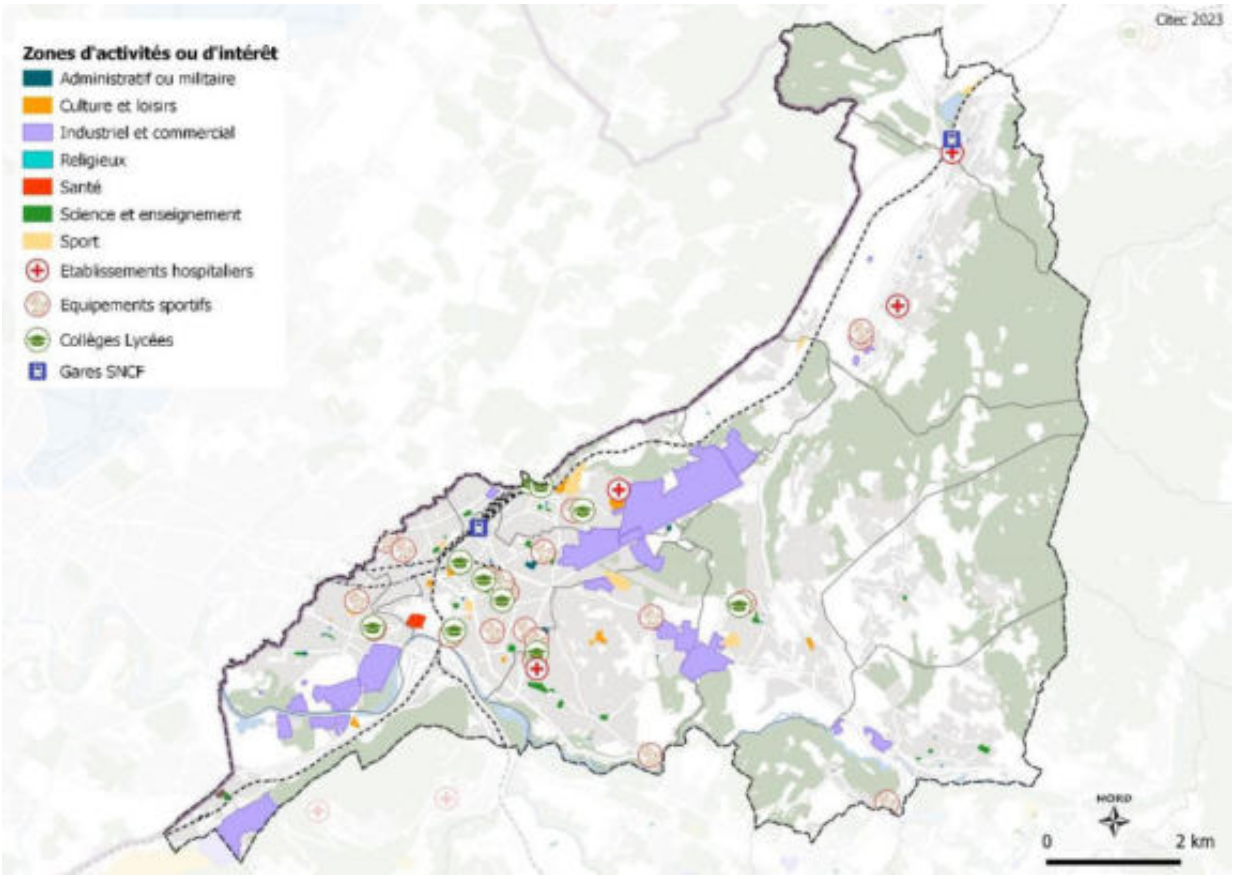


Figure 19 – Pôles générateurs de déplacement

Le tissu d'équipements et de services s'articule autour du centre-ville d'Annemasse, élargi aux cœurs de ville et de quartier des communes de l'unité urbaine : quartier du Perrier/Château Rouge à Annemasse, centre administratif et quartier de la Martinière à Ambilly, secteurs Porte de France/Rue de Genève et Poste/Espace Louis Simon à Gaillard, etc.

A l'horizon 2035, la programmation de la ZAC Etoile Annemasse Genève prévoit le déploiement d'une offre d'équipements d'envergure autour du futur pôle de formation et d'enseignement supérieur, du gymnase et de la reconstitution du stade. Les connexions piétons/vélos seront améliorées avec la mise en place d'une passerelle fin 2026.

Les cœurs de bourgs jouent égalent un rôle avec une offre répondant aux besoins quotidiens des ménages.

Concernant les équipements publics, les communes engagent des mises à niveaux de leurs équipements pour accompagner le développent démographiques (collèges à Vetraz-Monthoux, Saint-Cergues, groupe scolaire à Ambilly…)

L'organisation commerciale est impactée par le contexte frontalier avec une zone de chalandise très large, intégrant le Genevois Français mais également le canton de Genève. L'offre commerciale est concentrée à plus de 70% sur Annemasse et Ville la Grand au niveau de la zone commerciale. Il existe ensuite plusieurs

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

polarités secondaires sur Bonne (La Menoge), Gaillard (La Chatelaine), Cranves-Sales (Borly), Saint-Cergues (Les Vouards), Shoppping Etrembières.

C'est ainsi 9 ZAE représentant environ 265 ha, une vingtaine de kilomètres de voirie et 700 entreprises qui composent en partie le tissu économique du territoire.

Quid de l'évaluation environnementale ?

Cf. EIE – Fiche « Milieu Physique et Occupation du Sol »

Les espaces artificialisés occupent plus du tiers du territoire, avec en particulier la traversée d'infrastructures routières importantes (9 km d'autoroutes et 105 km de départementales).

Pour autant, le territoire est très concerné par les espaces agricoles et les forêts, représentant chacun environ un quart du territoire.

Occupation du sol en 2020	Annemasse Agglomération	
	Surface (ha)	Surface (%)
Agricole	2036	26,2
Artificiel	2 911	37,4
Autres espaces naturels	506	6,5
Forêt	2 235	28,7
Surface en eau	94	1,2
Total général	**7 783**	100

Globalement, les infrastructures de transport persistent au détriment des milieux naturels et agricoles. Toutefois, les objectifs de réduction de la consommation poussent en faveur du ralentissement de l'artificialisation du territoire.

Cf. EIE – Fiche « Milieux Naturels »

La forte pression urbaine, actuelle, sur les espaces naturels et agricoles, tend à s'estomper depuis la mise en œuvre du SCoT (Objectifs « zéro artificialisation nette).

Le réseau hydrographique d'Annemasse Agglo est dense. Il subit, de plein fouet, la pollution due à l'urbanisation. Les infrastructures linéaires de transport impactent négativement le fonctionnement des milieux naturels et des continuités écologiques.

En effet, nombreux sont les cours d'eau, milieux humides et aquatiques, de qualité dégradée et/ou de fonctionnement menacé.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

3 - LES PRATIQUES DE MOBILITÉ

Plusieurs enquêtes sont utilisées afin de mesurer les pratiques de mobilité du territoire.

- **L'Enquête Ménages Déplacement sur le Genevois Français (2016), avec une mise à jour des données par le CEREMA en 2022,** qui couvre l'entier du d'Annemasse Agglo en tenant compte des interactions avec les agglomérations du Grand Genève, en traitant de l'ensemble des déplacements et des motifs. Toutefois, elle a été réalisée au lendemain du précédent PDU.
- **Le recensement annuel de l'INSEE**, qui couvre l'ensemble du territoire d'Annemasse Agglo, mais ne traite que les déplacements domicile-travail de personnes qui résident en France.
- **L'enquête Panel Mobilité Grand Genève (2019 et 2021)**, qui couvre l'ensemble du territoire mais ne considère qu'un échantillon bien plus faible de répondants sur Annemasse Agglo comparé à l'EDGT, mais permet de vérifier les tendances de ce dernier

Des déplacements en progression, mais des tendances modales à deux vitesses

En 2016, **290'700** déplacements quotidiens sont comptabilisés **(+5 % par rapport à 2007)**, pour 3,8 déplacements par personne/jour (en baisse de -0,3 point).

La croissance économique et démographique, s'étant poursuivie au sein du Grand Genève, a entrainé une augmentation forte de la mobilité quotidienne.

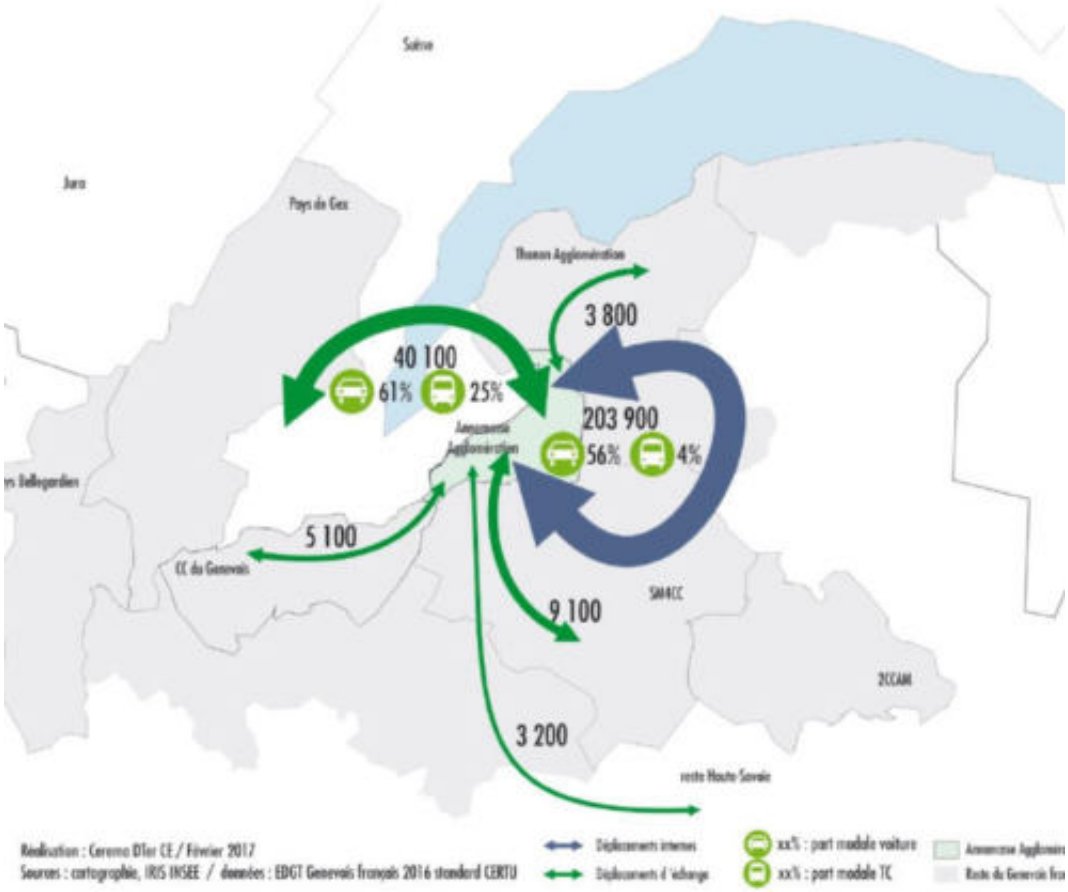


Figure 20 – Flux quotidiens autour d'Annemasse Agglo, en semaine (EDGT 2016)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

En particulier, ce sont les **flux internes** à Annemasse Agglo qui dominent, ~~représentant **plus de 70 %** des~~ déplacements quotidiens. Le **flux de transit** constitue également une part importante, avec environ **23 %** des déplacements. Une part élevée des flux concernent les relations domicile-travail avec **25 %,** mais sont suivis de près par les déplacements liés aux accompagnements et aux achats (**18 % respectivement**).

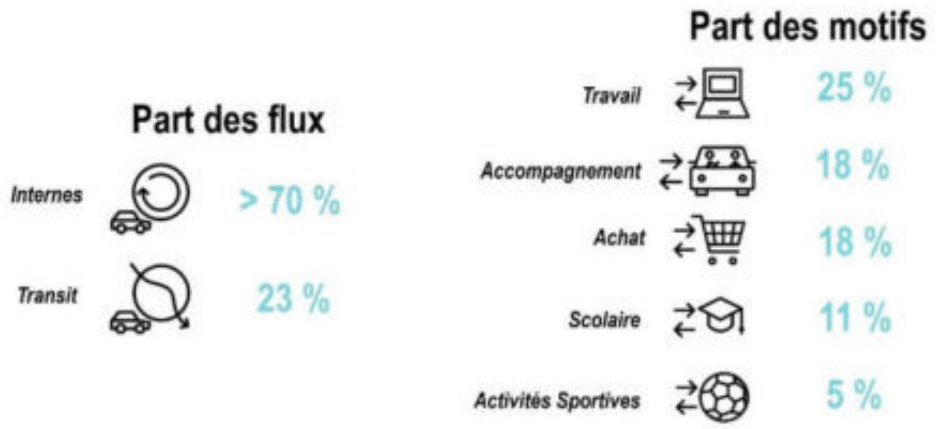


Figure 21- Parts des déplacements selon les flux et motifs principaux (EDGT 2016)

La position frontalière est mise en exergue avec **la domination des relations domicile/travail** et l'usage de la voiture, **avec 60 % des déplacements**. L'ensemble de ces éléments permettent de voir Annemasse Agglo comme un territoire attractif, à forte dynamique locale, mais également comme un axe fort de passage vers la Suisse.

Au sein de l'agglomération**, les tendances sont contrastées selon les territoires**. La périphérie enregistre une **augmentation des flux de plus de 11 %,** tandis que le cœur d'agglomération (hors Annemasse) en constate **une diminution de 2 %.**

Contrairement à la périphérie, il s'agit du centre d'agglomération (hors Annemasse) qui enregistre les évolutions les plus significatives de parts modales :

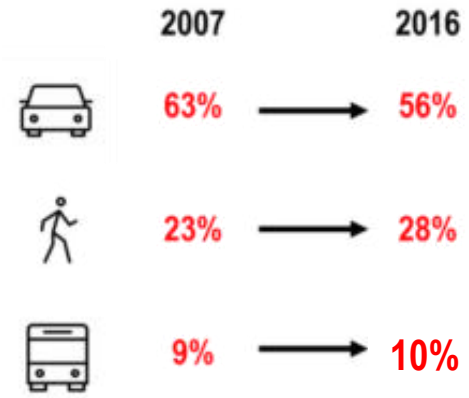


Figure 22- Parts des déplacements des modes principaux au sein du cœur de l'agglomération annemassienne (EDGT 2016)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Les tendances en mobilité sont relativement distinctes entre le cœur d'agglo et les couronnes, spécifiquement le rapport à l'automobile. Pour exemple, dans le centre, la majorité absolue des ménages ont, au plus, 1 voiture tandis qu'en périphérie, le taux de bi-motorisation moyen, par ménage, dépasse les 50%. Néanmoins, il faut noter que c'est en périphérie que ce taux a le plus baissé, entre 2009 et 2020 (INSEE).

	Cœur d'agglomération	*Première couronne*	*Deuxième couronne*	*Annemasse Agglo*
2009	23.50 %	53.10 %	58.80 %	31.40 %
2014	22 %	51.70 %	57.70 %	30.80 %
2020	21.70 % **(-1.8 %)**	48.90 % **(-4,2 %)**	56.30 % **(-2,5 %)**	30.40 % **(-1 %)**

Figure 23- Evolution du taux de bi-motorisation par sous-territoire d'Annemasse Agglo (INSEE)

Ainsi, l'évolution des tendances de mobilité est à deux vitesses au sein d'Annemasse Agglo. Le centre est principalement multimodal tandis que la périphérie est auto-dépendante. Cette situation peut notamment s'expliquer par une couverture du réseau TC sur le territoire, davantage concentré en cœur d'agglomération.

L'évaluation des parts modales, par sous-territoire, pour l'année 2022 montre les évolutions ainsi que cette mobilité à plusieurs vitesses, qui subsiste.

Une révision des offres de transports alternatifs qui catalyse de nouvelles pratiques

Depuis 2016, l'offre en mobilité d'Annemasse Agglo s'est étoffée. La mise en service de plusieurs infrastructures lourdes de transport alternatif à la voiture (Tramway, RER Léman Express, voieVerte) en est la raison principale.

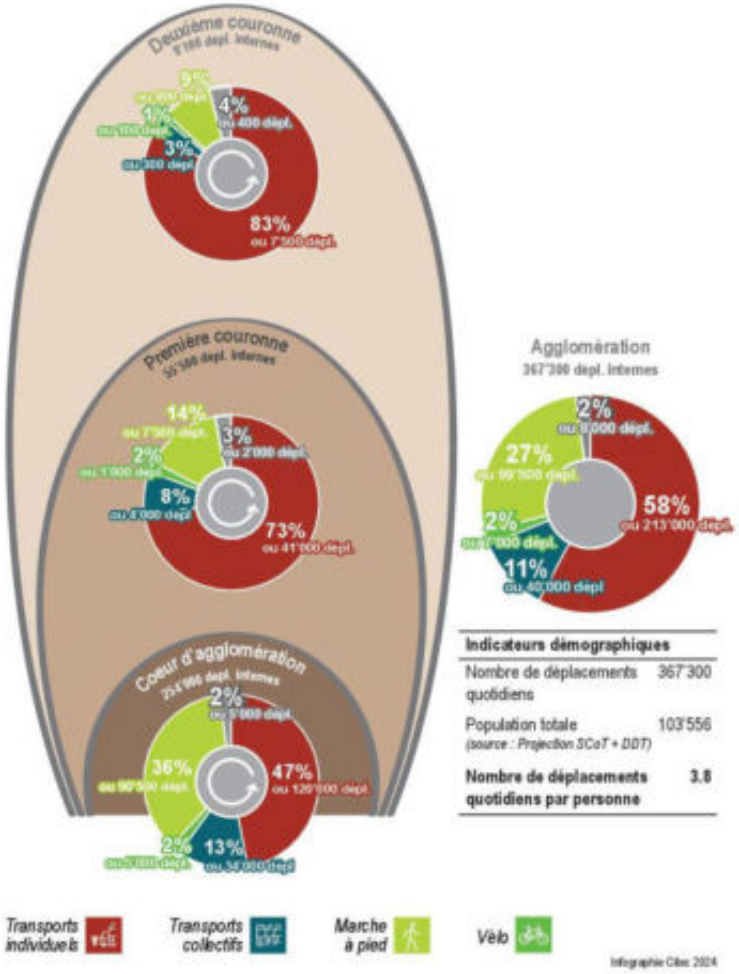


Figure 24- Parts modales par sous territoire pour 2022 (Source Cerema, Citec)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Une utilisation de la voiture en baisse mais encore prépondérante

A l'échelle de l'agglomération, les parts modales et le nombre de déplacements ont sensiblement évolué depuis 2007.

N.B : Pour le calcul des parts modales 2022 à l'échelle de l'agglomération, les données de population de la DDT sont utilisées comme échelle d'estimation.

	2007 (EDGT)	2017 (EDGT + DDT)	2022 (Cerema + Citec)	Horizon 2020 (Cible PDU 2014)
	63,3% 174'700 dépl./j	60,6% 195'100 dépl./j +20'400 dépl./j	58,2% 213'700 dépl./j +18'600 dépl./j	55,5% 189'400 dépl./j
	4.7% 13'000 dépl./j	7.1% 22'900 dépl./j +9'900 dépl./j	10.9% 40'000 dépl./j +17'100 dépl./j	12.1% 41'600 dépl./j
	28.5% 78'660 dépl./j	30.0% 96'600 dépl./j +17'940 dépl./j	29.1% 106'600 dépl./j +10'000 dépl./j	28.9% 99'600 dépl./j
Autres modes	3.5% 9'660 dépl./j	2.3% 7'400 dépl./j -2'260 dépl./j	1.8% 7'100 dépl./j -300 dépl./j	3.5% 12'000 dépl./j
Total déplacements quotidiens	276'000 dépl./j	322'000 dépl./j (+15%)	367'400 dépl./j (+14.1%)	342'600 dépl./j

Figure 25- Evolution des parts modales à l'échelle d'Annemasse Agglo avec comparatif entre l'état 2022 et les objectifs PDU 2014 (Source : Citec)

Le nombre de déplacements automobiles continue d'augmenter, **avec toutefois une baisse de croissance en 2022,** qui s'explique notamment par un report modal **(-4 points de part modale entre 2007 et 2016)** vers les autres modes. L'augmentation du nombre de ménages sans voiture, et la baisse des multimotorisés, contribuent également à étayer cette stagnation. Cela est principalement dû à l'impact des évolutions au sein du cœur d'agglomération (Cf. figure xx).

Dans le cadre du précèdent PDU, **des objectifs cibles** ont été établis à l'horizon 2020. Pour les véhicules motorisés, ces derniers **n'ont pas été tenus**, malgré d'importantes évolutions. Pour les transports publics, la part modale souhaitée n'est pas atteinte, malgré un bond de près de **4 points** depuis 2017 et un nombre de déplacements se rapprochant fortement des valeurs cibles. Du côté des modes actifs, les objectifs « Fil-de-l 'eau » ont été dépassés.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Des discontinuités dans les pratiques avec la France voisine et la Suisse

Les pratiques de mobilité au sein d'Annemasse Agglo évoluent et sont relativement à part entière. Cela est constaté lorsque ces dernières sont comparées aux pratiques genevoises et des EPCI français limitrophes.

Dans un premier temps, la manière de se déplacer en France et en Suisse est différente. Une comparaison des parts modales entre le canton de Genève et Annemasse Agglo illustre ce propos.

	TIM	*TC*	*Marche*	*Vélo*	*Autres*
Annemasse Agglo	62 %	8 %	25 %	2 %	3 %
Canton de Genève	33 %	14 %	44 %	5 %	2 %

Figure 26- Comparaison entre les parts modales d'Annemasse Agglo (EDGT 2016) et du Canton de Genève (MRMT 2015)

Bien que les modes principaux soient similaires, la voiture n'est pas le mode majoritaire dans le canton de Genève et est presque deux fois moins utilisée que dans le territoire annemassien.

Les pratiques de mobilité différentes entre les deux pays sont à recouper avec, notamment, une discontinuité forte des réseaux de transports en commun entre les parties françaises et suisses de l'agglomération. Elle entraîne inévitablement des ruptures de charge à la frontière. Toutefois, depuis 2019 et la mise en service du tramway d'Annemasse (Extension de la ligne 17 tpg) et le réseau Léman Express, ces phénomènes se sont réduits.

Dans un second temps, des discontinuités apparaissent par rapport au genevois français, spécifiquement concernant le rapport à l'automobile. Annemasse Agglo se démarque notamment par une diminution de sa dépendance à la voiture dans ses usages. Par exemple, en 2016, le taux de motorisation d'Annemasse Agglo est de 580 véhicules pour 1000 habitants, tandis qu'il est de 660 sur le reste du genevois. Le développement du réseau de transports collectifs d'Annemasse Agglo et la nature géographique du territoire permet d'expliquer cet aspect.

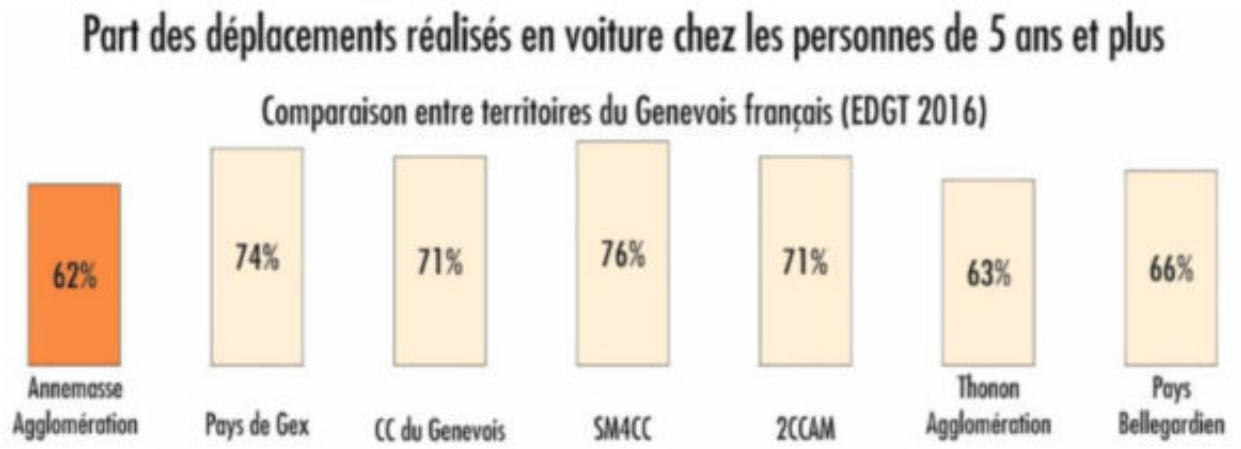


Figure 27- Comparatif des parts de déplacements réalisés en voiture entre les EPCI du Genevois français (EDGT 2016)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Résumé

- **Un territoire au cœur des enjeux métropolitains (urbanisme, croissance économique, environnement, préservation de la qualité du cadre de vie)**
- **Une position géographique d'interface : au carrefour de grands axes européens, espace frontalier, de transit et d'accueil**
- **Un enjeu social avec d'importantes inégalités**
- **Une démographie en hausse constante, avec une attractivité forte depuis des années mais des infrastructures de transport devenant sous dimensionnées**
- **Des discontinuités d'habitudes de déplacements avec la Suisse et le reste du Genevois, marquant le début de changement des tendances.**

Quid de l'évaluation environnementale ?

Cf. EIE – Fiche « Climat, Air, Energie »

Consommations énergétiques et émissions de GES

Annemasse Agglo est moins consommatrice en énergie finale comparée à la moyenne départementale et régionale. Cette tendance est également observée avec les émissions de GES par habitant.

Néanmoins, la voiture en ville est le premier mode de transport en termes de consommation énergétique et d'émissions de GES. Avec une telle typologie du parc automobile, les usagers sont fortement dépendant aux énergies fossiles.
En fait, les transports routiers constituent le premier émetteur de GES ainsi que le deuxième secteur consommateur d'énergie (32% des consommations d'énergie finale).
Des alternatives (usages et production d'énergies renouvelables, amélioration technologique) sont développées, mais la voiture thermique reste largement majoritaire, en particulier dans le tissu périurbain.

Qualité de l'air

Selon un suivi d'ATMO AURA, seuls 2,2% de la population se situerait dans une zone préservée avec une bonne qualité de l'Air. En particulier, le secteur des transports routiers est responsable pour une importante part des émissions de NOx et contribue également aux émissions de particules fines (PM2.5 et PM10).

Le développement des alternatives fortes aux voitures thermiques est nécessaire pour améliorer ces conditions-là. Toutefois, il est difficile de considérer que les TIM ne conserveraient pas une part élevée des déplacements péri-urbains.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

C - ANALYSE THEMATIQUE

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

1 - TRANSPORT COLLECTIF

Le réseau de transport urbain d'Annemasse Agglo se compose d'un réseau ferroviaire et du réseau multimodal, TAC Mobilités incluant tram, bus et service à la mobilité. Des lignes ponctuelles, sous exploitation externe, comme les lignes interurbaines de la région AURA ou encore les lignes de la STAR'T (Réseau de transport collectif de Thonon-Les-Bains), viennent le compléter.

L'offre de transports publics a été considérablement améliorée après des investissements lourds en matière d'infrastructures. Des axes forts en direction de Genève et à travers les différents pôles d'échanges du territoire annemassien ont été mis en service (lignes RER, tramway, bus à haut niveau de service avec voies réservées). Par conséquent, Annemasse Agglo est davantage intégrée à la Haute-Savoie du Nord ainsi qu'à la Suisse romande et elle renforce ses liaisons avec les différentes centralités de l'agglomération.

Les projets de transport constituent un formidable levier pour le développement d'Annemasse Agglo. Ce mode de déplacement a gagné en attractivité, mais est légèrement en dessous des objectifs. La part modale des déplacements TC est d'environ 11% à fin 2022, contre 12% estimés (PDU). Une grande partie des actions du PDM réside dans le renforcement et l'ajustement de l'offre en transports publics pour permettre d'exploiter plus efficacement le potentiel de report modal vers les transports collectifs (renouvellement et renforcement de l'offre, requalification de certaines lignes, développement de P+R, …).

A - TRANSPORT FERROVIAIRE

Le réseau est sous la responsabilité de la Région Auvergne-Rhône-Alpes (AOT) et de Lémanis, filiale commune de la SNCF et des CFF depuis le 15 mars 2017. Elle est chargée de coordonner l'exploitation du réseau transfrontalier Léman Express. La SNCF (transporteur et gestionnaire déléguée) avec RFF (gestionnaire du réseau) gèrent les lignes TER. CFF s'occupe des lignes Regio Express et LEX.

Annemasse Agglo est situé de manière stratégique, au cœur d'une étoile ferroviaire à branches :

- Bellegarde et Lyon ;
- Annecy, La Roche/Foron et Saint-Gervais ;
- Thonon-les Bains et Evian-les-Bains ;
- Genève.

Le réseau actuel est formé en partie par le réseau transfrontalier Léman Express, le réseau TER Auvergne-Rhône-Alpes et les réseaux de transports de marchandises. La population croissante sur la partie urbaine agglomérée caractérise un potentiel important pour des déplacements en train avec plusieurs destinations.

Le territoire compte deux gares actives :

- Gare d'Annemasse, véritable cœur de l'agglomération ;
- Gare de Machilly, située à l'extrémité nord-est.

N.B : Saint-Cergues et Ambilly ont, autrefois, compté la présence de gares dans leur territoire. Aujourd'hui, ces lieux ont, soit, été détruit (Ambilly) soit, sont complétement désaffectés (Saint-Cergues).

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Réseau transfrontalier Léman Express (LEX) :

Le 1er RER transfrontalier franco-suisse fait office de trait d'union ferroviaire entre Genève et la Haute-Savoie du Nord, avec 230 km de ligne et 45 gares qui sont connectées dans un rayon de 60 km autour de Genève. Il permet de relier **la gare d'Annemasse à celle de Genève en 20'**. Le projet a été porté par SNCF Réseau. Annemasse Agglo en a été partenaire.

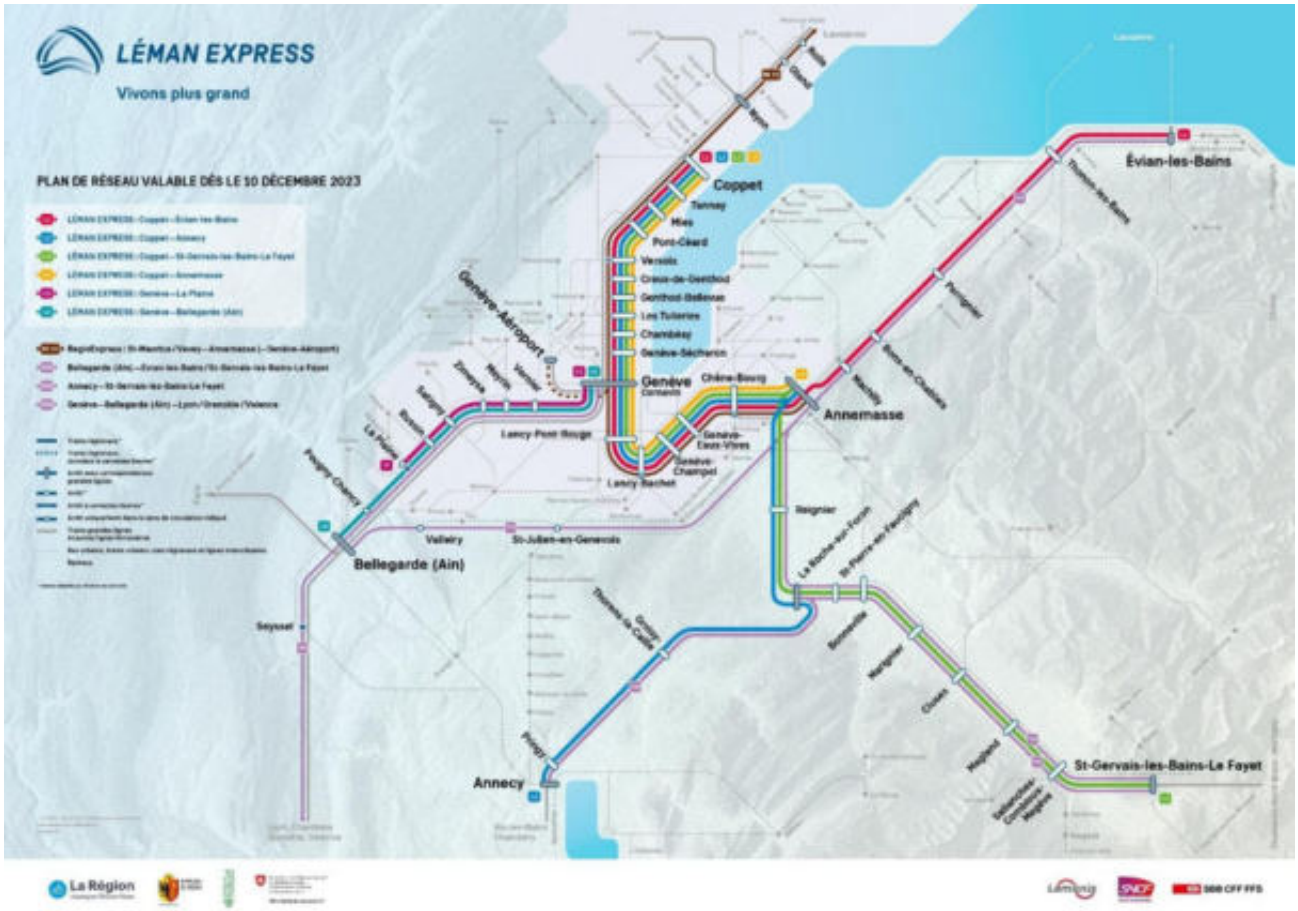


Figure 28-Plan du réseau Léman Express (au 10 décembre 2023)

Le 15 décembre 2019 marque la fin des travaux de la nouvelle liaison Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA). Le Léman Express est intégralement mis en service avec ses 6 lignes, dont 4 traversant Annemasse Agglo. Ce mode de transport intègre des infrastructures des lignes régionales préexistantes (Réseau SNCF TER Auvergne-Rhône-Alpes et Lignes CFF Regio) à un nouveau réseau, en partie souterrain, contournant le centre de Genève, par le Sud. Au sein du territoire, 16 km de lignes relient Genève et Annemasse, dont 2 km de voie nouvelle côté français. Désormais, c'est une double voie ferrée avec la réalisation du tronçon CEVA souterrain.

Axes	*Fréquence*	
	En semaine	*En weekend*
Genève – Annemasse (SL1 à SL4)	15'	15'
Canton de Vaud - Genève – Annemasse (RegioExpress)	30'	60'
Coppet – Annemasse – Machilly – Evian-les-Bains – Annecy – St-Gervais-les-Bains (SL1 à SL3)	30' en HP 60' en HC	60'

Figure 29- Offre du Léman Express en 2023 (Lémanis)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Ce projet constitue un outil de fabrique urbaine, influençant le développement des territoires traversés. Par exemple, la gare d'Annemasse a été réaménagée avec la création d'un 4éme quai, d'une nouvelle voie et la modernisation globale des bâtiments et des accès de la gare.

Les objectifs de fréquentation du réseau, à l'horizon 2024, ont été dépassés : sur l'année 2023, des pointes à plus de 75'000 montées par jour enregistrées, contre 50'000 estimées.

	2022 (Cerema)	2022 (Cerema + Citec + données LEX)
	59.9 %	58.2 %
	8.0 %	10.9 % + 15'000 dépl./j
	27.1 %	27.1 %
	2.0 %	2.0 %
Autres modes	3.0 %	1.8 %
	313'000 dépl./j	367'400 dépl./j

Figure 30- Impact LEX sur les parts modales en 2022

Cela concerne en particulier l'axe Genève – Annemasse, avec près de 15'000 voyageurs/jour comptabilisés. Cela a un impact positif sur la part modale des transports publics du territoire **(+2.9%).** En effet, une première estimation des parts modales 2022 par le CEREMA avait été réalisée sans tenir en compte de la fréquentation LEX (données indisponibles). Avec cette information, les parts modales ont évolué positivement en faveur des TC, avec l'impact du LEX.



Figure 31-Train LEX en gare d'Annemasse (Rames SNCF et CFF)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

La mise en place du LEX a également amélioré l'usage du train sur le territoire haut savoyard. Les déplacements pour motifs loisirs ou achats se sont révélés plus conséquents qu'initialement estimés : en 2024, 25 à 30% des voyageurs ont utilisé le LEX pour les loisirs. L'offre de weekend rencontre un certain succès.

Le LEX bénéficie à des utilisateurs dont les origines deviennent de plus en plus éloignées, et travaillant sur le territoire d'Annemasse Agglo. Cette situation contribue positivement au report modal de la voiture pour ces usagers.

Le nombre d'usagers va continuer de croitre, avec une offre ferroviaire actuellement sous-dimensionnée.

Réseau TER

Annemasse Agglo est connectée, par ses gares d'Annemasse et de Machilly, au réseau TER de la région Auvergne-Rhône-Alpes.

L'offre est résumée dans les tableaux suivants :

Période horaire	Départ				
	Genève	Bellegarde	Evian	La Roche-sur-Foron	Saint-Gervais
Lun-Ven	1 train/h	1 train/h	1 train/h en HP	1 train/h	1 train/h
WE-Fêtes			1 train/h		

Période horaire	Départ				
	Genève	Bellegarde	Evian	La Roche-sur-Foron	Saint-Gervais
Lun-Ven	1 train/2h	1 train/2h	1 train/2h	-	
WE-Fêtes	6 trains/jr	8 trains/jr	1 train/h		

Le cadencement du réseau TER s'est amélioré après un renforcement de l'offre. Toutefois, des questions se posent quant à l'attractivité de ces lignes TER qui reste éloignée de ce que peut proposer le LEX, sur les tronçons communs. De synergies pourraient mieux exister avec le réseau LEX, en termes de rabattement.



Figure 32- TER parmi des trains LEX

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Services express régionaux métropolitains (SERM)

Dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités (LOM) et du plan France Nation Verte, l'Etat a lancé en fin 2022, l'initiative des SERM. Elle vise à développer des réseaux de trains du quotidien autour des grandes métropoles, sur le modèle du RER parisien. L'objectif est d'améliorer la mobilité ferroviaire périurbaine, en rendant les transports plus rapides, fréquents, fiables et interconnectés.

26 territoires, dont le pôle métropolitain du genevois français (PMGF), ont déjà été labellisés et sont ainsi officiellement engagés dans la démarche, à date de février 2025.



Figure 33- Territoires labellisés SERM (Source : Etat, février 2025)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

B - TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS (TCU)

Annemasse Agglo est desservie en transports collectifs urbains par un réseau commercial global de 22 lignes.

Les réseaux TAC (7 lignes régulières et 4 lignes TAD) et TPG en forment le squelette principal. Des lignes STAR'T (Thonon Agglo), proxim'iTi, ou encore des lignes scolaires complètent le réseau global.

Réseau TAC (état au 22 avril 2025) :

Le réseau de transports urbains de l'agglomération ou réseau «TAC» (Transports Annemassiens Collectifs), a été créé en 1986.

Aujourd'hui, le réseau « TAC Mobilités » s'est progressivement étoffé et dispose d'une offre, permettant de traverser la quasi-intégralité de l'agglomération.

Figure 34- Logo TAC Mobilités

Des grandes évolutions d'offre, mises en service en fin 2019, (LEX, tramway d'Annemasse, Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Tango) ont permis d'étendre l'éventail et la qualité de l'offre en transports publics.



Figure 35- Matériel roulant du réseau TAC – Ligne 5 (Source : tp2a)

Dans le cadre de la nouvelle Délégation de Service Public (DSP) pour déc.2023 – déc.2029, le réseau est exploité par la société TP2A (filiale de RATP Dev), pour le compte d'Annemasse Agglo.

Cette DSP prévoit le renforcement de l'offre d'environ 25%. Le vœu est d'augmenter la fréquentation et tendre vers les objectifs de report modal du PDU et du SCoT. L'augmentation de fréquence est attendue sur toutes les lignes, plus fortement en heure de pointe, mais également sur les lignes à fort potentiel (L3, L5 et L6).

Le réseau vise à améliorer la complémentarité avec le Tram, le LEX. Cela passera notamment par la mise en service de la phase 2 du tramway d'Annemasse (courant 2026) ou encore du TCSP Gare-Bonne et par la prise en compte de la piétonisation du centre-ville d'Annemasse et de la construction de nouveaux collèges.

Il permettra également de mieux desservir les secteurs périphériques des communes de Cranves-Sales, Vétraz-Monthoux, Etrembières et Lucinges ainsi que les Zones d'Activités Economiques. La structure du nouveau réseau s'appuiera sur la structure actuelle avec 3 évolutions majeures : la desserte de la ZAE Annemasse/Ville la Grand par la ligne 6 (en place depuis décembre 2022) ; et la création de la ligne 9 *(Cranves-Sales - P+R Jean Monnet)*, en remplacement d'un tronçon de l'actuelle ligne 8.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Par ailleurs, la flotte de bus entamera, dans le cadre de ce nouveau contrat, un renouvellement avec, l'acquisition et la mise en circulation d'au moins 6 bus électriques standard lors de la première étape de la nouvelle DSP.

Le réseau évoluera en deux étapes :

- Du 1er décembre 2023 au 1er décembre 2025 ;
- Du 1er décembre 2025 au 31 décembre 2029.

Le réseau global, dans sa monture actuelle (au 22/04/2025 – période travaux tram), est présenté dans la figure ci-après :

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

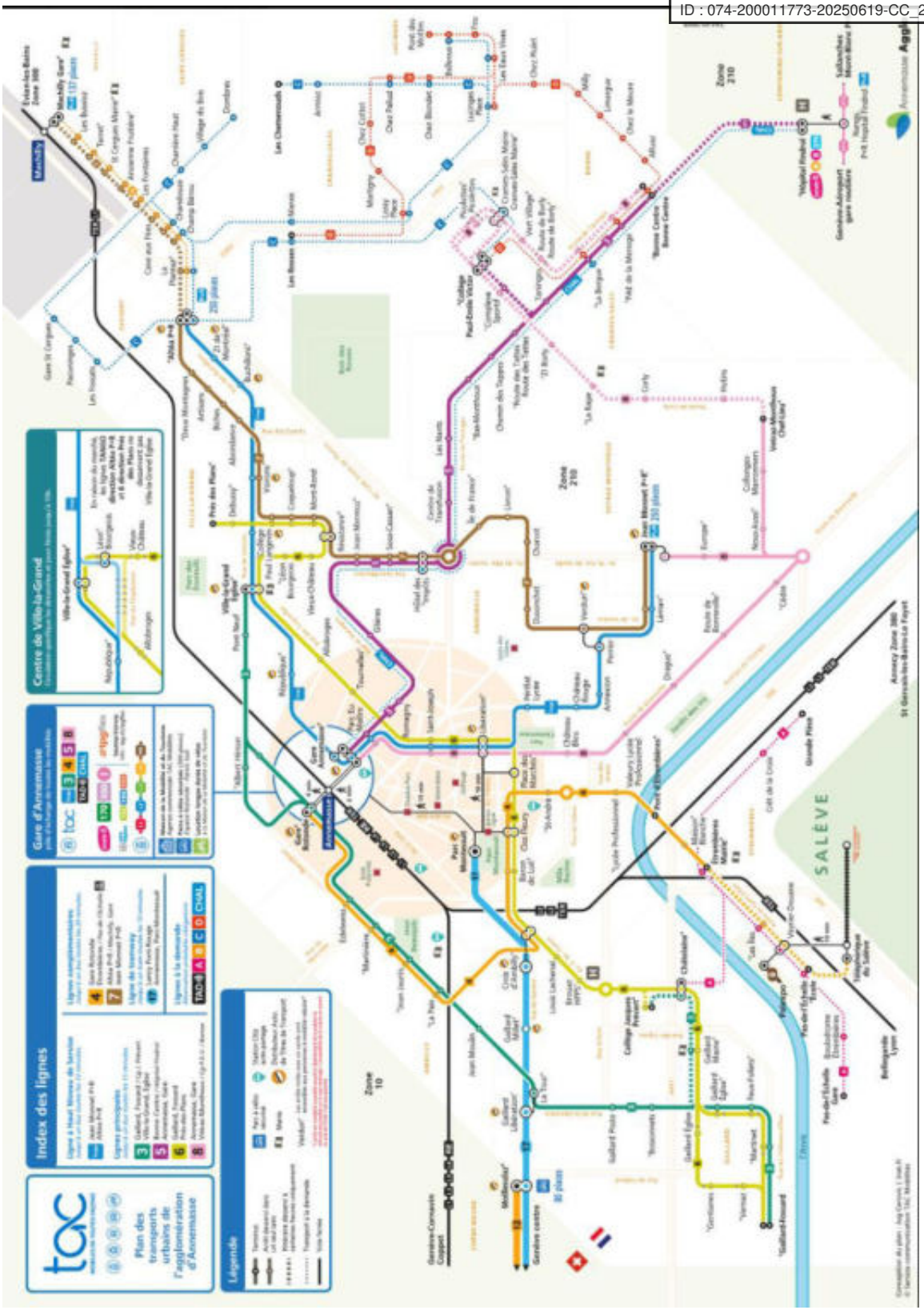


Figure 36-Plan du réseau TAC (au 22 avril 2025) (Source : Tac Mobilités)

Actuellement, la configuration du réseau est en étoile autour de la ville d'Annemasse, avec plusieurs centralités (Parc Montessuit, Pôle d'échange de la gare d'Annemasse, Place des Marchés). A partir de ces dernières, les différentes lignes de transports collectifs se diffusent vers les différentes zones de l'agglomération.

Au sein du cœur d'agglomération (Ambilly, Annemasse, Gaillard, Ville-la-Grand), un certain nombre de lignes suivent des tracés proches, menant à un réseau assez resserré et compacté. Cependant, de la première à la

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

seconde couronne, ce ne sont qu'une à deux lignes TC (L5 (Cranves-Sales, Bonne) et L8 (Cranves-Sales, Vétraz-Monthoux)) qui se connectent radialement aux territoires du centre d'agglo.

A noter qu'il n'existe aucune halte TC (ligne régulière ou TAD) desservant le chef-lieu de la commune de Juvigny.

Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) :

Le BHNS TANGO, mis en service en 2015, dessert de bout en bout le P+R Altéa (Cranves-Sales) et le P+R Jean Monnet (Vétraz-Monthoux). Cette ligne traverse principalement les communes d'Annemasse et de Ville-la-Grand. Ce Bus à Haut Niveau de Service long de 7,3km (dont 40% en site propre) relie le P+R Jean Monnet au P+R Altéa avec une fréquence de passage de 10 minutes en heures de pointe. Il s'agit d'une alternative aux TIM pour accéder au centre-ville et se rabattre sur le Tram ou le LEX, pour un déplacement vers Genève.

Cette ligne de bus circule du lundi au samedi et partiellement le dimanche et les jours fériés.



Figure 37-BHNS Tango (Source : tp2a)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Lignes à forts potentiels :

Le réseau de bus s'articule autour de 4 lignes à fort potentiel (principales) :

- L3 *(Gaillard-Fossard/ J. Prévert (Gaillard) – P+R Jean Monnet (Vétraz-Monthoux))* ;
- L5 *(Adrien Ligué (Annemasse) – Bonne, Centre/ Contamine-sur-Arve, Hôpital Findrol)* ;
- L6 *(Gaillard-Fossard – Près des Plans (Ville-la-Grand))* ;
- L8 *(Adrien Ligué (Annemasse) – Collège Paul-Emile Victor (Cranves-Sales))*.

Ces lignes circulent du lundi au samedi, à l'exception de la L6, qui circule également le dimanche.

Avec le BHNS Tango, il s'agit des lignes structurantes du réseau. Elles assurent la desserte des principaux pôles d'habitat, d'équipements publics et d'activités. Pour une connexion renforcée vers d'autres services de mobilité, leurs itinéraires ont été modifiés et leurs offres améliorées, en fin 2019.

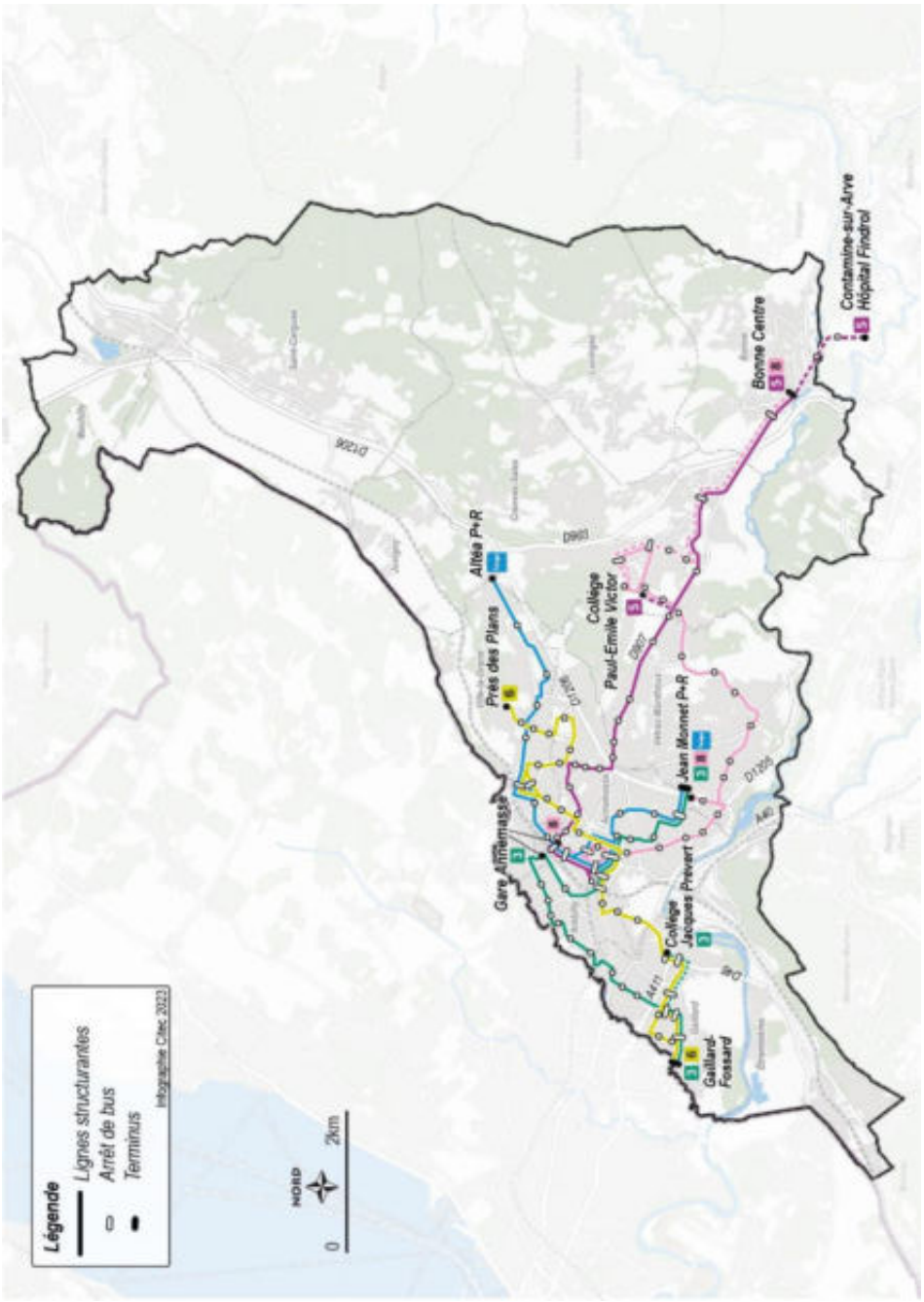


Figure 38- Réseau TAC – Tracé du BHNS et des lignes structurantes du réseau (Source : Citec, TAC Mobilités)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Par ailleurs, 3 lignes urbaines (secondaires) complètent le réseau régulier TAC :

- L4 *(Ville-la-Grand, Eglise – Etrembières, Mairie/ Pas de l'échelle, Ecole)* ;
- L7 *(P+R Altéa (Cranves-Sales) / Machilly, Gare – P+R Jean Monnet (Vétraz-Monthoux))* ;

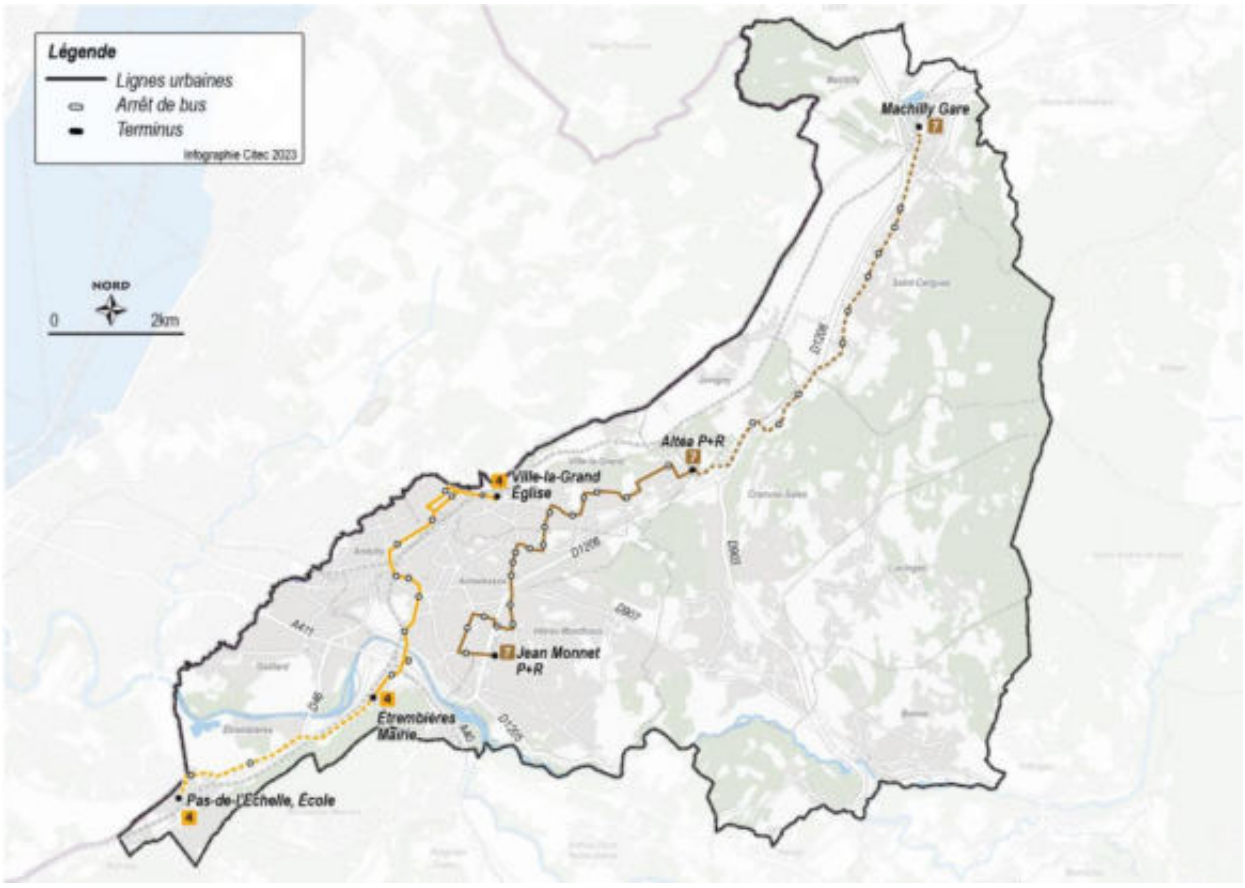


Figure 39- Réseau TAC – Tracé des lignes urbaines ou secondaires (Source : Citec, TAC Mobilités)

TCSP Gare d'Annemasse-Bonne :

Dans le cadre de la nouvelle DSP, le réseau TAC est complété avec la mise en place d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP), depuis la Gare d'Annemasse en direction de Bonne. Cette ligne permet à un certain nombre de pendulaires de se rabattre sur une ligne TC priorisée, à l'entrée Sud d'Annemasse Agglo, pour se déplacer à l'intérieur du territoire, ou vers Genève.

Ce projet prévoit d'aménager des voies réservées aux bus sur l'itinéraire de l'actuelle L5, sur les secteurs congestionnés par le trafic routier. Les bus auront donc des couloirs de circulation dédiés, à l'instar du BHNS Tango.

Toujours à l'état de projet, les tronçons étudiés pour un aménagement en site propre sont précisés dans la figure ci-après :

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

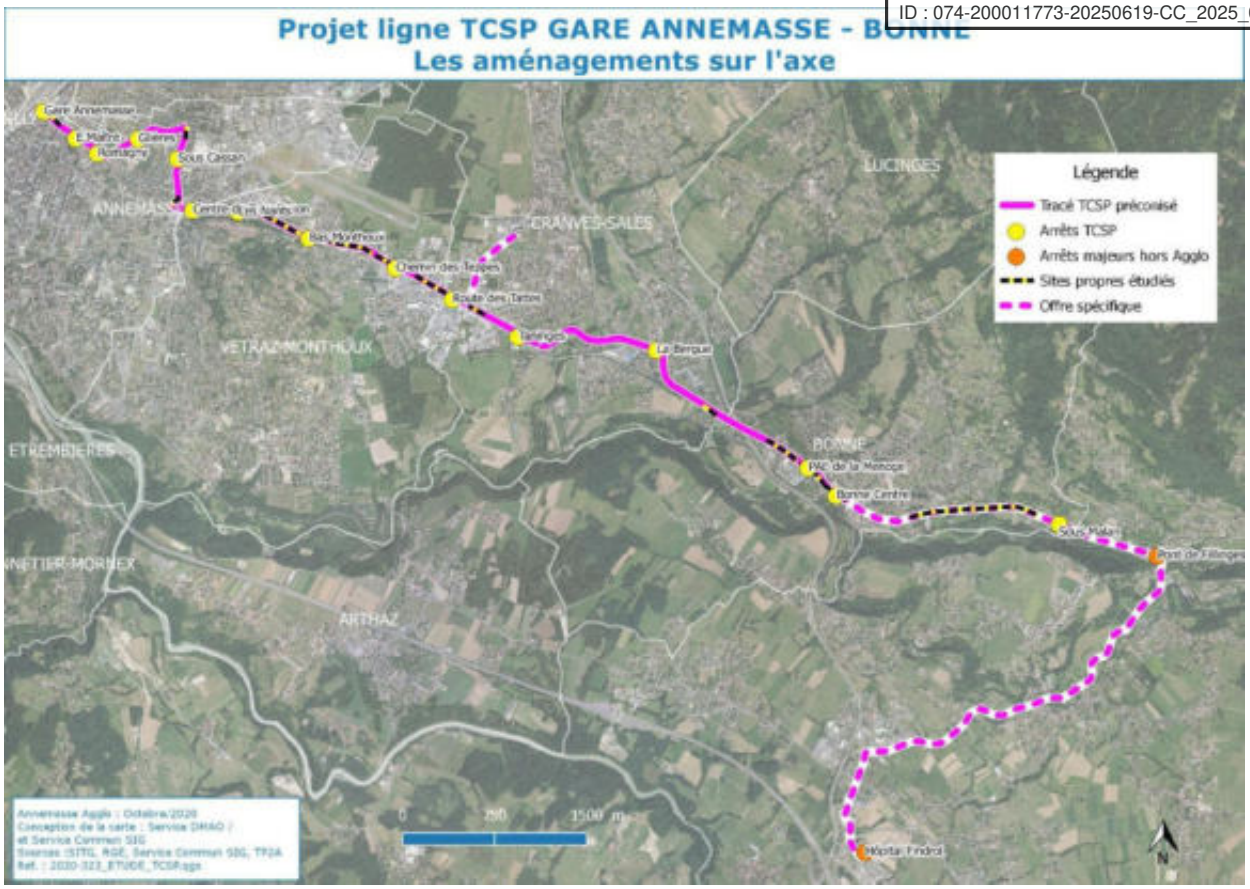


Figure 40- Tracé TCSP Gare d'Annemasse – Bonne, Centre – Sites propres étudiés (Source : Annemasse Agglo)

En 2024, près de 4.2 millions de voyageurs ont utilisé le réseau TAC, offrant une vitesse commerciale moyenne d'environ 18.1 km/h sur la période janvier 2022 – mai 2023 (avant le début des travaux tram). A titre de comparaison, la fréquentation est en augmentation de plus de 48% par rapport à 2019 (prépandémie) et 57%, par rapport à 2021.

Les récentes mesures d'améliorations d'offre (meilleure fréquence pour les lignes 5 et 8, priorisation des bus aux feux, …) ont permis de considérablement accentuer l'attractivité de ce mode de transport.

	Fréquentation			Fréquence en HP (Semaine)			Amplitude de fonctionnement	
	2020	2022	2024	2020	2022	2024	2020	2022
BHNS Tango	725'612	1'394'280	1'624'609	10'	10'	10'	4:40 à 22:50	4:40 à 23:33
Ligne 3	288'181	434'027	428'529	20'	15'	15'	5:25 à 21:55	5:30 à 22:30
Ligne 5	253'522	429'295	579'705	30'	30'	20'	5:11 à 21:02	5:11 à 21:27
Ligne 6	292'104	517'869	780'866	30'	20'	20'	5:59 à 19:08	5:50 à 20:43
Ligne 8	162'920	281'254	463'236	40'	40'	20'	5:53 à 19:05	5:53 à 19:32
Ligne 4	106'364	111'555	132'276	45'	45'	45'	6:00 à 19:35	6:20 à 19:21
Ligne 7	106'434	153'371	186'051	35'	30'	30'	5:49 à 19:48	6:30 à 19:55
Total	**1'935'137**	**3'321'651**	**4'195'272**					

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Si le BHNS capte plus de **40 %** des voyageurs, chaque ligne a considérablement gagné en voyageurs. En particulier, les lignes 6 et 8 ont vu leur fréquentation quasi multipliée par 5 entre 2020 et 2024..

Par ailleurs, en matière de performance, les lignes principales doivent encore s'améliorer. La vitesse commerciale du BHNS (**17.8 km/h)** est en dessous des attentes **(20 km/h, Etude BHNS)**. Les lignes 3 et 6, pourtant structurantes, sont les plus « lentes » du réseau, avec moins de **15 km/h** en moyenne. Leurs temps de parcours sont élevés **(entre 35 et 43 minutes)**.

*

Vitesse commerciale				
	2020	**2021**	**2022**	**2024***
BHNS Tango	16.3	17.5	17.8	16.7
Ligne 3	14.1	14.1	14.3	13.6
Ligne 5	21.7	21.9	22.7	20.9
Ligne 6	13.9	13.7	14.5	14.8
Ligne 4	17.8	18.4	18.6	18.5
Ligne 7	17.7	19.5	20.9	21
Ligne 8	17.5	18	18.9	16.7

* : Travaux tram responsable de la baisse des vitesses commerciales

Cette vitesse faible s'explique par les infrastructures routières qui contribuent à dégrader le fonctionnement de ces lignes. Par exemple, le BHNS est souvent bloqué sur son tracé, hors site propre, en heure de pointe, en raison d'une congestion élevée.

A l'échelle du réseau, une analyse des montées et descentes de chaque arrêt (figure ci-dessous) révèle que les stations du BHNS sont les plus fréquentées. Mais encore, plus on s'éloigne du centre, plus ces valeurs baissent. Ainsi, les arrêts de bus ayant le plus de « poids » dans le fonctionnement du réseau, sont situés en cœur d'agglomération et près de pôles importants, générateurs de déplacement (P+R, lycées, centres commerciaux ou autres plateformes multimodales).

Selon les données d'exploitation du réseau TAC, l'offre déployée à ce jour a encore la capacité d'écouler les flux de voyageurs, malgré l'explosion de la fréquentation en 5 ans. En effet, en heure de pointe (du matin comme du soir), la capacité utilisée de chargement n'est jamais saturée (supérieure ou égale à 100%), et peut être très basse sur certaines lignes (la 4 ou encore la 7 au sein de Ville-la-Grand). Toutefois, comme le montre la figure xx, des taux de chargement approchant les 85-90% sur certains tronçons, en heure de pointe du matin (HPM), sont notés. Ces maximas sont observés à proximité des pôles principaux générateurs de déplacements (P+R Altéa, P+R Jean-Monnet ou encore Croix d'Ambilly).

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

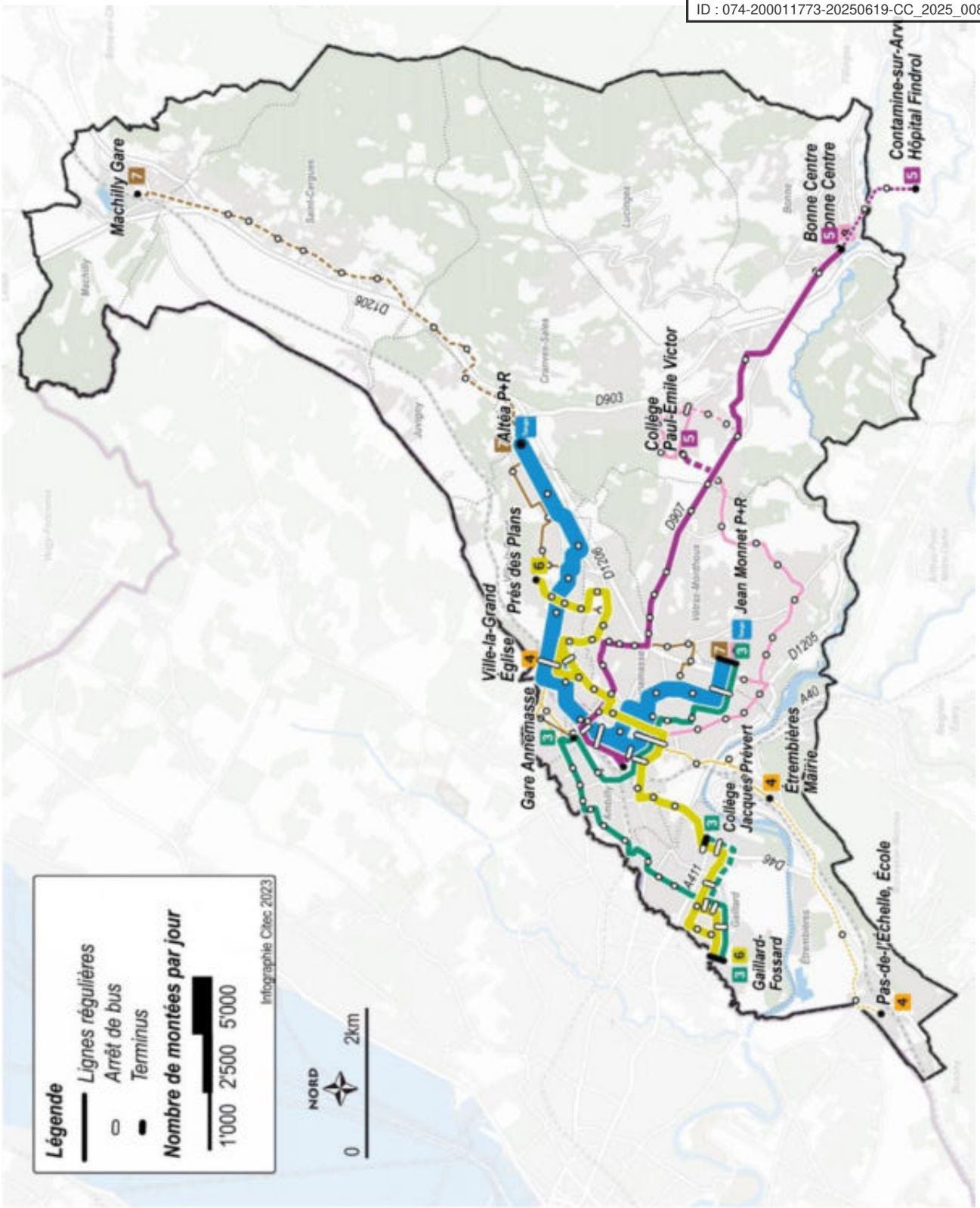


Figure 41- Réseau TAC des lignes régulières avec prise en compte du nombre moyen des montées par jour (2022, Source : Citio, Citec)

Par conséquent, même si, globalement, l'offre TC est capable d'écoulement quotidiennement les flux voyageurs sans problème, il est important de prendre note que certaines lignes de bus approchent la saturation en HPM à certains points du réseau. En ajoutant la croissance actuelle de la fréquentation du réseau TC, la nécessité d'étoffer cette offre est davantage mise en avant.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

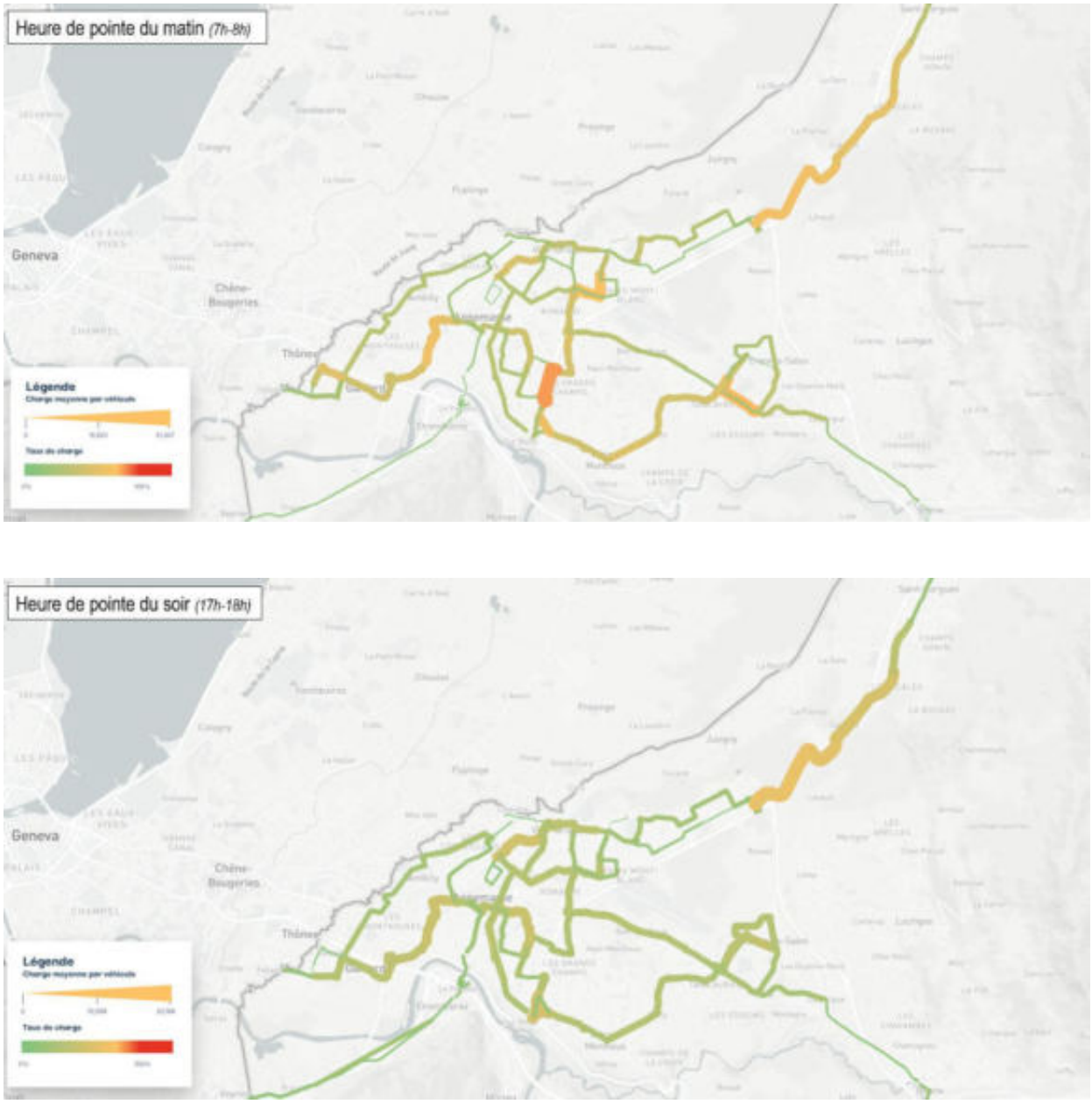


Figure 42- Taux de charge moyen en heure de pointe du matin et du soir des lignes du réseau TAC (Semaine du 15/05/2023, Citio)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

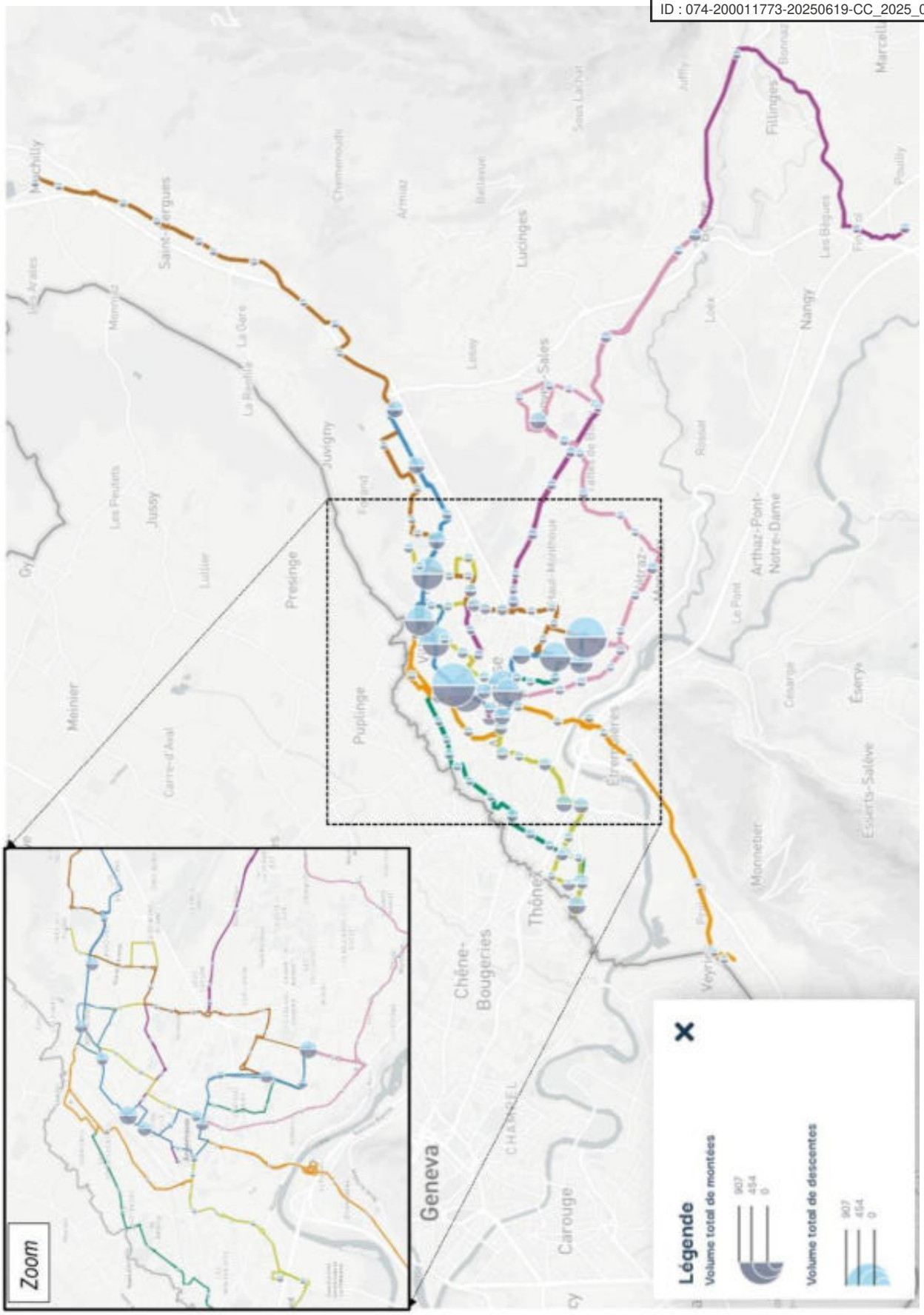


Figure 43- Montées et descentes par arrêt de bus (Semaine du 15/05/2023, Citio)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Depuis 2014, le réseau régulier TAC a connu des évolutions structurantes : la qualité de la desserte et des fréquences se sont considérablement améliorées, attirant un nombre total d'usagers qui augmente d'année en année. Toutefois, c'est également une importante croissance démographique, dans l'agglomération, qui explique notamment ces chiffres records.

En effet, des constats montrent que ce réseau pourrait davantage gagner en structure et en performance :

- Aujourd'hui, le réseau est construit de telle sorte que les déplacements radiaux vers le cœur d'agglomération sont priorisés. Comme le préconisait un audit de 2021, la création/renforcement de liaisons tangentielles, permettrait de consolider le maillage du réseau et ainsi mieux desservir certains territoires, plus ou moins enclavés ;
- Certains indicateurs de performance de ligne (vitesses commerciales, temps de parcours) montrent que la plupart des lignes principales sont plus ou moins comparables aux lignes secondaires.

  Ces résultats mettent tout particulièrement en lumière le fait que les lignes desservant les poches les plus attractives, traversent un réseau routier particulièrement saturé, dégradant fortement leur fonctionnement ;
- Selon les données Citio, les taux d'occupation dans le réseau traduisent un réseau TC avec une offre/demande plutôt équilibré. Néanmoins, à l'échelle de chaque ligne, des écarts importants sont observés entre des tronçons où les bus sont proches de la saturation et d'autres où ils sont vides, aux heures de pointe. Ainsi, malgré une fréquentation en hausse, le réseau peine encore à trouver une certaine efficacité de fonctionnement.

Transport à la demande :

Le réseau TAC propose le service TAD (Transport A la Demande). Il s'agit d'une offre de transport public à la demande qui fonctionne comme une ligne de bus classique mais qu'il faut réserver. Deux trajets sont autorisés par jour et par personne.

Ce service additionnel permet de voyager depuis ou vers les communes non desservies par une ligne régulière du réseau TAC Mobilités mais également de se connecter à ces lignes régulières.



Figure 44- Minibus TAC utilisé pour le service TAD (Source : tp2a)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Ce service est composé de quatre lignes circulant du lundi au samedi :

- TAD A *(Pas de l'Echelle, Gare/ Châtelaine – Grande Pièce)* : Elle circule principale au sein de la commune d'Etrembières ;
- TAD B *(Altéa P+R – Machilly, Gare)* : Elle traverse principalement Saint-Cergues ;
- TAD C *(Les Chemenouds – Altéa P+R – Collège Paul-Emile Victor)* : Elle traverse principalement la commune de Cranves-Sales ;
- TAD D *(Collège Paul-Emile Victor – Les Rosses)* : Elle traverse principalement la commune de Lucinges, avec quelques haltes en commune de Cranves-Sales et Bonne.

Une cinquième ligne existe, le TAD CHAL, qui permet de se rendre au Centre Hospitalier Alpes Léman, mais uniquement les dimanches et jours fériés.

A l'horizon 2035, la plupart de ces territoires verront la mise en œuvre de projets de développement urbains (Ecoles, Zones d'activités, …). Par conséquent, le renforcement de l'offre TC avec une qualité de desserte plus élevée serait pertinent. Cela pourrait contribuer, d'une part, à désenclaver ces communes de l'utilisation exclusive des voitures et de l'autre, à contribuer à mettre en place un maillage du réseau orienté vers une multipolarité plus affirmée (ZAE, Perrier, Centre-Ville des Bourgs, etc…).

Etat de la flotte de bus :

Au 31 décembre 2024, le parc de véhicules du réseau TAC se compose de 60 véhicules :

- 44 bus, dont 31 bus standards et 13 bus articulés (Age moyen : 10 ans) ;
- 7 minibus pour le service de Transport A la Demande (Age moyen : 8,5 ans) ;
- 9 véhicules de service.

Annemasse Agglo a décidé de débuter la transition énergétique de son parc de véhicules thermiques roulant au gazoil, avec un mix énergétique Electrique/HVO, pour les véhicules en renouvellement et en extension du parc.

Ainsi la motorisation électrique concerne les bus standards et les véhicules TAD, les véhicules de service servant à la relève des conducteurs étant par ailleurs de motorisation électriques depuis 7 ans.

Les autres véhicules (bus et véhicules de service) roulent au carburant HVO, qui remplacent le gasoil depuis l'été 2024.

Concernant les nouveaux véhicules électriques, la transition énergétique a débuté avec l'acquisition de 6 bus standards et 2 véhicules TAD à recharge lente au dépôt. Ils sont mis en circulation sur l'agglomération depuis décembre 2023 pour les bus et avril 2024 pour les véhicules TAD.

Dans un premier temps, ce sont 6 bus standards électriques à recharge lente (ainsi que l'équipement de 8 bornes de recharge) qui sont mis en circulation sur l'agglomération à partir du 11 décembre 2023. Sur ces 6 bus, 2 permettent de renouveler des bus actuels, et 4 sont achetés pour répondre à une nouvelle offre de service, qui consiste dans le renfort de la fréquence des lignes à la même date. Ce renouvellement a permis de près de 200 tonnes de CO2 par an.

Une deuxième phase d'électrification de la flotte est en projet avec l'acquisition de 8 nouveaux bus standards électriques à l'horizon 2027 et l'acquisition de 2 nouveaux TAD TPMR à l'été 2025.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE



Figure 45- Matériel roulant choisi (Bus électrique standard IVECO GX37) - (Source : Rapport délégataire 2023)

Réseau TPG

Annemasse Agglo a la particularité d'être limitrophe du réseau TPG du canton de Genève. Depuis la mise en place de la communauté Léman pass (tarifaire intégrée (Unireso)), sur plusieurs territoires à l'échelle transfrontalière, les deux réseaux de transports renforcent leur coopération et leur planification pour assurer une meilleure desserte.

Au sein d'Annemasse Agglo, plusieurs lignes TPG circulent. En 2024, les véhicules de ces lignes auront parcouru près de 2'830'000 kilomètres (rapport annuel TPG).

- **Lignes 12 et 17 (tramway) :**

En 2014, le PDU d'Annemasse Agglo préconise dans ces fiches d'actions TC, le prolongement de la ligne 12 sur Annemasse, un tramway reliant la gare de Lancy-Bachet, des Eaux-Vives à la douane de Moillesulaz. Le projet était déjà bien avancé, pour une mise en service initialement prévue en 2016.

Annoncé au départ comme une extension de la ligne 12, le tronçon est mis en service le 15 décembre 2019 comme prolongement de la ligne 17. La ligne 12 ne sera pas modifiée et la ligne 17, remise en service, et étendue avec le nouveau tronçon Moillesulaz – La Tour – Millet – Croix d'Ambilly et Parc Montessuit.

De l'arrêt Moillesulaz jusqu'à la place de Plainpalais, les deux lignes suivent le même tracé, permettant de doubler la capacité sur le tronçon Moillesulaz – Plainpalais. Ceci a pour conséquence de reporter une partie des usagers du tram, souhaitant se déplacer au sein du canton, sur la ligne 12. Cela permet de conserver une part non négligeable de capacité de la ligne 17 pour les déplacements intérieurs à Annemasse Agglo qui, selon des comptages TPG, constituent près de 35% des parcours effectués.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE



Figure 46- Tramway T17 en station croix d'Ambilly - direction Annemasse Parc (Source : tp2a)

Ainsi, le tramway annemassien, emprunté chaque jour par plus de 11'000 personnes, est devenu un mode de transport privilégié pour circuler en cœur de l'agglomération. Un projet de prolongement du tramway sur le tronçon Place Deffaugt – Place de l'Etoile – Lycée des Glières est en cours, avec une mise en service prévu à l'horizon 2026.



Figure 47- Tracé du tramway d'Annemasse avec l'extension prévue au Lycée des Glières (Source : Annemasse Agglo)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

- **Ligne 8 TPG (bus) :**

Aujourd'hui, cette ligne est au départ de Veyrier, Douane et se termine à Genève, OMS.

Elle permet de relier Etrembières au cœur de Genève et au secteur des organismes internationaux. Néanmoins, le temps de parcours moyen de la ligne 8 est d'environ 56'. Les usagers provenant d'Etrembières doivent traverser la douane à pied. De plus, faute d'un parking relais important à proximité, cette offre de transport est peu attractive. La réouverture en 2023, du téléphérique du Salève, pôle touristique attractif, génère de nombreux déplacements, pouvant être effectué par l'intermédiaire de cette ligne.

- **TPG Flex Seymaz-Voirons**

Lancé en décembre 2023, tpg flex Seymaz-Voirons est présent dans les communes de Choulex, Gy, Jussy, Meinier, Presinge, Puplinge ainsi que sur une partie du territoire de Collonge-Bellerive, Thônex, Vandoeuvres et de l'agglomération d'Annemasse. Disponible les jours ouvrés entre 6h et 21h, ce service dessert au sein d'Annemasse Agglo, les communes de Juvigny, Saint-Cergues, mais surtout la gare d'Annemasse, permettant un rabattement à la demande des habitants de ces communes, faiblement connectées au réseau TC.



Figure 48- Flyer tpg flex Seymaz-Voirons (Source : tpg)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

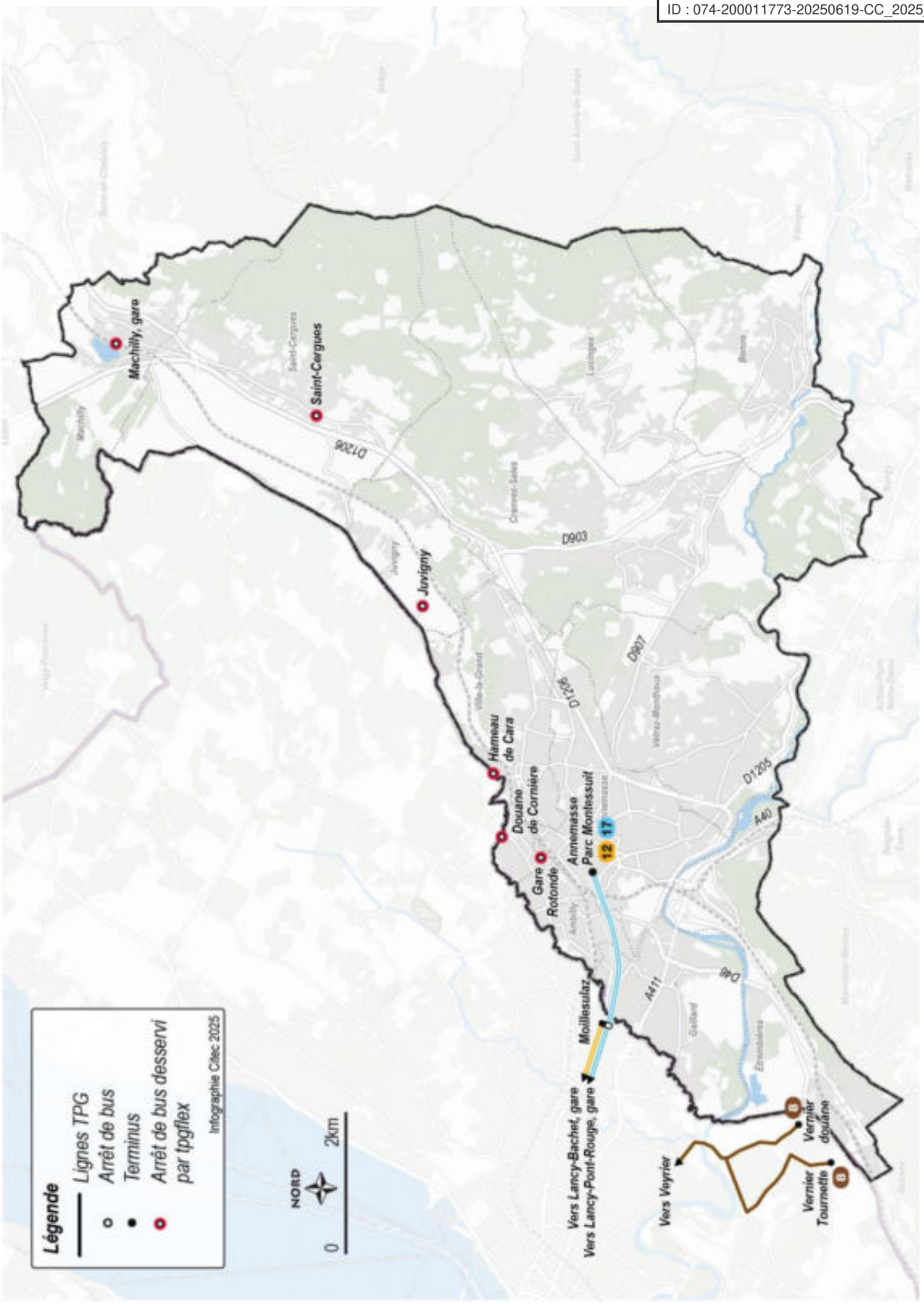


Figure 49- Tracé des lignes TPG impactant Annemasse Agglo (Source : Citec, TPG)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Transport inter-urbain

Un certain nombre de réseaux de transports en communs, déployés en Haute-Savoie, possède quelques haltes en territoire d'Annemasse Agglo.

Réseau Proxim' iTi

Proxim'iTi est le réseau de transport mis en place par le Syndicat Mixte des 4 Communautés de Communes, rassemblant les communautés de communes Arve & Salève et des 4 Rivières, limitrophes avec Annemasse Agglo), ainsi que celles du Pays Rochois et de Faucigny Glières.

Les lignes 170 et 180 passent par le territoire. La première part de Reignier pour rejoindre Annemasse Agglo, en passant par La Muraz et Monnetier-Mornex pour finir au centre-ville d'Annemasse. La seconde part de Bonneville pour entrer dans Annemasse Agglo par le Sud en passant par le CHAL pour un terminus au centre-villed'Annemasse.

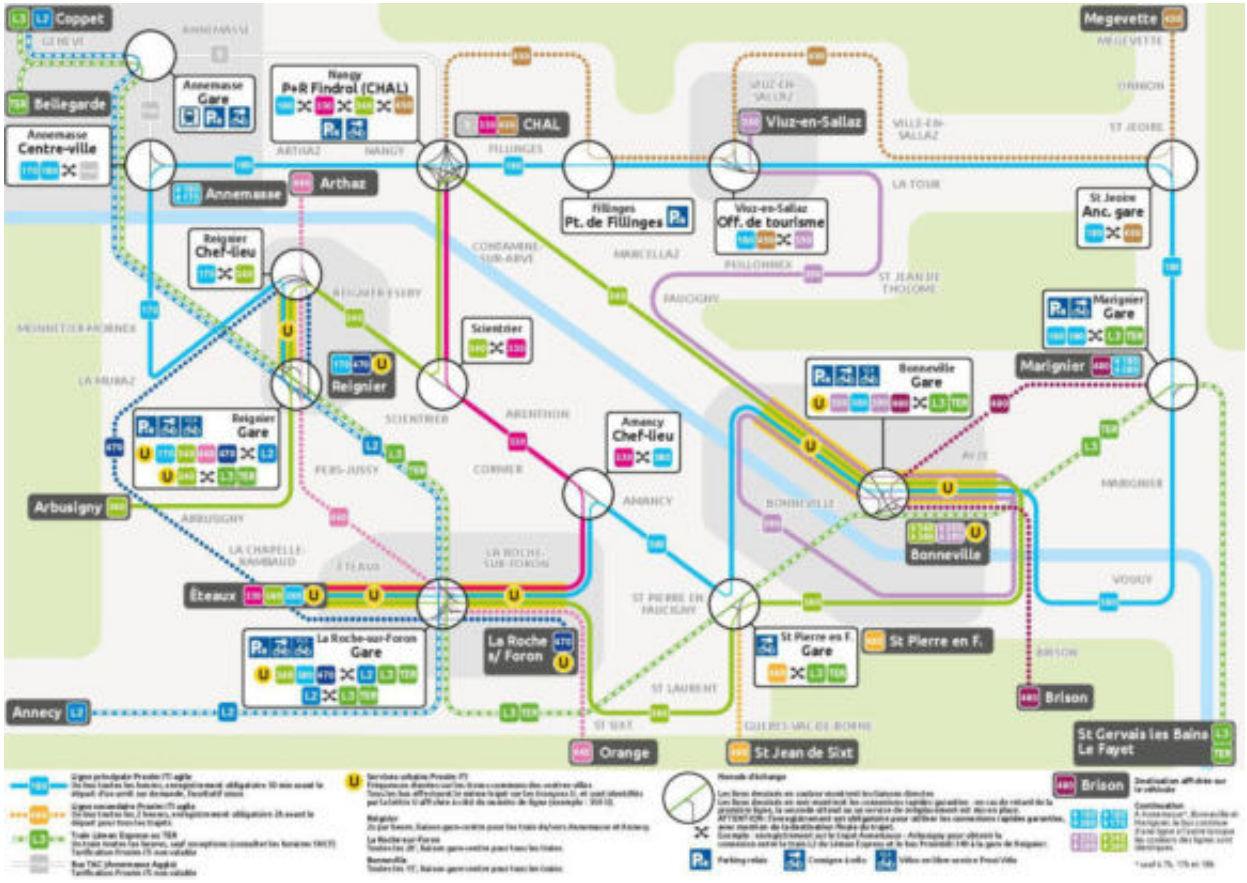


Figure 50- Plan schématique du réseau Proxim'iTi (dès le 23/06/2025)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Transports interurbains de la Haute Savoie

Le réseau Cars Région Haute-Savoie, anciennement lignes interurbaines de Haute-Savoie (LIHSA), est un service de transport en commun interurbain desservant la plupart des communes du département. Parmi les 24 lignes que compose ce réseau interurbain, trois traversent Annemasse Agglo :

- Ligne YO2 : exploitée par Autocars Jacquet relie la gare routière de Sixt-Fer-A-Cheval à celle d'Annemasse. Le temps de parcours est d'environ 90 minutes en heure de pointe. Cette offre de transport vise principalement à attirer les pendulaires travaillant dans le grand Genève ou encore les scolaires de la zone, mais également les touristes de la région.
- Ligne YO4 : exploitée par SAT Thonon, elle relie Bellevaux à la gare routière d'Annemasse et peut s'étendre jusqu'à Ville-la-Grand. Le temps de parcours pour arriver en gare d'Annemasse est d'environ 75' en heure de pointe. Cette offre de transport vise à attirer les pendulaires travaillant dans le Grand Genève ou dans la ZAE de Ville-la-Grand, mais également les scolaires de la zone.
- Ligne Y11 : cette ligne est exploitée par Autocars SAT. Elle relie Saint-Julien-en-Genevois à Annemasse. Le temps de parcours en heure de pointe est de 25 minutes. Cette offre une possibilité de déplacement entre deux polarités urbaines.



Figure 51-Plan du réseau Cars Haute-Savoie (source CD74)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Lignes STAR'T (Thonon Agglo) :

Depuis le 1er mai 2022, le réseau STAR'T regroupe l'offre de transport collectif de Thonon agglomération.

Son exploitation comprend notamment les lignes régulières interurbaines 141 et 151. Elles traversent, à l'identique, Annemasse Agglo, passant par Machilly, Saint-Cergues, Ville-la-Grand et ont comme terminus la gare routière d'Annemasse.

Ces deux lignes offrent une alternative TC de rabattement aux habitants de cette agglomération, éloignées de Thonon-les-Bains, travaillant dans le Grand Genève, ou plus particulièrement au sein d'Annemasse Agglo.

Le temps de parcours des deux lignes est d'environ 70 minutes en heure de pointe.

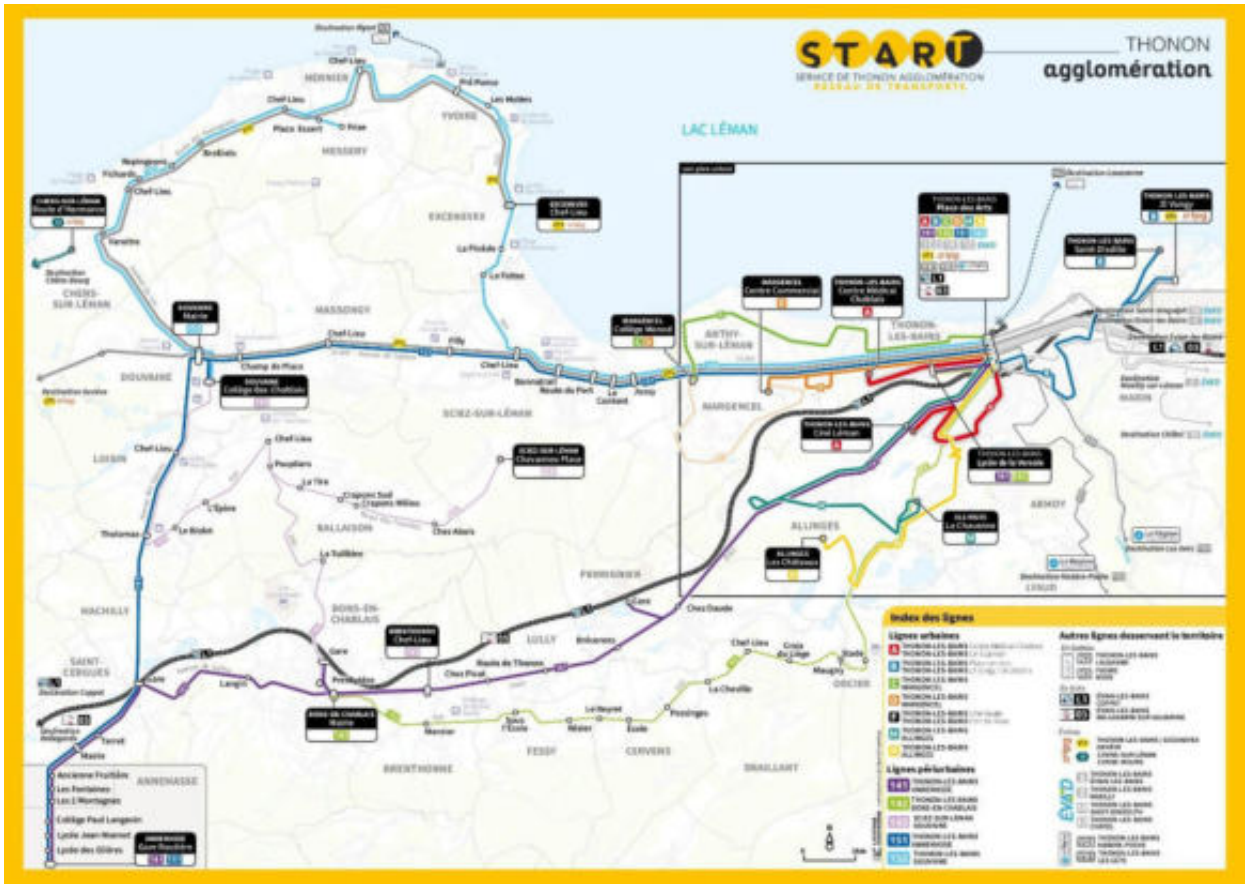


Figure 52-Plan du réseau STAR'T (Source Star't)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

C - TARIFICATION ET BILLETTIQUE

Tarification Unireso

Le périmètre de transports urbains d'Annemasse Agglo s'insère dans un vaste réseau intermodal transfrontalier, le réseau « Léman Pass » (anciennement Unireso régional). Il rassemble l'ensemble des autorités organisatrices et des opérateurs de transports du bassin franco-valdo-genevois. L'objectif est de permettre une tarification multimodale harmonisée entre les différents opérateurs des transports, à l'échelle du bassin de vie et d'emploi.

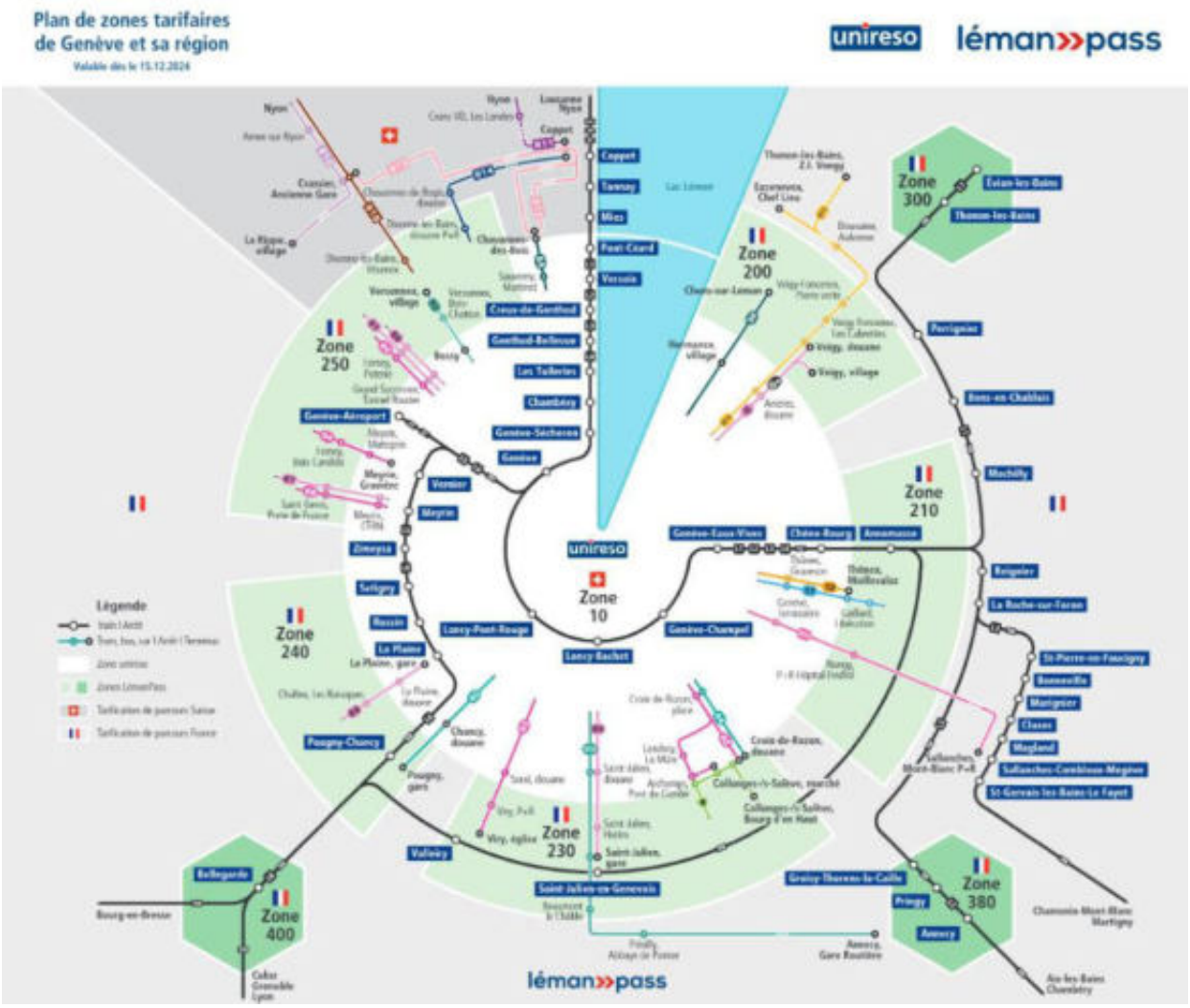


Figure 53-Plan des zones tarifaires de Genève et sa région (valable dès le 15/12/2024)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Orientations du PDM sur les transports collectifs

Depuis le PDU 2014, l'offre de transports publics s'est considérablement étoffée. Des axes forts en direction de Genève et à travers les pôles d'échanges d'Annemasse Agglo ont été mis en service (lignes RER, tramway, bus à haut niveau de service avec voies réservées).

Le LEX est devenu une nécessité, pour tout type de pendulaire. Cette situation contribue positivement au report modal de la voiture. Seulement, ce succès sans précédent génère des saturations aux heures de pointe. De plus, les déplacements pour motifs loisirs ou achats se sont révélés plus conséquents qu'initialement estimés.

En 2022	Fréquentation (Nombre de voyages)	Fréquence Semaine	Weekend
Réseau LEX	29'873'760 (dont env. 5'475'000 sur Annemasse)	15' (Annemasse) 30' en HP et 60' en HC (Machilly)	15' (Annemasse) 60' (Machilly)
Tramway d'Annemasse	4'023'712	9' en HP 10' en HC	12' (Samedi) et 30' (Dimanche)
BHNS Tango	1'394'820	10' en HP et 15' en HC	15'
Réseau TAC	3'392'525		
Total	**12'891'237**		

L'offre doit poursuivre son renforcement. Sans investissements infrastructurels, seul un renforcement de l'offre en heures creuses est possible. Cela permettra de répondre à une demande grandissante de déplacements pour motifs de loisirs. Afin de pouvoir supporter la future demande très importante, et atteindre des objectifs cible de report modal, l'offre doit être mise à jour.

Sont à rechercher :

- L'amélioration des capacités du matériel roulant ;
- Le réaménagement des infrastructures routières avec, par exemple, une meilleure répartition des modes sur la voirie avec la mise en œuvre de voies bus en site propre ;
- L'augmentation continue de la fréquence (amplitude horaire, offre week-end)
- Le rabattement pour les usagers venant de territoires plus lointains

Le cadencement du réseau TER s'est amélioré après un renforcement de l'offre. Toutefois, l'offre TER qui touche les gares d'Annemasse Agglo pourrait être renforcée en vue d'un meilleur cadencement et d'une coordination plus efficace avec le LEX.

Le réseau TAC a beaucoup évolué en 10 ans. Il attire davantage d'individus avec près de 4.2 millions de voyageurs en 2024, grâce notamment à une qualité de desserte améliorée et des usagers plus sensibilisés au report modal de certains de leurs déplacements (Enquête Panel Mobilités 2019-2021).

Réseau TCU (TAC + TRAM)	2011	2022
Fréquentation (Nombre de voyages)	4'514'717	7'416'237
Nombre de voyages par an et par habitant	55,9	71,61
Vitesse commerciale moyenne	15,8	17,2

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Des lacunes sont observées. D'abord, la structuration du réseau prônse majoritairement un déplacement radial vers le cœur d'agglomération. Ensuite, la hiérarchisation des lignes du réseau manque de cohérence, notamment en raison d'une offre théorique pas suffisamment exploitée.

La Concession de service public (2023-2029) a pour objectif de résoudre une partie de ces lacunes. Elle prévoit une augmentation de la fréquence sur toutes les lignes ainsi qu'une meilleure correspondance entre les lignes urbaines et ferroviaires. Mais encore, des projets d'améliorations infrastructurelles de l'offre de transport sont engagés à l'horizon du PDM avec notamment la mise en service de la phase 2 du tramway ou encore une seconde ligne de TCSP vers Bonne.

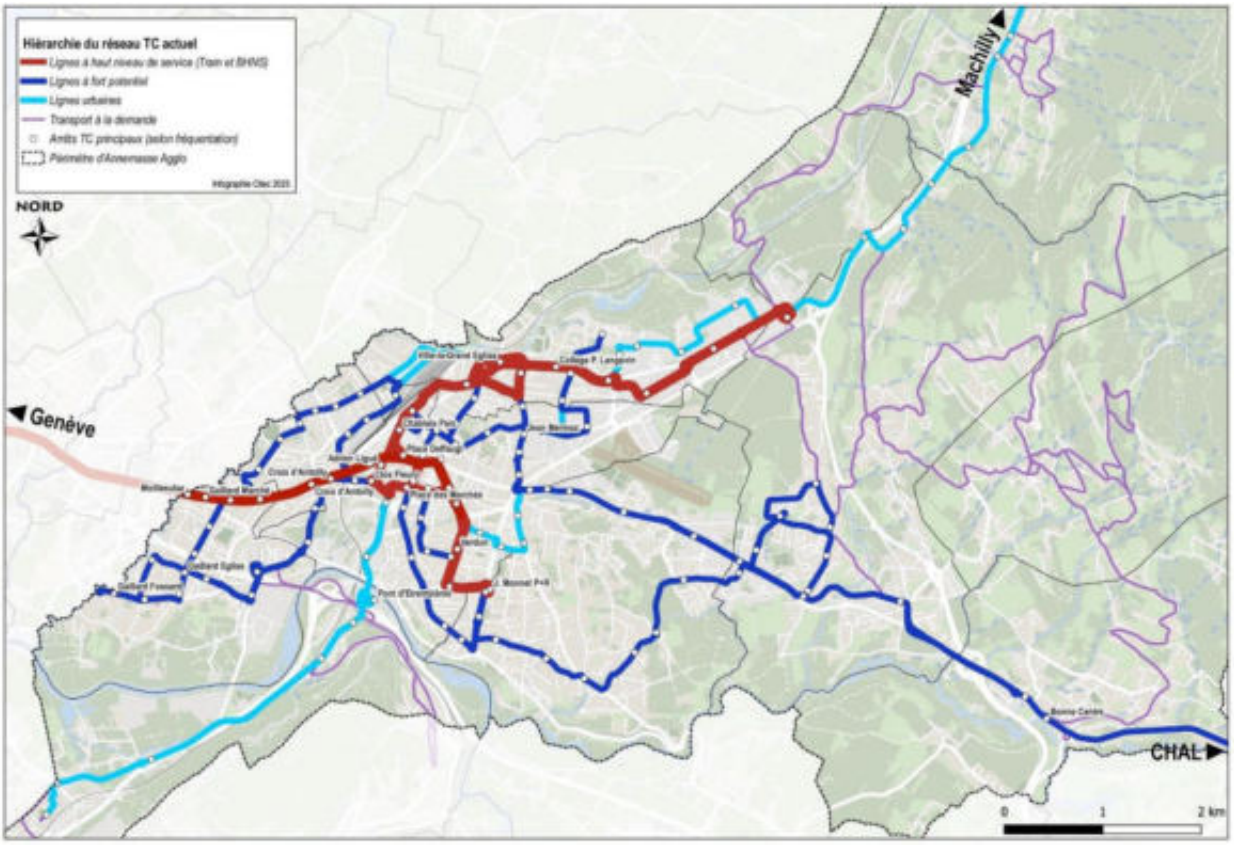


Figure 54 – Structure actuelle du réseau TC au sein d'Annemasse Agglo

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Résumé

11% DE PART MODALE TC CONTRE 12% PREVUS (PDU)

15 DECEMBRE 2019 : MISE EN SERVICE DU LEX, DU TRAM ET RESTRUCTURATION DU RESEAU

15'000 USAGERS/JOUR SUR LE LEX EN GARE D'ANNEMASSE EN 2022

TRAM : 11'000 USAGERS/JOURS

RESEAU TAC : ENVIRON 13'000 USAGERS/JOUR EN SEMAINE

RESEAU TAC : 4,2 MILLIONS DE VOYAGEURS (2024, +48% PAR RAPPORT A 2019)

MOTIFS LOISIRS : ENTRE 25 ET 30% DES DEPLACEMENTS LEX (LEMANIS)

22 LIGNES DE TRANSPORT COLLECTIFS URBAINS, 12 COMMUNES TRAVERSEES

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

2 - MODES ACTIFS

La marche, le vélo mais aussi les « micro-mobilités », tels que les trottinettes, rollers ou skateboards, font partie des modes de déplacements dits « actifs », car sollicitant majoritairement l'énergie corporelle. Outre les bienfaits pour la santé et l'environnement, ces derniers représentent un levier offrant des alternatives à la voiture individuelle sur des courtes distances. En effet, la marche reste le fondement de tout déplacement ainsi que le mode par excellence de la proximité dans les centres-villes et centres-bourgs. Depuis quelques années, les Vélos à Assistance Electrique (VAE) se sont beaucoup développés. Ils permettent de réduire, dans une certaine mesure, les contraintes de distance et de dénivelé.

Le renforcement de l'offre d'infrastructures pour les modes actifs est devenu nécessaire. Le développement d'un moyen de déplacement alternatif à l'automobile est d'autant plus important sur ce territoire transfrontalier du fait, dans un premier temps, de l'importante part modale vélo recensée sur le canton de Genève, mais aussi, dans un second temps, des saturations visibles aux heures de pointe sur de nombreux axes routiers de l'agglomération annemassienne (e.g RD903 et/ou RD907).

Le bilan des actions du PDU, entre 2007 et 2022, identifie une augmentation de 36% des déplacements vélos. Néanmoins, la part modale vélos n'augmente que très peu (2% en 2022, contre 1,6% en 2007). De même pour la part modale de la marche à pied, qui conserve sa place de second mode privilégié (27% en 2022).

Les modes actifs doivent pouvoir profiter d'infrastructures dédiées. Les autres modes, déjà présents, doivent partager ces espaces. Par conséquent, pour supporter le développement des modes actifs, il est nécessaire d'adapter le réseau des infrastructures routières. Mais encore, des projets de développement doivent être mis en œuvre afin de créer de nouvelles infrastructures dédiées et compléter/renforcer un maillage du réseau des mobilités actives.

A - UN TERRITOIRE HAUTEMENT FAVORABLE AU DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS ACTIVES

L'urbanisation et la géographie d'Annemasse Agglo offre de nombreuses opportunités, principalement dans les centralités, pour l'aménagement et le développement des mobilités actives :

- La plupart des chefs-lieux (zones à forte densité de population) sont situés sur une zone à dénivelé faible (< 50m), par rapport à la gare d'Annemasse ;
- Des atouts paysagers sont présents, comme les berges du Foron, l'Arve et la présence de massifs (Salève, Voirons).
- Si le relief est un frein sur les périphéries (principalement pour la pratique mécanique des modes actifs), ces massifs constituent aussi un potentiel pour une pratique sportive et de loisirs des modes actifs.
- L'utilisation des modes actifs est considérée comme attractive pour des déplacements quotidiens de moins de 5 km. Or, sur le territoire, les distances entre les communes sont, pour la plupart, comprises entre 1.4 et 4 km pour les centralités.

Toutefois, il existe des coupures majeures engendrées par les infrastructures de transport (autoroutes, voies ferrées, voies rapides, rivières) à résorber grâce à l'élaboration d'un véritable réseau structurant en liaisons actives.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

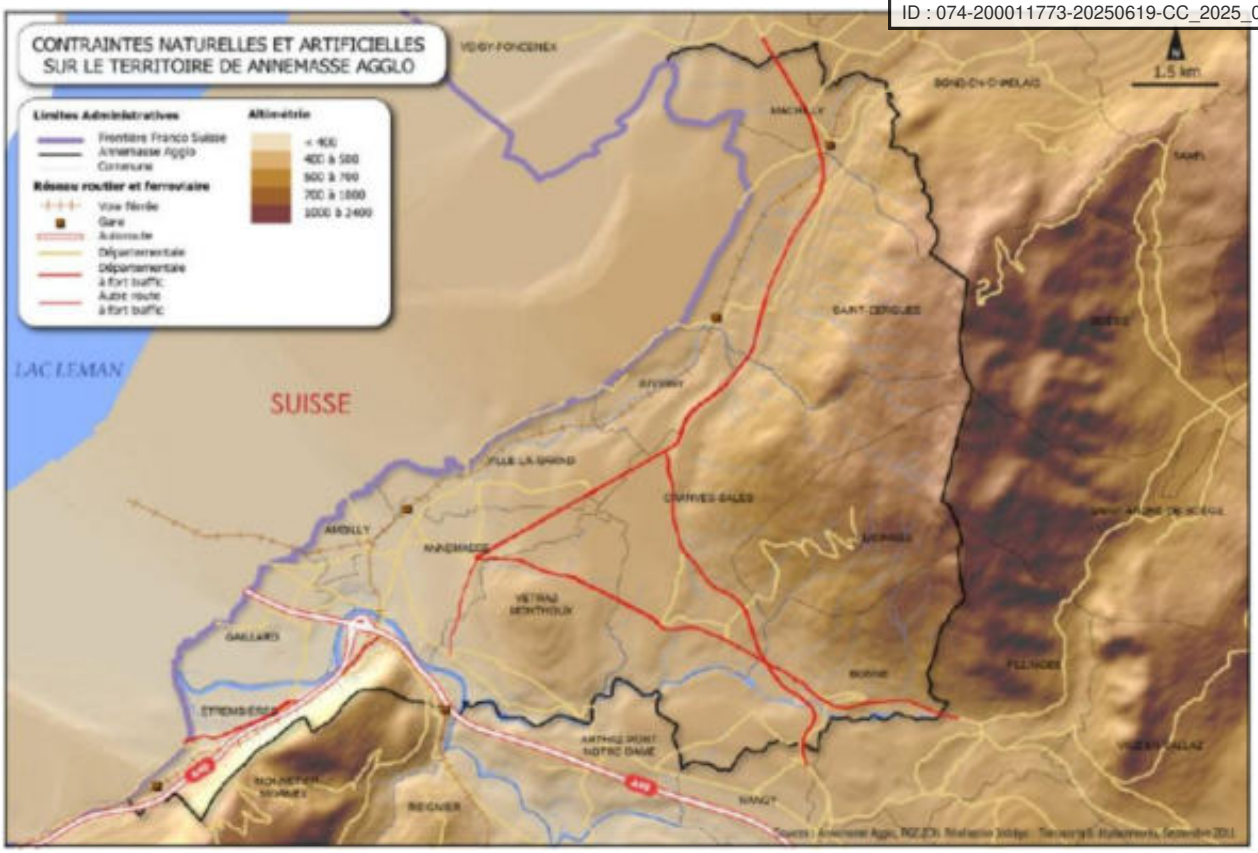


Figure 55-Contraintes naturelles et artificielles, Etude « modes actifs », 2011

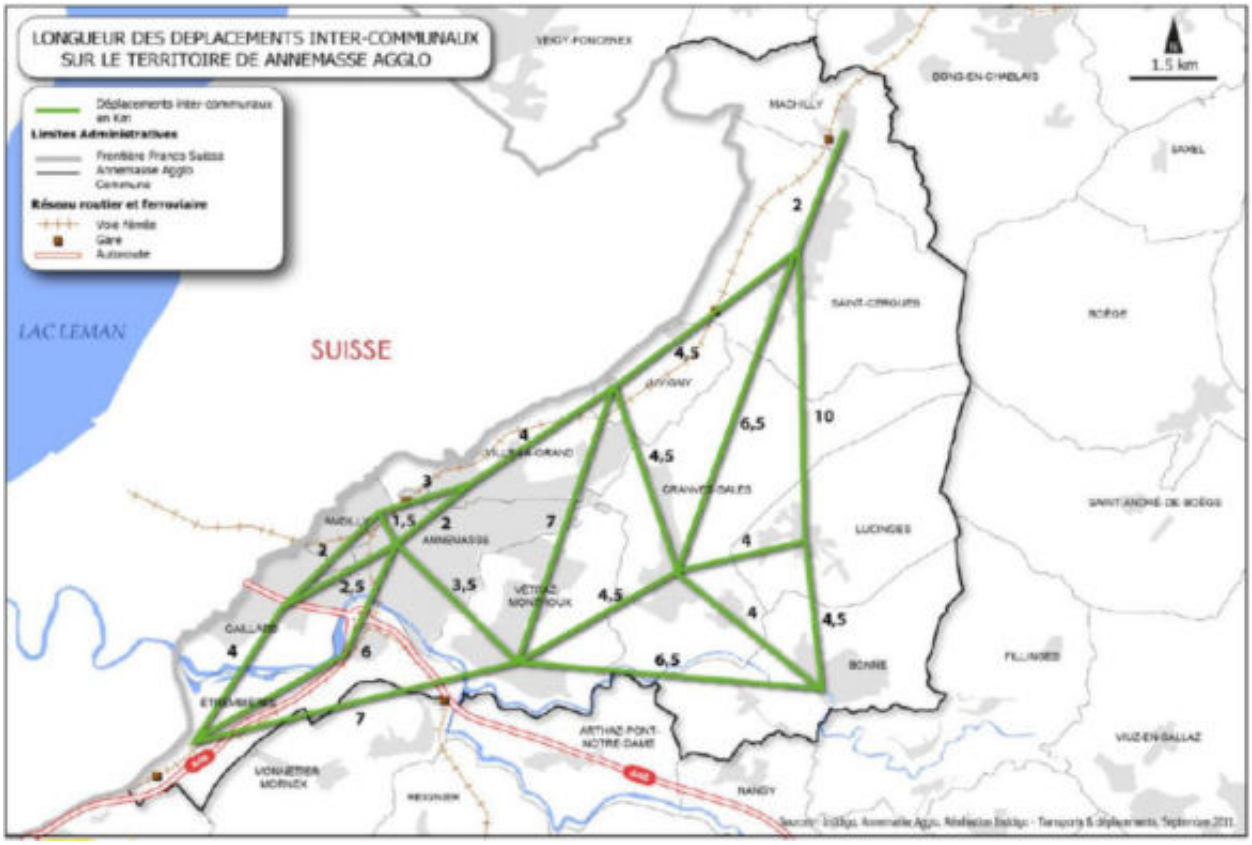


Figure 56-Longueurs des déplacements intercommunaux sur Annemasse Agglo, Etude « modes actifs », Bureau Inddigo, 2011

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

B - LE RÉSEAU CYCLABLE EXISTANT

En 2014, Le PDU d'Annemasse Agglo met en œuvre un schéma cyclable détaillant les orientations, à l'horizon 2022, pour le développement d'un réseau cyclable structurant.

Aujourd'hui, ce réseau est composé de deux niveaux :

- D'itinéraires principaux, coupant le territoire d'Est en Ouest (voieVerte du Grand Genève - V61 Léman Mont-Blanc) et du Nord au Sud (ViaRhôna, en cours de mise en œuvre) ;
- Une maille secondaire de cheminements en modes actifs, mis en services par les communes.

Des projets structurants pour concevoir l'armature principale

Approuvés lors du précédent PDU, les projets voieVerte du Grand Genève et ViaRhôna en cours de réalisation s'inscrivent dans le développement de réseaux en mobilité active à grande échelle (régionale pour la voieVerte, et continentale pour la ViaRhôna). Leurs tracés intègrent des tronçons traversant Annemasse Agglo.

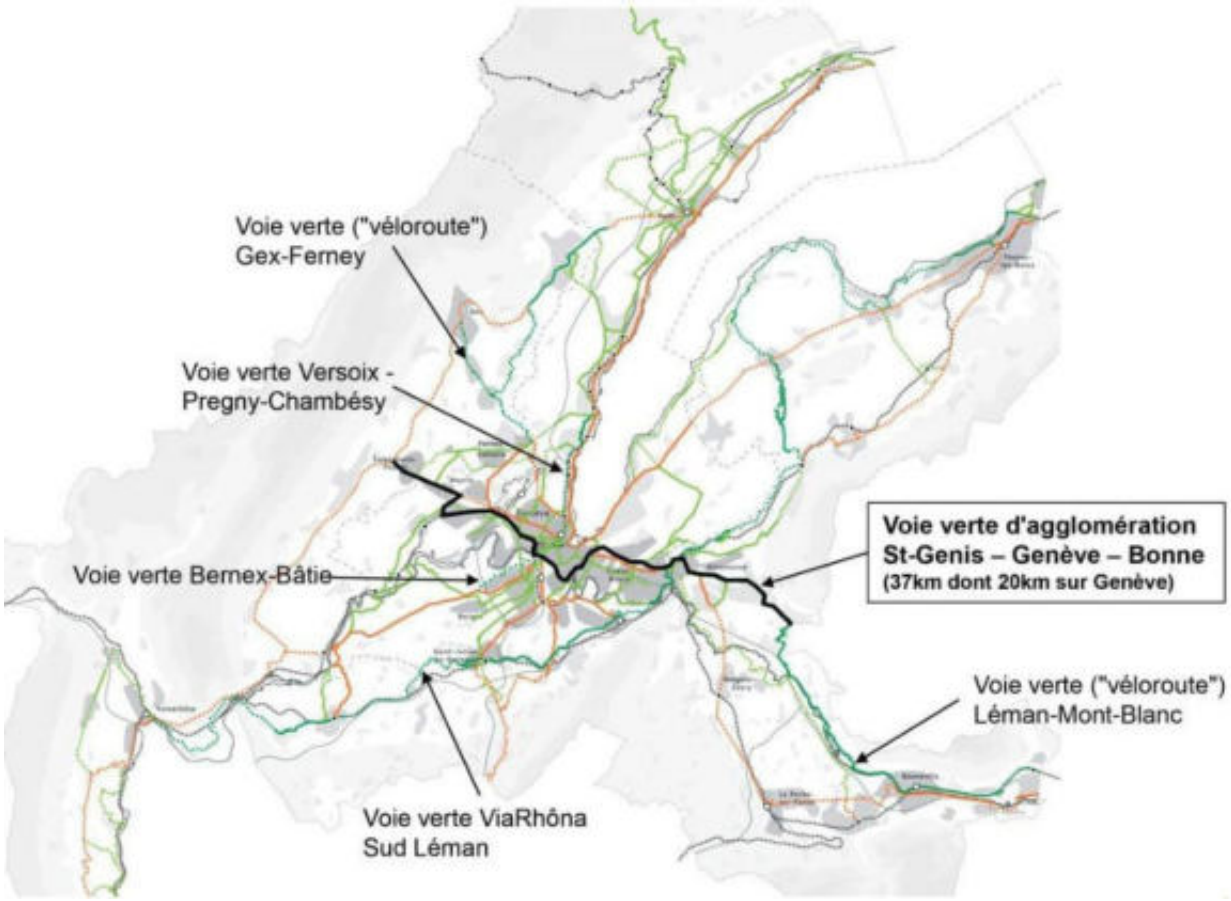


Figure 57- Tracé des itinéraires cyclables structurants approuvés au sein du Grand Genève (Source : Grand Genève)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

voieVerte du Grand Genève :

Longue de 12 km, elle relie la frontière Suisse à Bonne, en passant par la gare d'Annemasse. C'est un maillon de la véloroute 61 Léman Mont-Blanc. Elle se prolonge ensuite en direction de Chamonix. Côté suisse, elle se poursuit vers le centre de Genève puis Saint-Genis Pouilly (Ain).

Sur l'agglomération d'Annemasse, 64% de son tracé est en voies réservées de 3 à 5 mètres de large. Sur le reste du parcours, ce sont des bandes cyclables sur voirie, des zones 30 et des voiries à faibles trafics.



Figure 58-Tracé de la VoieVerte du Grand Genève – Zoom sur Annemasse Agglo (Source : Annemasse Agglo)

Au sein d'Annemasse Agglo, l'itinéraire voieVerte du Grand Genève dessert 6 communes : Gaillard, Ambilly, Annemasse, Vétraz-Monthoux, Cranves-Sales et enfin Bonne.

Son tracé s'accompagne d'un certain nombre de haltes de repos (points d'eaux, toilettes). Sur une partie de son trajet, la voieVerte est située au-dessus des voies souterraines ferroviaires.

Initialement inaugurée en 2018, cet itinéraire connaît, depuis, un grand succès. Des données de comptage montrent qu'entre 2019 et 2024, la fréquentation a augmenté de 75%. Elle dépasse les 130'000 usagers par mois (soit plus de 4200 usagers par jour) à l'entrée d'Annemasse. En effet, les déplacements frontaliers sont majoritaires sur cet axe. Ces résultats peuvent notamment s'expliquer par l'offre cyclable côté Suisse, notamment en matière de temps de parcours vélo et de stationnement.

ViaRhôna :

Cet itinéraire pour les modes actifs relie la mer Méditerranée aux Alpes suisses. Il aura une longueur de plus de 815 km. Le tracé est intégré à EuroVelo, précisément l'EV17, le projet de développement européen de réseaux continentaux structurants en modes actifs. Il s'agit d'une initiative portée par la fédération européenne des cyclistes, en coopération avec des partenaires régionaux et nationaux. Elle incorpore des itinéraires existants et à construire.

Au sein d'Annemasse Agglo, ce projet prévoit l'aménagement d'une véloroute structurante entre Etrembières et Machilly, perpendiculairement à l'axe de la voieVerte. Cette initiative a été soumise à la concertation publique à l'automne 2018. Ce projet est en cours, avec des travaux prévus jusqu'en 2027.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE



Figure 59-Tracé de la ViaRhôna (Source : Annemasse Agglo)

Au sein d'Annemasse Agglo, l'itinéraire prévu desservira 8 communes : Etrembières, Gaillard, Ambilly, Annemasse, Ville-la-Grand, Juvigny, Saint-Cergues et Machilly.

A l'instar des projets d'axes forts de transports urbains, la voieVerte du Grand Genève et la ViaRhôna ont pour vocation d'exploiter le potentiel de report modal des déplacements TIM, spécifiquement pour les trajets de courtes distances.

Un Schéma Directeur Cyclable de 2014 partiellement mis en service

Les objectifs du précédent PDU pour les modes actifs sont les suivants :

- Tripler le nombre d'utilisateurs vélo et conforter la part modale de la marche à pied ;
- Créer un réseau cyclable de 87 km d'itinéraires ;
- Doubler les secteurs apaisés (zones 20/30 et limitation 30 km/h).

Selon le bilan de septembre 2022, l'agglomération est maillée par un réseau cyclable d'environ 93 km, réparti inégalement sur les 12 communes. En particulier, 69 km de secteurs apaisés sont comptés, contre 27 km en 2007 (x 2.5).

Un certain nombre d'aménagements cyclables ont ainsi été réalisés, généralement à l'initiative des communes, en cohérence ou non avec les axes du schéma cyclable.

Toutefois, la part modale des vélos n'a que peu évolué : elle passe de 1.6% en 2007 à environ 2% en 2022.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

.B : L'analyse qui va suivre, dans ces parties, reprend principalement les éléments de l'étude « Etat des lieux du réseau cyclable » par Bureau Inddigo (2022)

Plusieurs typologies d'aménagements existent au sein d'Annemasse Agglo :

- Site propre (piste cyclable, voie verte) ;
- Cohabitation séparée (bande cyclable, chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) ;
- Partage de voirie (Zone 30, marquage);



Figure 60-Exemples (resp.) de bande cyclable (Ambilly), de couloir bus (Ville-la-Grand), de piste cyclable bidirectionnelle (Cranves-Sales) et de double sens cyclable (Gaillard)

La zone 30 constitue l'infrastructure pour modes actifs la plus présente sur le territoire. Si cet aménagement permet une pacification des trafics, lorsque des dispositifs de réduction des vitesses sont implantés, il ne garantit toutefois pas une sécurité optimale pour les cyclistes qui restent sur une voirie partagée.

■ **Des distinctions visibles entre le réseau cyclable actuel et le schéma cyclable :**

Initialement, le schéma cyclable validé présente un réseau de 99,7 km, dont 24,2 km d'aménagements existants et 75,4 km à construire.

44 km des infrastructures inscrites au schéma de 2014 n'ont pas encore été aménagées (33 km réalisées), et 35 km des aménagements existants, réalisés par les communes entre 2014 et 2022 ne figurent pas au schéma cyclable. Toutefois, cela témoigne d'un certain volontarisme pour le renforcement d'une offre en réseau cyclable.

Néanmoins, Annemasse Agglo est aujourd'hui dotée d'un réseau en modes actifs où seule la voieVerte fait office d'axe structurant. Des manques relativement importants en matière de fonctionnalité et de maillage sont notés.

L'importante diversité dans la typologie des aménagements modes actifs réduit la lisibilité globale du tracé pour les usagers, et des infrastructures, parmi les plus fréquemment développées (Zone 30, Bandes cyclables), présentent des niveaux de confort et de sécurité assez faibles.

Le comparatif réseau/schéma témoigne d'une difficulté pour mettre en œuvre la planification validée par le schéma cyclable, mais également d'un besoin de coordination et d'organisation entre l'agglomération et les communes, avec le développement hors schéma cyclable de presque autant de linéaire d'aménagement. Le transfert de la compétence mobilité au PMGF alimente davantage cet enjeu qui constitue également une importante opportunité avec des ressources supplémentaires permettant d'atteindre des convergences en matière de gouvernance du réseau cyclable.

Cette situation alimente le risque de mise en service de cheminements non conformes et non réglementaires par rapport au schéma cyclable. De plus, cela réduit les opportunités de jalonnements et de continuité d'une commune à l'autre.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Un nouveau Schéma Directeur Cyclable

Ce nouveau schéma directeur cyclable s'inscrit dans une volonté forte et ambitieuse des élus de mettre en œuvre un plan d'actions en faveur du cycle pour les dix prochaines années à destination de l'ensemble de la population

Il comprend 3 objectifs :
- rééquilibrer les différentes parts modales, tout en atteignant une part modale de 10% pour le vélo d'ici à 2035 (part modale du scénario du Plan De Mobilité);
- définir une stratégie politique de développement de l'usage du vélo ;
- répondre aux engagements pris en matière de développement durable et d'économie d'énergie, notamment sur le volet mobilité du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET).

En termes de développement des infrastructures, ce nouveau schéma directeur cyclable d'Annemasse Agglo définit 3 types de réseaux pour un total de 170 kilomètres :
- 32 kilomètres de véloroutes (= voieVerte du Grand Genève et ViaRhôna)
- 8 kilomètres de nouveau réseau à haut niveau de service (= axe de la Géline et de Thonex à Mornex)
- 24 kilomètres de réseau structurant,
- 105 kilomètres de réseau secondaire.

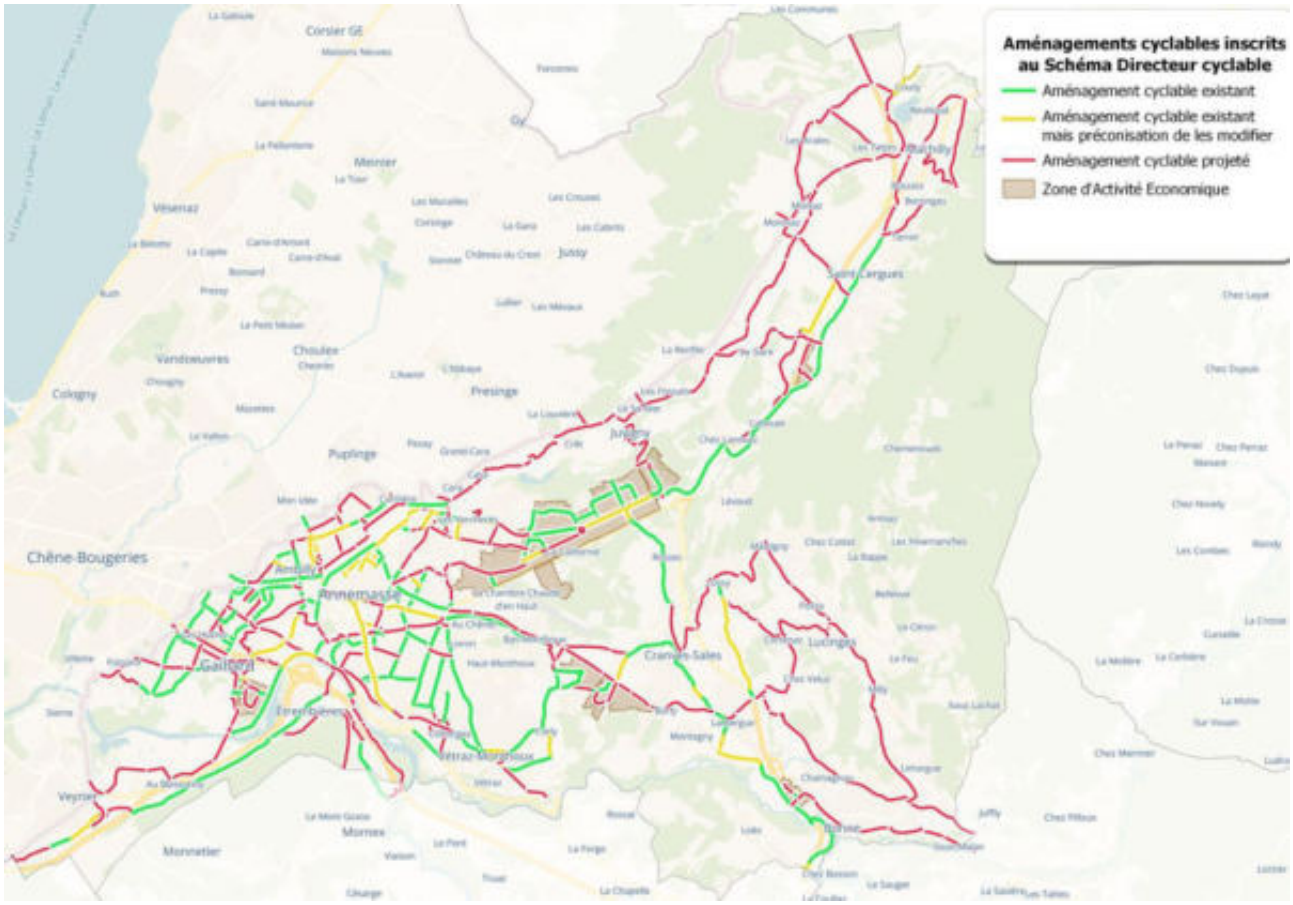


Figure 61- Aménagements cyclables inscrit au Schéma Directeur cyclable (Source : Annemasse Agglo)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Pour y parvenir, il est envisagé de :
- terminer la réalisation des véloroutes du territoire voieVerte du Grand Genève et ViaRhôna
- concevoir deux nouvelles véloroutes d'agglomération
- connecter les différents territoires limitrophes
- promouvoir l'usage du vélo au travers de services, d'incitations et de communication ;
- créer un cadre de gouvernance pour une mise en œuvre efficiente.

Au-delà des infrastructures cyclables, il est prévu 6 volets complémentaires, créant un véritable écosystème afin d'augmenter la pratique du vélo sur le territoire :

- le stationnement
- la mise à disposition et entretien de vélos,
- l'intermodalité facilitée,
- l'apprentissage du vélo
- les aides et incitations,
- la communication et les animations



Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Une qualité de fonctionnement mitigée

Environ 56% du linéaire total du réseau cyclable actuel présente au moins un dysfonctionnement. Si certains constituent des problèmes minimes (salissures, absence de signalisation…), d'autres peuvent s'avérer plus graves.

Parmi eux, des :

- Aménagements non-réglementaires : il s'agit de la problématique majeure du réseau cyclable intercommunal, totalisant un linéaire de près de 16 km (voies vertes inadaptées aux usagers ou encore aménagements mixtes piétons-cyclistes sur trottoirs (interdits en France, à l'exception des voies vertes)
- Aménagements trop proches de stationnements automobiles : risque d'accident élevé
- Aménagements trop étroits : environ 9 km d'aménagements avec une largeur insuffisante (selon les recommandations du Cerema), impliquant un manque de confort et surtout de sécurité pour les usagers qui préfèreront de rester sur la voirie, hors aménagement.
-





Figure 62-Exemples (resp.) d'un aménagement mixte sur trottoir non règlementaire (Vétraz-Monthoux) et d'une absence d'espace sécurité portière le long des bandes cyclables

Des tronçons discontinus et fragmentés aux intercommunalités

Une large frange du territoire est dépourvue en aménagements de qualité, la déconnectant du cœur d'agglomération. Les communes de Machilly, Saint-Cergues et Juvigny sont particulièrement concernées.

Ces secteurs sont identifiés comme ayant un fort potentiel de développement des Modes Actifs (MA). La mise en œuvre prochaine du tracé de la ViaRhôna est attendue afin de structurer un rabattement vers les cœurs de bourgs et d'assurer une liaison intercommunale conforme.

Des manques sont enregistrés en matière de qualité d'accessibilité, notamment en sortie de la commune d'Annemasse, ainsi que depuis les communes de Lucinges et d'Etrembieres. Enfin, il existe plusieurs discontinuités au passage d'une commune à l'autre, notamment en matière de signalétique et de marquage. Cela contribue à réduire la lisibilité et le confort sur le réseau global.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

C - LE STATIONNEMENTS VÉLOS

De nombreux emplacements de stationnements vélos sont présents, avec une évolution particulièrement remarquable par rapport à l'horizon du précédent PDU.

Trois parcs à vélos sécurisés, accessibles 24/7 ont récemment été mis à disposition, et sont localisés au sein du cœur d'Agglo :

- Le parc de Moellesulaz, doté d'une capacité de 80 places ;
- Le parc du parvis sud de la gare d'Annemasse, avec 100 places dont deux dédiées aux vélos cargos mais également des outils de réparation en libre-service. Il est situé en face de la maison de la mobilité et du tourisme ;
- Le parc du parvis nord de la gare avec 100 places de stationnements vélos.

A terme, autour de la gare d'Annemasse, l'objectif est de mettre à disposition 500 places. Pour les abonnés TAC et/ou VéloTAC, le stationnement dans ces parcs est offert, et un abonnement de 5€/mois est proposé pour les non abonnés.

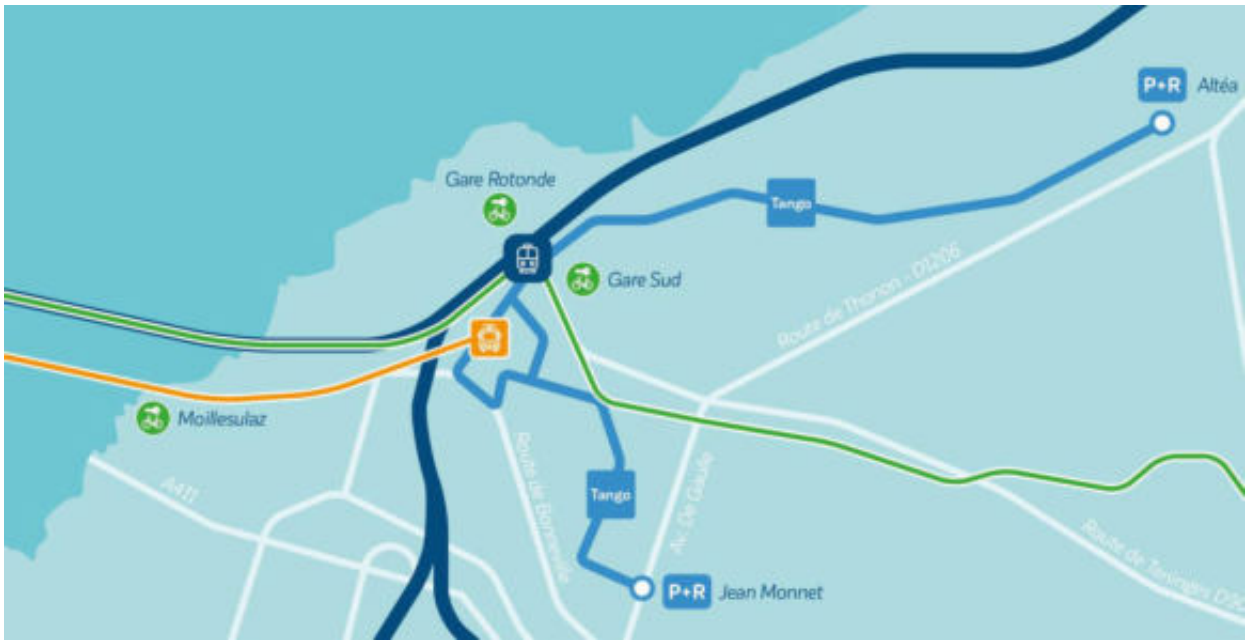


Figure 63- Localisation actuelle des parcs TAC de stationnement vélo, 2022



Figure 64 - A l'intérieur d'un des parcs à vélos (Source : tp2a)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

En complément des zones de stationnements vélos, ponctuelles et de volume faible à modéré, sont présents dans une majorité des communes de l'agglomération.

D'une manière générale, les stationnements proposés sont de bonne qualité, privilégiant l'arceau et le potelet, permettant tous deux de sécuriser efficacement le vélo. Néanmoins, des insuffisances dans la qualité de ces stationnements communaux sont notées : emplacements non couverts, surface inadaptée.





Figure 65 - Exemples de défaillances avec des emplacements non couvert (Gare d'Annemasse) et de surfaces inadaptées (Annemasse)

Par ailleurs, chaque commune propose son propre style (voir plusieurs styles) de mobilier.

Pour l'exemple particulier de la Gare d'Annemasse, une offre de stationnement couvert avec consigne est disponible (vélostation). Néanmoins, un important nombre d'usagers privilégient ces emplacements non couverts, malgré leur nature défaillante. Cette situation pourrait s'expliquer dans un premier temps, par l'offre couverte, accessible seulement aux abonnés TAC. Dans un second temps, la proximité de la vélostation par rapport aux quais de la gare, induit une distance de transbordement qui vraisemblablement participe à dissuader les cyclistes à y stationner

Des initiatives pour promouvoir les Modes Actifs et une « culture-vélo », déjà en hausse

Dans une volonté d'exploiter le potentiel élevé en report modal vers les modes actifs, des mesures servicielles ont été mises en place par les collectivités afin d'attirer et d'accompagner les usagers.

- **Service de location de vélos (depuis 2023) :**

TAC Mobilités propose un service de location moyenne ou longue durée (1 an) d'une gamme multiple de vélos (classique, à assistance électrique, cargo et pliant). L'objectif est de familiariser les usagers avec tout type de matériel à bas coût. Des tarifs réduits s'appliquent à toute personne titulaire d'un abonnement TAC, Léman Pass, Cars Région Haute-Savoie, Citiz (autopartage) et TER Auvergne-Rhône-Alpes.

De plus, un tarif solidaire et étudiant existe pour les personnes à faible revenu et pour les individus scolarisés. Cela permet de réduire les coûts d'accès aux équipements vélos et d'inciter une clientèle, plus jeune, de se familiariser et de s'habituer à l'usage de cette alternative.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

- **Maison de la Mobilité et du Tourisme : Vélostation**

Inaugurée en 2018 sur le parvis de la Gare d'Annemasse, en plus d'offrir des services d'accueil, d'information et de vente pour les transports urbains, interurbains, l'autopartage et autres services touristiques, elle accueille la première vélostation d'Annemasse Agglo, permettant de louer, stationner et entretenir son vélo.



Figure 66-Maison de la Mobilité et du Tourisme

- **Vélos en libre-service (2023) :**

Annemasse Agglo, en partenariat avec son pôle dédié à la ville durable, a lancé une expérimentation. D'une durée de 6 mois, un réseau de 12 stations de vélos en libre-service est déployé à partir de juin 2023. Une flotte de 30 vélos musculaires, appartenant à TAC Mobilités, est rendue accessible à la location 24/7

Les stations sont répertoriées dans le cœur d'agglo (Annemasse, Ambilly, Gaillard, Cranves-Sales et Vétraz-Monthoux). La grande majorité d'entre elles sont à proximité d'arrêts TC structurants (Gare d'Annemasse, Tram, Tango, L5). Certaines stations sont situées aux abords de pôles urbains de loisirs (Complexe sportif de Cranves-Sales, Centre Aquatique et Galerie Commerciale d'Annemasse).



Figure 67 -Stations de vélos en libre-service

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Au total, près de 800 trajets effectués, pour environ 240 usagers. Bien que le service nécessite une plus grande sensibilisation pour augmenter sa visibilité et son adoption, les signaux initiaux montrent une adoption prometteuse, en particulier pour les déplacements domicile/travail. Une prolongation permettrait de renforcer ces tendances et d'offrir une alternative de mobilité durable.

■ Prime vélo

Entre juin et décembre 2021, avec la participation sur le volet organisation de TAC mobilités, jusqu'à 300 € sont versés par Annemasse Agglo à chaque nouveau cycliste pour l'achat de son vélo. Cette aide financière est cumulable avec la prime de **l'état** d'une valeur de 200€ (sous condition de revenus). Selon le type de vélo l'aide était différente.

Au total, cette aide a permis l'achat de 238 vélos, avec une prédominance pour les vélos à assistance électrique (208 unités). L'achat de vélos à assistance électriques de type "cargo", de vélos pliants et de vélos d'occasion reste en marge et n'a pas été plébiscité par les bénéficiaires.

Un nombre d'usagers en constante évolution

- **Une image très positive des modes actifs :**

Entre 2019 et 2021, la perception du vélo s'est considérablement améliorée. Aujourd'hui, elle est excellente. Ce mode est vu comme écologique, sain, bon marché et pratique. Néanmoins, il est important mentionner sa dangerosité, souvent relevée. (Enquête Panel Mobilités, 2019-2021)

- **Une fréquentation élevée sur la voieVerte du Grand Genève et l'explosion des VAE**

Des données de comptage, sur plusieurs points clés de la voieVerte du Grand Genève (Rue du Pont Noir à Ambilly et Vétraz-Monthoux) montrent qu'entre mai 2019 et mai 2022, l'utilisation a augmenté de près de 40%.

La charge de trafic en ces points est assez distincte. Effectivement, plus de 130'000 usagers par mois sont comptabilisés à Ambilly, tandis qu'ils ne sont plus que 27'000 à Vétraz-Monthoux. Le trafic se concentre, donc, davantage qu'elle se rapproche du cœur d'agglomération et, particulièrement, de Genève.

Par ailleurs, la part des Vélos à Assistance Electriques (VAE) dans les déplacements a plus que doublé (43% en 2022), tandis que celle des vélos classiques a été presque divisée par 2 (49%).

Ce constat permet de souligner l'effort et l'investissement consenti par les usagers, au fur et à mesure des années, pour se reporter vers des équipements de plus en plus innovants, confortables, pour potentiellement réaliser des trajets plus longs.

- **…pour une part modale vélo qui peine à prendre du poids**

En 2014, la part modale vélo était de 1.5%, elle n'est que d'environ 2% en 2022. C'est une évolution au « fil-de-l 'eau » de la croissance démographique.

En considérant la mise en œuvre de différents projets de développement de pôles urbains (ZAE, logements, etc…), au sein du territoire, la demande en déplacements internes se poursuivra. Il s'agit d'une opportunité de capter ces futurs usagers. Par conséquent, l'offre, infrastructurelle et servicielle, doit être suffisamment concurrentielle pour les attirer.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

D - LES CHEMINEMENTS PIETONS

La pratique de la marche est importante sur le territoire (27% en 2022) qui explique une forte concentration des équipements sur les parties urbaines d'Annemasse Agglo. Elle constitue le deuxième mode de déplacement le plus privilégié. Bénéficiant des atouts paysagers du territoire et de la réalisation de projets urbains, la plupart des communes de l'agglomération ont aménagé leur centre-ville en faveur des déplacements piétons ainsi que des chemins pédestres.

- **La deuxième part modale du territoire avec des cheminements pas toujours réglementaires**

Le réseau de voirie, en faveur des piétons (trottoirs, traversées de chaussées), n'est pas totalement conforme aux réglementations en matière d'accessibilité et d'aménagement, réduisant la qualité des cheminements piétons.



Figure 68- Exemples d'obstacle sur un trottoir et d'un trottoir trop étroit

Des aménagements et des constats communs avec le réseau cyclable

A l'instar du réseau cyclable, la qualité des cheminements piétons est inégale et des discontinuités s'observent en certains points de l'agglomération, avec notamment des absences de traversée piétonne ou encore, des coupures urbaines.

Néanmoins, des projets sont actuellement entrepris par les communes dans une volonté de renforcer et améliorer l'offre piétonne.

En particulier, **un important projet de piétonnisation et réaménagement du centre-ville d'Annemasse**, en parallèle du projet d'extension du tramway, est en cours (depuis septembre 2023).

L'enjeu est de constituer un levier pour redessiner les espaces publics vers un environnement végétalisé, plus accueillant pour les modes actifs, permettant de promouvoir de nouvelles pratiques de déplacements et de circulation dans le centre-ville.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

L'apaisement de ce secteur se traduit par la mise en place de 6 rues piétonnes et 2 rues de rencontre (cf. Figure ci-dessous). A terme, il n'existera plus qu'un seul axe de transit en zone de rencontre à l'intérieur du péricentrique. Dans le cadre de ce projet, le schéma de circulation subit une refonte, limitant l'accès des voitures au sein du péricentrique avec un système de boucles pour les accès riverains et par la mise en avant de l'accessibilité aux parkings aux entrées des villes.

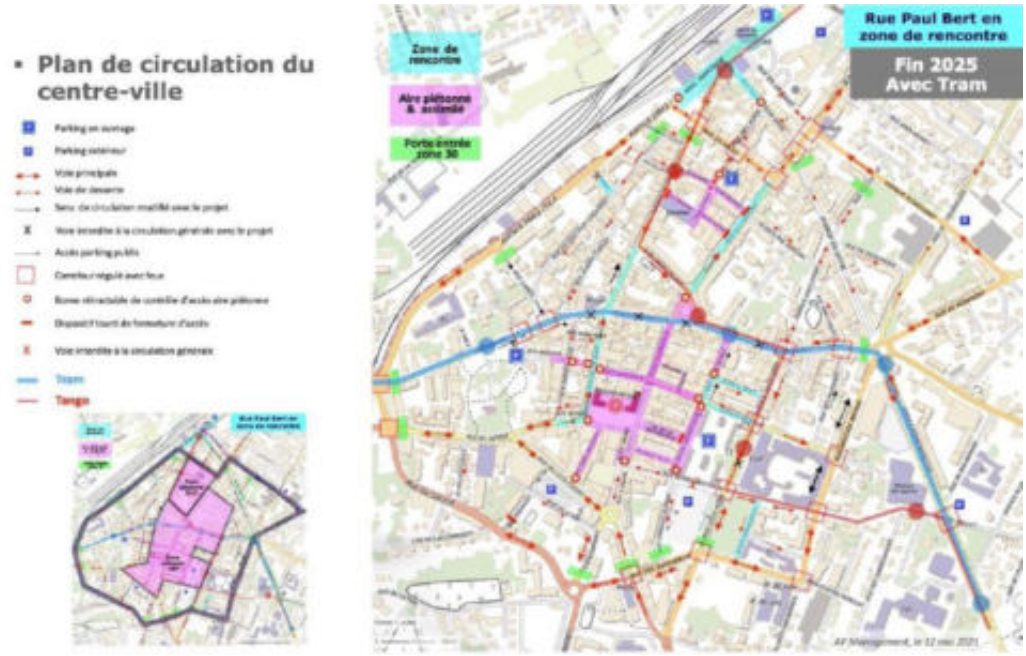


Figure 69- Plan de circulation du centre – Etat futur 2025 – Scénario « Rue Paul Bert en zone de rencontre »

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Dans les Zones d'Activités, un travail important a été réalisé afin d'améliorer les cheminements en modes actifs (trottoirs, cheminements piétons et cycles). Par exemple, la Rue des Buchillions (Annemasse) a été requalifiée avec la création de pistes et de bandes cyclables permettant de hausser le niveau de sécurité pour les modes actifs. De nouveaux passages piétons sont également en cours de mise en œuvre entre certains ilots commerciaux dans un vœu d'améliorer le confort et la sécurité des usagers.

Début avril 2025, plus de 700 mètres de trottoirs et environ 2,8 km d'aménagements cyclables ont été aménagés ou repris à minima avec des chevrons cyclables depuis 2020 au sein des ZAE de l'agglomération. Un total d'environ 6531 mètres linéaires de voiries sont équipés pour le vélo (soit environ 32% des voies en ZAE) et 11100 mètres linéaires d'équipements ou itinéraires unidirectionnels équipés à minima de chevrons.

En projets dans les années à venir: 2475 ml de voiries nouvellement équipés pour environ 3390 ml d'équipements (route des Vouards, rue de la Résistance, rue René Cassin, PAE Menoge, Technosite Altéa). Soit un total à venir d'environ 9006 ml de voiries équipés (soit environ 45% des voies en ZAE) et 14490 ml d'équipements ou itinéraires unidirectionnels équipés à minima de chevrons.



Figure 70- Bilan des principaux aménagements cyclables réalisés en ZAE (à date du premier trimestre 2025)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

L'élaboration d'un réseau en liaisons douces doit répondre à l'enjeu important du partage de voirie avec les infrastructures des autres modes ;

Sous l'impulsion des projets voieVerte du Grand Genève et ViaRhôna inscrits dans le schéma cyclable de 2014, l'agglomération a la volonté de sedoter d'un véritable réseau structurant en modes actifs. Les communes ont également mis en œuvre de nombreuses infrastructures relatives aux modes actifs (cheminements se rabattant sur les axes structurants, zones de stationnement) ;

Néanmoins, les effets de cette politique volontariste sont limités par un manque de conformité entre le réseau actuel et les objectifs du schéma cyclable. Des infrastructures cyclables non conformes, discontinues (notamment entre les territoires communaux) sont constatées. En effet, l'enjeu de coordination entre l'autorité organisatrice et les collectivités est fondamental pour la mise en œuvre des aménagements, particulièrement dans un contexte du prochain transfert de la compétence mobilité au PMGF, étendant le périmètre du réseau D'ailleurs, un schéma directeur cyclable a été élaboré et ambitionne de répondre à ces problématiques ;

La mise en place de mesures servicielles (locations de vélos, vélos en libre-service, vélostations, primes à l'achat) participe à promouvoir une « culture-vélo » dans le territoire ;

La perception du public concernant les modes actifs est très positive. Les usagers sont plus nombreux, avec notamment des charges de trafic sur les axes de la voieVerte du Grand Genève qui explosent, particulièrement à la frontière franco-suisse. L'essor des équipements plus confortables (VAE), augmente le potentiel de report modal vers les vélos ;

Toutefois, en raison des non-conformités du réseau cyclable et d'une accessibilité aux équipements encore peu suffisante sur l'entièreté de l'agglomération, la part modale des vélos peine à évoluer ;

La marche à pied demeure le second mode de déplacement sur le territoire. Seulement, à l'instar du réseau cyclable avec qui il partage de nombreux axes, de nombreux aménagements non réglementaires sont constatés, réduisant le confort d'utilisation.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Résumé

93 KM : TAILLE DU RÉSEAU CYCLABLE ACTUEL

33 KM : TAILLE DES AMÉNAGEMENTS RÉALISÉS ENTRE 2014 ET 2022 INSCRITS DANS LE SCHÉMA CYCLABLE, QUI PRÉVOYAIT D'EN METTRE EN ŒUVRE 75,4 KM

170KM D'AMENAGEMENTS PREVUS DANS LE NOUVEAU SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE

56% : PART DU LINÉAIRE CYCLABLE PRÉSENTANT AU MOINS UN DYSFONCTIONNEMENT

3 : NOMBRE DE PARCS VÉLOS AU SEIN DE L'AGGLOMÉRATION

500€ : PRIME MAXIMALE RECEVABLE À L'ACHAT D'UN VÉLO

40% : AUGMENTATION MOYENNE DU TRAFIC SUR LA VOIEVERTE DU GRAND GENÈVE ENTRE MAI 2019 ET MAI 2022

1.9% : PART MODALE DES VÉLOS (2022)

27.4% : PART MODALE DE LA MARCHE À PIED (2022)

Quid de l'évaluation environnementale ?

Cf. EIE – Fiche « Paysage et Patrimoine »

Le contexte paysager, en dehors du construit, plus particulièrement à l'est du territoire (en relief) est favorable aux vues. Néanmoins, de nombreux paysages naturels, comme les entrées de territoire, sont sensiblement dégradés et fermés.
En effet, la forte pression foncière entraîne une urbanisation rapide et peu maîtrisée. En particulier, l'Ouest concentre une tendance à l'étalement urbaine, se poursuivant le long des axes principaux. Mais encore, cette urbanisation en croissance, menace d'autres espaces sensibles, dotés d'une grande qualité paysagère.

Une augmentation de la place des modes actifs dans les espaces publics, doit non seulement permettre une requalification paysagère des infrastructures et équipements de transport, mais également, la réduction des usages de la voiture particulière, participant à la dégradation des monuments et des paysages

Cf. EIE – Fiche « Climat, Air, Energie »

Annemasse Agglo est moins consommatrice en énergie finale comparée à la moyenne départementale et régionale. Cette tendance est également observée avec les émissions de GES par habitant.
Le développement des mobilités actives et de transports moins énergivores participe certainement à la poursuite de la maitrise de la hausse de la demande en énergie, ainsi qu'une diminution des émissions de GES.
Néanmoins, aujourd'hui, seuls 2.2% des habitants de la population se situe en zone préservée avec une bonne qualité de l'air. De plus, le parc automobile est constitué de près de 48% de véhicule diesel ainsi que 27% de véhicules classés Crit'air 3,4,5 et non classée.
Il est fondamental d'infléchir la part modale de ce type de véhicule par des actions au profit de transports collectifs durables, mais surtout des modes actifs, en particulier sur les trajets courts et intramuros.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

3 - SÉCURITÉ ET DÉPLACEMENTS MOTORISÉS

Le territoire d'Annemasse Agglo dispose d'un réseau routier situé aux portes de Genève et au carrefour d'axes de communication majeurs. Cette situation, combinée à un système de déplacement longtemps orienté vers l'automobile dans une région aux dynamiques économiques et démographiques fortes, génère des trafics de plus en plus importants aux heures de pointe. Par conséquent, ce sont d'importantes nuisances, liées au trafic, (congestion, pollution, bruit, …) qui impactent le territoire.

Malgré une politique volontariste de développement d'axes forts pour des modes alternatifs, plus durables, le système de mobilité reste dépendant aux transports individuels motorisés (TIM). Hormis les charges de trafic des années 2020 à 2021, touchées par la crise sanitaire, les déplacements routiers connaissent une augmentation continue et élevée, conduisant, à d'importantes saturations sur le réseau routier.

Le PDM vise à développer les alternatives aux TIM, ainsi qu'un réseau routier restreignant les accès en cœur d'agglomération. Les actions du précédent PDU ont portée sur une hiérarchisation plus claire du réseau routier ainsi qu'une amélioration de la sécurité des usagers. Le PDM, en conformité avec les orientations du SCoT, poursuit cette tendance, avec la réalisation, à terme, d'un contournement routier efficace sur le réseau structurant pour le transit et d'un accès plus fluide, au sein du territoire, depuis l'A40. A l'intérieur de l'agglomération, les actions proposées devront permettre de dissuader le transit par le centre ainsi que d'apaiser les espaces urbains au profit des modes alternatifs et de la sécurité des usagers.

A - LE RÉSEAU ROUTIER

Un carrefour routier pour différentes échelles territoriales

Le territoire est situé à la convergence de plusieurs axes de communication :

- Axe Nord/Sud reliant l'Allemagne à la Méditerranée, en passant par la Suisse (Autoroute A1, A41) ;
- Axe Est/Ouest reliant Paris à l'Italie par le tunnel du Mont-Blanc (A40).

Porte d'entrée pour la Haute-Savoie du Nord et pour Genève, Annemasse Agglo se positionne au centre des flux régionaux et départementaux, avec les liaisons suivantes à l'interface de ce carrefour :

- Genève – Annecy – Grenoble ;
- Lyon – Genève – Thonon-les-Bains ;
- Genève-Vallée de l'Arve – Vallée Verte – Vallée du Giffre.

Les axes départementaux sont sollicités pour des activités de loisirs, de tourisme et d'achats (accès aux stations de sports d'hiver).

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

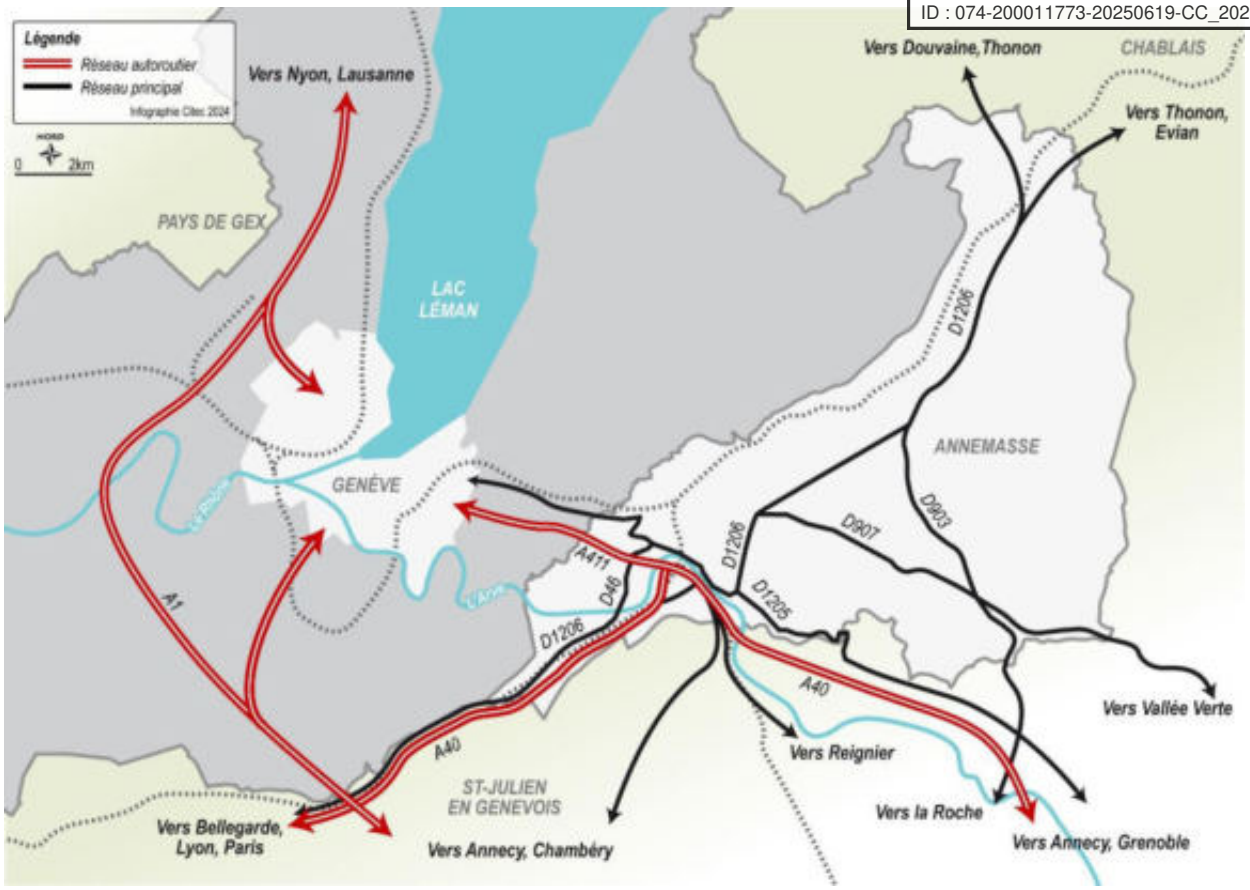


Figure 71- Axes routiers principaux communiquant avec Annemasse Agglo (Source : Citec, IGN)

Un maillage routier dense

Situé en périphérie de Genève, dans un espace contraint entre le Salève, les Voirons, et la colline de Vétraz-Monthoux, le réseau routier d'Annemasse Agglo est constitué de plusieurs catégories de voies :

- Réseau structurant (autoroutes, voie express) :
  - Deux liaisons autoroutières à 2x2 voies (A40 et A411) :

    Situées à l'Ouest du territoire, elles s'entrecoupent au niveau de l'échangeur complet d'Etrembières. Ce dernier relie directement l'A40 à la commune d'Annemasse. Un demi-échangeur, sur l'A411, donnant sur la commune de Gaillard.
  - Une voie rapide pour les flux de transit : La départementale D903 en 2x2 voies. Elle permet de contourner Annemasse Agglo.
- Réseau primaire (Routes départementales, Quais d'Arve, Avenue De Gaulle/ Général Leclerc) :
  - 105 km de routes départementales, pénétrantes, d'accès à Annemasse et Genève :
    - D903 destinée au transit ;
    - Route de Thonon (D1206), route de Taninges (D907), route de Bonneville (D1206), route de Reignier (D2), route de Saint-Julien-en-Genevois (D1206, D15) : Quasiment toutes aménagées en 2x1 voies, elles relient le réseau structurant au réseau local.
  - Voies d'échanges :

    Elles correspondent à l'avenue de Gaulle-Leclerc (partiellement en 2x2 voies) et des quais d'Arve raccordés à l'autoroute, dans un sens. Ces voies assurent un contournement (mais encore incomplet) du cœur d'agglomération.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

- Réseau secondaire et local :

- Près de 300 km de voies locales, situées dans la partie urbaine agglomérée
- 10 points de passages aux douanes dans la partie urbaine agglomérée :

  Les douanes de Veyrier, Fossard, Vallard, Moillesulaz, voieVerte, Pierre-à-Bochet, Cornière, Renfile, Monniaz, assurent des liaisons entre le canton de Genève et l'agglomération. Fortement chargés en trafic transfrontalier en heures de pointe (HP), certains de ces axes ont des aménagements peu adaptés pour absorber l'ensemble des flux.
- Le réseau routier a vu le développement de zones 30, dans un vœu de réduire les nuisances sonores, sécuriser les axes, dans les secteurs à vocation résidentielle et de permettre une meilleure accessibilité aux cyclistes. Toutefois, elles représentent une part assez faible du réseau local.
-

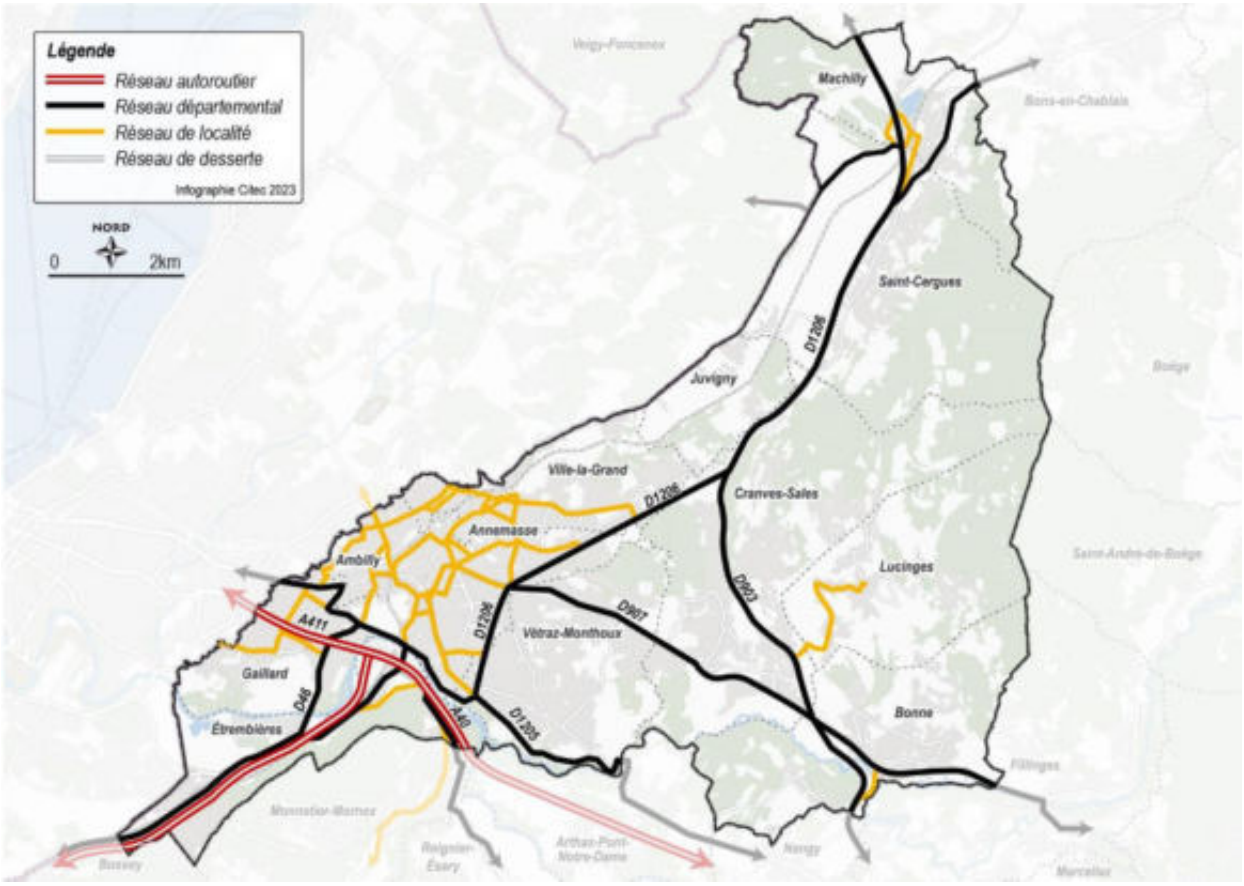


Figure 72- Hiérarchisation (par exploitation) du réseau routier (Source : Citec, IGN)

Un des réseaux routiers les plus denses à l'échelle nationale

La densité du réseau routier haut-savoyard atteint 52,5 voitures particulières par kilomètre de voie (contre 26,9 en Auvergne-Rhône-Alpes et 29,3 en France métropolitaine). C'est la conséquence d'un réseau routier peu développé devant le poids démographique du département, et d'une topographie contraignante. Le niveau de densité générale du réseau routier conduit à des engorgements fréquents et en augmentation, d'autant que les distances domicile-travail s'allongent d'année en année.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

B - LA HIÉRARCHIE DU RÉSEAU

Le territoire d'Annemasse Agglo dispose d'un réseau routier situé aux portes de Genève et au carrefour d'axes de communication majeurs. Cette situation, combinée à un système de déplacement longtemps tourné vers l'automobile dans une région transfrontalière aux dynamiques économiques et démographiques fortes, génère des trafics de plus en plus importants aux heures de pointe.

En 2014, un des objectifs du PDU visait à mettre en place une hiérarchie pour structurer le réseau routier et optimiser l'offre existante.

Le PDM entend poursuivre l'action mis en œuvre en 2014 en réinterrogeant la hiérarchie au regard des projets de mobilité actuelles, du report modal et des changements de comportement

Cette nouvelle hiérarchie du réseau ne peut se lire qu'avec la prise en compte du caractère transfrontalier. Ainsi le PDM a travaillé conjointement sur la mise en place d'une hiérarchie des douanes, tout en prenant compte les grands projets d'infrastructure routière en cours, l'évolution du réseau TC et le développement des modes actifs avec le Schéma Directeur Cyclable.

Rappel du PDU 2014

Le réseau routier d'Annemasse Agglo devait évoluer pour limiter les impacts des déplacements motorisés sur le territoire. En 2014, les élus ont donc souhaité améliorer le fonctionnement du réseau routier afin de le faire évoluer en accord avec un système de déplacement plus durable. L'émergence, dans les prochaines années, des nouveaux projets de déplacements alternatifs favorisera cette évolution.

En conformité avec les orientations du SCoT d'Annemasse Agglo et du projet d'agglomération franco-valdo-genevois, les orientations du PDU en matière d'infrastructures routières visaient à améliorer l'accessibilité, la sécurité et la qualité de vie sur le territoire. L'objectif était de structurer le réseau routier et de le rendre plus fonctionnel à l'échelle du Grand Genève et sur l'agglomération.

En 2014, le PDU déterminait plusieurs enjeux dont :

- Définir un réseau routier plus hiérarchisé sur l'agglomération et plus adapté à la configuration urbaine
- Dissuader les trafics de transit sur le cœur d'agglomération et favoriser le report modal vers les transports en commun
- Assurer un contournement de l'agglomération pour le transit qui soit plus efficace
- Apaiser et réduire les vitesses sur les espaces urbains pour améliorer la sécurité de tous les modes de déplacement
- Améliorer le maillage du réseau routier sur l'agglomération et adapter les plans de circulation pour assurer un meilleur partage de la voirie au profit des modes alternatifs

Le PDU visait donc à développer un réseau routier hiérarchisé, faisant ainsi correspondre au mieux les types de flux (transit, échange, desserte locale) aux capacités et caractéristiques des voies mais également en cohérence avec la mise en place des projets de transports collectifs performants.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Hiérarchie	Fonction de la voie	Objectifs	Préconisations d'aménagement
Réseau structurant	Transit national, régional et départemental	Fluidité et sécurité des véhicules légers et des poids lourds	
Réseau primaire	Liaison d'échange entre le réseau structurant et le réseau secondaire à l'intérieur de l'agglomération (réseau secondaire et local)	Fluidité et sécurité des modes de déplacement (piétons, vélos, véhicules légers, transports publics, poids lourds) Accès pour le transit des PL Réduction des vitesses en milieu urbain	Mesures de priorité pour les transports collectifs (priorité aux carrefours, sites propres bus) Bandes ou pistes cyclables Sécurité des modes de déplacement
Réseau secondaire	Liaisons d'échange entre les communes et les différents secteurs de l'agglomération	Circulation apaisée pour les véhicules légers Priorité aux transports publics et limitation des flux de transit Possibilité de circulation PL limitée sur certains axes	Mesures de priorité pour les transports collectifs (priorité aux carrefours, sites propres bus) Bandes ou pistes cyclables Sécurité des modes de déplacement
Réseau local	Trafic local, desserte des quartiers.	Circulation apaisée pour tous les usagers Circulation PL limitée	Vélo sur chaussée Développement de zones 30 et de zones de rencontre, mesures de sécurisation des carrefours

Figure 73 - Rappel des fonctions de la hiérarchie du réseau routier – Source PDU 2014

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

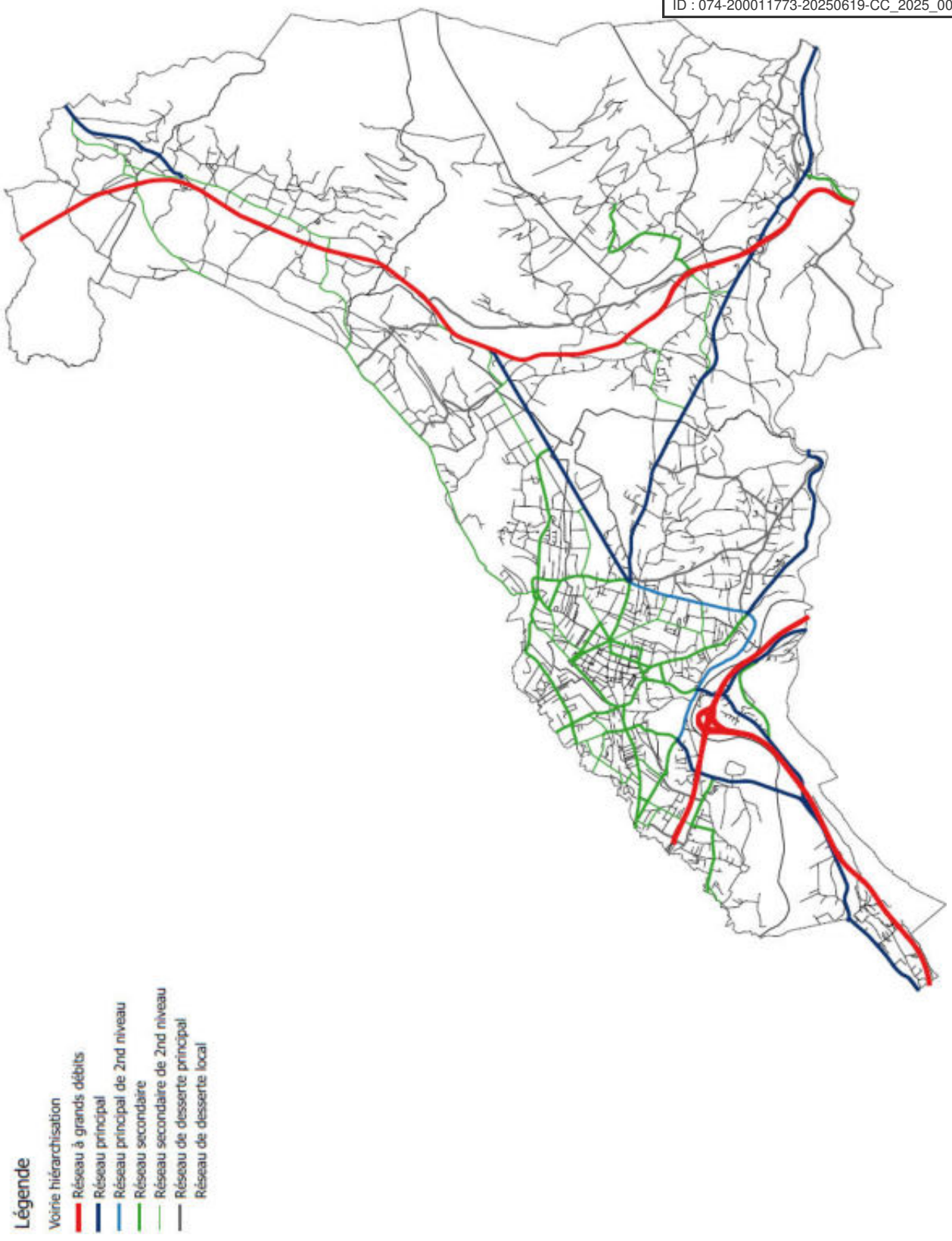


Figure 74 - Hiérarchisation du réseau routier – Source PDU 2014

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

La hiérarchie du réseau du canton de Genève

En Suisse, les routes nationales, que l'on nommera plus communément autoroutes dans le contexte transfrontalier du Grand Genève, sont administrées par la Confédération suisse et définies par la législation fédérale.

Au niveau cantonal, les lois sur les routes des différents cantons font foi. Le réseau routier du canton de Genève s'appuie sur un réseau d'infrastructures conçu et organisé dans le respect de la hiérarchie du réseau routier, telle que définie aux articles 3 et suivants de la loi sur les routes, du 28 avril 1967.

Les voies publiques sont hiérarchisées en réseau routier primaire, réseau routier secondaire et réseau routier de quartier. Celle-ci comporte trois niveaux :

■ Le réseau routier primaire : a pour fonction d'assurer les échanges fluides entre les différents secteurs de l'agglomération et le territoire qui l'entoure. Il permet de faire circuler le transit

■ Le réseau routier secondaire : a pour fonction d'assurer les échanges entre les différents quartiers.

■ Le réseau routier de quartier : a pour fonction de desservir les habitants et les activités.

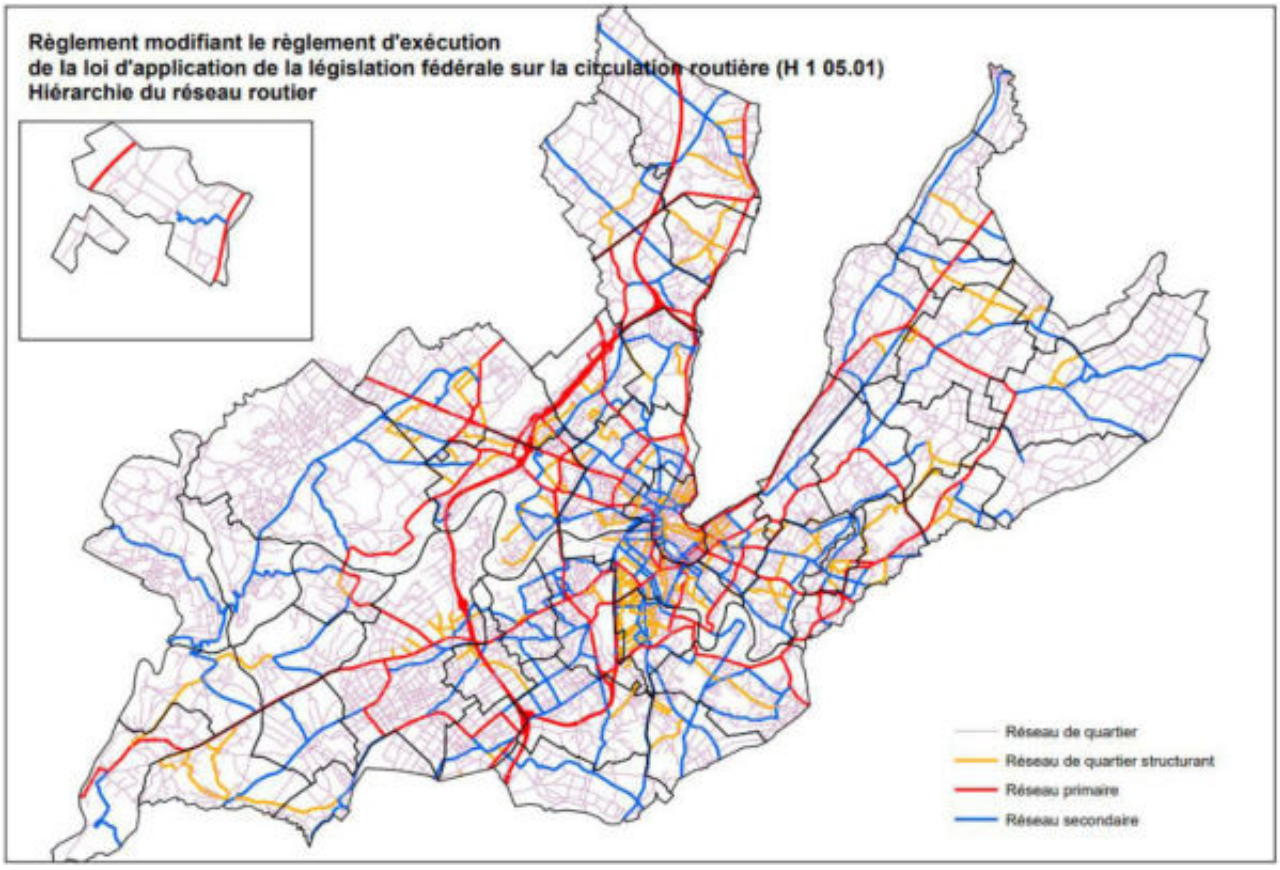


Figure 75 Carte de la hiérarchie du réseau routier du Canton de Genève

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

L'arrivée du TRAM et du Pôle d'Echange Multimodal

En 2017, les projets du TRAM phase 1 et du nouveau Pôle d'Echange Multimodal (PEM) de la Gare d'Annemasse ont fortement impactés les plans de circulations.

La mise à sens unique d'une partie de la Rue de Genève, l'ouverture de la Rue du Môle prolongée a nécessité la modification de cette hiérarchisation du réseau afin d'intégrer ces nouveaux de circulation et mettre en place le jalonnement routier adéquat.

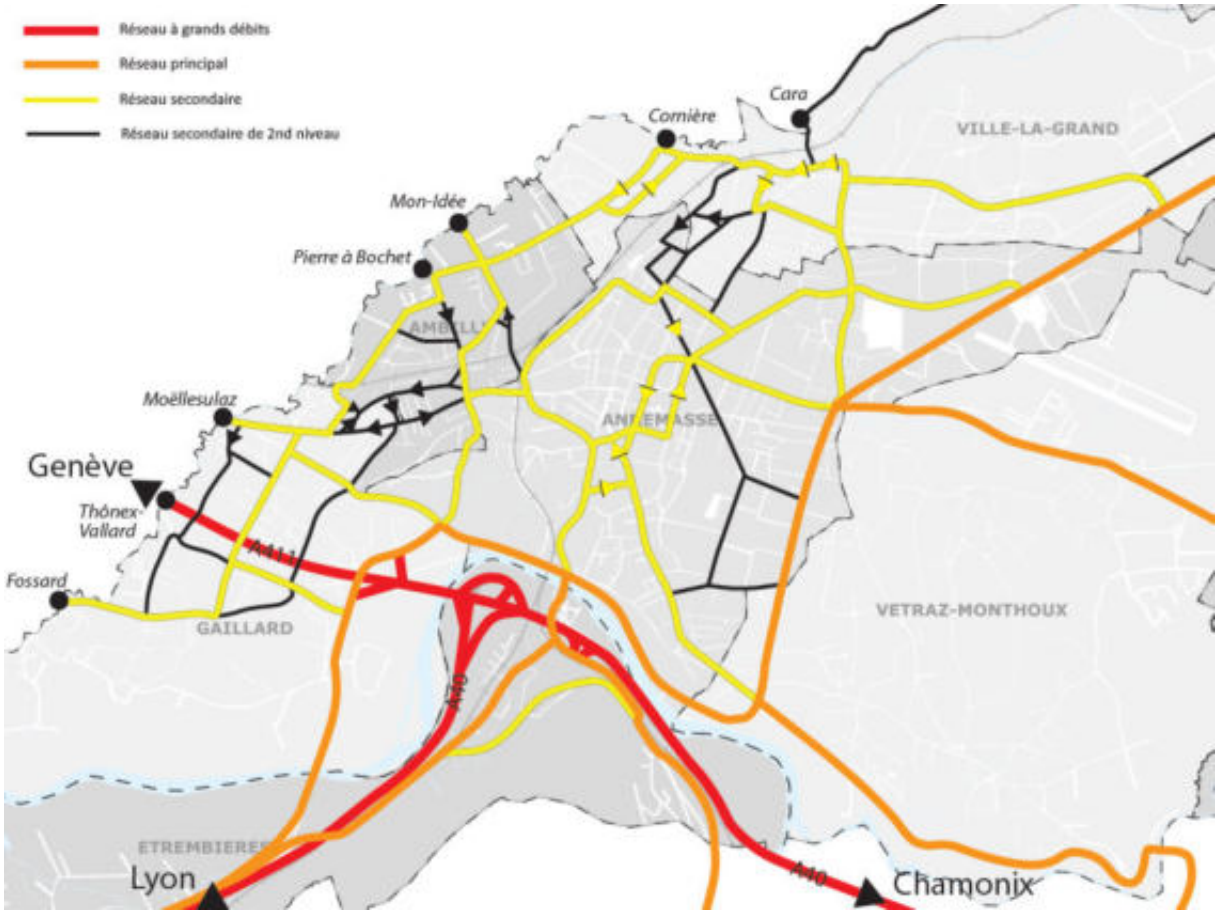


Figure 76 Carte de la hiérarchie du réseau routier du PDU 2014 – Zoom cœur d'agglomération

Force est de constater en 2025 qu'une partie des objectifs de la hiérarchisation du réseau a été rempli mais avec une hétérogénéité selon les secteurs géographiques de l'agglomération. Certains plans de circulations des communes ne permettent pas la mise en œuvre complète de la hiérarchie du réseau routier et les nouveaux projets d'infrastructures TC et modes actifs doivent être intégrés.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

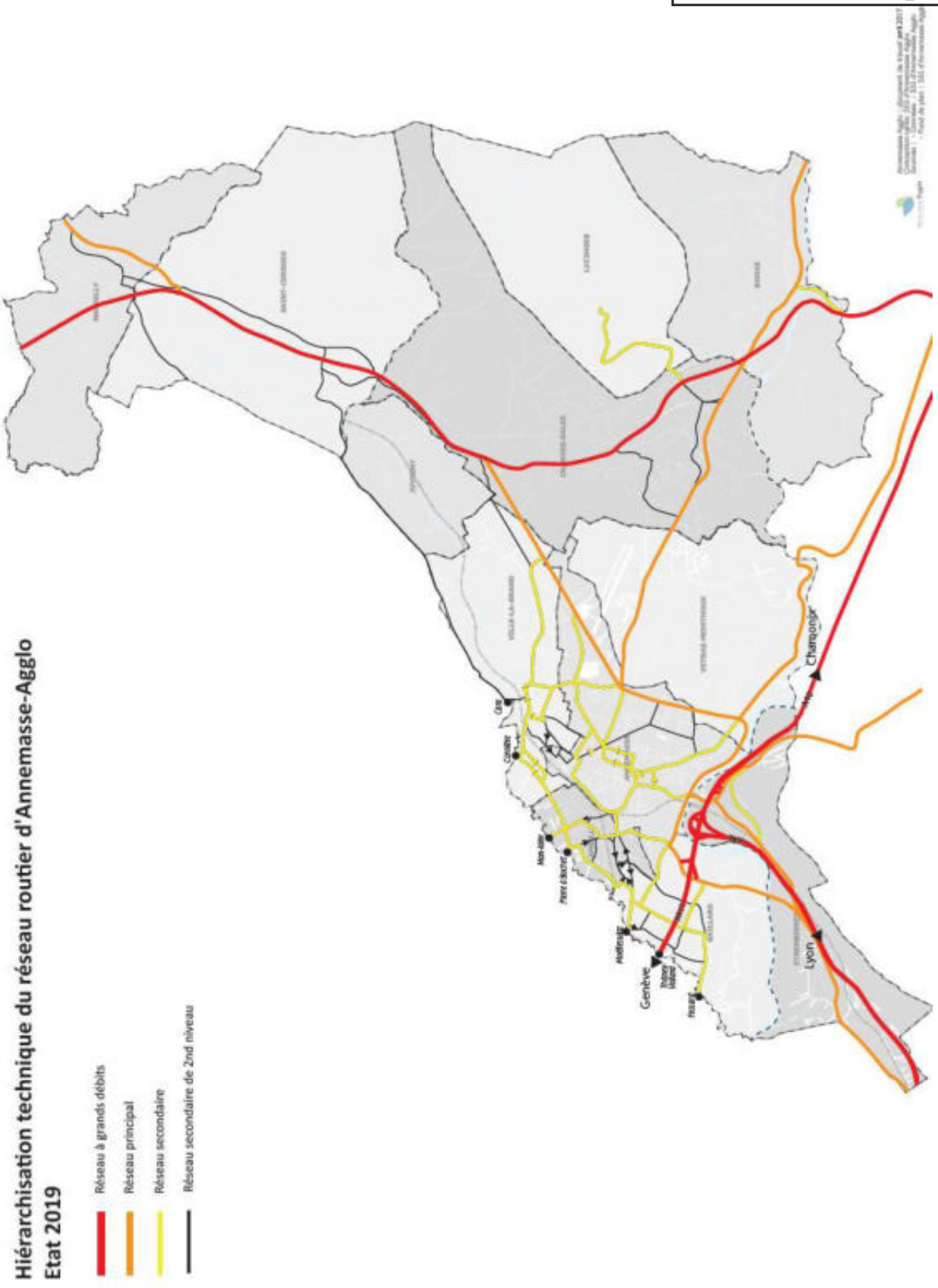


Figure 77 Carte de la hiérarchie du réseau routier d'Annemasse Agglo – Etat 2019

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

La hiérarchie du réseau selon le PDM 2025-2035

Le Plan De Mobilité 2025-2035 porte une hiérarchie générale du réseau routier structurant afin de faire cohabiter les différents usages de la voirie sur le territoire.

Cette hiérarchie identifie les fonctions des voies routières de l'agglo annemassienne souhaitées à l'horizon 2035 et permettra de prioriser les grands principes des aménagements à y réaliser.

Ainsi les voies du réseau ont été classées en 5 catégories distinctes, en reprenant partie la hiérarchie du PDU 2014, tout en affinant et mettant à jour selon les enjeux territoriaux et environnementaux

■ Le réseau structurant

Fonction :

- Transit national, régional et départemental, doit assurer une fluidité et le lien à une grande échelle territoriale.
- Ce réseau est le support des trafics longues distances motorisées et permet la connexion au réseau routier national et européen.

Objectifs : fluidité et sécurité des véhicules légers et des poids lourds, itinéraire prioritaire/obligatoire pour les PL

Préconisation d'aménagement :

- Régulation, jalonnement dynamique, priorité, sécurisation TIM / PL (visibilité, intersections).
- Des études et expérimentations spécifiques visant à mettre en œuvre les objectifs du PDM - notamment en matière de voies réservées transports collectifs et covoiturage - pourront être déployées sur des parties de ce réseau.

Le réseau structurant est constitué des voiries suivantes :

- 2 liaisons autoroutières à 2X2 voies (A40 et A411) essentiellement à l'ouest avec un échangeur complet à Etrembières qui relie directement l'autoroute (A40) à la ville d'Annemasse et un demi-échangeur sur la commune de Gaillard, disposant pour la partie autoroutière d'un péage à Nangy.
- Une voie rapide pour les flux de transit, la RD903 (2x2 voies partielles) et RD1206 (route de Thonon depuis Chasseurs

A noter des projets à venir ou en cours sur ce type de voie avec

- A412 Machilly-Thonon
- Mise à 2*2 voies A40-Chasseurs (RD903)
- Mise à péage section St-Julien-Annemasse de l'A40

■ Le réseau primaire / accès agglo

Fonction :

- Liaison d'échange entre le réseau structurant et le réseau secondaire/appui à l'intérieur de l'agglomération et avec les territoires qui entourent Annemasse Agglo,
- Permet de faire circuler le transit, en appui du réseau national structurant
- Est également le support des enjeux d'accueil des transports collectifs et des pratiques de covoiturage

Objectifs : fluidité et sécurité des véhicules légers et des poids lourds, desserte locale pour les PL

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Préconisations d'aménagement :

- Doit permettre d'aménager des voies réservées co-voiturage et/ou bus express
- Assurer la sécurisation des modes actifs (séparation / franchissement)

Le réseau primaire est constitué des voiries suivantes :

- Les routes départementales qui sont des pénétrantes d'accès à Annemasse et Genève, dont celle destinée au transit et celles reliant le réseau structurant au réseau local (Route de Thonon RD1206, Route du Salève RD906A, Route de Taninges RD907, Route de Bonneville RD1205, Route de Reignier RD2, Route de Saint-Julien-en-Genevois RD1206, RD15). Ce réseau est quasi-exclusivement aménagé en 2x1 voies.
- Des voies d'échanges, constituées de l'Avenue de Gaulle-Leclerc (partiellement en 2x2 voies) et des quais d'Arve raccordés à l'autoroute (dans un sens), qui assurent un contournement encore incomplet du cœur de l'agglomération.

■ Le réseau secondaire

Fonction :

- Liaisons d'échange entre les communes et les différents secteurs de l'agglo
- Fonction de raccordement de chaque commune aux réseaux hiérarchiques supérieurs, trafic local, desserte des grands pôles générateurs de déplacements,
- Support d'enjeux en matière de transports en communs (intermodalité et transbordement)

Objectifs : offrir une circulation pour les véhicules légers, la priorité aux transports publics sur certains tronçons, et une possibilité de circulation PL limitée sur certains axes, avec la logistique urbaine

Préconisations d'aménagement :

- Mesures de priorité pour les transports en communs (priorité aux carrefours, sites propres bus, régulation)
- Bandes ou pistes cyclables et sécurité des modes de déplacement actif

Le réseau secondaire est constitué des voiries suivantes :

- Les voiries principales des communes reliant les différents secteurs de l'agglomération. La circulation est à préconiser mais avec des vitesses modérées et en privilégiant les transports collectifs ainsi que les mobilités actives (cyclables notamment)

Projet sur ce type de voirie ayant un impact sur le territoire :

- Modification du plan de circulation Ambilly
- - TRAM Phase 2
- - TCSP Gare-Bonne

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

■ Le réseau secondaire de deuxième niveau

Fonction :

- Liaisons d'échange entre les différents secteurs communaux
- Fonction de raccordement de chaque commune aux réseaux hiérarchiques supérieurs, trafic local, desserte des centralités et des quartiers,
- Support d'enjeux en matière de transports en communs et de mobilité active sécurisée

Objectifs : offrir une circulation apaisée pour les véhicules légers, la priorité aux transports publics sur certains tronçons et limitation des flux de transit, et une possibilité de circulation PL limitée sur certains axes, avec la logistique urbaine

Préconisations d'aménagement :

- Mesures de priorité pour les transports en communs (priorité aux carrefours, sites propres bus, régulation)
- Bandes ou pistes cyclables et sécurité des modes de déplacement actif
- Mise en place de zone 30 , zone de rencontre

Projet sur ce type de voirie ayant un impact sur le territoire :

- ZAC Etoile

■ Le réseau local

Fonction

Trafic local, desserte des quartiers, réseau de distribution interne des communes

Objectifs : Circulation apaisée pour tous les usagers, circulation transit PL interdite, seule la logistique urbaine est autorisée (véhicules utilitaires)

Ces voies intégreront les enjeux de vie locale et devront intégrer l'ensemble des modes de déplacements en partageant l'espace public entre les différents modes tout en priorisant les modes actifs (marche et vélos) et en recherchant l'apaisement des vitesses automobiles

Les voies utilisées par les bus devront maintenir des vitesses compatibles avec un niveau de service de transports collectifs élevés.

Préconisations d'aménagement :

- Vélo sur chaussée,
- Développement zones 30, zones rencontre, mesures de sécurisation des carrefours

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

■ Une mise à jour collaborative

Il est rappelé l'importance de la hiérarchie du réseau et son respect par les politiques communales pour une bonne compatibilité avec les enjeux et objectifs du PDM

Tous projets ayant des impacts sur cette hiérarchie devront faire l'objet d'une validation avec les communes concernées.

Cette modification devra faire l'objet d'un travail technique et d'une validation politique

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

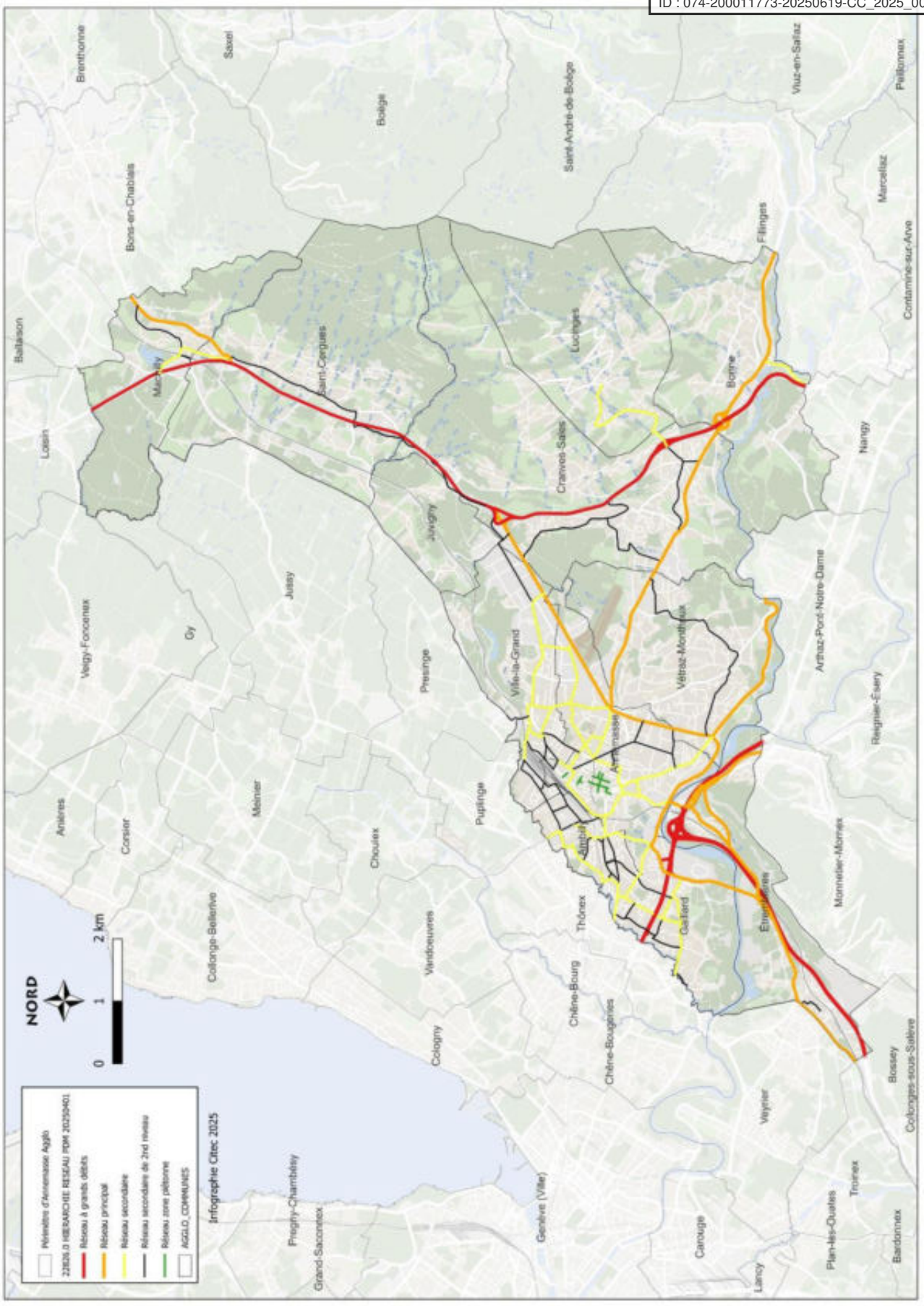


Figure 78 Carte de la hiérarchie du réseau routier d'Annemasse Agglo PDM2025-2035

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

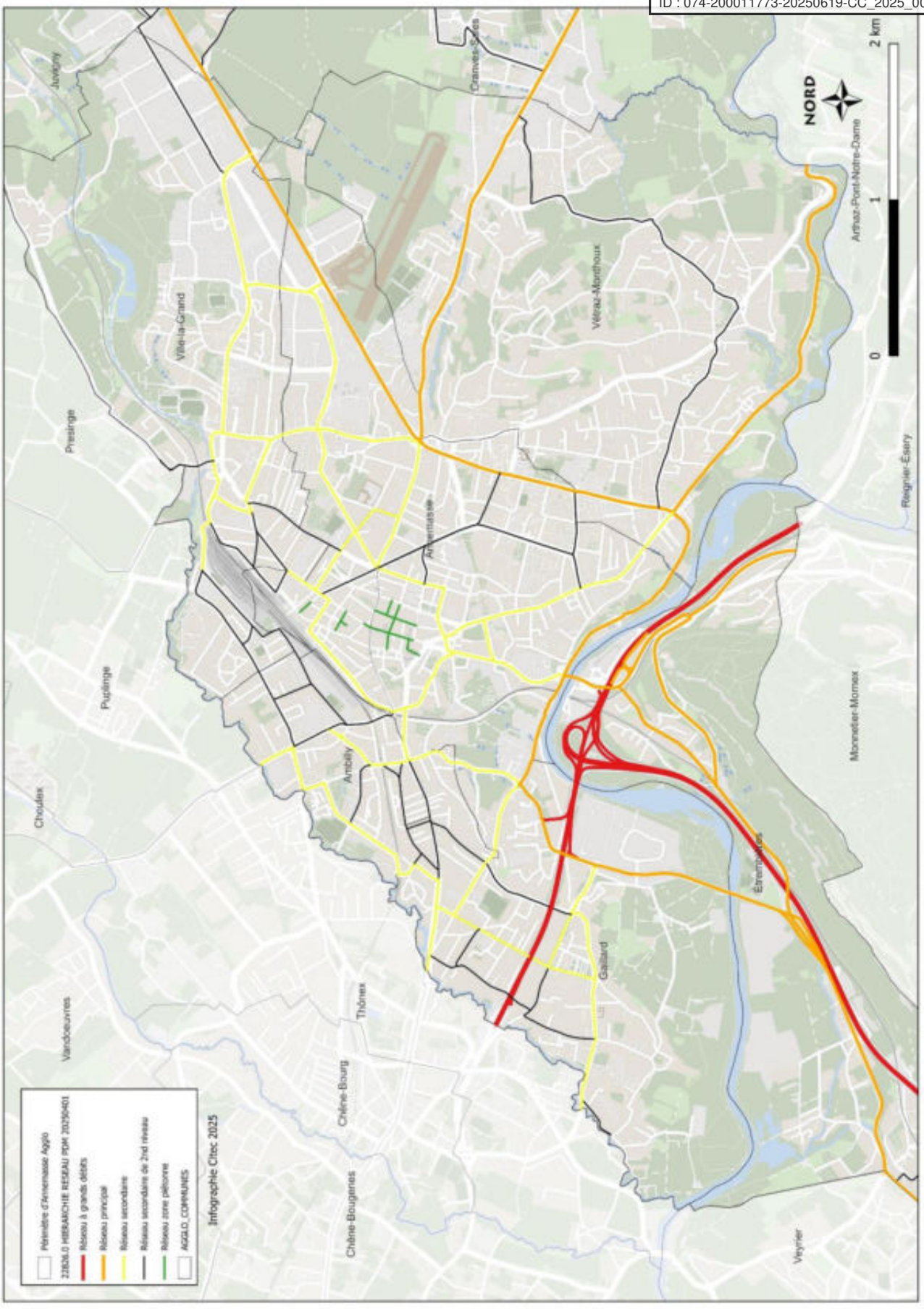


Figure 79 Carte de la hiérarchie du réseau routier d'Annemasse Agglo PDM2025-2035

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Une hiérarchisation des douanes à mettre en œuvre

Annemasse Agglo compte sur son territoire de 10 points de passage avec des particularités et des fonctions propres à chacun.

Le PDM souhaite mettre en place 4 niveaux de classement pour les 10 douanes du territoire d'Annemasse Agglo, en vue de fixer des fonctions et donc mettre en place des aménagements en cohérence :

Rang 1 : concerne la douane de Thônex-Vallard, point de passage principal reliant des réseaux primaires structurant avec l'A411 et la route de Malagnou

- Fonctions : raccordement direct aux réseaux routiers nationaux et internationaux,

Rang 2 : concerne la douane de Moillesulaz, douane historique qui a subi des grandes transformations avec le passage du tram, ainsi que la douane de **Veyrier** qui permet de relier le sud de l'Agglomération Annemassienne à Genève Sud via un réseau primaire cantonal et la rd1206, avec de part et d'autre de la frontière deux lignes de bus, la présence d'un attracteur avec le téléphérique du Salève

- Fonction : raccordement au réseau primaire et secondaire, avec présence de lignes TC structurantes transfrontalières

Rang 3 : concerne la douane de Mon Idée entre Ambilly et Thônex, reliant le cœur d'Ambilly à de secteurs résidentiels d'importance (Belle Terre) , Belle Idée et les villages de la rive gauche mais également la douane de **Fossard** située entre Gaillard et Thonex, avec côté suisse un réseau primaire et la rd149

- Fonction : assure une fonction de transit local, support du réseau secondaire

Rang 4 : concerne les douanes de Cornière (entre Ville la Grand et Puplinge) **, Cara** (entre Ville la Grand et Puplinge)**, La Renfile** (entre Jussy et Juvigny)**, Monniaz** (entre Saint-Cergues et Jussy)**, Pierre à Bochet** (entre Ambilly et Thônex)**,**

- Fonction : transit restreint, avec comme objectifs de limiter les flux frontaliers pendulaires

Au niveau de la région du Grand Genève, des actions sont programmées d'ici 2027 pour les mobilités transfrontalières, portant sur les transports collectifs, les interfaces multimodales (parcs-relais), les modes actifs (vélos et marche à pied), les services de mobilité (covoiturage, autopartage et vélos en libre-service), les plans de mobilité employeurs, l'électrification ou encore les "expériences usagers

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE



Figure 80 Carte de la hiérarchie des douanes PDM 2025-2035

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

C - VOIRIES D'INTÉRÊTS COMMUNAUTAIRES

Les voiries d'intérêt communautaire désignent les infrastructures routières qui, par leur rôle structurant, participent à l'organisation et à la desserte du territoire à l'échelle intercommunale. Leur gestion est transférée à l'échelon intercommunal lorsque leur usage, leur fonction ou leur impact dépasse le strict périmètre communal.
Annemasse Agglomération est ainsi compétente depuis plusieurs années en matière de voiries d'intérêt communautaire sur les sites propres de transports en communs, certains aménagements cyclables et les voiries dans les Zones d'Activités Economiques (ZAE).
La définition de ces voiries d'intérêt communautaire répond à un double objectif : garantir une accessibilité optimale aux zones d'activités, et assurer une continuité d'aménagements structurants à l'échelle intercommunale.

Des mises à jour du pour répondre à des évolutions techniques

Avec la mise en service du BHNS, de la voieVerte, du tramway, il était nécessaire de traduire les mises à disposition du domaine public dans le plan de voirie d'intérêt communautaire
De plus, suite au transfert de domanialité entre département, communes et Annemasse Agglo en 2017 ainsi que le transfert des voiries des ZAE en 2018, il a été nécessaire de mettre à jour les statuts et la cartographie.
L'objectif étant d'encadrer la répartition des rôles entre communes et Agglo sur ces voies d'intérêt communautaire

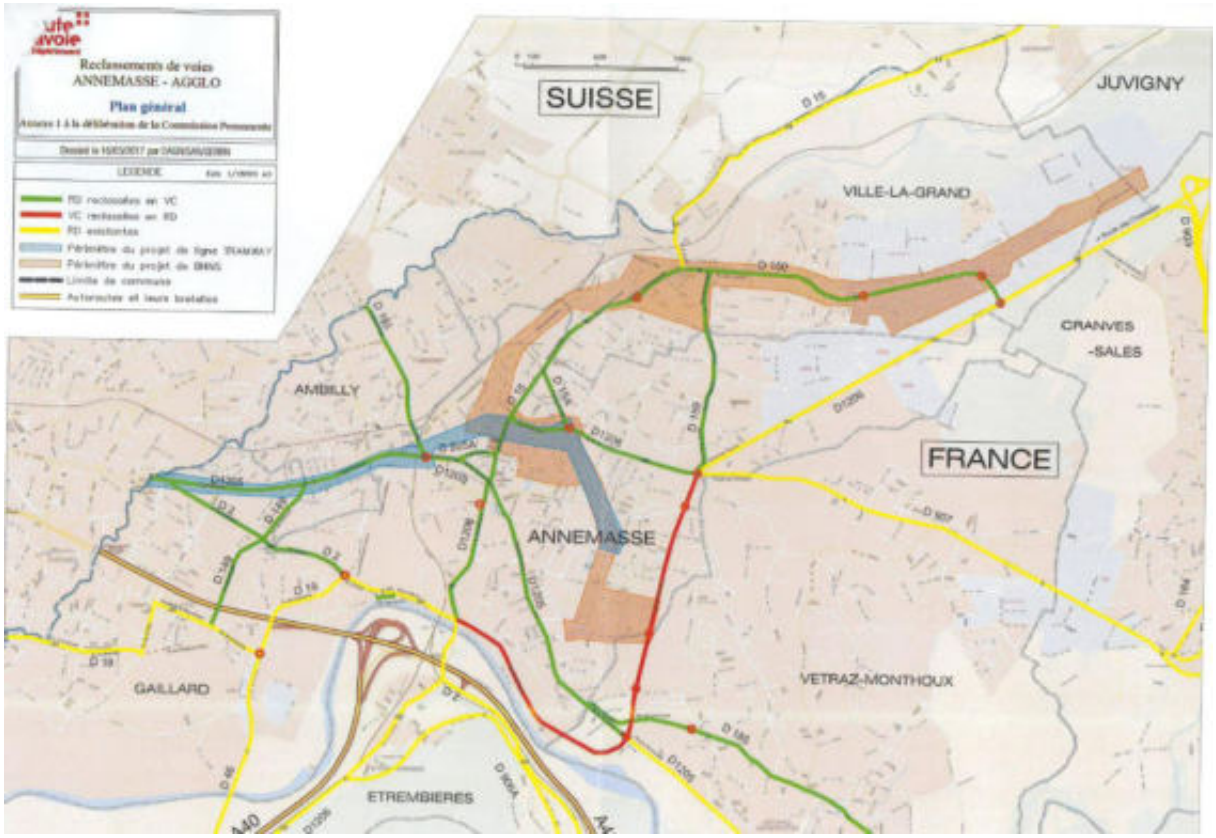


Figure 81 Evolution des domanialités sur les RD – délibération juin 2017

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Des mises à jour du pour répondre à des évolutions politiques

La définition de l'intérêt communautaire des voiries date de 2008 avec des projets qui sont l'héritage du pacte politique de 2007 et des projets engagés par le SIVRA, qui a évolué avec le transfert de compétences des ZAE et des projets du PDU

Une intervention de l'Agglo en matière d'investissement sur les projets routiers à préciser dans le détail mais avec la volonté d'intervenir. Ex : sur le bouclier en zone urbaine (RD1206, RD2, RD19) pour améliorer la fluidité sur l'axe en zone urbaine

Des accords politiques pour être « maitre d'ouvrage » par exemple du projet du nouveau pont neuf à Ville-la-Grand

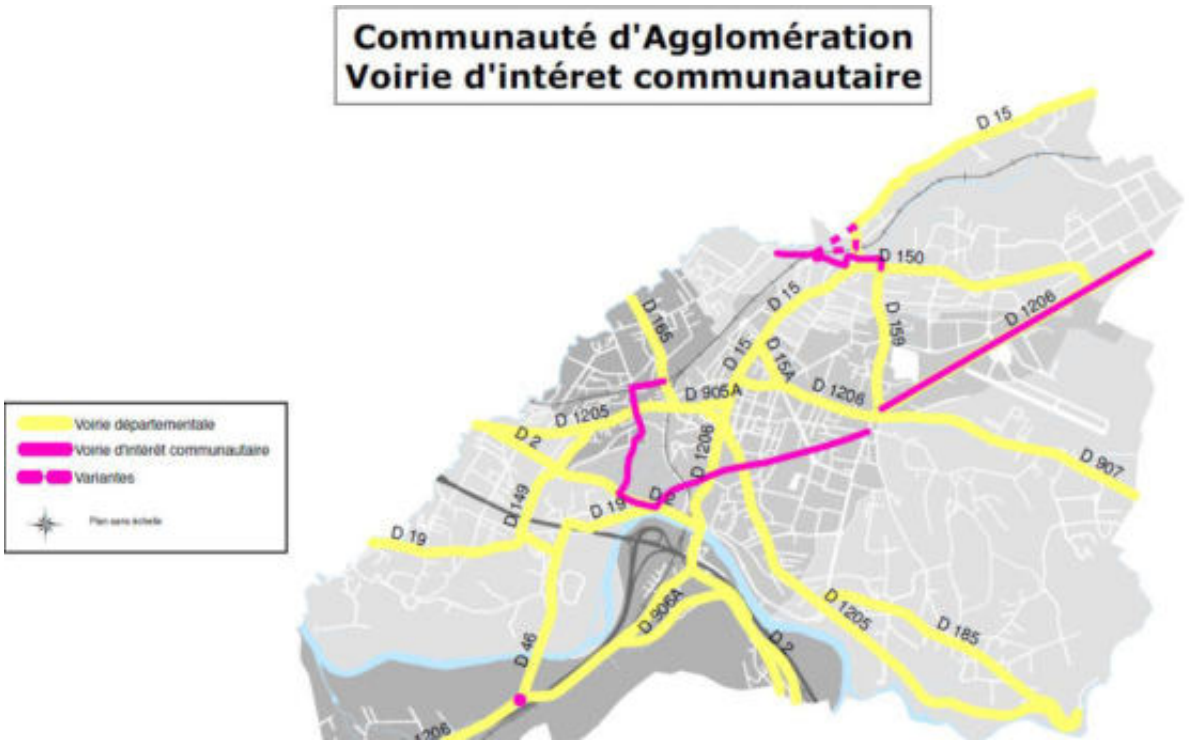
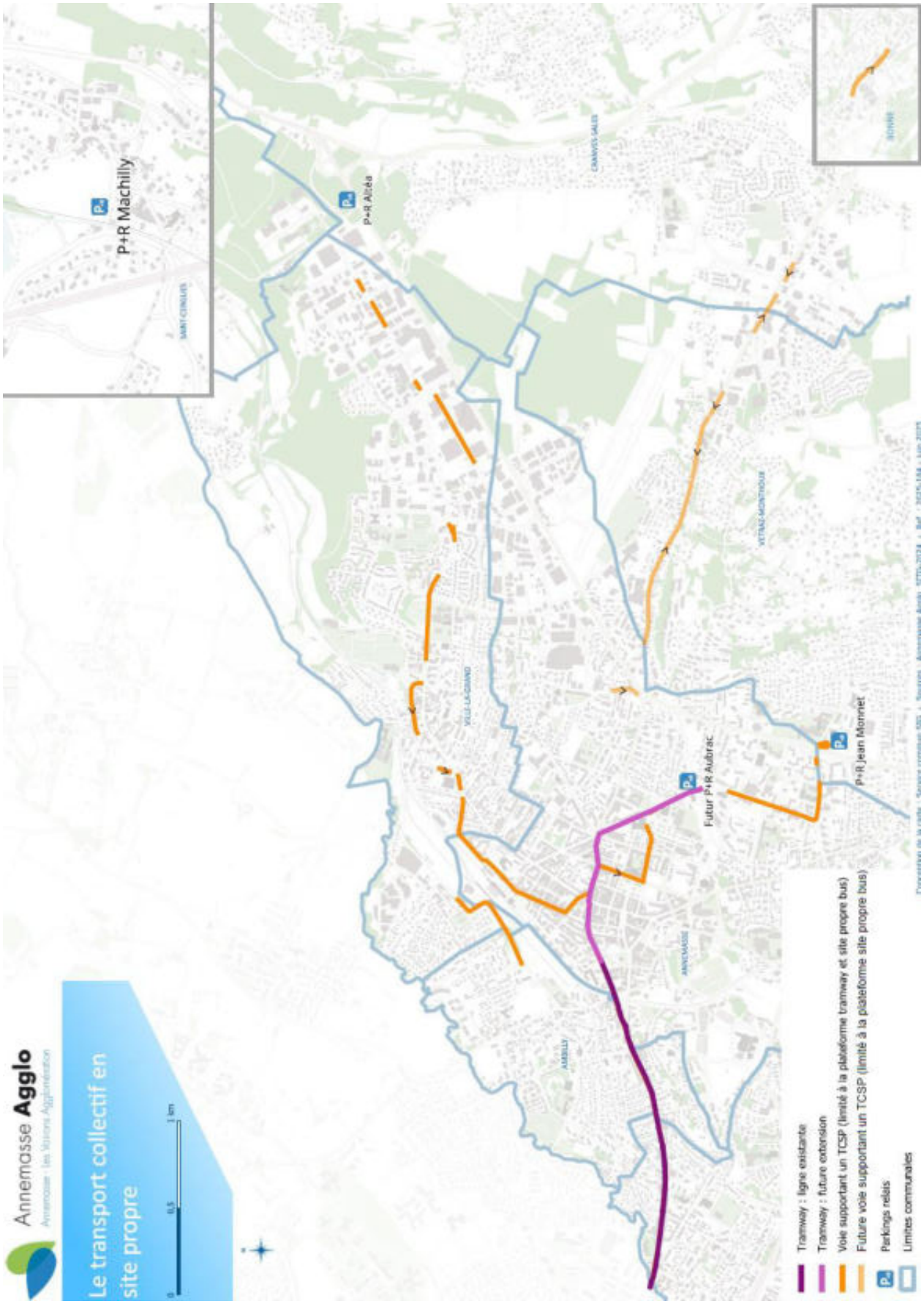


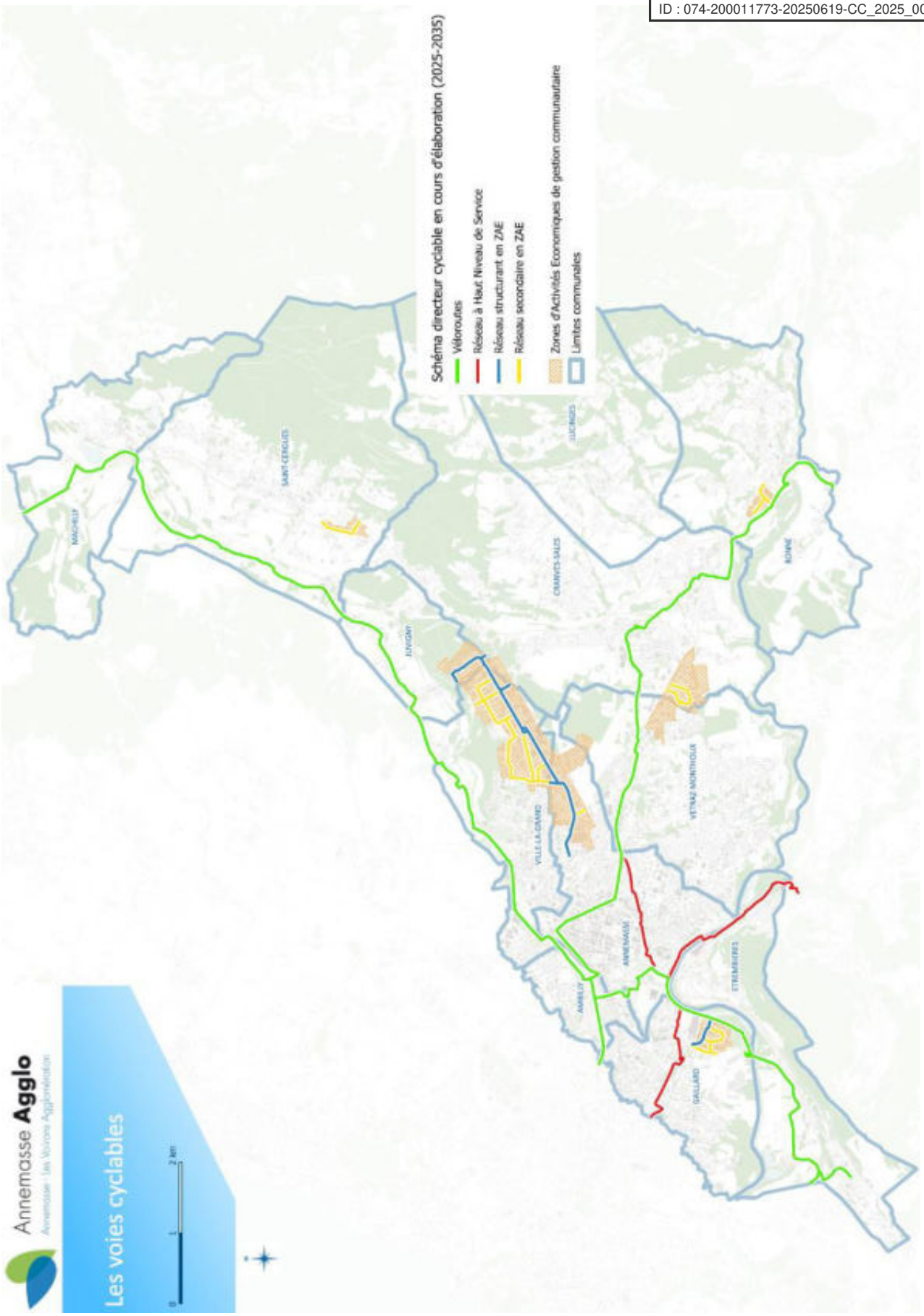
Figure 82 Schéma des voiries d'intérêt communautaire 2008

Plusieurs mise à jour été effectuées notamment en 2022 puis en 2025 afin d'intégrer les évolutions liées au projet en cours ou à venir (pont-neuf, schéma directeur cyclable etc.)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE



Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE



Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

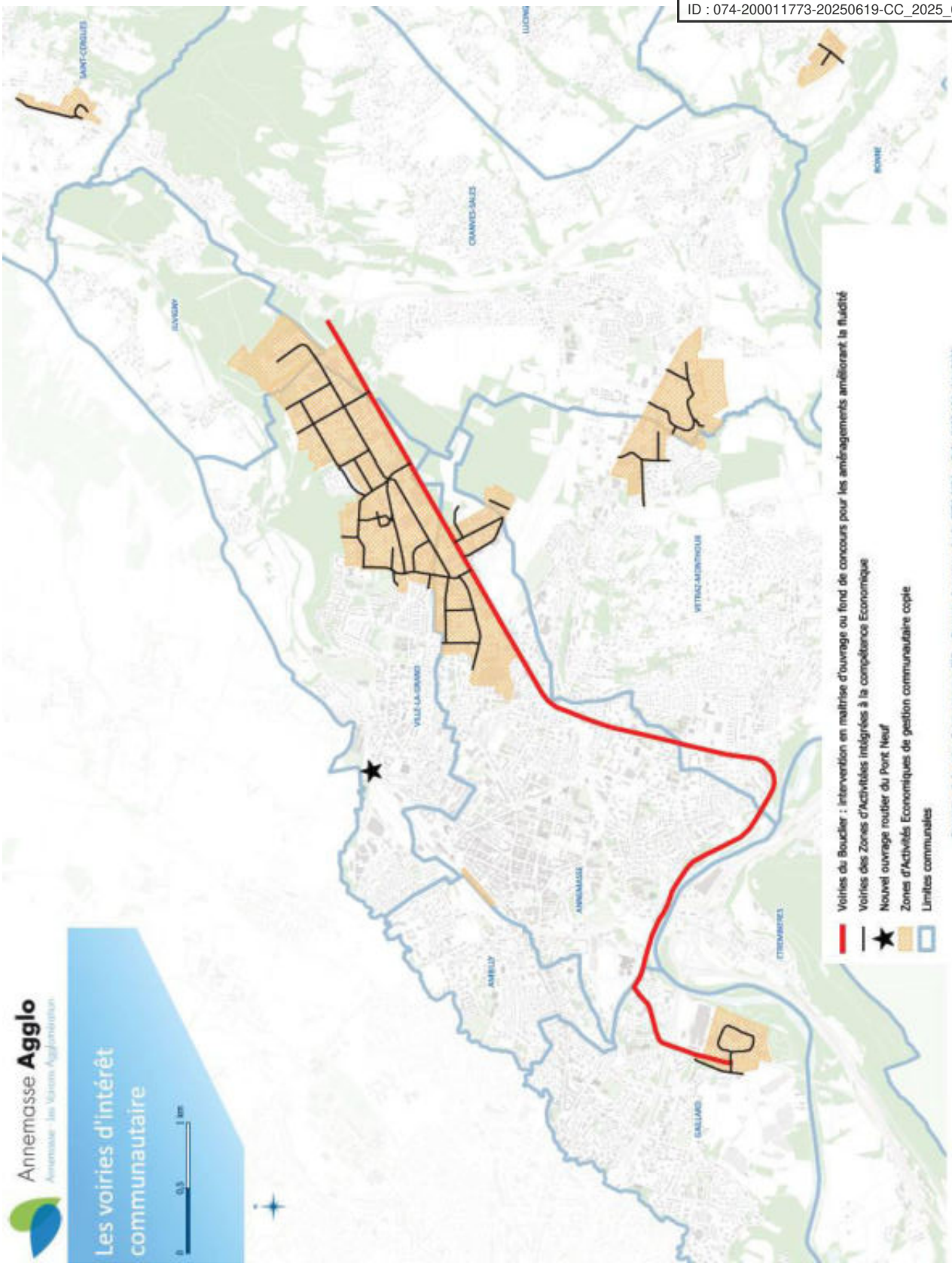


Figure 83 Schéma des voiries d'intérêt communautaire 2025

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

D - LES CHARGES DE TRAFICS

Par ailleurs, la proximité avec Genève et la position de carrefour engendrent des flux routiers largement supérieurs à ceux générés par l'agglomération d'Annemasse seule. Cette situation provoque des dysfonctionnements quotidiens du réseau, à toute échelle, avec des congestions importantes en heures de pointe.

Si le réseau reste fluide aux heures creuses, le trafic demeure dense.

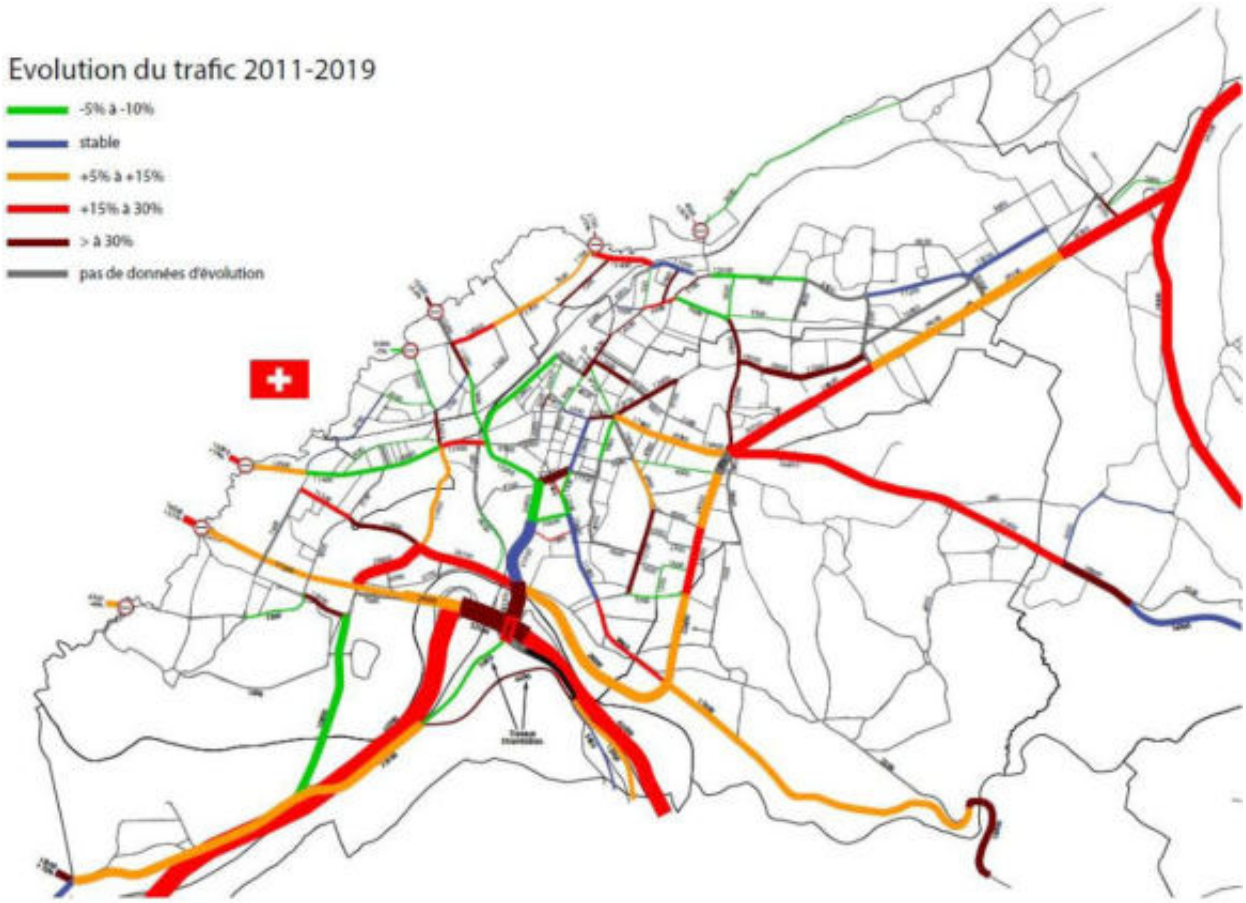


Figure 84- Evolution des charges de trafic entre 2011 et 2019 sur les tronçons principaux d'Annemasse Agglo (Source : Annemasse Agglo)

Entre 2017 et 2024, les tronçons autoroutiers subissent une augmentation annuelle moyenne de plus de 2.3% du trafic : sur l'axe Archamps – Etrembières – Annemasse de l'A40, le Trafic Journalier Moyen Annuel (TJMA) dépasse les 50'000 usagers.

Au niveau départemental, le trafic est encore plus élevé : la voie express D903 ainsi que la pénétrante D1206 ont des augmentations moyennes annuelles de trafic de plus de 3%. Les saturations se situent aux portes d'entrées du territoire, provoquées par le cumul des différents trafics aux heures de pointe.

Hormis certains réaménagements pour des raisons sécuritaires, le réseau routier n'a connu que des améliorations légères.

Les situations de congestion importante entrainent des effets de shunt sur des axes non adaptés pour un tel trafic. Parmi eux :

- La RD907, avec un trafic de pendulaires et d'acheteurs qui se reporte sur des routes de dessertes au sein de Vétraz-Monthoux ;
- La RD903, avec un shunt sur le réseau de quartier de Cranves-Sales. Cette dernière inquiète, étant donné que la départementale a pour objectif de contourner le trafic de l'intérieur de l'agglomération.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Les projets de réaménagement du nœud d'Etrembières et du doublement des voies sur la liaison de contournement de l'A40 – Chasseurs (RD903) sont à l'étude

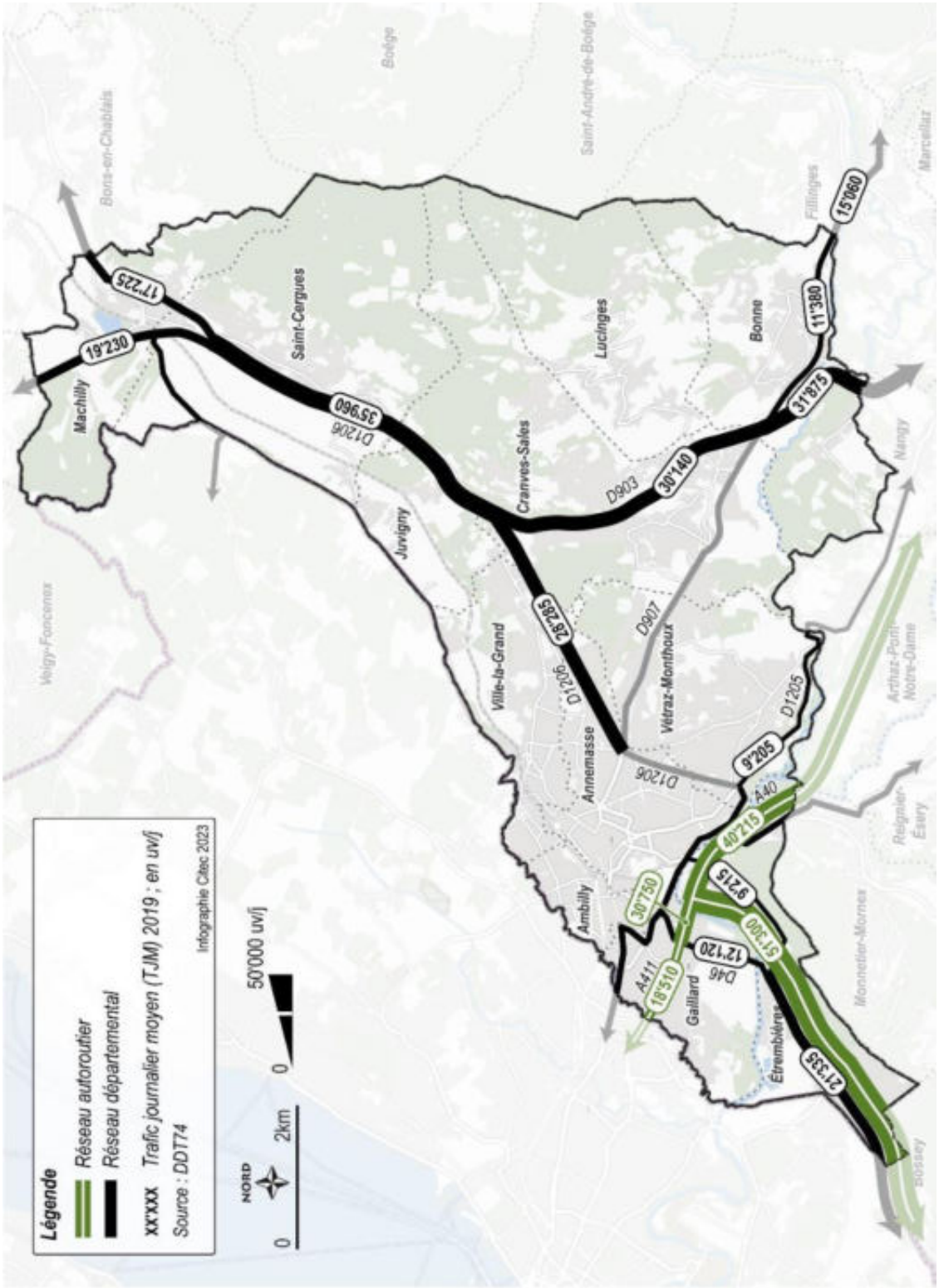


Figure 85- Charges TJM 2019 des axes routiers principaux (Source : Haute Savoie, Citec)

N.B : Cette étude ne tient pas compte des charges au-delà de 2019. En effet, la période de pandémie a induit une réduction forte et globalisée du trafic routier dont les effets latents se font encore ressenti. Il est considéré qu'en 2023, ces derniers se sont suffisamment dissipés et peuvent être négligés. Il est admis que le réseau reprend, voir dépasse le niveau de 2019. Ainsi, l'hypothèse est que les tendances historiques (jusqu'en 2019) d'augmentation des charges sont les plus pertinentes pour décrire l'état actuel du réseau routier.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Une enquête des temps de parcours (réalisée par Annemasse Agglo en 2023) compare les durées des trajets sur plusieurs parcours entre 2015 et 2023, à partir de données TomTom. L'évolution des vitesses moyennes sur ces tronçons, aux heures de points du matin et du soir, indiquent une baisse des vitesses (illustré ci-après en HPS), avec par exemple, un ralentissement du trafic d'environ 21% à l'heure de pointe du soir.

Cela renforce le constat que la qualité du réseau routier d'Annemasse Agglo s'est dégradée entre 2015 et 2023. Les situations de saturations aboutissent à un ralentissement généralisé du trafic et par conséquent, une augmentation des temps de parcours.

Certains de ses parcours se confondant avec les lignes du réseau TAC, le ralentissement observé confirme que l'offre TC souffre de la saturation des infrastructures routières.



Figure 86- Evolution des vitesses moyennes de parcours en HPS entre 2015 et 2023 (Source : Annemasse Agglo, TomTom)

A l'échelle du réseau local, des données recueillies (Etude ARTER, 2023), mettent en lumière les saturations aux heures de pointe (matin et soir). Ici, dans le cœur d'agglomération :

- La Rue du Jura, à Ambilly, enregistrant d'importantes files d'attente en Heure de Pointe du Matin (HPM), en direction de la douane de Mon-Idée ;
- L'avenue Emile-Zola, la rue de Genève (RD1205), la rue du Parc ou encore la rue Jean Jaurès connaissent des remontées de files dépassant les 300 m en Heure de Pointe du Soir (HPS).

Ces exemples témoignent de l'effet que peut avoir le décuplement de charges routières sur un réseau routier peu hiérarchisé, au niveau local.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

E - DES DYSFONCTIONNEMENTS LOCAUX SUR LE RÉSEAU STRUCTURANT

- **Un raccordement à l'autoroute A40 incomplet**

La connexion entre l'autoroute A40 et le réseau routier de l'agglomération d'Annemasse au niveau du pont d'Etrembières représente un nœud de circulation problématique. L'échangeur est imbriqué dans un espace fortement contraint entre la voie ferrée, l'Arve et le massif du Salève. Cette zone enregistre une des charges de trafics les plus élevées du réseau puisque le pont d'Etrembières est à l'interface de plusieurs routes structurantes (A40, Route de Saint-Julien D1206, Route de Reigner D2, Route de Bonneville D1206, Quais d'Arve).

Le Nœud d'Etrembières dessert également le centre commercial « Shopping Etrembières », constituant un pôle générateur de trafic, surtout aux heures de pointes du soir. La circulation de cette zone est complexifiée par des mouvements de giration non-réalisables au niveau du carrefour de l'Europe. Cela engendre des reports de trafic sur le cœur d'agglomération, obligeant certains flux en provenance d'avenue de l'Europe de passer par le centre-ville d'Annemasse ou de passer par Gaillard pour accéder à l'autoroute.

- **Une infrastructure routière insuffisante sur Route de Taninges D907 et la voie express D903**

La Route de Taninges est un axe pénétrant Annemasse Agglo depuis Findrol. En raison d'un trafic important de pendulaires et pour motifs d'achats, cet axe est particulièrement sollicité, induisant de fortes congestions en heures de pointes.

Par conséquent, des effets de shunt sont observés sur le réseau local de Vétraz-Monthoux avec un report de trafic vers Route de Bonneville D1205.

La voie express D903 de contournement est un des axes principaux de l'agglomération, enregistrant une des charges de trafics les plus élevées. Cette infrastructure routière fait déjà état d'un projet de doublement des voies, à l'horizon 2028. Le tronçon est bouché en HP, induisant un effet de shunt sur Route de Rosses, en plein Cranves-Sales, afin de se reporter sur la route de Taninges D9077

- **Une utilisation en augmentation des points de passage transfrontaliers**

Au sein d'Annemasse Agglo, dix points de passages frontaliers sont à dénombrer : Veyrier, Fossard, Vallard, Moillesulaz, Pierre-à-Bochet, Mon-Idée, Cara, La Renfile, Monniaz. Toutefois, depuis le 21 février 2024, la douane de Pierre-à-Bochet est inaccessible en raison de risques importants d'effondrements de ses ponts. Le trafic est ainsi dévié par la douane de Mon-Idée, à proximité.

Une enquête des déplacements frontaliers, réalisée en 2023, à l'échelle du Grand Genève, dans le but de rendre compte des importantes évolutions socio-démographique depuis la précédente itération, produite en 2011. Au niveau de l'écran Annemasse, les flux 2023 sont en augmentation de +7 % par rapport à 2011, avec un trafic journalier ouvré moyen de près de 37'500 véhicules, où près de 91% de ces déplacements sont de type domicile/travail. Toutefois, cette valeur est en deçà du pic de 45'000 véhicules atteint en 2019. Une telle diminution peut s'expliquer par des effets liés au covid (augmentation du taux de télétravail, changements des usages)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Les TIM restent tout de même le mode favorisé pour les échanges frontaliers par le réseau routier, représentant environ 86% des répondants. Néanmoins, près d'un usager sur deux désirerait effectuer ces trajets en TC, renforçant un potentiel de report modal de la voiture pour ces flux frontaliers.

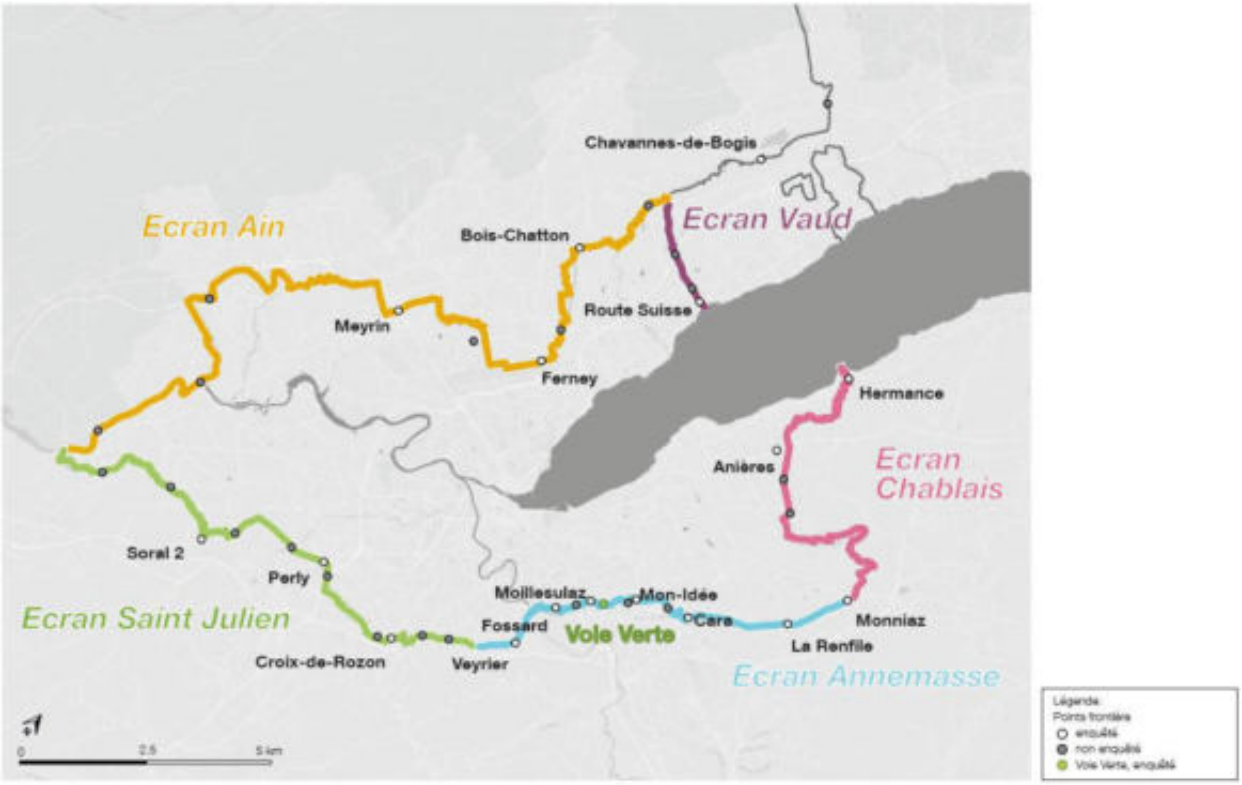


Figure 87- Localisation des écrans et postes d'enquêtes à la frontière FR-VD-GE (Source : Enquête aux frontières 2023, Transitec-Alyce)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Des projets de désengorgement en cours et de nouveaux défis à prendre en compte

Dans un vœu d'assainissement du réseau routier, des renforcements pour les infrastructures routières structurantes sont prévus.

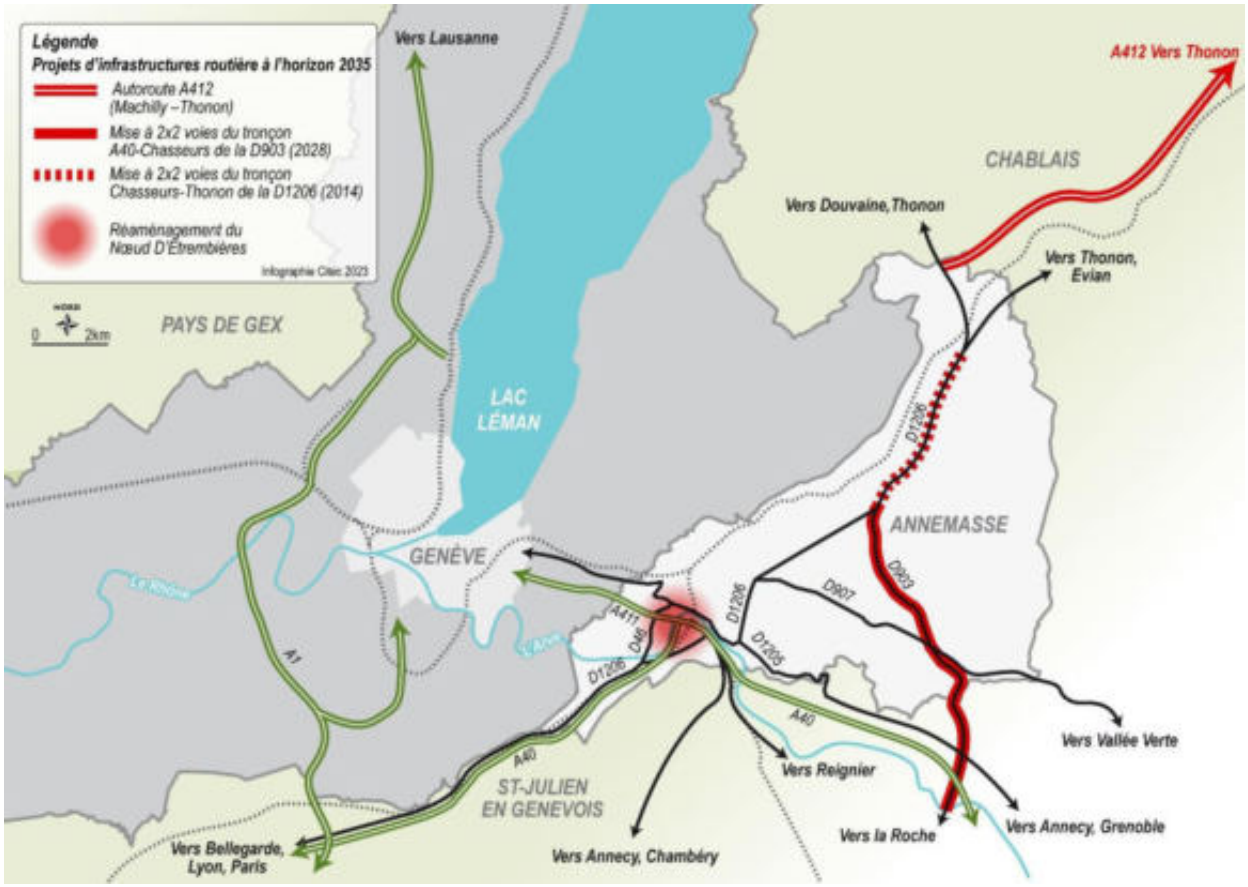


Figure 88- Projets d'infrastructure routière à l'horizon du PDM – Source (Citec)

Par ailleurs, le projet de doublement des voies sur l'axe A40 – Chasseurs de la RD903 est approuvé, pour une mise en service à l'horizon 2028. Ce projet permettra de renforcer le potentiel de contournement de cette voie express et réduire les situations de congestion. Il vient compléter la mise à 2x2 voies de l'axe Chasseurs – Machilly de la même route, mis en service en 2014.

Le projet de liaison autoroutière Machilly – Thonon est également à prendre en compte. Lancé il y a plus de 30 ans pour désenclaver le Chablais, les travaux devraient démarrer en 2026, pour une mise en service en 2029. Il s'agit là d'un véritable défi pour contenir ce trafic et limiter tout report, à l'heure de la transition écologique.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

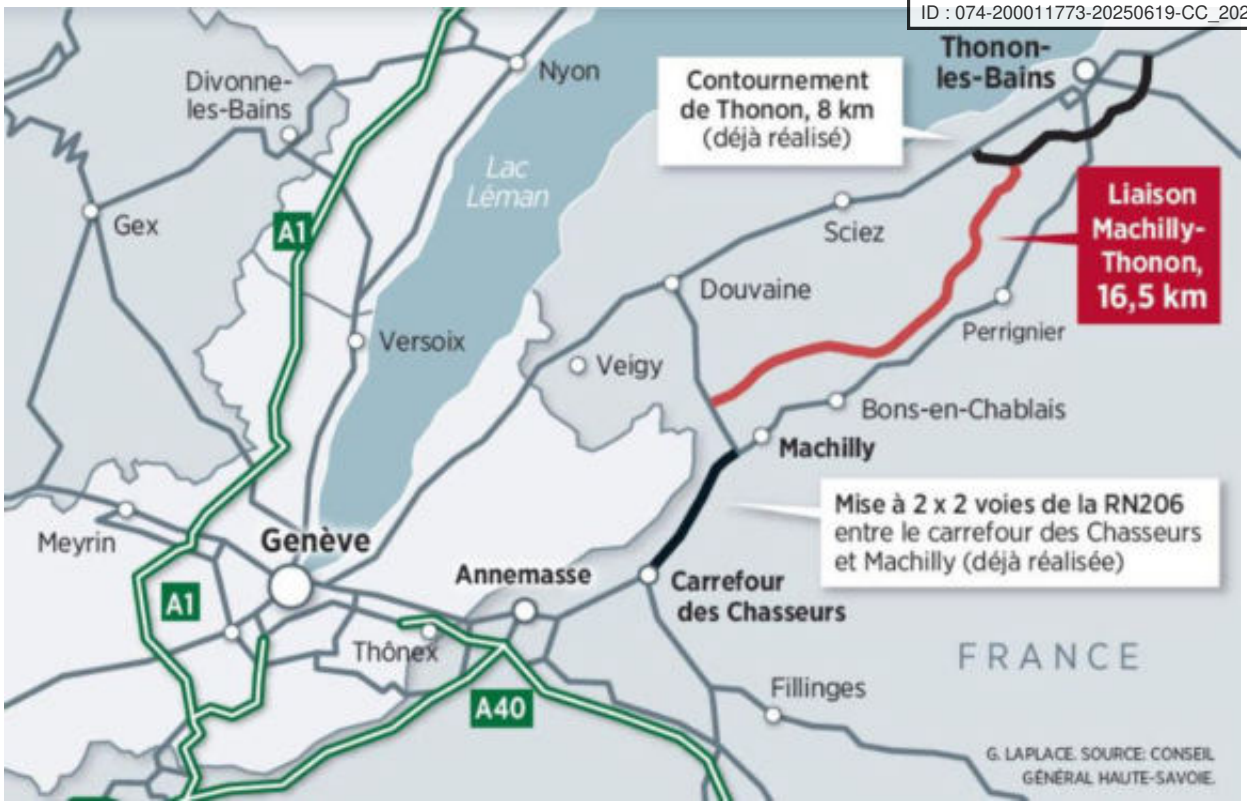


Figure 89- Tracé de la liaison autoroutière Machilly – Thonon (Source : Haute-Savoie)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

F - LA ZONE À FAIBLE EMISSIONS MOBILITÉ (ZFE-M)

La ZFE est une obligation règlementaire de la loi Climat et résilience et un engagement du Plan Climat Air Energie d'Annemasse Agglo. Elles sont mises en place pour protéger les populations dans les zones urbaines les plus polluées en limitant la circulation des véhicules les plus polluants.

Ainsi, pour entrer dans ces zones, les véhicules doivent avoir une vignette Crit'Air affichée sur leur parebrise, qui classe les véhicules en fonction de leurs émissions de polluants atmosphériques, comme résumé dans l'illustration ci-contre.

Elle permet de lutter contre la pollution routière, d'améliorer la qualité de l'air et d'offrir une meilleure santé à tous les habitants. La ZFE est aussi une occasion de réinterroger nos manières de nous déplacer dans un contexte de dérèglements climatiques accélérés et de hausse des coûts de l'énergie. Des alternatives de déplacements à l'autosolisme existent bel et bien à Annemasse Agglo.



Figure 90- Périmètre de la ZFE-m (Annemasse Agglo, 2025)

Annemasse Agglo souhaite établir un **calendrier progressif** de mise en place de la ZFE-M :

- 1er janvier 2025 : restriction des véhicules non classés Crit'Air
- 1er janvier 2028 : restriction aux véhicules classés Crit'Air 5
- 1er janvier 2029 : restriction aux véhicules classés Crit'Air 4
- 1er janvier 2030 : restriction aux véhicules classés Crit'Air 3

Après plusieurs études et conformément aux directives législatives et préconisations du département 74, la zone délimitée englobe : Annemasse et s'étend sur Ambilly, Cranves-Sales, Gaillard, Vétraz-Monthoux et Ville-la-Grand (voir figure xx). Elle tient compte de la configuration actuelle du réseau routier avec les possibilités de transit et en adéquation avec les solutions de déplacements alternatifs à la voiture.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

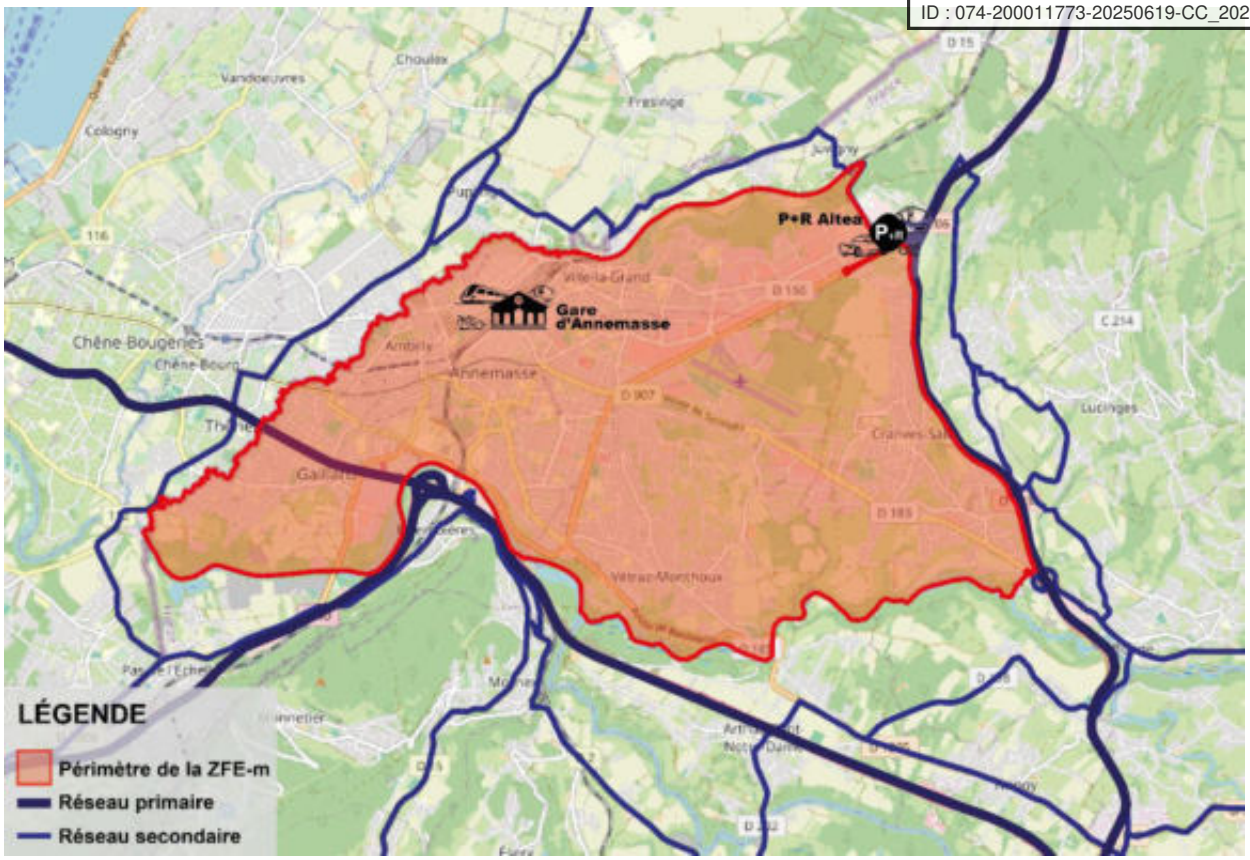


Figure 91- Périmètre de la ZFE-m (Annemasse Agglo, 2025)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

G - L'ACCIDENTOLOGIE SUR L'AGGLOMÉRATION

Une tendance constamment à la baisse mais de nouvelles vulnérabilités à prendre en compte

Le territoire d'Annemasse Agglo connaît, depuis une vingtaine d'années, une diminution du nombre d'accidents, suivant la tendance haut-savoyarde et nationale.

Toutefois, en 2018 a eu lieu une importante augmentation du nombre d'accidents (205 contre 64 en 2017), suivie d'une diminution. Mais, le nombre de blessés graves et de tués ne se sont pas arrêtés de diminuer.

Ce sont les blessés légers qui, à partir de 2018, constituent la majorité absolue des accidents déclarés. La mise en service de la voieVerte d'agglomération en 2018 peut expliquer ces chiffres. En effet, le précédent PDU faisait état de la vulnérabilité des modes actifs en matière d'accidents dans les espaces urbains centraux.

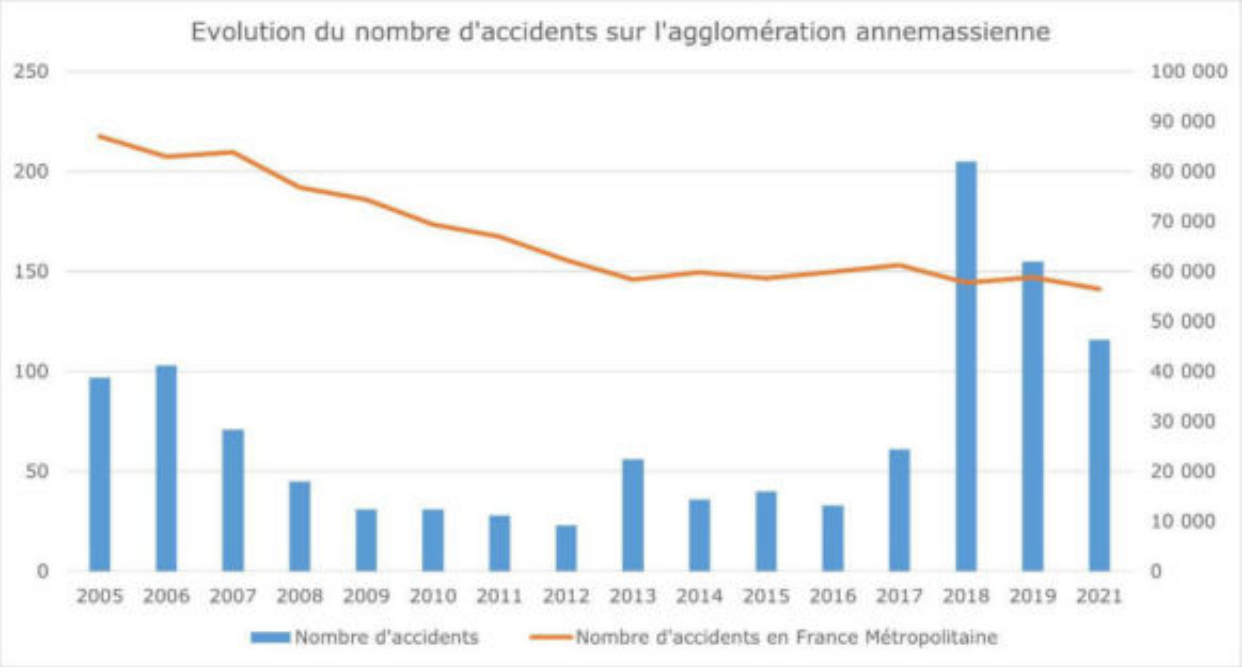


Figure 92- Evolution du nombre d'accidents entre 2005 et 2021, BAAC

La comparaison de la localisation des accidents entre 2017 et 2018 permet non seulement de constater la diminution des blessés graves d'une année à l'autre, mais surtout, d'observer la forte concentration des accidents à blessés légers, en 2018, au sein du cœur d'agglomération. Cette partie du territoire est historiquement accidentogène en blessés légers. Ainsi, l'augmentation du nombre de déplacements en vélos par la mise en œuvre de cet axe fort est probablement responsable de cette hausse d'accidents. Pour rappel, lors de l'enquête « Panel Mobilités » (Grand Genève), les répondants d'Annemasse Agglo perçoivent le mode vélo très positivement mais émettent des inquiétudes quant à la sécurité des infrastructures qu'ils empruntent.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

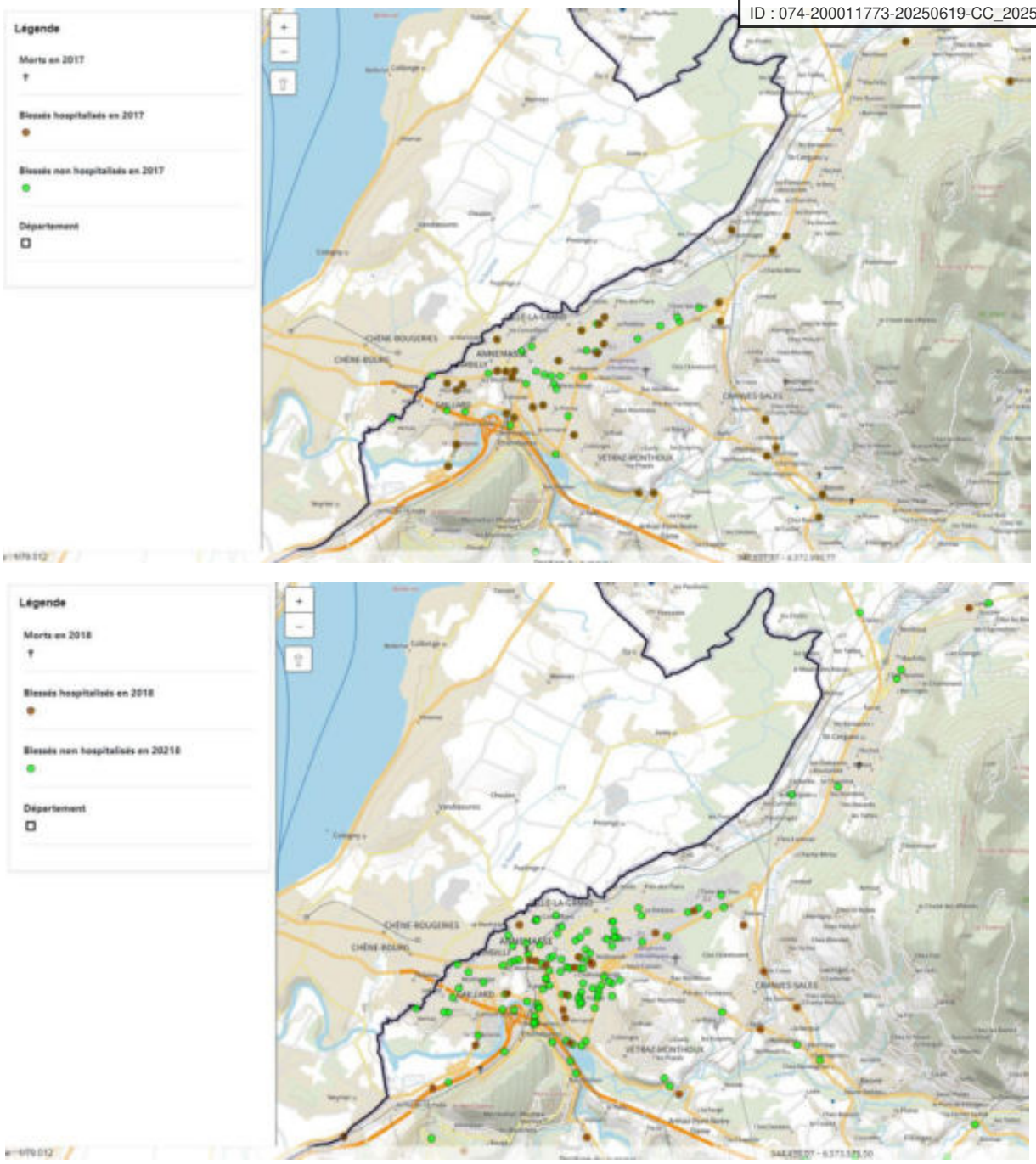


Figure 93- Localisation des accidents selon leur gravité sur Annemasse Agglo (2017 et 2018), BAAC

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Une volonté d'assainir les axes principaux, pour une gravité et une létalité en forte baisse…

Annemasse Agglo a conduit une étude de l'accidentologie du territoire entre 2010 et 2017. Durant cette période caractérisée par une forte augmentation du trafic, la part des blessés graves devient majoritaire malgré la diminution des accidents.

Un certain nombre de points noirs sont identifiés :

- Croisement Route des Chasseurs avec Route de Thonon ;
- Route de Thonon (globalement) ;
- Secteur Brouaz/A411 ;
- Rue de Genève ;
- Hypercentre d'Annemasse.

Concernant le cœur d'agglomération, les infrastructures associées à la mise en service des axes forts de transports publics (Tramway, BHNS), assainissent les voiries. Le niveau de sécurité des usagers en est amélioré. De plus, entre 2015 et 2022, plusieurs traversées de communes périurbaines ont été pacifiées. Mais encore, les passages à niveau d'Etrembières/Reignier ont été supprimés suite au drame d'Allinges (7 morts, 25 blessés) de juin 2008. Par ailleurs, au niveau de la route de Thonon D903, la mise à 2x2 voies de la liaison Chasseurs – Machilly a servi à réduire le nombre de victimes d'accidents.

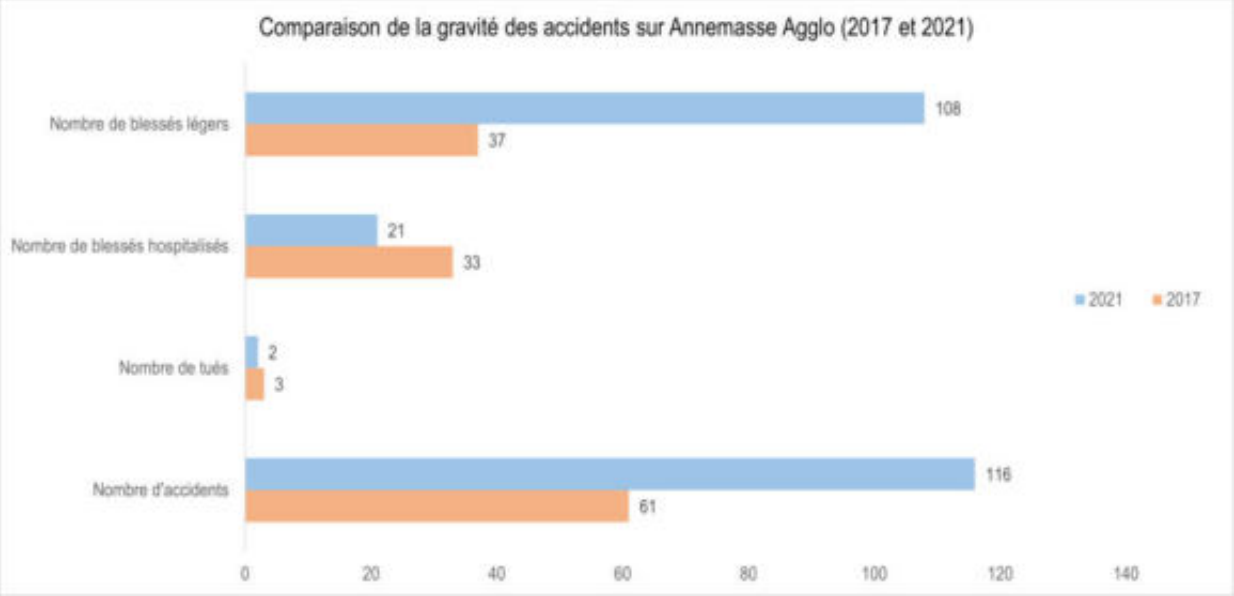


Figure 94- Comparaison de la gravité des accidents sur Annemasse Agglo entre 2017 et 2021, BAAC

La comparaison de l'accidentologie pour l'année 2017 et 2021 révèle plusieurs choses. Dans un premier temps, le nombre de blessés graves et de tués est en nette baisse. Les aménagements d'assainissement des voiries se sont avérés être concluants. Les routes sont moins susceptibles de gravement blesser, voire de tuer. Dans un second temps, néanmoins, le nombre d'accidents est considérablement plus élevé en 2021 qu'en 2017, allant du simple au double.

…mais des secteurs accidentogènes à surveiller

Malgré les aménagements d'assainissement, les importantes charges de trafic et l'insuffisance capacitaire des infrastructures font que des secteurs accidentogènes subsistent.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Le cœur d'agglomération, qui domine toujours la part des accidents (Source : BAAC). En particulier se dégagent :

- Rue de Genève ;
- Rue d'Arve et Quais d'Arve ;
- Route d'Etrembières ;
- Avenue de Verdun ;
- Rond-Point de l'Etoile et Route des Vallées ;
- Avenue Charles de Gaulle ;
- Route de Bonneville.

Ces tronçons constituent des axes d'entrées vers le centre-ville d'Annemasse, très souvent congestionné aux heures de pointe. La grande majorité de ces accidents impliquent des blessés légers.

Par ailleurs, les départementales D907 (Route de Taninges), D903 (Route de Thonon) et D1206 (Route des Chasseurs) enregistrent plusieurs accidents impliquant des blessés graves. Ces tronçons sont particulièrement saturés en trafic aux heures de pointes. Le manque de respect du code de la route et la saturation du réseau sont identifiés comme responsables principaux de ce nombre important d'accidents.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Orientations du PDM sur les déplacements motorisés

Ces dernières années, le réseau routier d'Annemasse Agglo a explosé en affluence, à tous les niveaux de classification des axes routiers, pendant que les infrastructures n'ont que faiblement évoluées.

Ce sont des situations de saturation en heures de pointe qui se multiplient, incitant à des effets de shunt des tronçons inadaptés à recevoir de tels flux ;

Il est de l'ordre de l'urgence de mettre en place des renforcements d'infrastructure pour capter un tel trafic et limiter tout report en cœur d'agglomération et résoudre les dysfonctionnements du réseau structurant ;

Il est important de noter que des projets sont en cours avec notamment, le réaménagement du nœud d'Etrembières et le doublement de voies sur la voie express D903. Néanmoins, l'approbation du projet autoroutier de la liaison Thonon – Machilly devra être pris en compte pour ne pas récupérer une charge de trafic supplémentaire sur cet axe ;

En 2019, Annemasse Agglo développe une hiérarchisation technique de son réseau routier, selon les charges de trafics présentées par la DDT74. Cela permet de classifier les axes de communication entre le cœur d'agglomération et l'extérieur du territoire. Néanmoins, il ne permet pas une compréhension fine du réseau global ;

Dès 2025, Annemasse Agglo met en place, progressivement une ZFE-m, obligatoire, visant à améliorer la qualité de l'air et la santé publique ;

Des mesures de sécurisation et de pacification ont été mises en œuvre pour réduire la léthalité et la gravité des accidents. Elles ont eu un grand succès au vu de la diminution importante de ces cas ;

Toutefois, l'augmentation des usagers des vélos a fait augmenter le nombre total d'accidents à blessés légers, étant donné la vulnérabilité de ces derniers. Il est nécessaire de sécuriser et rassurer les cyclistes.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Résumé

52.5 VOITURES PAR KM : DENSITÉ DU RÉSEAU ROUTIER HAUT-SAVOYARD

2.3% : AUGMENTATION ANNUELLE DU TRAFIC AUTOROUTIER ENTRE 2014 ET 2019

PLUS DE 50'000 USAGERS QUOTIDIENS SUR L'AXE ETREMBIÈRES – ANNEMASSE (A40)

2029 : MISE EN SERVICE DU DOUBLEMENT DES VOIES DE LA LIAISON A40 – CHASSEURS (D903)

2028 : MISE EN SERVICE DE LA LIAISON AUTOROUTIÈRE MACHILLY – THONON

SUSPENSION DE L'OBLIGATION DE MISE EN PLACE DE LA ZFE AU 1ER JANVIER 2025

21 : NOMBRE DE BLESSÉS GRAVES D'ACCIDENTS EN 2021 (CONTRE 33 EN 2017)

108 : NOMBRE DE BLESSÉS LÉGERS D'ACCIDENTS EN 2021 (CONTRE 37 EN 2017)

Quid de l'évaluation environnementale ?

Cf. EIE – Fiche « Eau »

La gestion des eaux pluviales, tournée vers des techniques alternatives et de prévention, est satisfaisante. La mise en œuvre du schéma directeur et du zonage pluvial permet de pérenniser la gestion.
Néanmoins, il est impératif de limiter l'imperméabilisation des sols lors de la construction d'infrastructures de transport ou de poches de stationnement. En effet, cela est fondamental afin de tenir compte des risques d'inondation et de pollution des eaux liés au ruissellement

Cf. EIE – Fiche « Ressources Minérales »

Une carrière est aujourd'hui en activité, avec un démantèlement prévu dès 2033. Par conséquent, le SRC prévoit un déficit avec une demande toujours plus importante. Le projet de l'autoroute A412 nécessitera de grandes quantités de granulats.
Toutefois, la Haute-Savoie possède un taux de valorisation de déchets inertes élevé (70%). Cette pratique est hautement favorisée par le SRC.

Cf. EIE – Fiche « Qualité, Air, Energie »

Les flux de carbone positifs ne représentent que 2% des émissions de GES. De plus, l'artificialisation des sols et l'impact du changement climatique sur les capacités d'absorption des milieux naturels risque de diminuer le potentiel de séquestration du territoire.

Cf. EIE – Fiche « Nuisances Sonores »

Les routes, les voies ferrées et les avions constituent d'importances sources de nuisances sonores dans le territoire. Toutefois, il existe des outils de gestion et de protection (Classement sonore des voies, Mise en œuvre de PPBE).
La maitrise des vitesses de circulations ainsi que la restriction du stationnement et de la pénétration des voitures, dans les zones à forte densité de population participent à l'apaisement de l'impact des nuisances sonores.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

4 - NOUVELLES MOBILITÉS

Les usages collectifs de la voiture relèvent de deux pratiques différentes : le covoiturage, qui revient à partager un véhicule lors d'un trajet en optimisant son remplissage et d'autre part l'autopartage, qui revient à l'utiliser successivement. En plus de réduire le nombre d'autosolistes, cette démarche peut être complémentaires des transports en commun et accentuer son impact environnemental.

Une part importante des déplacements motorisés sont des déplacements domicile-travail, bien souvent réalisés en situation d'autosolisme. Dans l'agglomération, les trajets pendulaires et professionnels constituent la majorité absolue des flux. Mais encore, les lieux de travail disposent de parkings gratuits illimités, rendant encore plus attractif l'usage des TIM.

Le vœu derrière ce PDM est de proposer des solutions concrètes pour réduire, non seulement le nombre de déplacements, mais surtout ceux réalisés en voiture. Le précédent PDU s'était penché sur l'exploitation d'un puissant levier, par Annemasse Agglo, pour faire du report modal avec la mise en place de Plan de Déplacements Entreprise (PDE), dorénavant intitulé Plan de Mobilité

Par ailleurs, le développement de mobilités alternatives, avec notamment la montée en puissance ces dernières années du marché des véhicules électriques qui doivent être favorisés devant les thermiques. Cela passe, par exemple, par la mise en place de suffisamment d'équipements de recharges, à des tarifs concurrentiels.

A - USAGES COLLECTIFS DE LA VOITURE

Annemasse Agglo est un pôle attractif de Haute-Savoie, avec un tissu économique commercial et industriel composé certain nombre de ZA dispersées dans l'agglomération (ZAE MontBlanc (Annemasse), ZA Borly (Cranves-Sales), ZAC Etoile (Ambilly), Technosite Altéa (Juvigny, Ville-la-Grand), …). La plupart de ces secteurs sont bien desservis en TC, avec notamment le BHNS Tango ou le CEVA.

Sous l'impulsion du précédent PDU et d'une demande de la part d'entreprises et des administrations, ce sont 11 Plans de Déplacements Entreprises (PDE) qui sont actuellement engagés (réalisés, en cours de réalisation) et trois en cours d'élaboration. Le développement de ces programmes témoigne de la volonté des usagers de s'ouvrir à des modalités alternatives de déplacement, pour autant que ces dernières soient suffisamment attractives. En effet, au sein de l'agglomération, quelques points de covoiturages (informels, BlaBlaCar, etc…) sont identifiés, notamment au niveau du P+R Jean-Monnet ou près de la douane de Veyrier.

Toutefois, ces efforts ne permettent pas encore d'infléchir le taux d'autosoliste pour les déplacements domicile-travail, majoritairement transfrontaliers. Mais, TP2A s'engage à mettre en œuvre 30 PME à l'horizon 2029.

N.B : En 2018, la compétence de mise en œuvre de ces Plans de Déplacements Entreprises (PDE) été transférée au Pôle Métropolitain du Genevois Français (PMGF).

Depuis 2020, le Pôle métropolitain accompagne les établissements de plus de 100 travailleurs dans la réalisation de leur Plan de Mobilité (PDM) et coordonne ceux existants sur le territoire. Les collectivités et agences économiques du territoire relaient auprès des entreprises les possibilités de recourir à un plan de mobilité employeurs (aujourd'hui obligatoire pour les entreprises de plus de 50 salariés).

Par ailleurs, un service d'autopartage, Citiz, est mis en service avec 5 stations de véhicules en libre-service, sur Ambilly et Annemasse, à proximité du tramway et de la Gare LEX. C'est une première expérience de l'autopartage au sein d'Annemasse Agglo, permettant de familiariser et sensibiliser les usagers avec ces solutions.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Il serait visiblement intéressant d'amplifier les efforts pour le développement de cette alternative. Un des objectifs de ce PDM est également de déconstruire la nécessité d'être propriétaire de sa propre voiture.

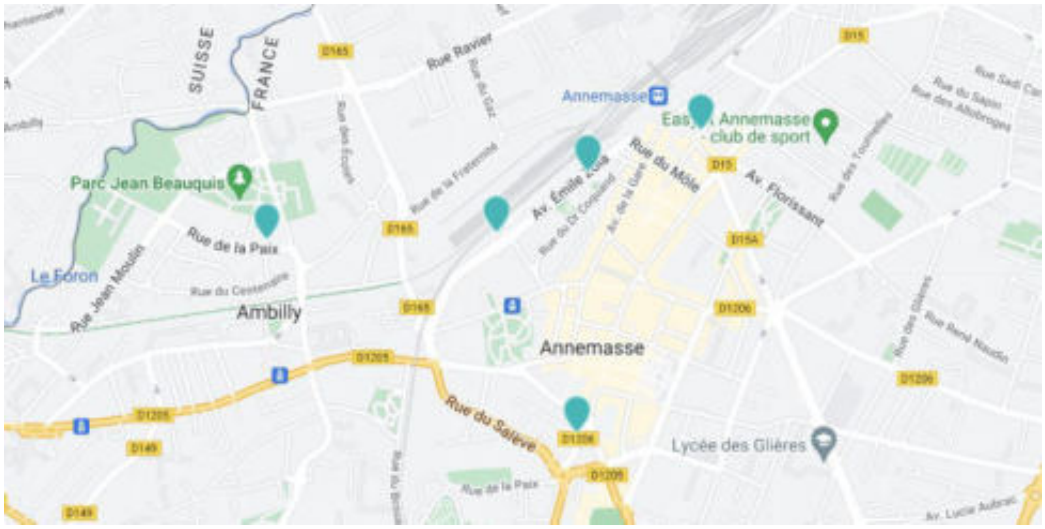


Figure 95- Emplacement des stations Citiz d'autopartage, (Source : Annemasse Agglo, Citiz)

B - MOBILITÉS ALTERNATIVES

La mise en place de bornes de recharges pour promouvoir l'électromobilité

Le Syndicat des énergies et du numérique de Haute-Savoie (Syane) s'est doté, en 2015 de la compétence « IRVE » de mise en place d'un service comprenant la création, l'entretien et l'exploitation d'infrastructures de recharge nécessaire à l'usage des véhicules électriques ou hybrides rechargeables. Selon le dernier état des lieux (mai 2022), ce sont près de 814 points de charge ouverts au public qui sont déployés au sein du département, dont près de 10% au sein d'Annemasse Agglo.).

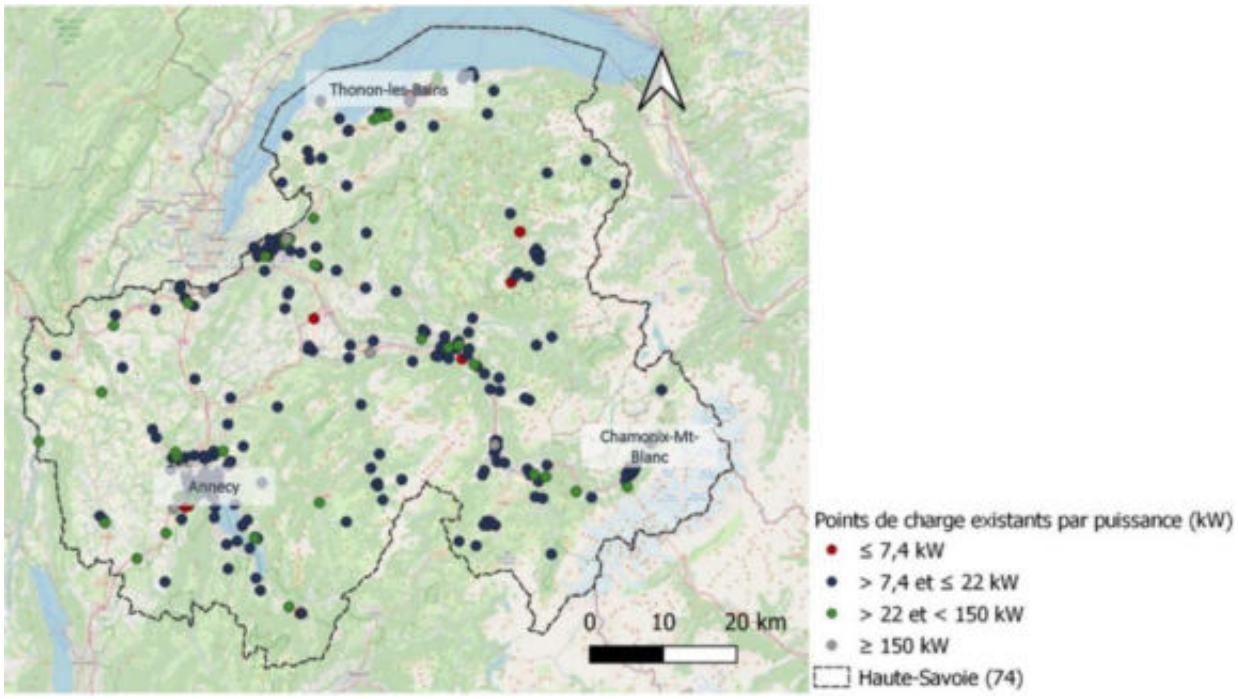


Figure 96- Localisation des points de charge existants par puissance (Source : Syane, octobre 2023

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Au sein d'Annemasse Agglo, la plupart de ces bornes sont situées dans le cœur d'agglo avec un déploiement plus épars dans le reste du territoire. On compte tout de même quelques points dans les centres-bourgs (Cranves-Sales, Vétraz Monthoux, Lucinges ou encore Bonne).

Le développement de ces équipements doit se poursuivre, notamment dans les parking-relais, qui ont pour vocation de retenir les véhicules toute la journée pendant que leurs propriétaires se rabattent sur les transports en communs ou complètent à pied leur trajet vers leur lieu de travail. Cela permettrait également de rendre les parking-relais plus attractif avec ce complément d'offre. Dans le cadre des prévisions de la loi LOM, le Syane a élaboré, un schéma directeur, de développement des infrastructures de recharge ouvertes au public pour les véhicules électriques (SD IRVE), sur l'ensemble des communes de Haute-Savoie entre 2023 et 2028. Il a été adopté le 23 mars 2023.

Le Syane ambitionne de mettre en service environ 60 bornes/an dans le département, entre 2023 et 2025 (horizon de début du PDM).

Le pédibus, une solution durable encore trop peu développée

La part des déplacements piétons est la seconde dans l'agglomération. Un nombre important de trajets sont réalisés à pied en raison des courtes distances. Par ailleurs, le territoire voit l'éclosion d'un pourcentage important d'enfants, impliquant le développement et la construction de plusieurs établissements scolaires (Saint-Cergues, Vétraz-Monthoux, Cranves-Sales).

Pour un territoire où les déplacements peuvent se faire sur de courtes distances, l'idée d'instaurer des démarches de pédibus (ou ramassage scolaire à pied) pourrait être une alternative intéressante à l'usage de la voiture pour déposer et/ou récupérer ses enfants des écoles. Le principe consiste à accompagner de petits groupes d'enfants, en bas âge, sur le trajet entre l'école et leur maison. Cette dernière avait déjà été proposée dans le cadre du précédent mais peu a été fait à cet égard.

Effectivement, les communes annoncent qu'à ce jour, et comme à l'époque, seule la ville d'Annemasse contribue à la mise en place de pédibus pour les établissements scolaires, reposant sur le volontariat des parents. Dans le reste du territoire, ces derniers déposent et récupèrent leurs enfants en voiture et au plus, font du covoiturage informel.

Une telle mesure doit pouvoir être consolidée et retravaillée à l'échelle de l'agglomération, permettant également la nécessité aux voitures d'avoir à stationner devant les écoles, réservant ces places pour le personnel enseignant.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Depuis 2014, ce sont 11 PDE qui sont actuellement engagés avec tp2a qui ambitionne d'en mettre en œuvre 30 à l'horizon 2029. Cette démarche permet de sensibiliser et d'accompagner les travailleurs d'Annemasse Agglo vers un report modal de la voiture pour leurs déplacements ;

Toutefois, à ce jour, le taux d'autosoliste reste très important (75% des déplacements TIM). Il n'a pas été infléchi par les mesures PDE ;

Annemasse Agglo s'est associé, depuis 2022, à Citiz pour mettre en place, en cœur d'agglomération, des stations d'autopartage. Ce type de solution n'en est qu'au stade de l'expérience ;

Le Syane a installé 24 bornes de recharge dans le territoire, depuis 2017. Néanmoins, la majorité dans le cœur d'agglomération. Son schéma directeur prévoit de déployer une offre de recharge qui soit « suffisante » aux horizons 2025 et 2028 ;

Dans un territoire favorable aux déplacements piétons, le pédibus est une solution encore trop peu développée. Seule la ville d'Annemasse propose un tel service, sur la base du volontariat des parents.

Résumé

11 : NOMBRE DE PDE ENGAGÉS EN 2022

30 : NOMBRE DE PDE ENGAGÉS EN 2029 (OBJECTIF TP2A)

5 : NOMBRE DE STATIONS CITIZ (AMBILLY, ANNEMASSE)

24 : NOMBRE DE BORNES DE RECHARGE DÉPLOYÉES AU SEIN D'ANNEMASSE AGGLO DEPUIS 2017 (115 EN HAUTE-SAVOIE)

1 : NOMBRE DE COMMUNES AYANT MIS EN PLACE UN PÉDIBUS

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

5 - STATIONNEMENT

La prise en compte du contexte démographique au sein d'Annemasse Agglo fait de la thématique du stationnement un élément central dans le fonctionnement des pôles d'échanges, à la fois pour les résidents et les activités économiques.

Sur le territoire, le stationnement est inégalement réparti avec des zones disposant d'une capacité suffisante, voire ultra-capacitaires, et d'autres secteurs pour lesquels l'offre publique atteint ses limites, surtout autour des pôles d'échanges de l'agglomération. Plusieurs communes connaissent des phénomènes de stationnement de véhicules « ventouses » en journée par des pendulaires, sur des lieux de rabattements ou de travail, sur le domaine public pendant que les P+R Altéa et Jean Monnet sont peu utilisés. Cette situation s'explique notamment par l'absence de coordination dans l'offre de stationnement entre les communes de l'agglomération.

Avec le vœu de limiter le passage des TIM en cœur d'agglomération et le développement continu de solutions fortes en matière de report modal de la voiture, le stationnement en ville doit s'accompagner d'une politique plus restrictive, limitant le stationnement de longue durée dans les secteurs présentant des zones d'activités économiques (par exemple, ZAC étoile et son offre très importante de stationnement public) et une alternative modale forte.

Par ailleurs, les réglementations du stationnement sur fonds privé sont à harmoniser entre les communes. Aujourd'hui, chaque commune présente une méthodologie différente de réglementation. Elles sont peu complémentaires entre elles. Mais encore, elles doivent prendre en compte de nouvelles préconisations sur la distribution des places par destination et sous-destination, en limitant le nombre de places TIM et augmentant le nombre de places vélos.

Aujourd'hui, les collectivités doivent s'interroger sur l'intérêt d'une plus grande « maîtrise » du stationnement au regard des ambitions en termes de déplacements mais aussi des objectifs généraux assignés à l'espace public et à l'aménagement urbain.

Connaître aussi précisément que possible l'offre existante, objectiver la demande et analyser le comportement des usagers est la base de toute stratégie en matière de stationnement. C'est à partir de ces éléments de diagnostic qu'est orientée la politique sur l'ensemble du territoire, en agissant sur l'offre, la réglementation, la tarification et la surveillance du stationnement à mettre en place. L'urbanisme étant une compétence communale, chaque collectivité est dotée de son propre Plan Local d'Urbanisme avec des réflexions et des règles indépendantes. Les besoins et les enjeux peuvent être différents selon le type de collectivité : urbaine, périurbaine, rurale, touristique.

Dans le cadre de la mise en place d'un Plan de Mobilité, le stationnement est un levier clé dans la dynamique de déplacement.

A - L'OFFRE DE STATIONNEMENT PUBLIC

L'agglomération dispose d'environ 10'000 places de stationnement public sur son territoire. Le cœur d'agglomération possède la plus grande part de l'offre avec près de 6500 places. En comparaison avec le précèdent PDU, ce total a relativement peu changé (9830 places contre 9981 en 2009). Dans le cadre d'une politique liée à la mise en service d'axes forts de transports collectifs et de limitation du stationnement ventouse en cœur d'agglomération, les places à durée limité et/ou payantes se sont considérablement développées, constituant désormais la majorité de l'offre, avec plus de 63% des places (contre 18,5% seulement en 2009). En effet, la ville d'Annemasse s'est dotée d'une offre importante de ce type au cours de la dernière décade. A fin 2024, ce sont près de 2227 places de parking (en surface et en ouvrage) et 1500 places de voiries (horodateurs) qui sont gérées par la Société d'Assistance et de Gestion du Stationnement (SAGS).

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

En particulier :

- Parking en ouvrage (Illimité) : Libération (634 places), Hôte de Ville (239 places), Chablais Park (322 places), Etoile Gare (531 places) ;
- Parking en surface (Illimité) : Place des Marchés (300 places), Clos Fleury (160 places), Sémard (62 places) ;
- Stationnement sur voiries : Zone orange (Limité à 2h, 421 places), Zone verte (Limité à la journée, 924 places), Centre aquatique (Limité à 5h, 59 places).

La grille tarifaire du stationnement sur voirie tente de limiter leur usage par des pendulaires transfrontalières en sextuplant le tarif de la zone verte entre 7h et 8h d'usage. Toutefois, la zone verte constitue une majorité des places, laissant peu de part au stationnement limité de courte durée. Par conséquent, cela a pour impact d'avoir des taux de rotation assez bas.

Concernant le reste de l'agglomération, au contraire, l'offre de stationnement des communes de la première et la seconde couronne, n'ont peu voire pas changé, qu'il s'agisse du nombre ou du type de réglementation des usages.

Le tableau suivant résume l'offre de stationnement public par commune (Etat en fin 2024).)

COMMUNE	TYPE				DUREE				TOTAL PLACES
	Sur voirie		En parcs		Limité		Illimité		
	Valeur	*Part*	*Valeur*	*Part*	*Valeur*	*Part*	*Valeur*	*Part*	
Ambilly	380	63.4	276	36.6	656	100	0	0	656
Annemasse	1500	34.7	2227	65.3	3727	100	0	0	3727
Etrembières	283	44.6	352	55.4	286	45	349	55	635
Gaillard	516	48.6	605	51.4	782	69.8	339	30.2	1121
Vétraz-Monthoux	113	16.2	584	83.8	100	14.3	597	85.7	697
Ville-la-Grand	207	20.9	781	79.1	401	40.6	587	59.4	988
Bonne	39	9.7	364	92.3	53	13.1	350	86.9	403
Cranves-Sales	242	30.9	542	69.1	105	0	679	100	784
Juvigny	18	37.5	30	62.5	0	0	48	100	48
Saint-Cergues	60	16.6	302	83.4	0	0	362	100	362
Lucinges	0	0	148	100	0	0	148	100	148
Machilly	63	24.1	198	75.9	38	14.6	223	85.4	261
Total	**3521**	**35.5**	**6409**	**64.5**	**6148**	**63.5**	**3682**	**37.5**	**9830**
Total PDU 2014	***3505***	***35.1***	***6476***	***64.9***	***1848***	***18.5***	***8133***	***81.5***	***9981***

Des secteurs en tension sur le stationnement

A une échelle plus fine, l'offre de stationnement connaît toujours des saturations, notamment sur Gaillard qui peine encore à résorber le stationnement « ventouse » de la part de pendulaires transfrontaliers. Ce secteur fonctionnerait comme un P+R « sauvage ». A noter, l'existence d'autres parkings de ce « type » près des arrêts de lignes TPG au niveau de la douane de Veyrier, au Pas-de-l'Echelle.

Les nouvelles réglementations suisses en matière de stationnement, réduisant considérablement l'offre TIM, vont faire augmenter le risque d'incidence de tensions supplémentaires sur le stationnement autour des arrêts du tramway ou autour de la gare d'Annemasse.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

B - LES PARKING RELAIS

En 2018 et en 2019, Annemasse Agglo met en service deux Parking-Relais (P+R), de 250 places chacun

- Le premier à Annemasse près du lycée Jean-Monnet, arborant le même nom.
- Le second sur la commune de Cranves-Sales au niveau du technosite Altéa.

Accessibles librement et sans abonnement dans un premier temps, ils sont tous deux situés aux terminus du BHNS Tango, ligne structurante du réseau TAC.

en juin 2023Un troisième P+R, de 137 places est inauguré ;(dont 14 places motos, 4 places PMR et 18 places pré-équipées pour de bornes de recharges), situé juste en face de la gare LEX de Machilly. . Ce P+R s'accompagne d'aménagements liés à la mobilité (parvis de gares, liaisons cyclables).

Etude en cours pour extension de 50 places

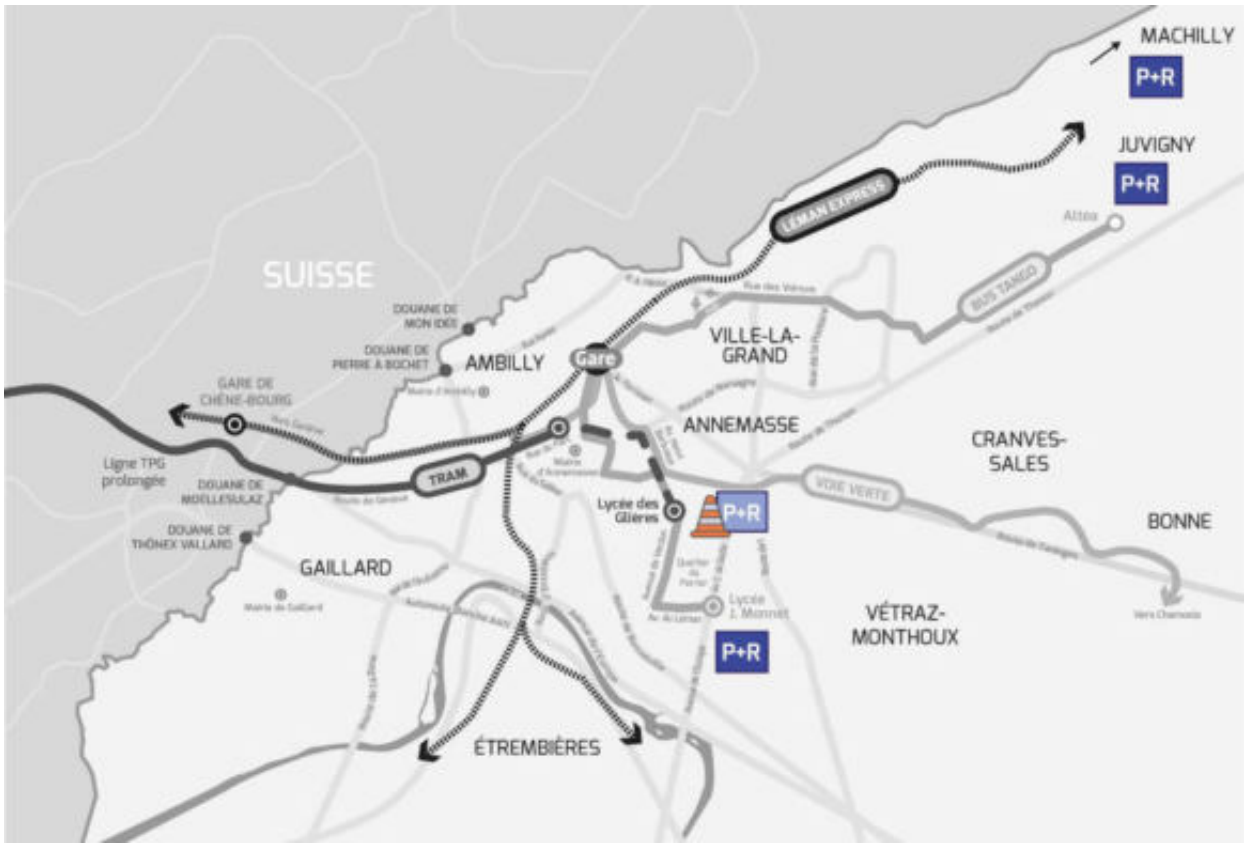


Figure 97- Carte des parking-relais au sein d'Annemasse Agglo (2025)

L'enquête du P+R genevois, réalisée pour le PMGF en début 2023, présente des données avec une faible utilisation concernant la fréquentation du P+R Altéa et Jean-Monnet. La majorité des usagers les utilisent pour se rabattre sur des TC en direction de Genève pour des motifs de travail. Ces derniers proviennent principalement de la commune du P+R, voir des limitrophes.

Pour rappel ces P+R ont été mis en service afin d'encourager l'intermodalité et de faciliter l'accès au cœur d'agglomération et à Genève sans utilisation de véhicule motorisé personnelle, ces derniers ne remplissent pas leur vocation. Effectivement, si ces derniers sont principalement utilisés par des pendulaires transfrontaliers, la nécessité de produire un trajet supplémentaire en TC avant de se rabattre sur le tramway ou le LEX réduit leur attractivité. De plus, de nombreux parking relais existent de l'autre côté de la frontière, avec par exemple les P+R Moillesulaz, Sous-Moulin, Chêne-Bourg qui sont beaucoup plus capacitaires et sont sur la même plateforme multimodale que le LEX ou les transports urbains.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Par ailleurs, le P+R Altéa devrait pouvoir permettre aux usagers du Technosite de parquer leur véhicule et de se rendre à leur travail, mais ces derniers ne constituent que 5% des fréquentations. Les poches de stationnement sur fond privé semblent être plus attractives pour ces pendulaires locaux.

Cette situation interroge lorsqu'il est connu que certains stationnements « sauvages » s'observent en certains points de l'agglomération, proche d'arrêts TC permettant un rabattement direct vers Genève. Par conséquent, il est nécessaire d'améliorer l'attractivité de ces solutions, actions directes du précédent PDU, qui doivent promouvoir la limitation du trafic TIM en cœur d'agglomération.

Prévu pour 2026, le P+R Aubrac (capacité de 200 places) sera situé à l'angle de l'avenue de Verdun et de l'Avenue Lucie Aubrac, à proximité directe du futur terminus du tramway annemassien. Il permettra de se rabattre directement sur une ligne TC connectant vers les différents pôles

Il accueillera également une vélostation (la deuxième de l'agglomération après celle de la MMT) d'une capacité de 69 places.



Figure 98- Plan de situation et plan masse du P+R Aubrac, 2023, Clément Vergély Architectes

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

C - LE STATIONNEMENT PRIVÉ :

Un outil identifié pour l'organisation des politiques de mobilité

Le stationnement est un outil performant au service des autorités pour maîtriser le trafic automobile, minimiser les nuisances induites et encourager le report modal vers les transports publics et la mobilité douce.

A cet effet, l'offre en places de stationnement doit être fixée en cohérence avec :

- la politique de mobilité communale et intercommunale,
- la desserte par les TP existants et planifiés,
- et la gestion du stationnement sur domaine public.

De nombreuses études ont démontré que les territoires ayant réussi à limiter la circulation automobile ont certes développé massivement les services de transports en commun mais ont aussi contraints la voiture par une politique de stationnement volontariste et ambitieuse. Mais **limiter l'offre n'est possible qu'avec une stratégie matérialisée par une réglementation.**

Par ailleurs, le lien entre utilisation de la voiture particulière et facilité de stationnement est démontré par de nombreuses enquêtes. Aussi, les politiques publiques se sont emparées de la gestion du stationnement comme d'un outil pour maîtriser l'usage des véhicules motorisés.

■ Le stationnement : un besoin en lien avec le stockage et la protection d'un véhicule

- **Hier :** essentiellement pour les voitures à proximité du logement et du lieu de travail
- **Aujourd'hui** : plus complexe et plus varié, des voitures mais aussi des véhicules électriques, des 2 Roues Motorisées, des vélos classiques, des vélos spéciaux
- **Demain** : **La tendance au sur-mesure va s'accroître**. La diversité et la segmentation des marchés conduit les opérateurs privés et publics à se diversifier. Les véhicules partagés et les véhicules électriques nécessitent l'adaptation des parkings actuels.

■ Le stationnement restera une nécessité

La maîtrise du stationnement des véhicules particuliers peut ainsi contribuer à la fois à développer des mobilités plus durables et à aller vers une réduction des m² de parking réduisant le coût de construction ou bien vers une autre utilisation d'une partie de ces espaces, de mieux intégrer les principes du Zéro Artificialisation Nette (une place de stationnement pour une voiture représente 10 à 12,5 m² - hors espaces de circulation).

Il est nécessaire d'interroger la stratégie en matière de stationnement, tant celui-ci impacte fondamentalement les pratiques de mobilité : le choix de se déplacer ou non en voiture dépend souvent de la possibilité de stationner à destination. La définition d'une stratégie cohérente impose d'abord de diffuser une culture partagée du stationnement, (compte-tenu de la dimension territoriale du sujet. Il s'agira d'objectiver les pratiques et offres actuelles de stationnement, avant d'établir

Le stationnement relève de l'ordre de deux gestions :

- Le stationnement public
- Le stationnement privé

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

La mise en place d'une politique de stationnement à l'échelle de l'agglomération d'Annemasse est un levier indispensable pour favoriser le report modal.

Cela passe par **des actions sur le stationnement public (développement de parc relais, limitation du stationnement sur le domaine public) et une réglementation de l'offre de stationnement privé.**

Comme évoqué dans le SCoT, les documents d'urbanisme des communes doivent veiller, via les règlements pour les nouveaux projets d'aménagement, à limiter les possibilités de stationnement quand une offre alternative de déplacement existe, à organiser le stationnement des véhicules et des vélos sur les lieu de résidence, à réduire le stationnement des actifs sur leur lieu de travail, à favoriser le stationnement des deux roues dans l'habitat collectif, sur le lieu de travail et à proximité des pôles gares, etc…

Pour atteindre ces grands objectifs sur la réduction de la part modale voiture et la gestion économe du foncier, il est essentiel que les politiques de mobilités, les documents d'urbanisme et les nouvelles opérations d'aménagement ou les projets de renouvellement urbain soient coordonnées à l'échelle de Vienne Condrieu Agglomération.

Le cadre réglementaire

Le stationnement privé bénéficie d'un cadre réglementaire fixé par différents Codes et articles de Lois

Selon le Code des Transports article L1214-4

Le plan de mobilité délimite les périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur en matière de réalisation d'aires de stationnement, notamment lors de la construction d'immeubles de bureaux, ou à l'intérieur desquels les documents d'urbanisme fixent un nombre maximum d'aires de stationnement à réaliser lors de la construction de bâtiments à usage autre que d'habitation.

Il précise, en fonction, notamment, de la desserte en transports publics réguliers et, le cas échéant, en tenant compte de la destination des bâtiments, les limites des obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur en matière de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés et les minima des obligations de stationnement pour les véhicules non motorisés.

Nota

Conformément au II de l'article 16 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019, les présentes dispositions entrent en vigueur le 1er janvier 2021.

Les dispositions du code des transports dans leur rédaction résultant des 2° à 5°, des 7° à 15°, des 17° et des 19° à 25° du I du présent article s'appliquent aux plans de déplacements urbains, aux plans locaux de mobilité et aux plans locaux d'urbanisme en tenant lieu mentionnés au deuxième alinéa de l'article L. 151-44 du code de l'urbanisme approuvés au 31 décembre 2020, à compter de leur prochaine révision ou de leur prochaine évaluation réalisée dans les conditions prévues à l'article L. 1214-8 du code des transports.

Selon le Code de l'Urbanisme

3 outils sont à disposition pour gérer la question du stationnement privé dans les PLU avec

- Règlement écrit => opposable par conformité
- Orientation d'Aménagement et de Programmation sectorielle => opposable par compatibilité
- Orientation d'Aménagement et de Programmation thématique => opposable par compatibilité

Le cadre réglementaire du Code de l'Urbanisme (Art L151-31 à L151-37 et R151-44 à R151-46) détaille les obligations et possibilités en matière de création de stationnement dédié aux véhicules motorisés hors voirie (et sur voirie lorsque le PLU vaut PDM).

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Le Code de l'urbanisme faisant l'objet de fréquentes modifications législatives, entraînent une situation où différentes rédactions cohabitent. Ainsi, en 2015, le décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015sur la modernisation du contenu des PLU, est venu modifier et complété les destinations et sous destinations définis dans les documents d'urbanisme locaux. En ajoutant qu'il n'existe pas de cadre fixe pour la rédaction de l'article sur le stationnement, d'une commune à l'autre ce sont d'importantes hétérogénéités qui sont constatées dans sa construction et dans la répartition du nombre de places par destination et sous-destination.

Selon les termes de l'article L. 131-4 du code de l'urbanisme, le plan local d'urbanisme doit, s'il y a lieu, être compatible avec le plan de mobilité.

Le stationnement : un facteur clé pour le report modal

Le choix modal du déplacement (la voiture particulière ou les transports collectifs/vélos), est directement lié à l'offre et au type de gestion du stationnement sur le lieu de destination du déplacement : Le stationnement sur son lieu de résidence est un facteur important sur le mode de déplacement choisi

L'offre de stationnement est telle d'une manière générale sur le territoire d'Annemasse Agglo que la voiture est confortée, et ce malgré, une baisse observée de la motorisation des ménages ces dernières années.

La création de places de stationnement privative est un outil important de la maîtrise de la circulation automobile. En effet, le stationnement des logements influe sur le taux de motorisation des résidents et des actifs, le stationnement des bureaux influe sur le mode de déplacement des employés et des visiteurs, le stationnement des commerces influe sur le mode de déplacements des employés et des clients, ….

Si La question du stationnement se traite à plusieurs échelles géographiques (territoire, commune et centralité, quartier et rue, le choix modal du déplacement (la voiture particulière ou les transports collectifs/vélos), est directement lié à l'offre et au type de gestion du stationnement sur le lieu de destination du déplacement.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

■ Les enjeux du PDU en matière de stationnement

En 2014, le PDU déterminait les enjeux suivants en matière de stationnement :

- Maîtriser les besoins en stationnement et réglementer le cœur d'agglomération
- Faire évoluer la réglementation du stationnement pour favoriser le report modal à échéance des grands projets de transport en commun
- Coordonner et harmoniser les politiques de stationnement sur le cœur d'agglomération (réglementation, tarif, abonnement)
- Mettre en place des parkings relais sur l'agglomération connectés aux TCSP et au RER Franco-Genevois à l'échelle transfrontalière
- Etudier la tarification combinée et les services pour les parcs-relais
- Faire évoluer la réglementation sur le stationnement privé comme enjeux de « faire évoluer la réglementation sur le stationnement privé ».

Pour répondre à ce dernier enjeu, le parti pris du PDU a été de réglementer et d'adapter l'offre de stationnement privé avec la mise en place d'un zonage définissant 5 secteurs en fonction de la desserte TC autour des arrêts, le périmètre d'influence variant en distance en fonction bien sûr de la qualité du service offert.

Par exemple le LEX en gare d'Annemasse est très attractif par exemple pour l'ensemble des frontaliers allant travailler sur Genève et son agglomération. Dans ce périmètre, il est considéré que le mode de transports est le plus pertinent et doit être privilégié. Au-delà de ce périmètre, il est considéré que le temps de parcours pour accéder à l'arrêt ou depuis l'arrêt à une zone devient trop important et ne peut justifier une modération de l'offre en stationnement automobile privé.

Afin de moduler au mieux les normes plafonds de stationnement, des secteurs cumulant un ou plusieurs modes de transports performants ont été établis.

- Le secteur A correspond au cumul des périmètres PEM+Tram ou PEM+BHNS Tango ou PEM+Tram+BHNS Tango ou Tam+BHNS Tango.
- Le secteur B correspond aux périmètres Tram ou BHNS Tango.
- Le secteur C correspond aux périmètres du RER Franco-Valdo-Genevois en gare de Machilly et en gare d'Annemasse au-delà du périmètre couvert par le secteur A (concerne notamment une partie du nord des voies ferrées sur Ambilly et Ville-la-Grand, située entre 400 et 750m de la gare.
- Le secteur D correspond au périmètre des futurs secteurs qui seront desservis par les TCSP projetés au terme du PDU.
- Le secteur E correspond au périmètre du réseau secondaire TAC.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

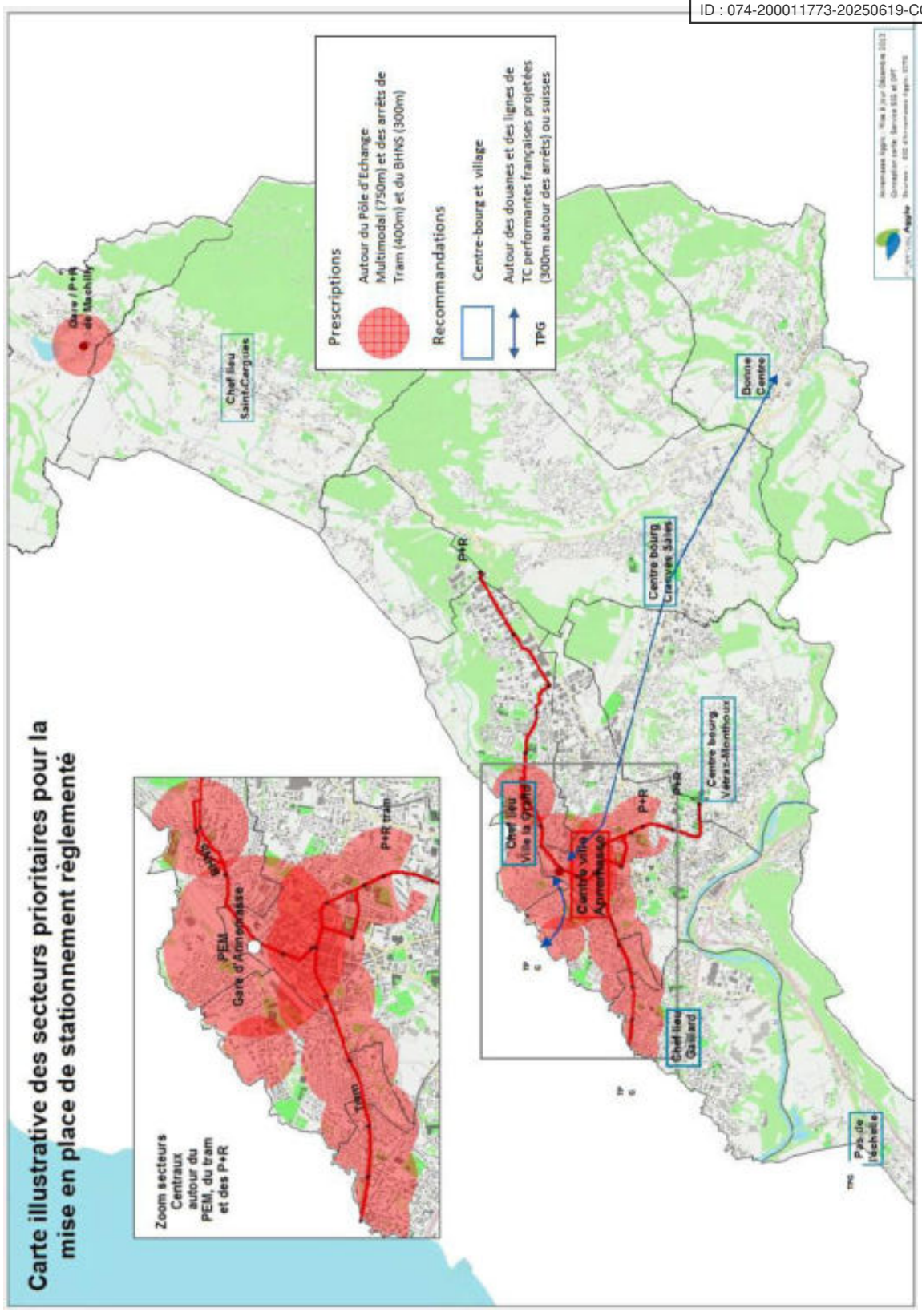


Figure 99 Extrait du PDU 2014

Si cette représentation graphique se voulait vertueuse, la mise en place de zone tampon s'est avérée peu lisible et sujette à interprétation (tant sur le fond que sur la forme).

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Le constat dans l'application du PDM

De grands écarts sont constatés dans les règles pour l'habitation :

Le précédent Plan de Déplacement Urbain avait pour objectifs la mise en place d'un encadrement des normes privées de stationnement, se basant sur le constat suivant : les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) disposent de normes « planchers » pour réglementer les places de stationnement automobile dans les constructions nouvelles pour les logements et les activités. Cette mesure permet de satisfaire des besoins par le privé et d'éviter de recréer le coût et l'offre sur l'espace public. Cependant, les normes actuelles apparaissaient élevées dans un contexte de développement des transports collectifs lourds dans les espaces urbains centraux. Ainsi le PDU de 2014 préconisait de faire évoluer ces normes par la mise en place de normes plafonds dans les PLU des communes sur les secteurs bien desservis par les transports en commun, avec la mise en place d'une cartographie.

Aujourd'hui, la grande majorité des communes ont un Plan Local d'Urbanisme en vigueur. Toutefois, un nombre conséquent d'entre elles sont en cours de révision de leurs PLU et ce, à des degrés d'avancement considérablement différents. Mais encore, seul celui d'Annemasse faire référence au PDU.

Pour rappel le stationnement est réglementé par le Code de l'Urbanisme (Art L151-31 à L151-37 et R151-44 à R151-46) qui fixe les obligations et possibilités en matière de création de stationnement dédié aux véhicules motorisés hors voirie.

Le Code de l'urbanisme faisant l'objet de fréquentes modifications législatives, entrainent une situation ou différentes rédactions cohabitent. Ainsi, en 2015, le décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015sur la modernisation du contenu des PLU, est venu modifier et complété les destinations et sous destinations définis dans les documents d'urbanisme locaux. En ajoutant qu'il n'existe pas de cadre fixe pour la rédaction de l'article sur le stationnement, d'une commune à l'autre ce sont d'importantes hétérogénéités qui sont constatées dans sa construction et dans la répartition du nombre de places par destination et sous-destination.

Le bilan du PDU 2014 a démontré que l'action sur le stationnement privé avait été effectué en partie : les communes d'Annemasse et Ville la Grand ont intégré les obligations et préconisation dans leur règlement de PLU.

Deux façons de traiter le stationnement sont identifiées selon la commune : soit en fixant un nombre de place par nombre de logements ou soit par surface de plancher avec la mise en place de seuils. De plus, certains règlements utilisent les deux manières.

Aussi, des différences sont observées en fonction des secteurs géographiques et des zonages de chaque PLU. Mais encore, des distinctions existent dans l'interprétation de l'habitat collectif et individuel avec plusieurs approches différentes développées (seuils, séparation extérieur/intérieur, …)

Par conséquent, si l'on prend l'exemple d'une opération de 2'000 m^2 (environ 30 logements) en zone dense, les règlements des PLU attribuent

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

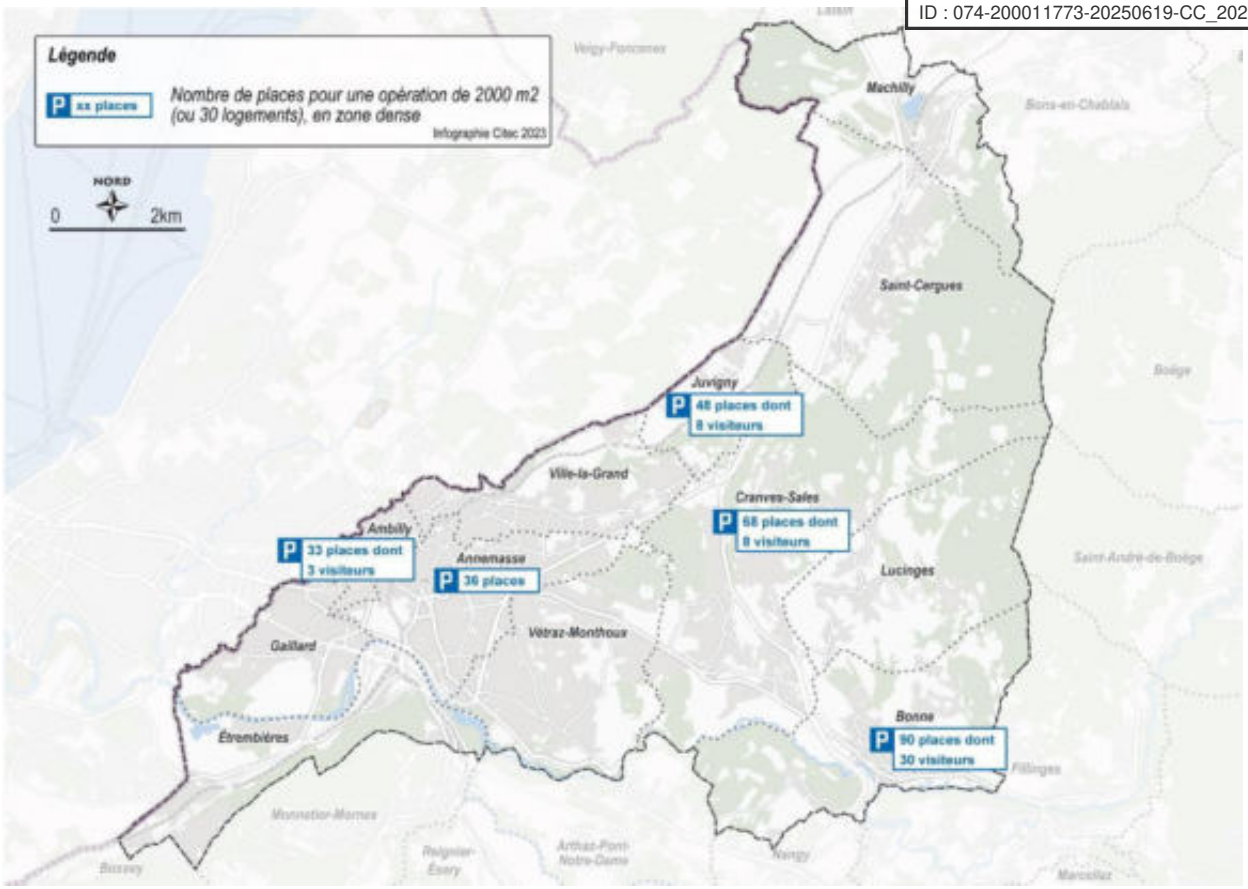


Figure 100- Exemple d'attribution de nombre de places pour chaque type de commune de l'agglomération pour une opération de 30 logements

Ainsi, dans le cadre des opérations d'habitat collectif, des grandes disparités sont observées d'une commune à l'autre. Néanmoins, des rapprochements sont observés pour les communes faisant parties de la même intercommunalité (Cœur d'agglomération, Première couronne, Seconde couronne). Ce manque de cohérence peut s'avérer être problématique lors du développement d'ilots résidentiels dans une période appelant à la limitation de la croissance démographique.

Pour l'habitat individuel, les communes exigent un nombre de places quasi identiques.

Pour ce qui est du stationnement à deux roues motorisées, ces derniers sont relativement absents des PLU, seule une commune fixe des règles selon la destination.

La conséquence est une grande disparité dans le cadre des opérations d'habitat collectif, et une moyenne entre 2 et 3 places exigées pour l'habitat individuel

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Exemple pour une opération de 10 logements (dont 2 grands logements (T4), soit 700m² de SBP, en zone urbaine dense ou centre bourgs

- Ambilly : 10 places (dont 3 visiteurs)
- Annemasse : 12 places
- Bonne : 30 places (dont 10 places visiteurs)
- Cranves-Sales : 23 places dont 3 visiteurs
- Etrembières : 23 places dont 3 visiteurs
- Gaillard : 20 places (dont 0 visiteur)
- Juvigny : 20 places (dont 0 visiteur)
- Lucinges : 20 places (dont 4 visiteurs)
- Machilly : 15 places (dont 0 visiteur)
- Saint-Cergues : 26 places (dont 1 visiteurs)
- Vetraz-Monthoux : 28 places (dont 2 visiteurs)
- Ville la grand : 15 places (dont 4 visiteurs)

Comparaison avec la règlementation en vigueur sur le canton de Genève

Compte tenu de sa position frontalière une analyse de la gestion du stationnement privé sur les communes du canton de Genève est intéressante afin d'avoir une vision la plus large et exhaustive.

Sur le Canton de Genève, depuis 2008, tout projet de construction de logements et/ou d'activités se réfère au Règlement relatif aux Places Sur Fond Privé RPSFP de manière à déterminer les places de stationnement à réaliser. Ce ne sont donc pas les communes qui fixent les règles sur le stationnement privé.

Les principes de base du RPSFP sont de plusieurs types :

- La demande privée de stationnement doit trouver une offre privée de stationnement et ne pas reporter la demande sur l'espace public ;
- Les ratios de stationnement pour les activités sont des ratios maximaux, de manière à agir sur la répartition modale des déplacements, surtout domicile-travail, mais aussi pour les activités de loisirs et d'achat ;
- Les ratios de stationnement pour les logements sont des ratios minimaux, de manière à ce que le propriétaire d'un véhicule puisse le stationner sur domaine privé à proximité de son domicile.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

D - LES NORMES DE STATIONNEMENT PRIVE

les objectifs

La mise en place de normes sur le stationnement privé doit permettre de

- Assurer le lien entre urbanisme et mobilité à travers une politique globale de stationnement
- Favoriser l'usage des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle en mettant en œuvre une politique de stationnement privilégiant ces modes.
- Tendre vers une gestion économe du foncier en optimisant les stationnements pour les véhicules individuels.

Les enjeux des normes de stationnement

Les normes de stationnement privé : un lien étroit avec l'urbanisme de projet

Mettre en place des règles sur le stationnement privé permet de :

- Croiser les enjeux de mobilité (desserte TC), de foncier (intégration du ZAN), de climat et d'environnement (gestion des eaux pluviales, pleine terre) et d'urbanisme (densification)
- Offrir une réponse à la problématique du ZAN et à l'accompagnement pour une sobriété foncière
- Favoriser les opérations de densification / renouvellement avec les OAP dans des secteurs avec une bonne couverture TC
- Assurer la cohérence des aménagements des espaces publics et privés

Le PDM s'est appuyé sur le travail et les réflexions menées en 2014 dans le cadre du PDU, tout en affinant et améliorant l'outil pour une gestion plus aisée.

Le choix a porté sur la définition d'un zonage à la parcelle et ce pour plusieurs raisons

- Apporter une précision cartographique
- Eviter les problèmes d'interprétations pour les différents services instructeurs
- Supprimer le problème de zones à chevauchement sur plusieurs secteurs

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Définition d'un zonage à la parcelle

La définition des secteurs est issue de plusieurs critères quantitatifs et qualificatifs. Des ajustements « commune par commune » ont été réalisés à la suite de nombreux échanges avec les 12 communes d'Annemasse Agglo.

Rappel : les périmètres autour des lignes TC et arrêts sont des critères géographiques selon l'offre actuelle et à venir (2025)

Secteur 1 : périmètre de 500m autour du Pôle d'Échange Multimodal d'Annemasse, et/ou des arrêts du tram actuel et futur (phase 2- Lucie Aubrac), ZAC Etoile et intégration des zones piétonnes d'Annemasse. Le secteur 1 intègre les zones les plus denses de l'agglo, bénéficiant des équipements publics, services et commerces.

Secteur 2 : périmètre de 400m autour du BHNS Tango, et/ou 500m autour des autres gares du Léman Express, et/ou 300m autour des arrêts TAC et TPG des lignes avec une fréquence moyenne (un bus toutes les 10 à 15 minutes). Le secteur 2 intègre les zones denses de l'agglomération, les zones d'activités économiques structurantes.

Secteur 3 : périmètre de 300m autour des arrêts TAC et TPG des lignes à moyenne fréquence (un bus toutes les 30 minutes). Le secteur 3 intègre les zones urbaines de moyenne densité, des zones d'activités économiques (Borly) des services et commerces de proximité.

Secteur 4 : périmètre de 300m autour des arrêts TC des lignes à faible fréquence (au-delà de 30 minutes) et/ou à 300m autour des axes forts vélo structurant (voie verte et Via-Rhôna). Le secteur correspond aux zones urbaines de moyenne densité avec une desserte TC faible et des équipements, services et commerces peu présents.

Secteur 5 : secteur sans desserte TC ou avec une très faible desserte. Le secteur correspond aux zones urbaines de faible densité avec une desserte TC très faible ou absente. Les équipements, services et commerces sont lacunaires.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

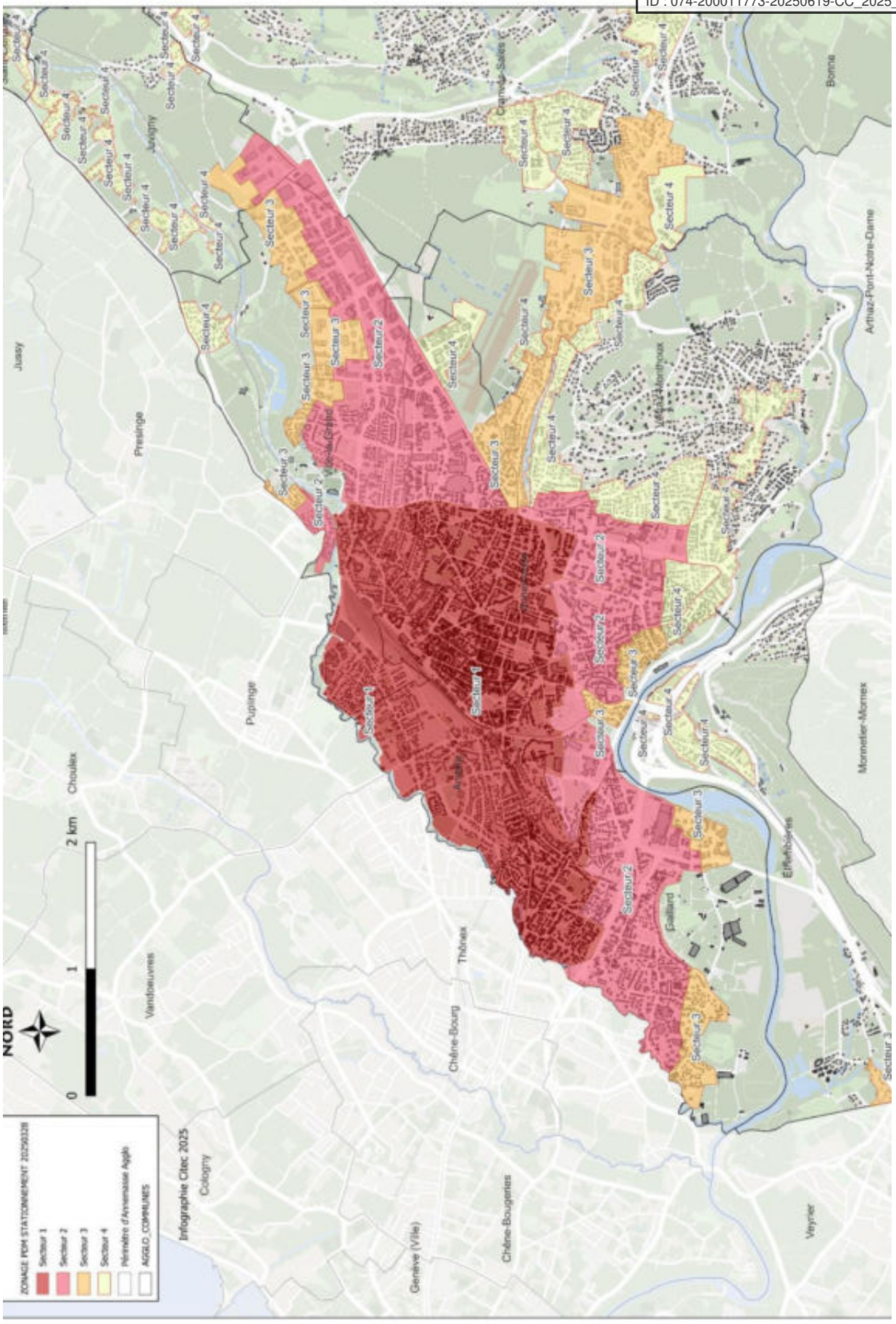


Figure 101 Cartographie du zonage stationnement par secteurs pour le PDM 2025-2035

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

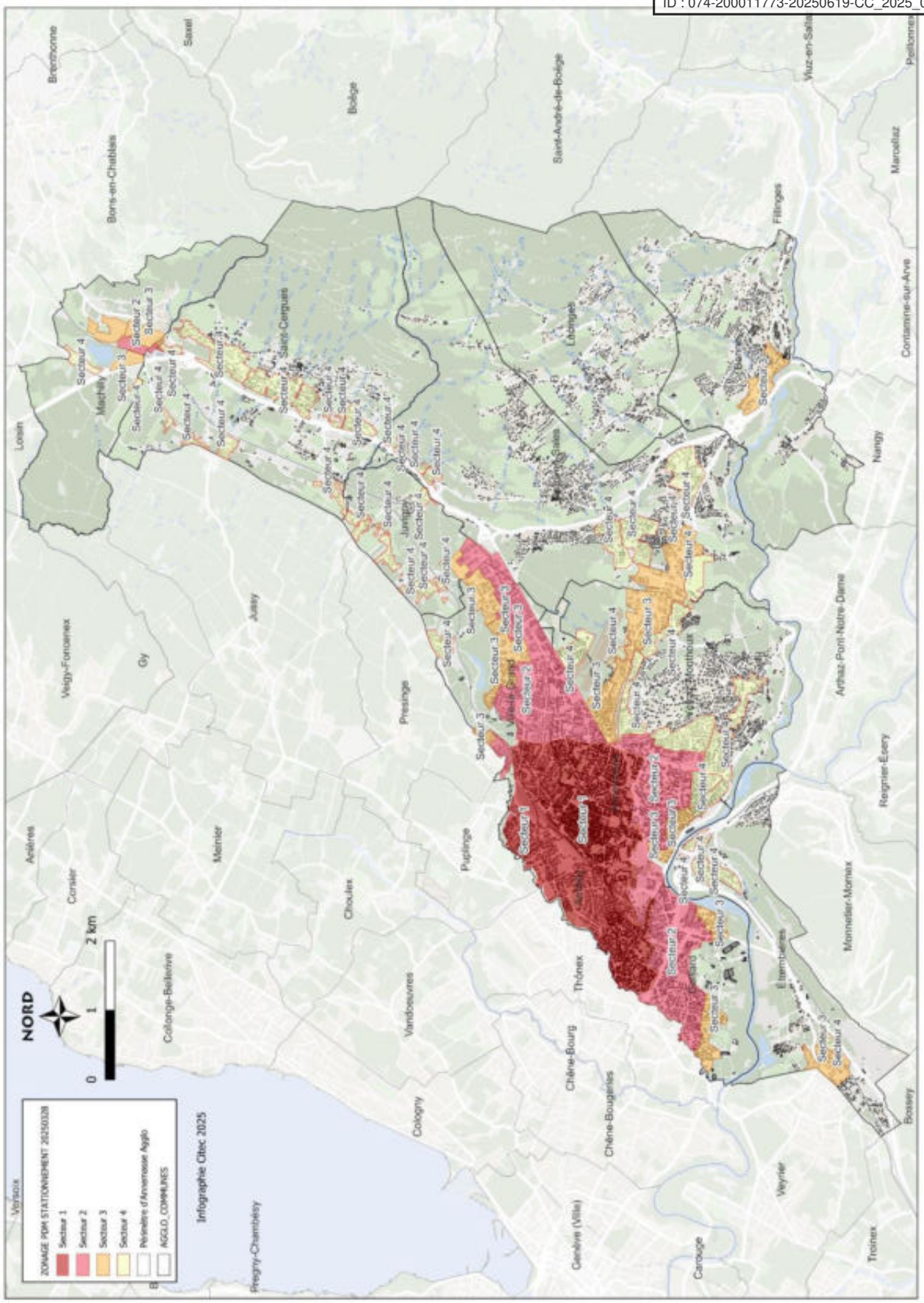


Figure 102 Cartographie du zonage stationnement par secteurs pour le PDM 2025-2035

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Définition des termes

Afin de se doter d'un langage commun, le PDM souhaite mettre en place un lexique et préciser les différents termes et les modalités de calcul des places.

■ Mutualisation

La mutualisation du stationnement consiste en la réalisation d'un seul parc de stationnement, commun à plusieurs opérations immobilières et/ou à plusieurs destinations de constructions. Les places répondant aux besoins de plusieurs opérations immobilières et/ou d'usages différents (logements, bureaux, commerces, etc.) sont ainsi regroupées, mutualisées, dans un seul parc de stationnement (parking non cloisonné avec accès commun) avec une gestion unique.

La mutualisation peut s'accompagner d'un foisonnement du stationnement.

Lorsque l'ensemble des usagers (résidents, employés, visiteurs, clients, spectateurs, etc.) d'un parc de stationnement ne sont pas présents simultanément (sur une journée, une semaine ou autre), les places laissées libres à un moment donné par les uns peuvent être occupées par les autres.

Pour chaque catégorie d'usagers, une part de foisonnement peut être calculée afin de définir les réels besoins et de dimensionner le parc de stationnement.

■ Modalités de calcul des places

Le nombre de places de stationnement à réaliser dépend :

- de la localisation du projet par rapport aux secteurs du zonage stationnement. Ce zonage est défini par le document graphique « Atlas du stationnement » ci-dessus ;

- de la ou des catégorie(s), destination(s) et sous-destination(s) du projet.

Le nombre de places à réaliser est arrondi à l'entier le plus proche. L'entier et demi est arrondi à l'entier supérieur. En cas de norme a minima, la réalisation d'au moins une place de stationnement est imposée.

En cas de juxtaposition ou d'imbrication de plusieurs destinations/sous-destinations, les obligations relatives à chaque destination/sous-destination se cumulent.

Si l'unité foncière d'un projet est à cheval sur plusieurs secteurs définis par le document graphique, les normes et règles applicables en matière de stationnement sont celles du secteur qui s'applique sur la plus grande partie de l'unité foncière du projet.

■ Illustration du règlement

La rédaction d'un guide du stationnement privé et des bonnes pratiques est une des réalisations prévues par les fiches actions.

Rédaction avec règle chapeau commun pour toutes les sous destinations sauf celle du logement :

Les aires de stationnement doivent répondre aux besoins de l'opération, en tenant compte de sa nature, du taux et du rythme de la fréquentation, des usagers, effectifs salariés et visiteurs maximum en heure de pointe, de leur situation géographique au regard des transports en commun et des parcs publics de stationnement existant le cas échéant, à proximité, de leur regroupement et possibilité de mutualisation.

Concernant la sous destination Pour toute opération avec une surface de plancher supérieurs à 1000m² : une étude trafic et stationnement spécifique sera exigée

Concernant la sous destination bureau : au regard de la diversité des activités concernées, il est exigé une étude spécifique

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

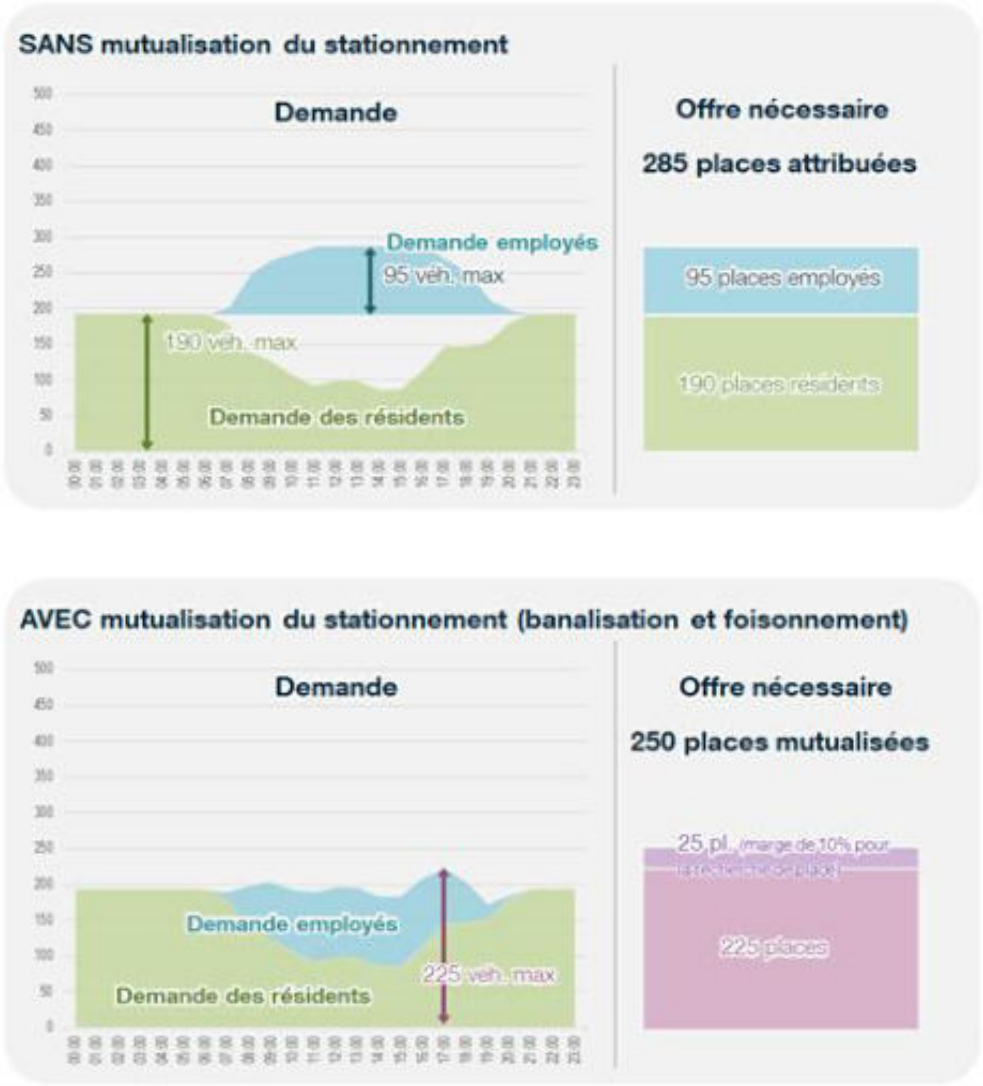


Figure 103 illustration liée à des études de stationnement

Application de la norme

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 :

- du nombre de futurs usagers du projet,
- du niveau de desserte de l'opération par les transports en commun et le réseau structurant cycles
- des conditions de stationnement existantes ou à créer (parkings publics, stationnement sur voirie, etc…) à proximité de l'opération
- des possibilités de mutualisation des aires de stationnement existantes à proximité (à moins de 500 m) ou prévues au sein de l'opération,
- des critères de mobilité des futurs usagers du projet (besoins, horaires et types de déplacements, existence de Plans de Mobilité…).

Pour les communes concernées, les normes ne s'appliqueront qu'à compter de la mise en œuvre de l'infrastructure de Transport Collectif en Site Propres (TCSP Gare Bonne).

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Laisser le libre choix aux communes de compléter les dispositions

Les règlements des PLU pourront apporter des prescriptions et des recommandations propres à chaque territoire communal

A titre d'exemple les éléments suivants pourront être du ressort des communes

Intégration et gestion dans le bâti

- Fixer un pourcentage de stationnement en sous-sol
- Gérer le caractère privatif et nominatif des places
- Gérer la typologie (places couvertes, places boxée /non boxées)

Prise en compte de l'environnement

- Favoriser l'infiltration des eaux pluviales avec des règles sur le traitement de sols des places
- Fixer des dispositions pour l'équipement des places avec un dispositif de recharge pour véhicules électriques (en allant au-delà des normes en vigueur)



Figure 104 Exemple de végétalisation de stationnement, source ???

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

E - LES RÈGLES MISES EN PLACE AU PDM

Les destinations et sous destinations prévues au code de l'Urbanisme

Les destinations et sous-destinations des constructions sont des éléments que le règlement d'un plan local d'urbanisme (PLU) peut préciser pour établir des règles différenciées selon ceux à quoi les constructions sont destinées.

En fonction des situations locales, le règlement du PLU peut ainsi affiner ses règles opposables aux constructions en fonction des destinations et sous-destinations suivantes

Le décret du 22 mars 2023 modifie les sous-destinations et annexes pour le plan local d'urbanisme.

Pour rappel le code de l'Urbanisme règlemente 5 destinations et 23 sous destinations :

- **Exploitation agricole et forestière** : exploitation agricole, exploitation forestière
- **Habitation** : logement, hébergement
- **Commerce et activités de service** : artisanat et commerce de détail, restauration, commerce de gros, activités de services où s'effectue l'accueil d'une clientèle, cinéma, hôtels, autres hébergements touristiques
- **Équipements d'intérêt collectif et services publics** : Locaux et bureaux accueillant du public des administrations publiques et assimilés, locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés, établissements d'enseignement, de santé et d'action sociale, salles d'art et de spectacles, équipements sportifs, lieux de culte, autres équipements recevant du public
- **Autres activités des secteurs primaire, secondaire ou tertiaire** : Industrie, entrepôt, bureau, centre de congrès et d'exposition, cuisine dédiée à la vente en ligne.

AVANT
Limitation à 9 destinations
• Exploitation agricole ou forestière
• Habitation
• Hébergement hôtelier
• Commerce
• Artisanat
• Constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif (CINASPIC)
• Bureaux
• Industrie
• Entrepôt

APRES
Limitation à 5 destinations et 20 sous- destinations
Exploitation agricole et forestière
• Exploitation agricole
• Exploitation forestière
Habitation
• Logement
• Hébergement
Commerce et activités de service
• Artisanat et commerce de détail
• Restauration
• Commerce de gros
• Activités de services où s'effectue l'accueil d'une clientèle
• Hébergement hôtelier et touristique
• Cinéma
Équipements d'intérêt collectif et services publics
• Bureaux et locaux accueillant du public des administrations publiques
• Locaux techniques et industriels des administrations publiques
• Établissements d'enseignement, de santé et d'action sociale
• Salles d'art et de spectacles
• Équipements sportifs
• Autres équipements recevant du public
Autres activités des secteurs secondaire ou tertiaire
• Industrie
• Entrepôt
• Bureau
• Centre de congrès et d'exposition

Figure 105- Evolution des destinations (de 9 à 5 destinations avec 23 sous-destinations) de l'article stationnement du PLU

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Les normes mises en place selon les sous-destinations retenues au PDM

Dans le cadre de la mise en place des règles pour le PDM 2025-2035, le choix a porté de travailler sur les destinations avec les leviers les plus importants sur le report modal (c'est-à-dire lié aux flux origines-destinations, à savoir le **logement et les activités économiques, et plus particulièrement l'artisanat commerce, les activités de service ou s'effectue l'accueil d'une clientèle et les bureaux**)..

La destination équipement d'intérêt collectif et services publics a été écartée pour des raisons de gestion par les autorités en bonne intelligence de leur besoin en stationnement en fonction des projets.

Les activités des secteurs primaire, secondaire ont égalent été non réglementées dans le PDM car s'agissant de projets spécifiques, nécessitant un dimensionnement du stationnement au cas par cas et donc soumis à une étude lors des autorisations de construire

CHAQUE COMMUNE CONSERVE UNE MARGE DE MANŒUVRE POUR LES AUTRES DESTINATIONS ET PEUT DEFINIR SES PROPRES REGLES.

- **Logement : Constructions destinées au logement principal, secondaire ou occasionnel des ménages à l'exclusion des hébergements couverts par la sous-destination « hébergement »**

La sous-destination « logement » recouvre notamment les maisons individuelles et les immeubles collectifs.

Cette sous-destination intègre, sans les distinguer, tous les statuts d'occupation : propriétaire, accédant, locataire, occupant à titre gratuit, et tous les logements quel que soit leur mode de financement. (…) les « résidences démontables constituant l'habitat permanent de leurs utilisateurs » (par exemple les yourtes); les chambres d'hôtes au sens de l'article D324-13 du code du tourisme, c'est- à-dire limitées à cinq chambres pour une capacité maximale de 15 personnes les meublés de tourisme dès lors qu'ils ne proposent pas de prestations hôtelières au sens du b) du 4° de l'article 261-D du code général des impôts, c'est-à-dire au moins trois des prestations suivantes : petit déjeuner, nettoyage régulier des locaux, fourniture de linge de maison et réception, même non personnalisée, de la clientèle. Pour l'application de l'arrêté, les gîtes sont considérés comme des meublés de tourisme

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.

Pour le stationnement des visiteurs, un ratio de 1 place pour 10 logements pourra être ajouté par tranche de 10 logements, pour permettre de satisfaire leurs besoins. Ces places chercheront à être facilement accessibles depuis la voirie publique sur des espaces privés au pied des immeubles.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Secteur	Nouveau PDM avec normes plafond
▪ Secteur 1	▪ **Obligation** - 0,8 à 1 place de stationnement par logement - Dérogation possible si T4 - 1 place visiteur pour 10 logements
▪ Secteur 2	▪ **Obligation** - 1 à 1,2 place de stationnement par logement - Dérogation possible si T4 - 1 place visiteur pour 10 logements
▪ Secteur 3	▪ **Obligation** - 1 à 1,4 place de stationnement par logement - Dérogation possible si T4 - 1 place visiteur pour 8 logements
▪ Secteur 4	▪ **Obligation** - 1,4 place de stationnement par logement - Dérogation possible si T4 - 1 place visiteur pour 6 logements
▪ Secteur 5	▪ **Préconisation** - 2 places de stationnement par logement - Dérogation possible si T4 - 1 place visiteur pour 6 logements

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

- **Artisanat et commerce de détail : constructions commerciales destinées à la présentation et vente de bien directe à une clientèle ainsi que les constructions artisanales destinées principalement à la vente de biens ou services**

Cette sous destination inclut également l'artisanat avec une activité commerciale de vente de biens, tels que les boulangeries, les charcuteries, les poissonneries ainsi que l'artisanat avec une activité commerciale de vente de services : cordonnerie, salon de coiffure… L'activité artisanale peut se définir en application de l'article 19 de la loi n° 96-603du 5 juillet 1996 modifié par l'article 45 de la loi n°2015-990 du 6 août 2015

Secteur	Nouveau PDM avec normes plafond
▪ **Secteur 1**	▪ **Obligation** - Moins de 300m2 de SV : 3 places - 300 à 1000m2 de SV : 1 place pour 80m2 de SV - lus de 1000m2 : 1 place pour 60m2 de SV avec étude spécifique
▪ **Secteur 2**	▪ **Obligation** - Moins de 300m2 de SV : 3 places - 300 à 1000m2 de SV : 1 place pour 50m2 de SV - Plus de 1000m2 : 1 place pour 60 m2 de SV avec étude spécifique
▪ **Secteur 3**	▪ **Obligation** - Moins de 300m2 de SV : 4 places - 300 à 1000m2 de SV : 1 place pour 40m2 de SV - Plus de 1000m2 : 1 place pour 50 m2 de SV avec étude spécifique
▪ **Secteur 4**	▪ **Obligation** - Moins de 300m2 de SV : 4 places - 300 à 1000m2 de SV : 1 place pour 40m2 de SV - Plus de 1000m2 : 1 place pour 50 m2 de SV avec étude spécifique
▪ **Secteur 5**	▪ **Préconisation** - Moins de 300m2 de SV : 5 places - 300 à 1000m2 de SV : 1 place pour 40m2 de SV - Plus de 1000m2 : 1 place pour 50m2 de SV avec étude spécifique

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

- **Activité de services ou s'effectue l'accueil d'une clientèle : constructions destinées à l'accueil d'une clientèle pour la conclusion directe de contrat de vente de services ou de prestation de services et accessoirement la présentation de biens**

Constructions où s'exercent une profession libérale (avocat, architecte, médecin…) ainsi que d'une manière générale à toutes les constructions permettant l'accomplissement de prestations de service qu'elles soient fournies à des professionnels ou des particuliers. Cette sous-destination inclut les assurances, les banques, les agences immobilières, les agences destinées à la location de véhicules, de matériel, les « showrooms »... Les magasins de téléphonie mobile entrent également dans cette catégorie. Il est en effet considéré que la vente de forfait téléphonique constitue l'activité principale des opérateurs (et non la vente de téléphone qui est accessoire).

Secteur	Nouveau PDM avec normes plafond
▪ **Secteur 1**	▪ **Obligation** Pas de place
▪ **Secteur 2**	▪ **Obligation** 1 place pour 80 à 100 m² de SP
▪ **Secteur 3**	▪ **Obligation** 1 place pour 50 à 80 m² de SP
▪ **Secteur 4**	▪ **Obligation** 1 place par tranche de 50 m² de SP
▪ **Secteur 5**	▪ **Préconisation** 1 place par tranche de 50 m² de SP

- **Bureaux : constructions fermées au public ou prévoyant un accueil limité du public, destinées aux activités de direction, de communication et de gestion des entreprises des secteurs primaires, secondaires et tertiaires et également des administrations publiques et assimilées**

Constructions destinées au travail tertiaire, les entreprises privées et les différents établissements assurant des activités de gestion financière, administrative et commerciale

Secteur	Nouveau PDM avec normes plafond
▪ **Secteur 1**	▪ **Obligation** Pas de place
▪ **Secteur 2**	▪ **Obligation** 1 place pour 80 à 100 m² de SP
▪ **Secteur 3**	▪ **Obligation** 1 place pour 50 à 80 m² de SP
▪ **Secteur 4**	▪ **Obligation** 1 place par tranche de 50 m² de SP
▪ **Secteur 5**	▪ **Préconisation** 1 place par tranche de 50 m² de SP

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

F - LE STATIONNEMENT PRIVÉ DES DEUX ROUES MOTORISÉES

Le stationnement des deux roues motorisées est relativement absent des règlements d'urbanisme.

Le PDM s'attache à réglementer le stationnement deux roues motorisées.

Secteur	Nouveau PDM avec normes plafond
▪ **Secteur 1**	▪ **Obligation** - 0,3 place par logement dans le cadre d'opération de collectif avec 1 place à minima (et par tranche de 50m2 par activités) - 1 place visiteur pour 10 logements
▪ **Secteur 2**	▪ **Obligation** - 0,25 place par logement dans le cadre d'opération de collectif avec 1 place à minima (et par tranche de 50m2 par activités) - 1 place visiteur pour 10 logements
▪ **Secteur 3**	▪ **Obligation** - 0,25 place par logement dans le cadre d'opération de collectif avec 1 place à minima (et par tranche de 50m2 par activités) - 1 place visiteur pour 12 logements
▪ **Secteur 4**	▪ **Obligation** - 0,25 place par logement dans le cadre d'opération de collectif avec 1 place à minima (et par tranche de 50m2 par activités) - 1 place visiteur pour 12 logements
▪ **Secteur 5**	▪ **Préconisation** - 0,25 place par logement dans le cadre d'opération de collectif avec 1 place à minima (et par tranche de 50m2 par activités) - 1 place visiteur pour 12 logements

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

G - LE STATIONNEMENT PRIVÉ DES VÉLOS

Le développement d'infrastructures de stationnement pour les vélos est essentiel pour encourager l'utilisation du vélo comme mode de transport. En respectant les réglementations et en choisissant des solutions de stationnement adaptées, les cyclistes peuvent contribuer à un environnement plus sûr et plus accueillant pour tous.

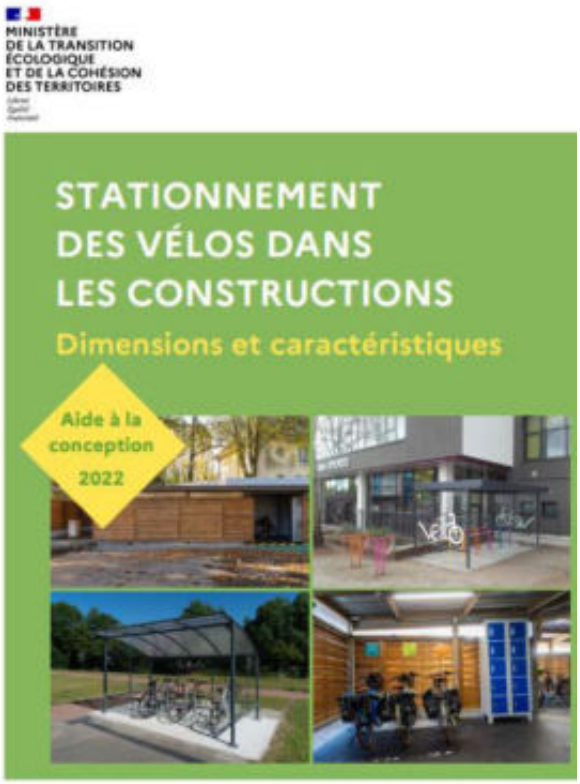
Dans le cadre de l'amélioration de l'écosystème vélo, la question du stationnement du vélo devient centrale, notamment sur le domaine privé. Le nombre et la qualité des stationnements vélo sont des éléments à intégrer au PDM 205-2035.

Historiquement, la réglementation du stationnement vélo est initiée en 2000 par la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains dite SRU, qui introduit la possibilité de créer des normes de stationnements vélos dans les PLU.

Le décret n° 2022-930 du 25 juin 2022 et l'arrêté du 30 juin 2022, précisent les modalités d'application des articles de la LOM précités, dorénavant codifiés aux articles L. 113-18 à L. 113-20 du Code de la construction et de l'habitat (CCH)

Le nombre de places de stationnement à prévoir est déterminé en fonction de la catégorie du bâtiment, de la fréquentation projetée et de la durée de stationnement (courte, moyenne ou longue durée). les documents de planification et notamment les plans locaux d'urbanisme (PLU) peuvent prévoir des dispositions plus exigeantes que les obligations relevant du CCH.

Les permis de construire engagent à la conformité sur le stationnement vélo avec le PLU applicable et les minimums réglementaires nationaux. C'est la norme la plus contraignante en termes de surfaces minimales qui s'applique entre le PLU et le CCH



L'arrêté du 30 juin 2022 fixe le nombre minimal de places suivant les catégories de bâtiment.

Les textes réglementaires en vigueur, dont l'objet est la création d'un espace réservé au stationnement sécurisé des vélos, s'appliquent à 4 catégories de bâtiments : ensembles d'habitations (bâtiments d'habitation collectifs), bâtiments à usage industriel ou tertiaire (lieux de travail), services publics, ensemble commerciaux ou établissements cinématographiques. Ces obligations concernent : les bâtiments neufs lors de leur construction ; les bâtiments dont le parc de stationnement automobile fait l'objet de travaux, dès lors que celui-ci présente une capacité initiale d'au moins 10 places ; les bâtiments tertiaires existants dont le parc de stationnement automobile présente une capacité d'au moins 10 places

Figure 106 – Aide à la conception du stationnement vélos dans les constructions (Source : Etat, 2022)

Le PDM s'appuie sur les recommandations et les prescriptions du guide ministériel de 2022

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

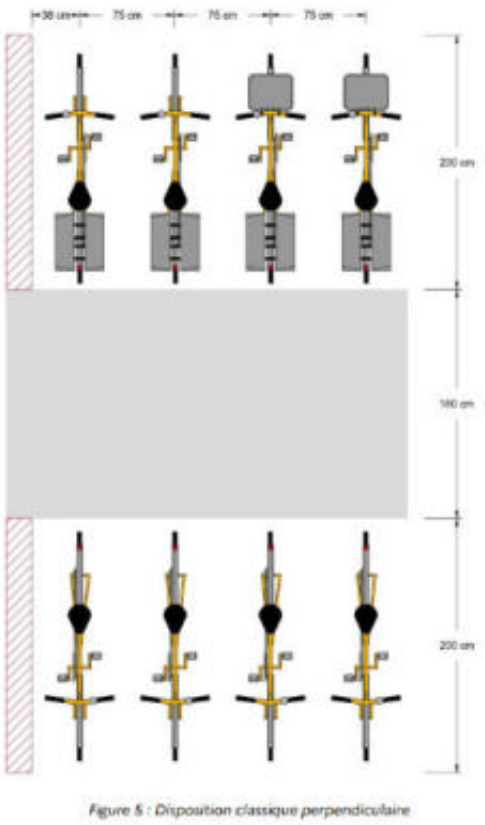


Figure 5 : Disposition classique perpendiculaire

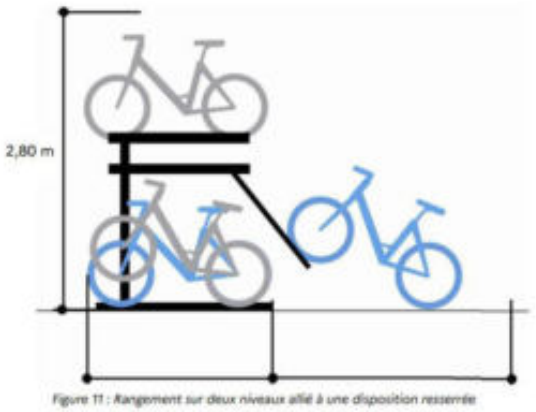


Figure 11 : Rangement sur deux niveaux allié à une disposition ressemée

Figure 107 Schémas explicatifs pour le stationnement (source Guide ministériel)

Catégories de bâtiments	Seuil minimal de places de stationnement pour véhicules motorisés	Cyclistes visés	Seuil minimal d'emplacements destinés au stationnement sécurisé des vélos
Bâtiments neufs équipés de places de stationnement			
Ensemble d'habitation *(un ou plusieurs bâtiment(s), à usage principal d'habitation groupant au moins deux logements)*	Sans objet	Occupants	1 emplacement par logement jusqu'à 2 pièces principales 2 emplacements par logement à partir de 3 pièces principales
Bâtiments à usage industriel ou tertiaire *Constituant principalement un lieu de travail*	Sans objet	Salariés	15 % de l'effectif total des salariés accueillis simultanément dans le bâtiment
Bâtiments accueillant un service public	Sans objet	Agents	15 % de l'effectif total des agents du service public accueillis simultanément dans le bâtiment
		Usagers	15 % de l'effectif total des usagers de service public accueillis simultanément dans le bâtiment

Figure 108 Tableau fixant les normes pour les bâtiments neufs (source Guide ministériel)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

6 - LOGISTIQUE

Le transport de marchandises en ville recouvre plusieurs activités génératrices de déplacements : livraisons, collecte des déchets, transport de matériaux, déplacements de particuliers liés aux achats, …. Ceux-ci représentent en moyenne, en France, environ 10% des déplacements d'une agglomération (Programme National Marchandise en Ville). Seulement ces derniers sont responsables de plus de la moitié des émissions de polluants associés à la mobilité.

Le précédent PDU a identifié, qu'à l'instar de nombreuses agglomérations françaises, le territoire d'Annemasse Agglo présente certains dysfonctionnements en matière d'organisation des déplacements des marchandises (insuffisance d'espaces dédiés aux livraisons, réglementation peu adaptée entre les communes et manque d'identification des besoins pour les livraisons.

Le volet marchandises vise à mettre en cohérence la réglementation de manière progressive et à garantir des espaces dédiés pour les livraisons, en lien avec les grands projets et avec les politiques de stationnement des communes.

Un travail important depuis le précédent PDU

Le sujet de la logistique urbaine est présent dans le cadre des Plan de Déplacements Urbains (PDU) de 2014 et 2022, qui ont pris en compte la thématique suite notamment à la réalisation d'un diagnostic sur le volet marchandises en 2013, mise à jour en 2019.

Dans le cadre du PDU de 2014, il avait été identifié les actions suivantes en matière de transport de marchandises et de livraison :

- Politique marchandise : mise en place d'un groupe de travail de veille et de suivi ;
- Réglementation : développer une réglementation sur le centre-ville et l'accès à l'aire piétonne, harmoniser la réglementation à l'échelle intercommunale et faire respecter la réglementation ;
- Intégration de la logistique en ville par des aménagements : nouvelles aires de livraison conformes et d'espaces sur emprise privée ;
- Réduire les nuisances des poids lourds ;
- Mise en place d'études de faisabilité de projets de logistique : plateforme logistique urbaine de niveau 2 à la gare d'Annemasse pour desservir le centre-ville, boutique multiservices à destination des commerçants et des particuliers. Cette dernière action a cependant été abandonnée.

Si en 2019, 90% de ces actions du volet marchandises avaient été enclenchées dans le cadre de l'évaluation des actions du PDU à mi-parcours. En 2022, 40% des actions sont terminées, 40% sont démarrées et 20% n'ont pas été réalisées.

C'est pourquoi dès 2019, un travail transversal a été mené sur le territoire, conjointement en vue du potentiel déploiement de la ZFE-m à horizon 2025 et de la préparation du futur PDM.

En décembre 2021, 16 propositions d'actions ont été élaborées en vue de son écriture. Depuis, plusieurs documents ont été rédigés sur le sujet de la politique de transport de marchandises et de logistique urbaine sur le territoire (pris seul, ou dans un ensemble plus large comme le Grand Genève) et sont susceptibles de changer la donne quant à la pertinence ou à l'orientation des actions proposées.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Trois textes en particulier ont traité du sujet logistique sur Annemasse Agglomération :

- Le bilan du projet d'agglomération fret 2030 du Grand Genève (Interface Transport, 2022), revenant sur la politique de transport de marchandises du Grand Genève depuis l'étude réalisée en 2011.
- L'étude de logistique urbaine de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes, menée dans un contexte de projets de différentes ZFM-m dans la Région, qui a porté entre autres sur le territoire d'Annemasse Agglomération (Interface Transport, 2023)
- La modélisation des flux logistiques pour le volet transport professionnel de la stratégie de mobilité multimodale Grand Genève 2050 (ELV / Logicités / Citilog, 2022-2023)

Ainsi, les apports en matière de diagnostic du territoire inclus dans ces textes constituent les sources principales présentant l'état du transport logistique au sein de l'agglomération Annemassienne.

Par ailleurs, dans le cadre de l'élaboration du Projet d'Agglomération Franco Valdo Genevoise, les collectivités partenaires françaises et suisses ont défini une Vision Territoriale Transfrontalière à horizon 2050 (VTT2050). Déclinée en une stratégie et un plan d'actions, la VTT2050 a notamment identifié 5 actions relatives à la thématique logistique qui peuvent appeler une mise en œuvre sur le territoire d'Annemasse : celles-ci sont appelées à être transposées dans le présent PDM.

La convention InterLUD+, catalyseur de l'action logistique de l'Agglomération

Annemasse-les-Voirons Agglomération a signé en mars 2024 une convention avec le Programme InterLUD+, qui a permis à l'Agglomération de bénéficier à la fois d'un support humain et méthodologique pour mettre en œuvre de façon concrète sa stratégie de logistique urbaine durable, mais également d'un soutien financier. Cette Charte à été signée le 10 décembre 2024 par 11 communes sur 12 et 11 acteurs économiques.

A travers ce nouveau formalisme, l'Agglomération a pu poursuivre et amplifier son travail sur la Logistique Urbaine Durable, en développant en particulier son aspect partenarial et participatif. Celui-ci s'est notamment concrétisé par

•La tenue d'une réunion de lancement en mars 2024 pour officialiser l'engagement de l'Agglomération dans le Programme InterLUD+

•L'animation d'un atelier de concertation et de co construction d'actions organisé au mois d'avril 2024, associant des partenaires publics comme privés

•L'organisation d'un évènement pour la signature de la Charte de Logistique Urbaine le 10 décembre 2024, réunissant autour de l'Agglomération une trentaine de partenaires publics et privés là encore

La démarche InterLUD+ prévoit en effet la formalisation d'une Charte de Logistique Urbaine Durable, qui marque à la fois l'adhésion de l'ensemble des partenaires signataires aux principes d'une logistique urbaine plus durable, mais également leur engagement à mettre en œuvre les actions concrètes qui y concourent.

La Charte comporte de fait un livret de 16 actions regroupées en 4 axes de travail, qui contribuent au déploiement d'une logistique urbaine plus durable sur le territoire.

A l'instar de ce qui est écrit précédemment pour la VTT, le PDM tient compte de l'ensemble des éléments de la Charte, dont la mise en œuvre sera à considérer comme une action du Plan.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

■ Mouvements de marchandises B2B (Business to Business)

42 750 mouvements de marchandises par semaine sont recensés à l'échelle d'Annemasse Agglo (Source : Freturb, Interface Transport, 2023). La ville d'Annemasse représente 41% des mouvements (17 530 mouvements).

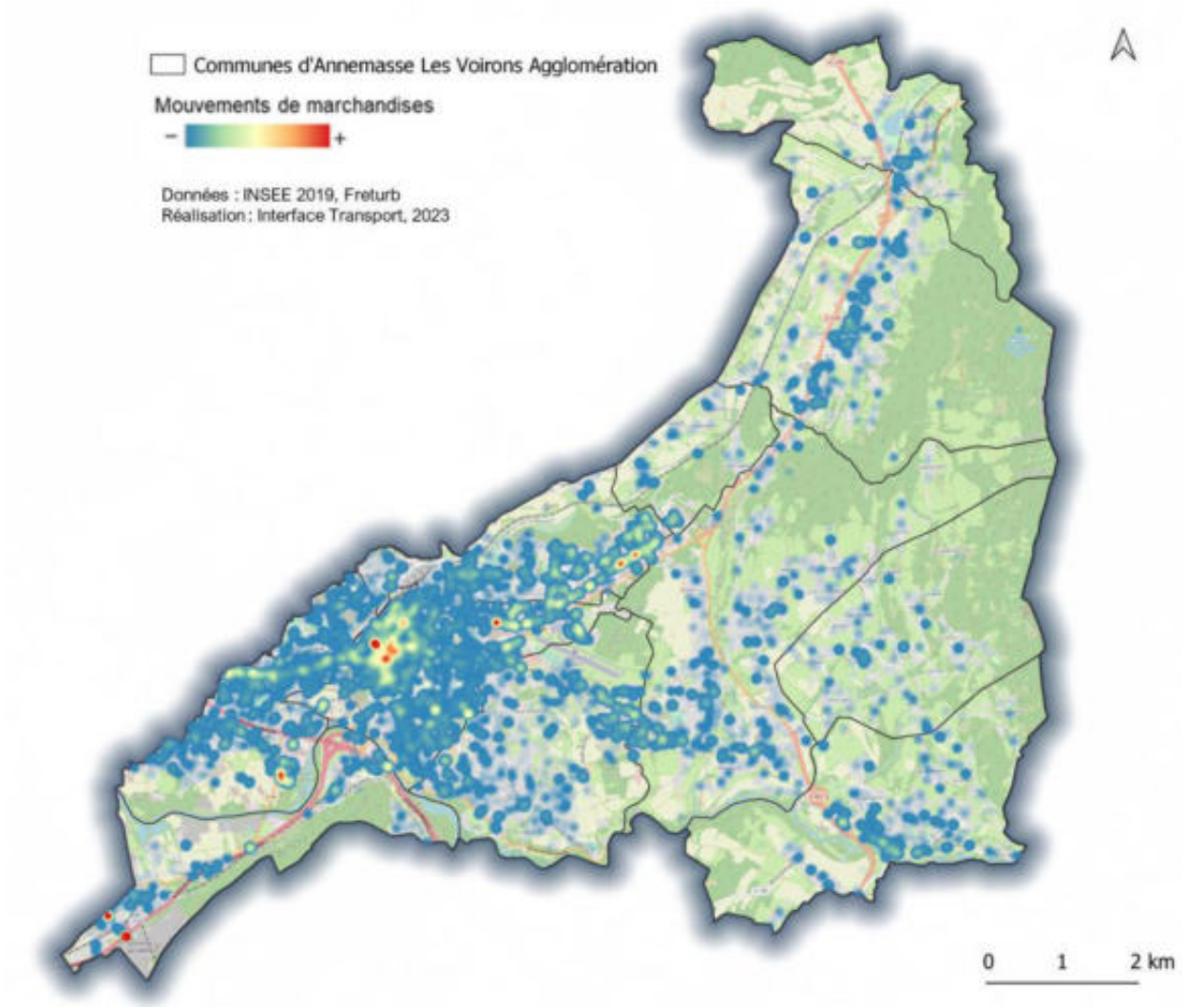


Figure 109- Mouvements de marchandises B2B sur le territoire d'Annemasse Agglo

Un focus sur les communes d'Annemasse et de la première couronne permet d'apprécier la densité de mouvements à cette échelle, avec une concentration de l'activité sur les communes d'Annemasse, Ambilly, Gaillard, et dans une moindre mesure Ville-la-Grand. Le centre-ville d'Annemasse est le périmètre qui se démarque du reste du territoire car présentant une densité de mouvements plus importante, ce qui témoigne d'une concentration de l'activité commerciale dans cette zone.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

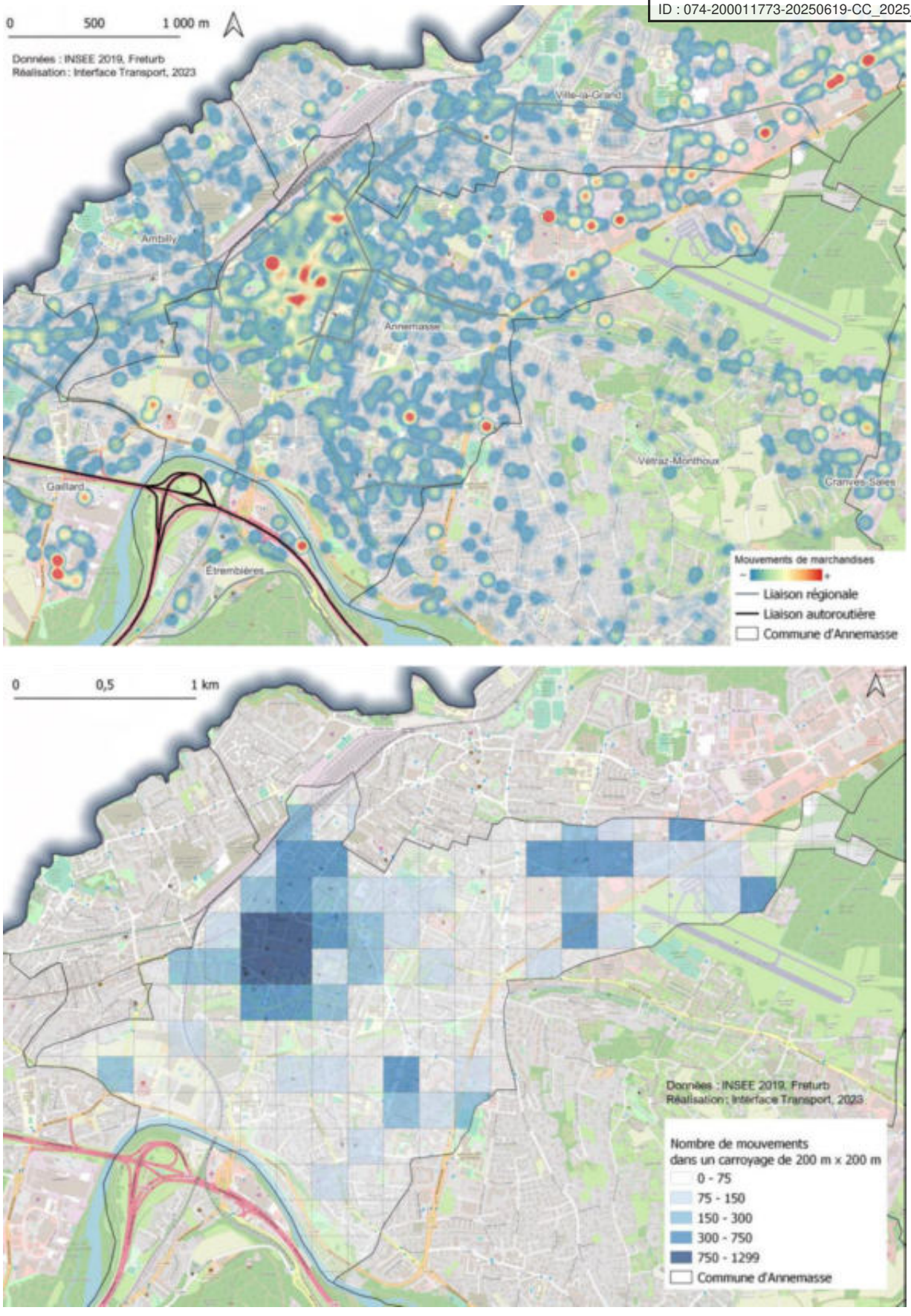


Figure 110- Mouvements de marchandises B2B - Zoom sur Annemasse (Source : Freturb, Interface Transport, 2023)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

La zone la plus densément parcourue est l'hypercentre annemassien, qui concentre 4 000 mouvements hebdomadaires sur un périmètre compris entre les rues du Parc, du Clos Fleury, Alfred Bastin, l'avenue Jules Ferry et la rue du Faucigny.

Les zones proches de la gare, autour de la rue du Môle et de la rue du Docteur Charles Favre concentrent elles aussi un nombre relativement important de mouvements marchandises (> 500 par semaine). C'est également le cas d'une zone plus excentrée, dans laquelle se situe le centre commercial La Galerie.

La commune d'Annemasse génère 41% des mouvements de marchandises de l'agglomération (dont 23% sur le centre-ville) soit 17 530 mouvements. Viennent ensuite les communes de la première couronne Annemassienne que sont Ville-la-Grand, Gaillard, Etrembières et Vétraz-Monthoux, montrant la polarisation des activités économiques autour d'Annemasse et du nœud autoroutier A40 – A411.

Commune	Mouvements	Établissements
Annemasse	41%	46%
Dont centre-ville d'Annemasse	23%	21%
Ville-La-Grand	17%	10%
Gaillard	11%	11%
Étrembières	8%	3%
Vétraz-Monthoux	7%	7%
Cranves-Sales	5%	6%

Figure 111- Part des mouvements de marchandises et des établissements concernés (Source : INSEE 2019, Freturb, Interface Transport)

■ Répartition des mouvements de marchandises B2B par secteur d'activité

Les activités de petit commerce sont celles qui génèrent le plus de mouvements sur Annemasse Agglo, avec une majorité de mouvements liés à la filière des autres commerces de détail (fleuristes, opticiens…) et celle des CHR (café, hôtel, restaurant), qui rassemblent 28 % des mouvements du territoire. Viennent ensuite l'artisanat et les services (25 % des mouvements).

A noter que si ces secteurs d'activités, tout comme le tertiaire de bureau (10% des mouvements) constituent des générateurs de mouvements importants, ils sont principalement destinataires de marchandises et non expéditeurs. Ces secteurs sont par ailleurs très majoritairement approvisionnés par des professionnels de la distribution, qu'il s'agisse d'acteurs du transport et de la logistique (messagerie, messagerie express, transport spécialisé ; on parle alors d'approvisionnement en compte d'autrui) – ou du commerce de gros (alimentaire, boisson, BTP ; approvisionnement en compte propre expéditeur)



Figure 112- Répartition des mouvements de marchandises par secteur d'activité (Source : INSEE, Freturb, Interface Transport, 2023)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

■ **Mouvements liés aux achats des ménages ou B2C (Business To Consumer)**

Concernant la livraison des ménages, 14 834 mouvements de marchandises liés aux achats en ligne par semaine sont effectués à l'échelle d'Annemasse Agglo, soit 26% des mouvements totaux (B2B et B2C) contre 22% en moyenne sur l'ensemble des agglomérations de la région. Cette part des mouvements liés au e-commerce est la seconde plus importante des agglomérations de la région, après celle de l'agglomération grenobloise, ce qui pourrait notamment s'expliquer par la structure de la population, plus jeune que sur l'ensemble de la région, impliquant une moindre part de retraités qui ont moins recourt au e-commerce que les actifs.

La commune la plus génératrice est Annemasse avec environ 5 992 mouvements / semaine, soit 40% des mouvements B2C du territoire. Les mouvements liés au e-commerce représentent 26% de l'ensemble des mouvements (B2B et B2C) sur la commune d'Annemasse, soit un niveau équivalent à ce que l'on observe pour l'ensemble de l'agglomération.

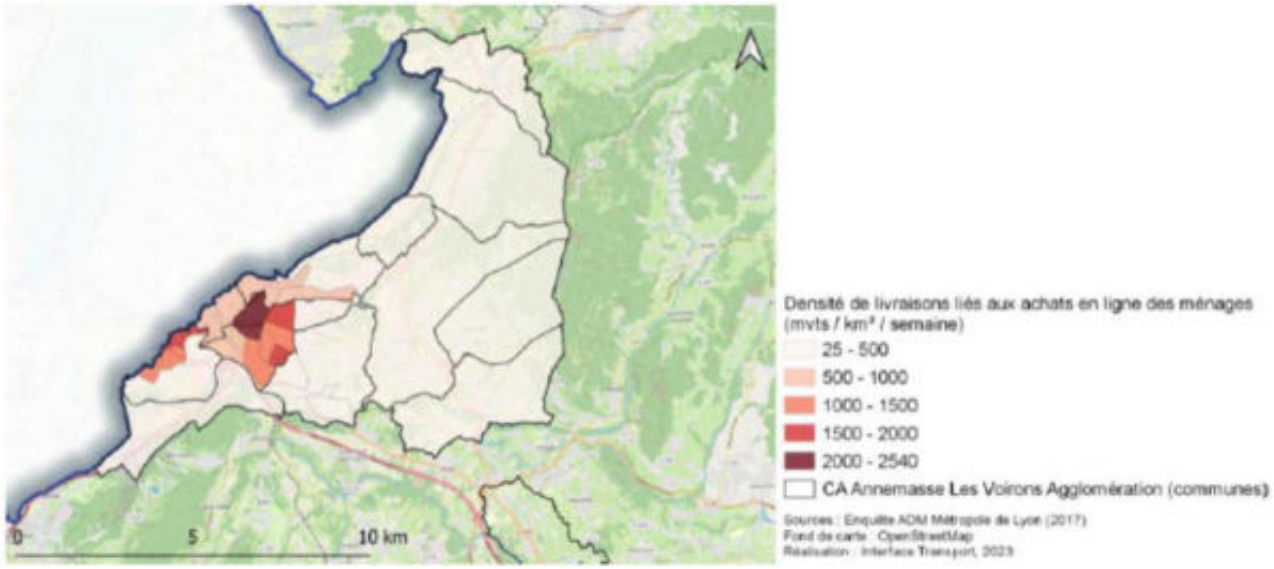


Figure 113- Mouvements hebdomadaires générés par les achats en ligne des ménages

Un nombre d'emplois logistique qui a drastiquement chuté

Le taux d'emploi logistique sur Annemasse Agglo est inférieur aux taux nationaux et régionaux avec seulement 2% d'emplois dans le secteur logistique – transport, et il est le plus faible des agglomérations étudiées en Auvergne Rhône-Alpes (moyenne de 4%). Cette part très limitée de l'emploi logistique sur le territoire est le marqueur d'un territoire au fonctionnement peu autonome, dépendant a priori pour sa desserte de flux gérés sur d'autres territoires comme le bassin annécien ou chambérien.

Cela s'explique notamment par l'éloignement du territoire des principaux corridors logistiques à l'échelle européenne, mais aussi par la vocation particulièrement résidentielle de ce territoire, qui héberge nombre d'actifs se rendant chaque jour dans l'agglomération genevoise pour travailler.

Depuis 2015, le territoire a connu une chute de près 30% de l'emploi logistique sans que la cause de cette évolution majeure ait pu être identifiée dans le cadre de cette étude.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

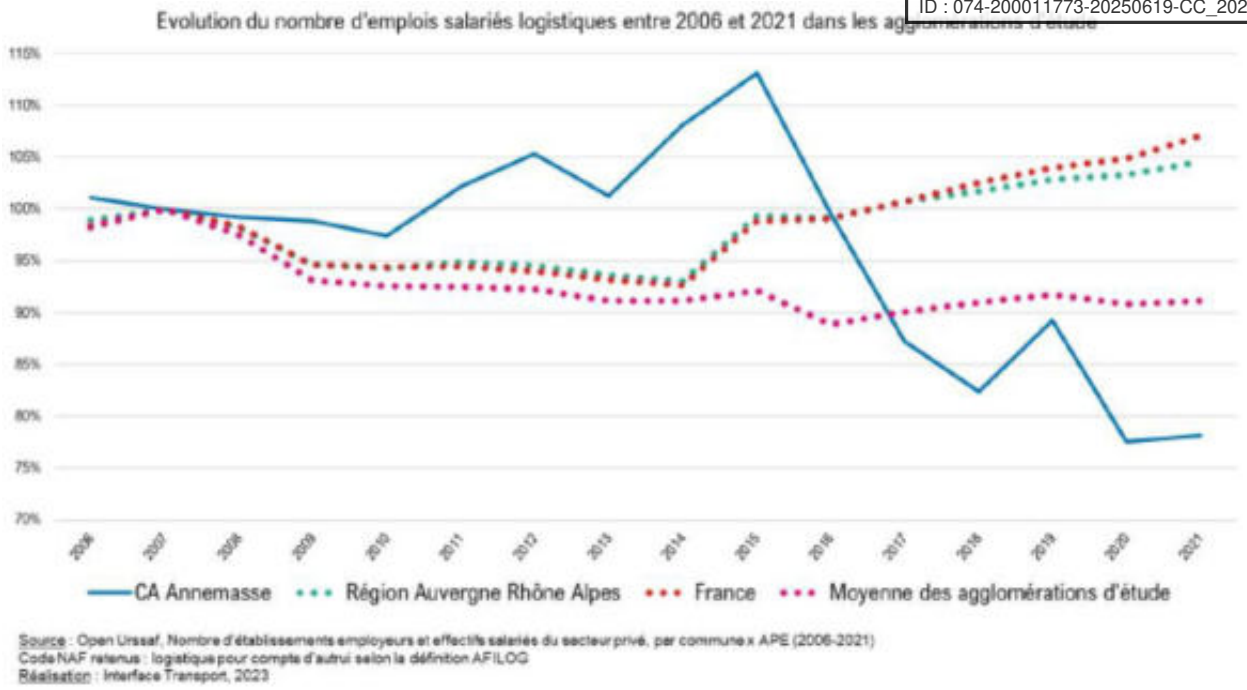


Figure 114- Evolution du nombre d'emplois salariés logistiques entre 2006 et 2021

Des acteurs logistiques principalement situés dans le cœur d'agglomération

L'analyse du répertoire Sirene géolocalisé permet l'identification des sites logistiques du territoire. Les principales implantations sont situées à l'ouest du territoire à proximité de la frontière suisse, essentiellement sur la commune d'Annemasse, mais aussi Ville-la-Grand, Ambilly et Gaillard.

Les sites logistiques sont assez éparpillés sur la commune d'Annemasse, tandis qu'ils se concentrent autour des principaux axes routiers sur le reste de l'agglomération : RD1206, RD907.

Il n'existe pas de zone d'activité dédiée à la logistique sur le territoire et les sites sont majoritairement intégrés à l'urbain, ou parfois plus en retrait dans des zones à vocation commerciale ou industrielle.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

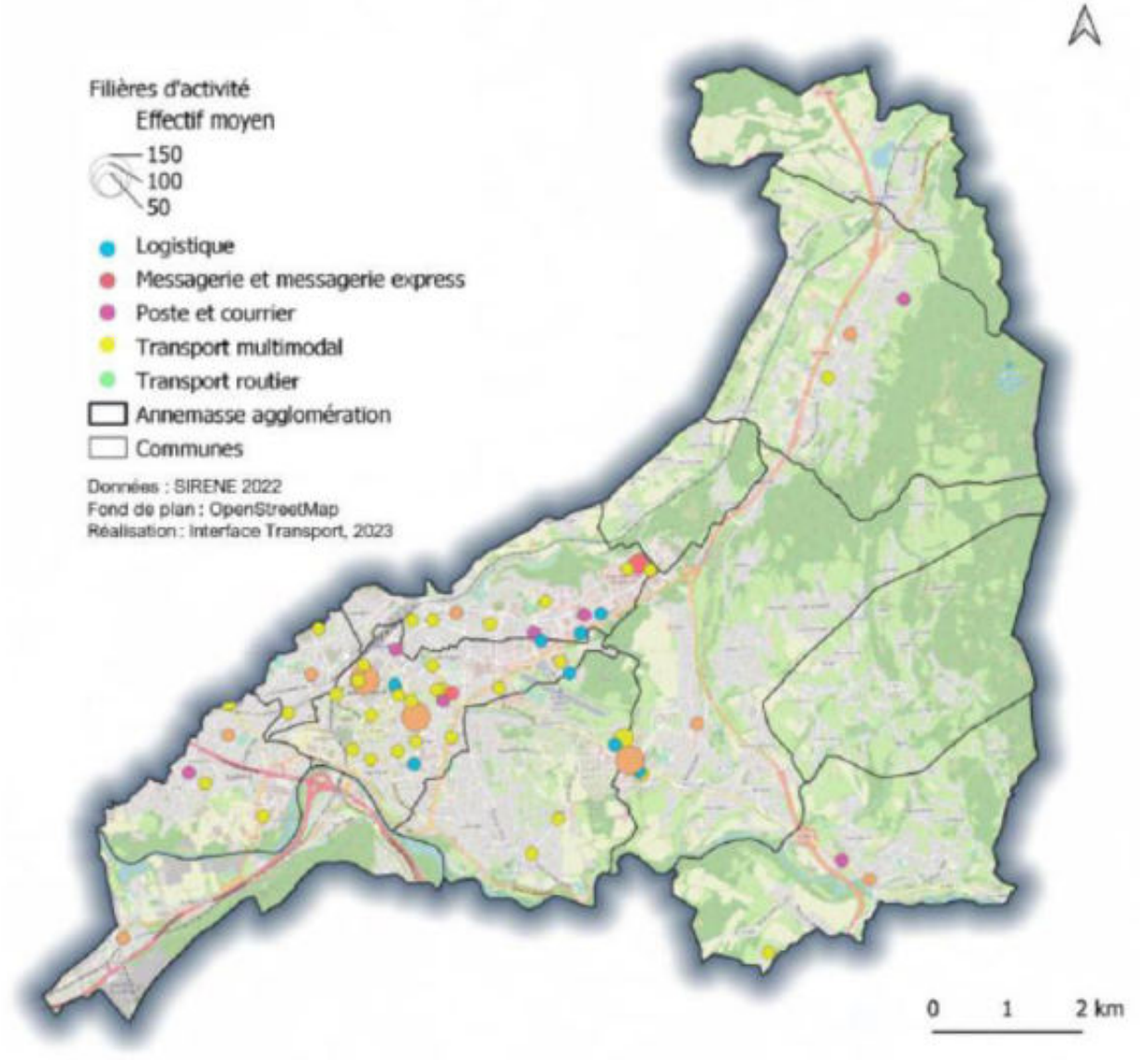


Figure 115- Localisation des acteurs du transport et de la logistique

Répartition du parc de véhicules des acteurs du transport et stations d'avitaillement

Les licences de transport enregistrées sur le territoire de l'agglomération ont également été cartographiées. Elles permettent d'approcher la localisation du parc de VUL et de PL professionnels du transport sur le territoire par la connaissance du nombre de licences (et copie conformes de licences) détenues dans chaque établissement. Sont également représentées sur les cartes suivantes les infrastructures d'avitaillement alternatif existantes ou en projet (GNV et Hydrogène).

Les entreprises disposant de licences de transport intérieur, c'est-à-dire correspondant aux VUL, se concentrent sur la moitié ouest d'Annemasse, mais aussi à Ville-la-Grand sur la ZI de Montréal notamment, et le long de la RD907. Les transporteurs cherchent ainsi un accès rapide au coeur de l'agglomération qui concentre une majorité des activités de livraison du territoire.

Les entreprises disposant de licences de transport communautaire correspondant aux PL se positionnent quant à elles plutôt en périphérie d'Annemasse, le long des principaux axes routiers (RD1206, RD907) mais aussi sur la ZI de Montréal. Il y a moins un enjeu d'accès rapide à l'hypercentre pour ces entreprises que d'infrastructures adaptées pour recevoir quotidiennement des trafics poids lourds.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE



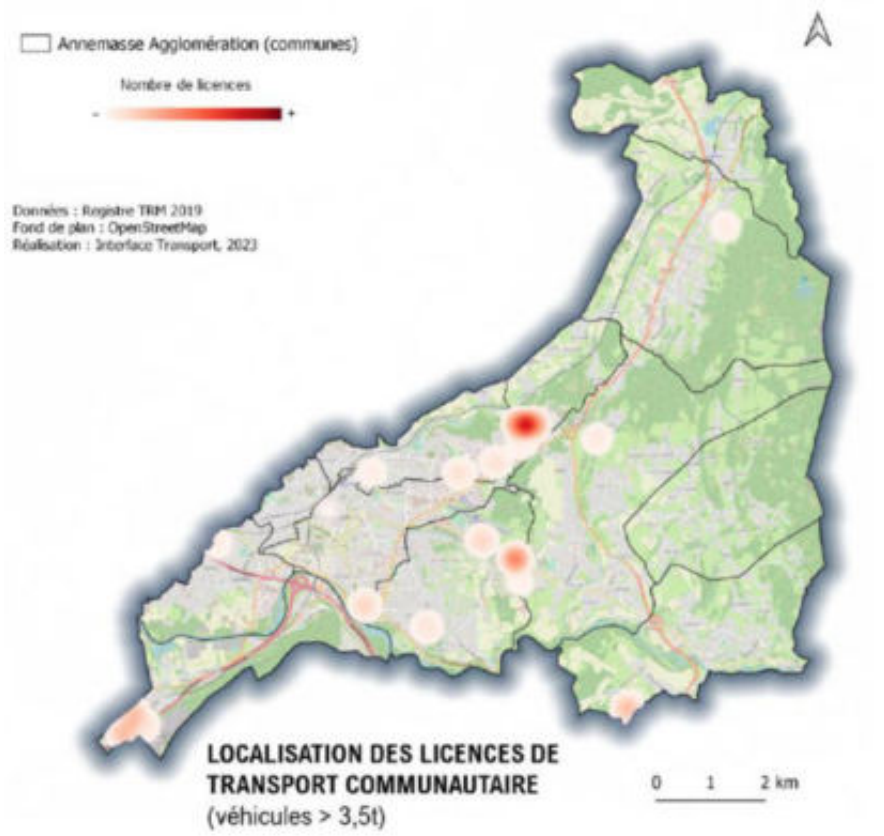


Figure 116- Localisation des licences du transport intérieur et communautaires

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Le territoire d'Annemasse Agglo est aujourd'hui dépourvu de stations d'avitaillement GNV ou H2. Les stations gaz les plus proches se trouvent en Suisse, à Perly, Carouge ou encore Collonges-Bellerive, tandis que côté français il faudra se rendre à Saint-Pierre-en-Faucigny ou Bonneville. Concernant le H2 l'offre est plus restreinte et il faudra aller jusqu'à Annecy pour pouvoir faire le plein.

Le développement de telles stations suppose d'avoir une demande suffisante pour que l'opération soit rentable pour le porteur du projet, or sur ce territoire dépourvu de grands acteurs du transport et de la logistique la demande est mécaniquement plus faible que sur des agglomérations comme celles d'Annecy ou de Chambéry par exemple. A l'avenir, la présence de telles infrastructures sera pourtant essentielle pour permettre la transition des flottes de véhicules de transport de marchandises vers des motorisations non diesel.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

D - La stratégie mobilité

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

1 - LES ENJEUX DE LA MOBILITÉ

Le projet porté par le Plan de Mobilité pour l'horizon 2035 entend **répondre aux grands défis de la mobilité de demain.**

Le modèle de mobilité développé au cours du XXe siècle a largement montré ses limites :

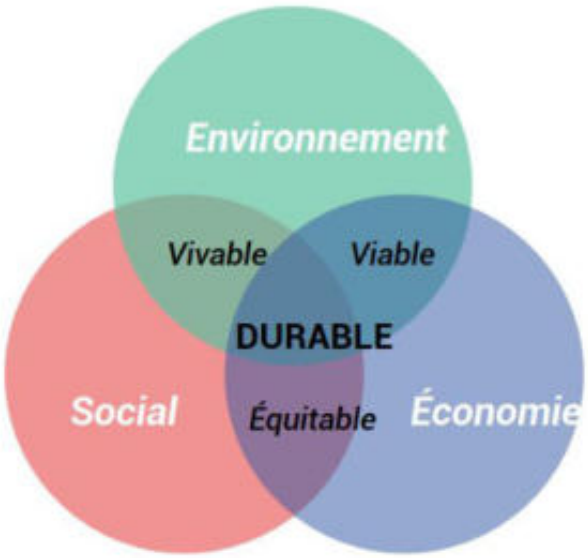
- Une part grandissante de la population est touchée par la dégradation de la qualité de l'air
- Les personnes sont de moins en moins actives, la sédentarité gagne du terrain
- Le bruit représente une nuisance avec des impacts sur le stress et la fatigue

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.

Si le défi de la mobilité de demain à relever est grand, Annemasse Agglo ne part pas d'une feuille vierge et bénéficie des politiques de mobilité mises en place depuis de nombreuses années.

La mise en place de transports collectifs structurant comme le Léman Express (LEX) ou le tramway ligne 17, la création de la voieVerte, la piétonisation du centre-ville d'Annemasse, le travail sur les espaces publics des villages ont déjà permis le report modal et des évolutions dans les pratiques de déplacements de la population.

Dans la continuité du diagnostic, cette phase sur la stratégie est dédiée à l'identification et à la hiérarchisation des enjeux et à la formalisation des objectifs du PDM 2025-2035.



Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Le rappel du PDU 2014

Le PDU de 2014 fixait 3 grands objectifs :

- **Développer un système de mobilité plus respectueux de l'environnement :**

Contribuer à limiter la pollution de l'air et le rejet de gaz à effet de serre en favorisant l'utilisation des modes les moins polluants. Par ailleurs, l'organisation des déplacements contribue à la qualité d'aménagement du territoire (impact sur la densité, la périurbanisation…)

- **Favoriser le lien social et la qualité de vie**

Limiter les nuisances des modes motorisés pour les habitants (pollution atmosphérique, bruit, insécurité…), renouveler l'espace urbain de manière qualitative à travers l'aménagement des transports (gare, tramway, BHNS, voie verte, piétonnisation…) et permettre à tous de se déplacer sans contrainte (en particulier les personnes à faibles ressources ou en situation de handicap) ;

- **Assurer une meilleure accessibilité multimodale, pour un développement plus attractif**

Garantir une bonne accessibilité au territoire malgré l'augmentation des flux, et ce autant que possible pour tous les modes, chercher à assurer une connexion TC de qualité depuis les principaux pôles environnants (à titre d'exemple : accès direct du centre de Genève en transport en commun), notamment par une bonne interconnexion des réseaux de transport) ;

Pour parvenir à atteindre ces 3 objectifs, le PDU s'inscrivait dans une philosophie de développement et relevait 3 défis essentiels :

- DEFI N°1 : S'inscrire à long terme dans un partenariat territorial large
- DEFI N°2 : Modifier les comportements et avancer collectivement
- DEFI N°3 : Penser la mobilité comme un élément pour restructurer des « cœurs de vie » plus qualitatifs

Le bilan sur le PDU 2014 réalisé en 2022 fait état de résultats très positifs avec 90% des actions prévues actuellement engagées avec une évolution importante depuis 2019 (actions réalisées passant de 27% à 58%). De nombreux projets ont ainsi vu le jour : la voie Verte du Grand Genève en 2017, la Maison de la mobilité en 2019, la mise en service du Leman Express et du Tram phase 1, fin 2019, la mise en service du BHNS Tango en 2015, la construction de P+R (Jean Monnet, Altéa, Machilly)

Depuis 2014**, une évolution du comportement des mobilités encourageantes sur certains modes (marche à pied, transport collectif) a également été observée,** avec des projets attractifs et efficaces pour les déplacements transfrontaliers.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Un projet organisé autour de 3 axes

Le Plan De Mobilité d'Annemasse Agglo doit permettre de répondre aux différents enjeux inhérents aux questions de mobilité.

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 PDM 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.

Ces enjeux se retrouvent dans les 3 grands axes thématiques déclinés ci-dessous

■ Axe environnemental et climatique

Pour répondre à ces enjeux, le Plan De Mobilité (PDM) doit réduire l'usage de la voiture solo. Or, celle-ci est utilisée différemment selon le type de liaisons : dans le cœur d'Annemasse Agglo, entre le cœur et le reste de l'agglomération, de périphérie à périphérie, en direction de la suisse voisine ou des bassins de vie et d'emplois limitrophe (Chablais, Vallée de l'Arve, bassin annécien), et à une échelle encore plus large pour des liaisons nationales et internationales

La congestion, notamment sur les axes principaux et les pénétrantes, participe à la dégradation de la qualité de l'air. La pollution atmosphérique locale (mais aussi les impacts climatiques et les nuisances sonores), majoritairement générée par les transports motorisés de personnes et de marchandises, est néfaste pour la santé publique et l'environnement. Les acteurs se mobilisent de plus en plus pour faire évoluer les comportements à travers des engagements via le Plan Climat-Air-Energie Territorial (PCAET), les plans de mobilité ou de nouvelles initiatives. Les habitudes de déplacements et de recours à la voiture individuelle sont néanmoins ancrées et restent difficile à faire évoluer.

Il est nécessaire d'agir sur les différents leviers : le développement des offres alternatives (transports en commun, modes actifs, covoiturage etc.), le changement de comportement, la politique de stationnement, le partage de voiries.

La Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC), adoptée par décret le 21 avril 2020, feuille de route de l'Etat en matière d'émissions de gaz à effet de serre, vise pour le secteur des transports une réduction de 28% des émissions de gaz à effet de serre en 2030 par rapport à 2015, et la décarbonation complète des transports à l'horizon 2050.

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 liés à la mobilité.

A l'échelle du Grand Genève, la charte du Grand Genève en transition vise à atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050 en divisant au moins par 10 l'ensemble de nos émissions (émissions importées comprises), et de réduire de 60% nos émissions de GES directes et indirectes d'ici à 2030 par rapport à 1990.

Face aux enjeux climatiques et énergétiques majeurs, Annemasse Agglo s'engage résolument dans la transition énergétique de son territoire.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Avec plus de 102 000 habitants répartis sur 12 communes et une croissance démographique soutenue de 1,6% par an, le territoire fait face à des défis importants : maîtrise des consommations énergétiques, qualité de l'air, mobilité durable et développement des énergies renouvelables.

Le PDM doit apporter des réponses concrètes et fixer des objectifs afin d'atténuer de façon significative les impacts des déplacements sur l'environnement et sur la santé en réduisant la consommation énergétique et les émissions de gaz à effet de serre d'une part, ainsi que celles des polluants de l'air, le Plan de Mobilité vise de façon générale à intensifier l'usage de modes « décarbonés » de déplacements.

■ Axe accessibilité

Le PDM doit répondre aux besoins croissants de mobilités sur le territoire de l'agglo, avec ses spécificités transfrontalières liés notamment aux besoins des habitants, à l'arrivée des nouveaux résidants et au développement économique (en cohérence avec les orientations du Schéma de Cohérence territorial).

Le PDM doit être compatible avec la politique d'aménagement prévue au Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) d'Annemasse Agglo en s'appuyant sur l'armature urbaine distinguant :

- La ville agglomérée :
    - Un cœur d'agglomération à intensifier en s'appuyant sur l'armature des Transports en Communs (Leman Express / Pole d'Echange Multimodal, Tram) ;
- Des centralités urbaines relais :
    - A conforter : centralités majeures de la ville agglomérée (centres-villes de Gaillard, Vétraz-Monthoux et Ville-la-Grand) et centralités de quartier ;
    - A redynamiser : cœur de quartier du Perrier / Livron / Château-Rouge ;
    - A structurer : Bas-Monthoux.
- Les bourgs :
    - A structurer et renforcer : les bourgs de Bonne, Cranves-Sales, Saint-Cergues et le Pas de l'Echelle à Etrembières.
- Les villages :
    - À structurer et renforcer : village de Machilly ;
    - A conforter : villages de Juvigny, Lucinges, Etrembières et La Bergue.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

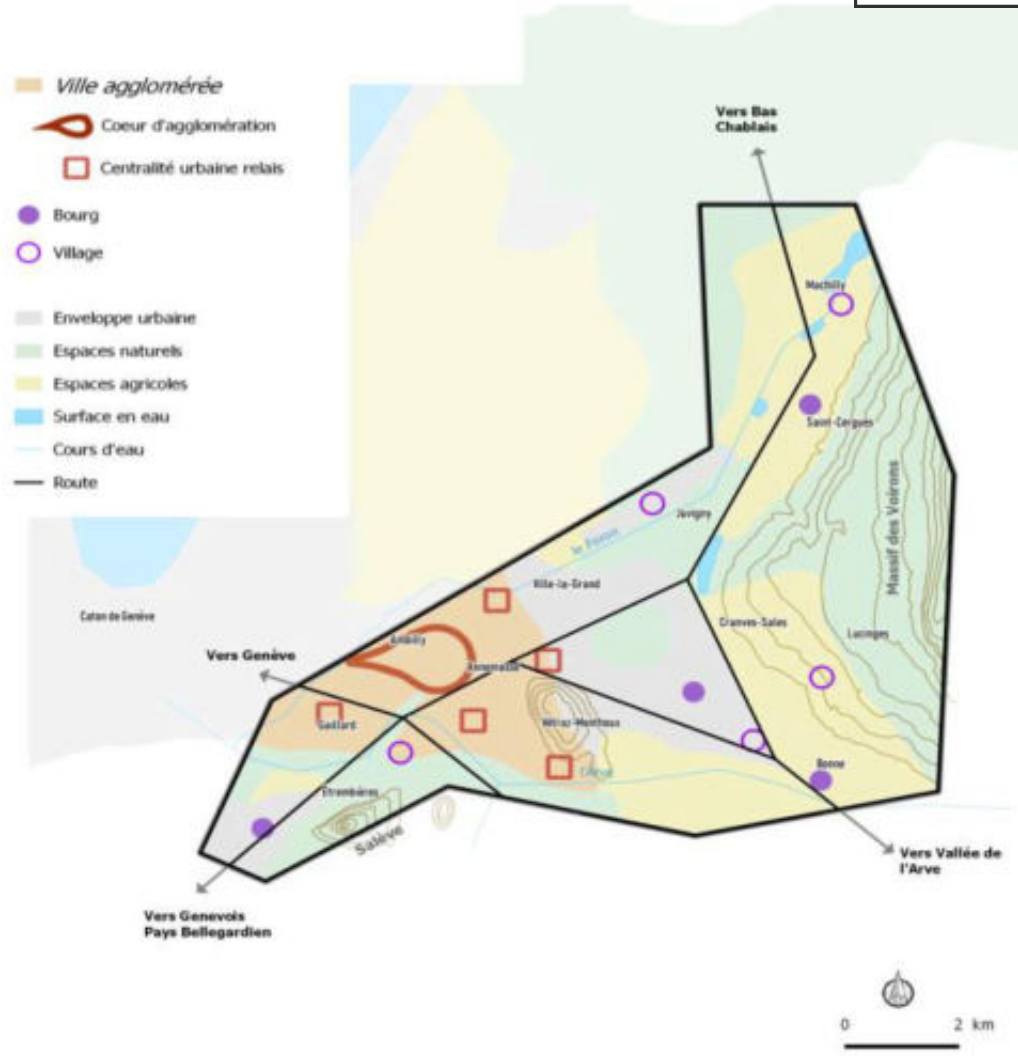


Figure 117 Découpage du territoire (source : SCoT)

Les liaisons entre les pôles structurants du bassin de vie, les pôles d'appui périphérique et l'hyper centre sont des axes stratégiques de développement des transports collectifs, tout comme les pratiques de l'intermodalité à l'échelle de l'aire urbaine et au-delà et l'intégration des voyageurs longues distance.

Il doit également favoriser la mobilité de tous en prenant en compte les besoins des personnes à mobilité réduite, les personnes socialement les plus vulnérables….

Le PDM devra donc répondre à un double objectif : faciliter les déplacements pour tous et répondre à l'urgence climatique

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

■ Axe territorialisation

S'il vise à mettre en place des offres alternatives à l'usage de la voiture solo, le Plan De Mobilité, en développant un panel de solutions de mobilités, précise la mise en œuvre des solutions adaptées à chaque territoire (Cœur d'agglomération, périurbain, village, zones d'activités économiques, pôles de proximité). Les solutions apportées sont donc territorialisées et s'adaptent aux usages observés sur le territoire.

Si toutes les solutions de mobilités sont envisagées pour mieux répondre aux problématiques de pollution, de congestion et de sécurité, le PDM intègre les contraintes budgétaires des différents acteurs des mobilités.

Depuis une cinquantaine d'années, le territoire vécu des métropolitains s'est élargi de façon très significative aux franges de la zone urbanisée centrale et autour des nombreuses polarités communales. Ces extensions ont, souvent, été initialement développées sans connexion aux réseaux de transports collectifs structurants. Ce phénomène non contrôlé a généré étalement urbain et artificialisation des sols, et a renforcé la multiplication de générateurs de déplacements importants, couplée à un développement des réseaux routiers pour les rendre accessibles.

La méthodologie

La révision du PDM a permis de questionner la méthodologie et de travailler différemment au regard du PDU établi en 2014.

La méthodologie retenue est de se fixer dans un premier temps sur les objectifs et non sur les moyens, puis dans un second temps de prendre en compte la diversité des territoires communaux composant Annemasse Agglo (centralité urbaine, péri urbain, rural) et des besoins et des pratiques selon les publics.

Les comportements de mobilité ne sont pas homogènes selon la typologie des communes et des habitants. De plus ils évoluent selon le cycle de vie (enfance, adolescence, âge actif, retraites, dépendances) avec des pratiques de mobilité différentes entre les jeunes, en général tournés davantage vers les TC et les mobilités actives alors que les seniors sont de fervents utilisateurs de la voiture individuelle.

La méthodologie pour la définition de la stratégie s'est donc appuyée sur les points suivants :

- **Avoir une vision pragmatique et élargie de la mobilité (par exemple en liant urbanisme et mobilité, social et mobilité) et montrer le chainage entre les mesures**
- **Ne pas fonctionner en silo selon les modes de déplacement et isoler les objectifs /actions selon les modes de transports (cf les 7 axes stratégiques du PDU 2014)**
- **Définir le socle stratégique du PDM en travaillant sur les liens entre centralité et périphérie, entre zone d'habitat, zone d'emploi, zone de service et zone de loisirs**

Après validation du diagnostic et des premiers enjeux globaux, des ateliers avec les élus communautaires et des échanges avec les techniciens ont permis d'affiner les enjeux et de co-construire les orientations du PDM pour les 10 prochaines années

La vision générale s'appuie sur :

- Développer des solutions de mobilité plus sobres et plus optimisées

-Agir pour une mobilité réduisant les impacts sur la santé et le bien-être des individus en luttant activement contre la pollution de l'air, le bruit, la sédentarité et l'insécurité routière

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Les publics cibles du PDM

La mobilité est l'un des leviers clés pour atteindre des objectifs globaux d'adaptation au changement climatique (émission de gaz à effet de serre, dépendance énergétique…) et des objectifs locaux d'amélioration du cadre de vie (pollution locale, bruit, qualité des espaces publics, accessibilité…).

Les actions définies devront prendre en compte la diversité des besoins des usagers sur l'ensemble du territoire de l'agglomération et produire des effets non seulement à l'horizon 2035, mais également à plus court terme.

Le PDM d'Annemasse Agglo concerne donc tant les habitants du territoire que les visiteurs, de tout âge et tout horizon

- Habitants de l'Agglo : c'est-à-dire les actifs, les scolaires, jeunes, seniors, ménages précaires

- Touristes et visiteurs : touristes en séjour, pendulaires, actifs n'habitant pas les territoires, ...

OBJECTIFS : UN PDM POUR TOUS ET POUR TOUS MOTIFS

Le socle stratégique du PDM

Annemasse Agglo, du fait de son dynamisme et son rôle dans l'équilibre économique transfrontalier, connaît une augmentation de sa population depuis plusieurs années (avec une croissance annuelle de 1.5%).

D'ici 2030, cette croissance démographique devrait continuer grâce à de nombreux projets urbains sur le territoire (ZAC Etoile, renouvellement urbain du quartier Perrier Livron) provoquant ainsi une demande accrue en déplacements, dans un contexte transfrontalier dynamique. Le PDM a pour principale mission de répondre à cette demande, que ce soit à dans le cœur de l'agglo, dans les communes périphériques, entre ces territoires, et avec les espaces voisins, tout en réduisant l'usage de l'automobile solo et les impacts négatifs sur l'environnement de cet usage.

La demande de déplacements est en constante évolution : elle varie notamment en fonction des choix d'urbanisation, de la transformation des modes de vies, du vieillissement de la population, du développement du digital et de l'intégration des enjeux environnementaux.

Le PDM 2025-2035 d'Annemasse Agglo intègre l'ensemble des modes de déplacements et concilie amélioration du cadre de vie, optimisation des déplacements, renforcement de l'accessibilité et développement durable.

Ce projet, allie ainsi des mesures infrastructurelles, d'animation et de services dans l'objectif de construire une métropole durable respectueuse de l'environnement où les déplacements sont optimisés à travers un développement :

- du covoiturage et de l'autopartage
- des transports collectifs
- des modes actifs
- des pratiques d'intermodalité
- des changements de comportements visant à reporter ou à réduire un ou plusieurs déplacements (changements d'horaires, télétravail…)

Outre les aménagements de l'espace public, le PDM propose un accompagnement des usagers via de nouveaux services de mobilité et le renforcement des démarches de communication et de sensibilisation des publics.

Annemasse Agglo doit pour cela poursuivre la mise en œuvre des services de mobilité alternative attractifs et faciles d'accès pour tous.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

2 - LES QUATRE GRANDS ENJEUX

Pour donner suite au diagnostic de la situation et à l'évaluation du PDU précédent, Annemasse Agglo définit dans ce PDU sa **nouvelle stratégie de mobilité basée sur l'articulation avec les autres documents de planification, l'engagement avec les partenaires de la révision dans des objectifs communs, la hiérarchisation et la territorialisation du programme d'actions**.

Face à ces grands enjeux territoriaux, quatre grandes priorités sont retenues pour constituer le socle du projet de PDM :

A-Réduire et optimiser les déplacements

B- Provoquer des changements de comportement

C-Hiérarchiser et adapter les modes de déplacements à chaque territoire

D-Proposer et garantir une mobilité pour tous

Ces 4 grands enjeux sont déclinés en axe de travail prenant en compte l'organisation multipolaire du territoire, le contexte transfrontalier, la diversité des tissus urbains, et la multiplicité des motifs, des échelles et des temporalités de déplacements.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Réduire et optimiser les déplacements

La mobilité est essentielle pour les acteurs du territoire, mais aussi très impactantes pour celui-ci, avec un impact fort sur le cadre de vie de ses habitants et usagers. L'ambition du Plan De Mobilité est de projeter des mobilités plus sobres, plus actives et partagées.

Les enjeux du changement climatique sont prégnants pour le territoire d'Annemasse Agglo : risque de chaleurs plus élevées et de précipitations plus intenses impactant le cadre de vie, les productions agricoles, la biodiversité, les paysages qui font l'identité et l'attractivité de la région, autant que les infrastructures existantes.

Le Plan De Mobilité se doit d'agir pour réduire les émissions en développant des solutions plus sobres, optimisées ou en utilisant des énergies alternatives.

Les modes de déplacements non motorisés (marche, vélo...), ceux ayant recours à des énergies générant peu de GES (véhicules électriques qu'ils soient individuels ou collectifs) ou ceux optimisant les usages des moteurs thermiques (transports en commun, covoiturage, autopartage) seront favorisés.

Il s'agira en parallèle d'inciter à des changements de comportements pour sortir de l'usage systématique de la voiture et de rechercher une réduction des distances parcourues, avec une politique d'aménagement du territoire liant urbanisme et mobilité.

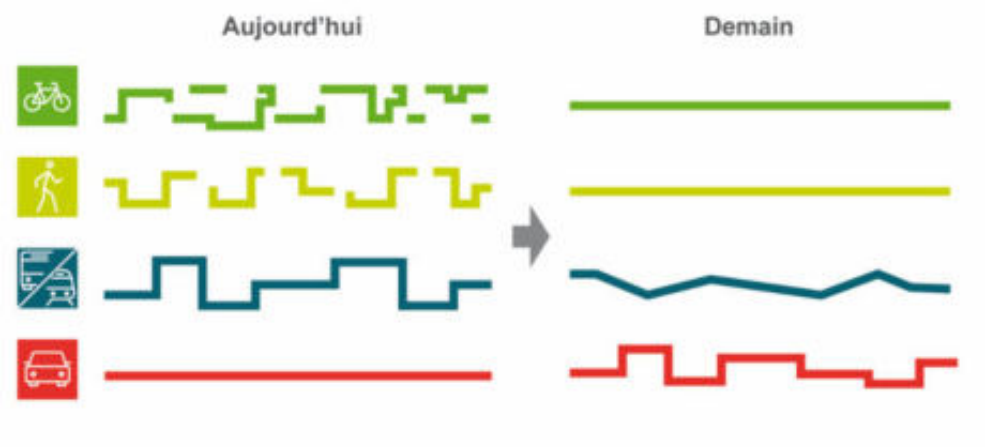


Figure 118 schéma d'optimisation des déplacements (source Citec)

Les grands objectifs retenus pour répondre à cet enjeu sont déclinés ci-après :

■ Considérer la mobilité durable comme socle de l'aménagement du territoire

Les orientations en matière d'aménagement du territoire constituent un des leviers concourant à atteindre ces objectifs environnementaux en visant à optimiser l'articulation ville - mobilités.

L'hétérogénéité du territoire, amène à une diversité de fonctionnements et de comportements de mobilité, mais de manière générale, marqués par la multipolarisation urbaine, qui génère une utilisation forte de la voiture individuelle, dans un contexte transfrontalier à grande échelle.

Tous les territoires composant Annemasse Agglo doivent s'inscrire dans cette dynamique commune de transition pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre dues aux déplacements :

• avec des solutions permettant de répondre à la demande de mobilité de façon diversifiée et adaptée en fonction des échelles et des contextes,

• en agissant également pour inciter à des pratiques plus raisonnées de mobilité, mieux adaptées aux motifs de déplacements ou encore à la distance à parcourir.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

■ Réduire les besoins de déplacements et mieux utiliser sa voiture

Le rôle prépondérant de la voiture est indéniable pour les territoires périurbains dont la structure et le niveau restreint, voire faible, de densité de population ne peuvent être accompagnés partout par des offres en transport collectifs très performantes. Le rôle de la voiture individuelle restera structurant pour des déplacements en accès aux pôles d'emplois, aux grands pôles commerciaux et urbains, ou à encore à des grands équipements du territoire.

Cependant, de nouvelles formes d'usages de la voiture sont à encourager, afin de mieux l'utiliser, notamment pour les déplacements de loisirs (soit 30% des flux), avec la réduction des trajets d'accompagnement pour les loisirs et les scolaires.

Pour les déplacements pendulaires Il s'agit de développer des alternatives crédibles à la voiture individuelle sur des distances de déplacements ou elle apparait particulièrement compétitive

Elles touchent également à l'organisation et la tarification du stationnement, que ce soit sur voirie ou en ouvrage, avec un objectif global d'inciter à un meilleur usage de l'automobile, moins fréquent, moins polluant, plus partagé.

■ Sécuriser et faciliter les déplacements en vélos

Les déplacements à vélo seront particulièrement privilégiés eu égard au fait qu'ils sont :

une manière d'intégrer une activité physique dans les activités du quotidien, silencieux et neutres en matière d'émissions de polluants, peu onéreux, accessibles à de très nombreux publics et utilisables en complémentarité avec d'autres modes.

Indispensable à l'essor de la pratique, le PDM, à travers la mise en place du Schéma Directeur Cyclable cherchera à sécuriser les pratiques en aménageant des continuités sécurisées.

L'incitation à la pratique ne peut s'envisager sans la présence d'infrastructures dédiées. Leur conception ne peut s'envisager que dans une logique de réseau avec une hiérarchie et des fonctions définies.

Le PDM devra aussi favoriser la création des services aux usagers (repos, location de vélos, stationnements, réparation, etc.) pour offrir l'ensemble des conditions nécessaires à la pratique du vélo.

■ Réduire l'auto-solisme

Le mode de déplacement automobile reste malgré tout un mode pertinent pour nombre de situations, et en particulier dans les zones les moins denses et en milieu rural. Cependant, le PDM encourage à un usage raisonné et partagé de la voiture particulière.

Pour y parvenir, il est nécessaire, de développer un schéma des aires de covoiturage, d'aménager, d'équiper, de rendre accessible et de donner de la visibilité aux aires de covoiturage, mettre en places des voies réservées au covoiturage, mais également de créer un dispositif numérique d'information et de communication pour mettre en relation les utilisateurs

■ Economiser les ressources, prévenir les risques et limiter les impacts sur l'environnement

La pollution atmosphérique engendre des maladies chroniques qui touchent particulièrement les personnes les plus fragiles. Chaque année, 24 décès sur l'agglo sont directement liés aux particules fines et d'oxydes d'azote. Or 70% des émissions d'oxydes d'azote et 18% des émissions de particules fines sont générées par le trafic routier.

Avec la ZFE-m, Annemasse Agglo s'est déjà doté d'un outil pour lutter contre la pollution routière, pour améliorer la qualité de l'air et offrir une meilleure santé à tous les habitants.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

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.

Les objectifs ambitieux portés par le Plan de Mobilité en termes de réduction de GES et de polluants locaux ne seront atteignables qu'en conjuguant de façon concomitante plusieurs politiques publiques, à savoir :

• l'incitation à un report modal de la voiture vers d'autres modes de déplacement moins émissifs que ce soient par les aménagements ou la sensibilisation,

• l'accompagnement à une mutation de la composition du parc automobile par la communication et la pédagogie.

Amorcer et consolider le changement de modes de faire, nécessite une mobilisation en continu des services d'Annemasse Agglo pour s'adapter aux différents publics, sensibiliser et communiquer vers les différents acteurs du territoire en faveur de l'utilisation de modes de déplacements plus respectueux de l'environnement.

En lien avec ces actions qui visent à modifier le comportement de chacun, Annemasse Agglo, au travers de son PCAET, continuera à développer des actions en faveur de la qualité de l'air et de l'ambiance sonore, propices à améliorer la qualité de vie et la santé de chacun au quotidien.



Les grands objectifs retenus pour répondre à cet enjeu sont déclinés ci-après :

■ Coordonner les différents acteurs et améliorer le parcours client

Afin d'accélérer le changement de comportements des habitants en matière de mobilité, le PDM recherchera une plus forte complémentarité entre les modes et services de mobilité. Cela implique de travailler notamment sur la qualité de l'offre de transport public afin de convaincre de nouveaux utilisateurs et d'améliorer la situation pour les utilisateurs actuels. Communiquer, sensibiliser et accompagner tous les publics est nécessaire pour que les politiques publiques en matière de mobilité soient comprises et appropriées par les habitants et usagers du territoire.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Le PDM doit donc permettre d'optimiser et simplifier la vente des titres, étudier la cohérence et l'harmonisation des zones tarifaires. L'usager réside dans un bassin de vie et les outils de mobilité doivent être en cohérence avec les pratiques.

■ Expérimenter et tester de nouvelles solutions de mobilités

La transition passe aussi par l'expérimentation de solutions innovantes. Certaines solutions, connues, doivent être testées pour évaluer leur efficacité au regard d'un contexte et une situation donnés. Leur pérennité ne sera actée qu'après une phase d'essai et après avoir démontré qu'elles obtiennent l'adhésion des usagers, en se traduisant par exemple par une utilisation significative des services. Ceux qui ne trouveront pas leur public devront être repensés, remplacés ou abandonnés pour ne pas mettre en péril l'équilibre, notamment financier, du projet.

Les acteurs du territoire le font vivre par leurs initiatives. Ces dernières sont de nature à étendre la gamme de services proposée.

Le PDM encouragera et cherchera à accompagner les initiatives citoyennes et privées partageant les objectifs d'une mobilité partagée, décarbonée et inclusive

■ Faire de la mobilité active la base de la structuration de la chaine de mobilité

La pratique d'une activité physique régulière est fondamentale pour la santé. La marche et les déplacements à vélo permettent de contribuer à maintenir un niveau minimal d'activité, ce qui implique de considérer aujourd'hui les politiques en faveur des modes actifs à l'aune de leurs effets sanitaires positifs.

Mode de locomotion naturel de l'homme, la marche fait partie intégrante de chacun de ses déplacements. Tous les déplacements commencent et se terminent en marchant.

Le Plan De Mobilité devra améliorer les conditions de déplacement pour les piétons à travers la mise en place d'un plan piéton, à l'instar du Schéma directeur cyclable.

La prise en compte des différents usages de la marche (loisirs, touristique, pendulaire, scolaires) et la communication, la sensibilisation de la pratique dans les actions à mettre en place permettront de donner tout sa place à la mobilité active et répondre aux objectifs de santé publique et de report modal.

■ Convaincre les usagers d'adapter leurs pratiques

Le Plan de mobilité cherchera à informer les usagers sur les solutions de mobilité existantes, de telle façon que chacun prenne conscience de la diversité des solutions existantes et puisse intégrer la variable « mobilité » dans ses choix de vie

Sensibiliser les usagers aux enjeux de la mobilité, à la nécessité de changer de modèle de mobilité, faire expérimenter les solutions de mobilité pour qu'ils modifient leurs pratiques sont des actions à mettre en œuvre.

La réussite du PDM dépend également de la transmission et de la communication des informations, des projets, des résultats. Il s'agira de mettre en place un observatoire du PDM et de communiquer sur les indicateurs de mobilités (y compris pour la logistique)

La structuration d'un dispositif de « monitoring » de la mobilité (observatoire, enquêtes, comptages, modèles) permet d'objectiver la mobilité, tant sur les pratiques (qui se déplace et pourquoi) que sur son impact financier (ce que ça me coûte, ce que ça coute à la collectivité) et ses externalités environnementales (bruit, pollution, sécurité).

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Hiérarchiser et adapter les modes de déplacements à chaque territoire

La diversité territoriale d'Annemasse Agglo induit des problématiques et enjeux de déplacement différents. Dans les cœurs urbains, les enjeux majeurs se concentrent plutôt autour de la démotorisation, des mobilités actives et des transports en commun urbains ; dans le périurbain c'est le partage du véhicule particulier, la décarbonation des motorisations et l'intermodalité vers des transports collectifs qui permettraient d'apporter des solutions adaptées.

En moyenne un habitant réalise 3.8 déplacements par jour pour des motifs et des origines destinations variés déplacements domicile-travail pour 25 %, mais suivis de près par les déplacements liés aux accompagnements et aux achats (18 % respectivement), à la fois à l'intérieur du territoire mais également vers les territoires périphériques.

L'ensemble de ces éléments permettent de voir Annemasse Agglo comme un territoire attractif, à forte dynamique locale, mais également comme un axe fort de passage vers la Suisse.

Des actions sont à mener pour augmenter les choix de modes de transport entre l'agglo et ses territoires voisins en favorisant les déplacements en train, en car, en covoiturage, ou encore à vélo. Cette démarche doit s'inscrire dans une dimension partenariale. L'ambition du Plan de mobilité est de répondre aux besoins de déplacement de manière efficace en lien avec l'intérêt général. Une approche territorialisée pour des solutions adaptées est une nécessité.

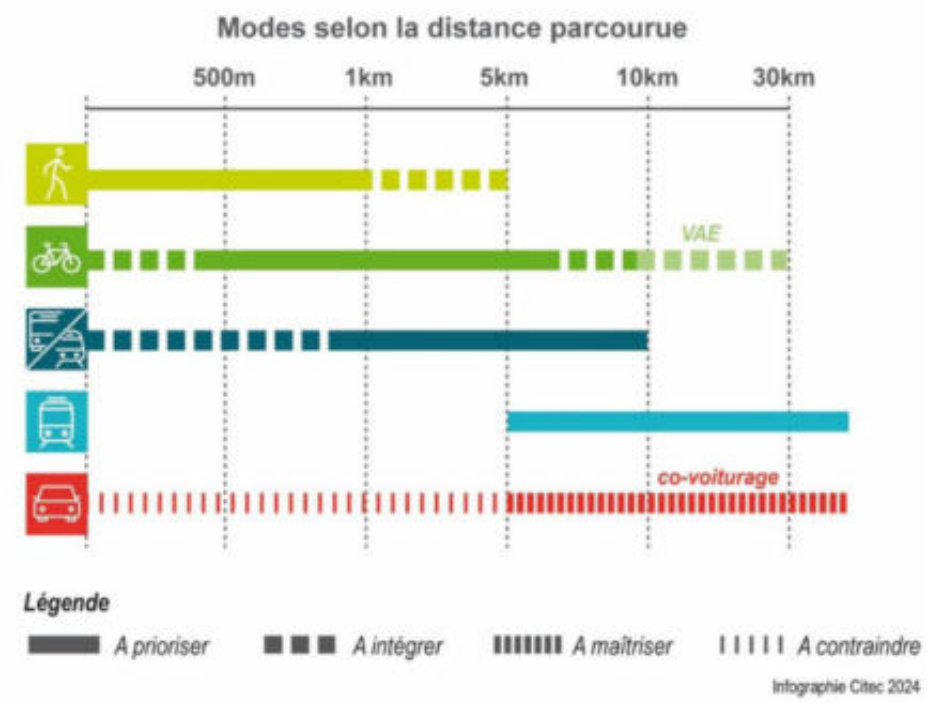


Figure 119 – Aide à la priorisation des modes selon la distance de parcours (source : Citec)

Les grands objectifs retenus pour répondre à cet enjeu sont déclinés ci-après :

- **Structurer le réseau de transport public autour des besoins de l'armature urbaine**

Le PDM doit s'appuyer sur les forces et les atouts de son territoire, dont le réseau de Transports en Communes, et son déploiement, et engager des réflexions à une échelle pertinente, pour offrir plus de lisibilité pour les usagers et une offre de transports plus efficace.

Structurer le réseau de transport sur le nouveau périmètre de l'AOM, en développant les liaisons et les cohérences avec les territoires voisins doivent guider le travail.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Le PDM devra étendre la couverture territoriale de l'offre en transports collectifs très performante dans les territoires les plus urbanisés et réunissant le plus de population (habitants, emplois, scolaires) et devra s'attacher à renforcer la liaison entre les pôles de St Julien en Genevois et Annemasse et améliorer les liaisons avec les réseaux régionaux, nationaux et internationaux.

■ Faciliter et renforcer l'intermodalité

L'intermodalité, composante essentielle du bouquet de mobilité, repose sur des connexions performantes entre les réseaux et les modes : il faut pouvoir passer facilement de la voiture aux transports en commun, du vélo au train, de la marche au covoiturage.

Les différentes lignes et services de mobilité doivent être articulés dans des lieux aménagés à cet effet de manière à permettre des pratiques intermodales (changer de modes au cours d'un déplacement) et multimodales (utiliser plusieurs modes au cours d'un déplacement ou d'une période).

Combiner plus simplement les mobilités doit être une des bases du Plan De Mobilité avec des actions sur le développement des interfaces multimodales et l'amélioration des rabattements

■ Hiérarchiser et adapter le réseau de voirie

Le Plan de mobilité entend encourager une meilleure différenciation des voies. Aussi, il sera recherché une meilleure utilisation du réseau autoroutier pour réduire les trafics de transit dans les secteurs particulièrement impactés aujourd'hui.

Annemasse Agglo s'inscrivant dans un contexte territorial spécifique, le PDM devra intégrer les évolutions du réseau et les dimensions frontalières, régionales et internationales, et limiter le trafic de transit aux petites douanes.

■ Intégrer la logistique en fonction des espaces

La logistique urbaine est indispensable à la vie économique des territoires. Son intégration au système de mobilité est aujourd'hui essentielle pour garantir une circulation apaisée, un stationnement efficient et plus globalement une attractivité économique satisfaisante pour l'agglomération.

Le Plan De Mobilité encouragera, particulièrement dans les espaces urbains les plus contraints, les initiatives visant à réaliser les opérations de logistique urbaine comme harmoniser la réglementation à l'échelle intercommunale, définir les conditions d'accueil des livraisons en zone apaisée, ou systématiser la prise en compte des marchandises dans les grands projets urbains et les zones d'activité

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Proposer et garantir 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. L'ambition du Plan de mobilité est de répondre aux besoins de déplacement de manière efficace en lien avec l'intérêt général.

La mobilité représente un coût élevé, tant pour les ménages, les collectivités que les entreprises

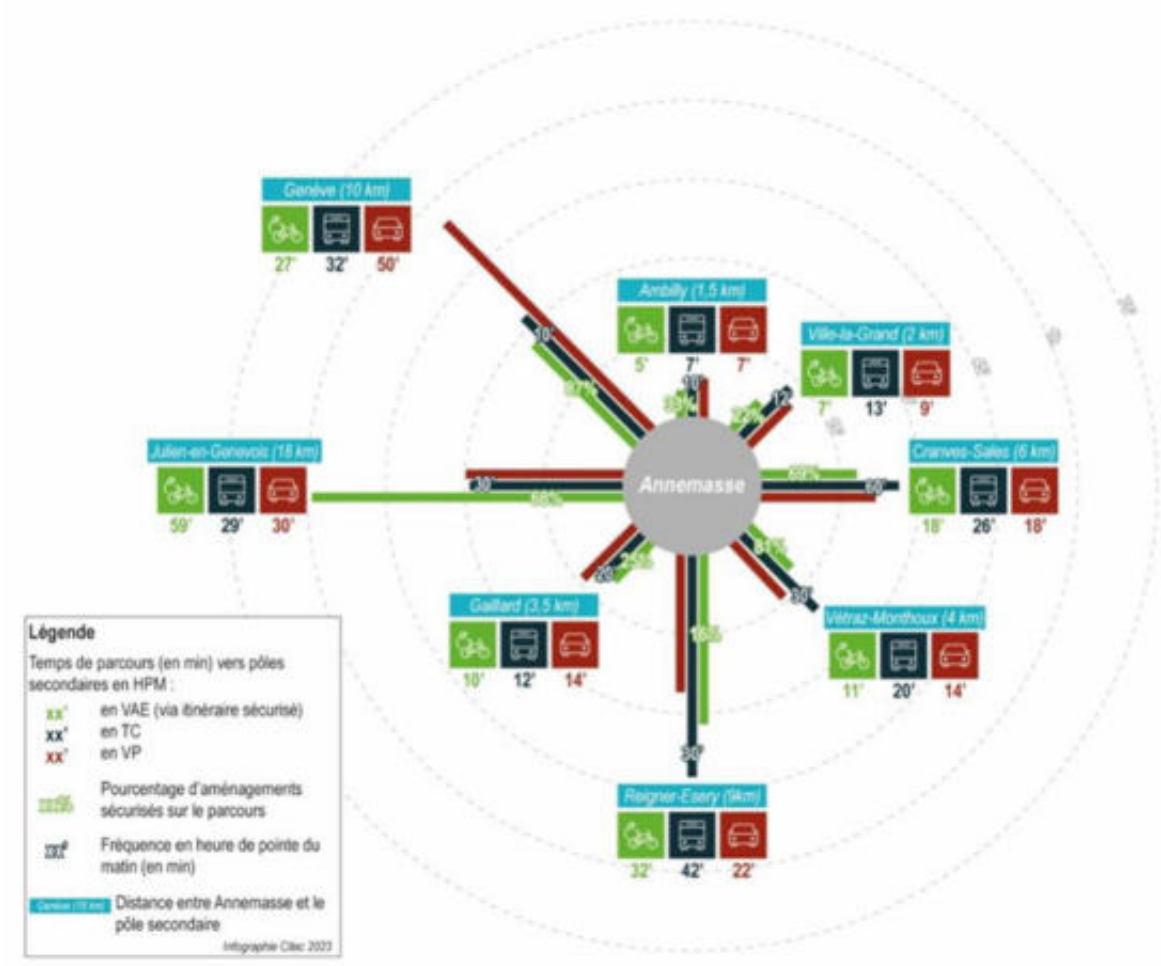


Figure 120 – Rose des déplacements par modes autour d'Annemasse (source : Citec, 2023)

Les grands objectifs retenus pour répondre à cet enjeu sont déclinés ci-après :

■ Poursuivre la valorisation et le développement des grands équipements et des liaisons vers les extérieurs

Le territoire dispose d'équipements de transport performants comme le Léman Express, la présence de deux gares. Il s'agit de pérenniser ces équipements et s'appuyer sur le potentiel existant du ferroviaire.

La position d'Annemasse Agglo au carrefour d'infrastructures internationales demande la prise en compte des grands projets routiers visant à améliorer les flux de transit, tout en mettant en places des mesures d'accompagnement pour éviter la congestion et le report de trafic sur le réseau local.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

■ Améliorer la performance du réseau des transports publics

Le territoire d'Annemasse Agglo bénéfice d'une offre de Transports en Communs très développée compte tenu de sa taille. Peu de territoire de 100 000 habitants sont doté d'une ligne de tram, d'un réseau ferroviaire comme le Léman Express, d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS).

Si le précédent PDU a permis de mettre en place ces infrastructures lourdes en matière de Transports en Communs avec le prolongement du tram, la mise en place du LEX, le PDM 2025-2035 s'attachera à moderniser, rendre plus performant et plus capacitaire le réseau. Cela constitue une condition de réussite à l'atteinte des ambitions de report modal vers les transports collectifs

Le Plan De Mobilité visera à poursuivre la structuration du réseau pour répondre aux perspectives de croissance démographique et économique, avec les objectifs de report modal (+ 25'000 déplacements prévus).

Cette valorisation des réseaux existants de transport collectif urbain et le développement du maillage du territoire en fonction de densités de population (création de nouvelles lignes de transports, Bus à Haut Niveau de Service, Transport Collectif en Site Propre), nécessitent des formes d'action d'envergure, en termes d'études et de technicité (opportunité, faisabilité, conception), de décisions d'investissement financiers et de mise en œuvre, puis de réalisation.

■ Accélérer la transition énergétique

Afin d'atténuer de façon significative les impacts des déplacements sur l'environnement et sur la santé en réduisant la consommation énergétique et les émissions de gaz à effet de serre d'une part, ainsi que celles des polluants de l'air, le Plan de Mobilité vise de façon générale à intensifier l'usage de modes « décarbonés » de déplacements.

Le déploiement de bornes de recharges, l'évolution du matériel roulant, le renouvellement des flottes seront par exemple mis en œuvre.

La logistique devra également être partie prenante de cet objectif de transition énergétique avec le développement de l'usage de modes « plus propres » par la promotion d'une logistique urbaine plus durable

■ Prendre en compte la diversité des besoins et des situations collectives et individuelles

L'accès à la mobilité est essentiel pour la socialisation des personnes. Le Plan de mobilité se doit d'être le plus inclusif possible pour faciliter l'accès au plus grand nombre.

Plusieurs situations spécifiques ont été identifiées :

- les situations d'isolement et de précarité, qui limitent l'accès à la mobilité du fait notamment d'aspects financiers,
- les situations de handicap, physique ou cognitif, et plus largement l'ensemble des situations qui altèrent ponctuellement les capacités de mobilité ou d'appréhension des services,
- les situations d'exclusion qui freinent la mobilité

Rendre le territoire accessible pour tous (handicap, vieillissement, population socialement fragile), veiller à la mise en accessibilité de la chaine de déplacement, développer des services pour les personnes en situation d'isolement sont les actions à mettre en œuvre.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

3 - LES OBJECTIFS CHIFFRÉS

La stratégie du Plan De Mobilité 2025-2035 repose sur l'incitation ambitieuse de chaque habitant à changer ses comportements de mobilité vers des pratiques de mobilités plus durables ;

Elle consiste à fixer des objectifs de parts modales en fonction des grands enjeux fixes, en prenant en compte les évolutions des déplacements

Les objectifs chiffrés doivent établir les points suivants :

- Estimer les volumes de déplacements futurs sur la base de projections ;
- Distribuer les déplacements futurs dans l'espace et le temps ;
- Répartir les déplacements par mode et affecter les déplacements sur les réseaux ;

Le nombre de déplacements

La demande de déplacements est en constante évolution.Elle varie notamment en fonction :

- des choix d'urbanisation,
- de la transformation des modes de vies,
- du vieillissement de la population,
- du développement du digital
- de l'intégration des enjeux environnementaux et climatiques.

La stratégie consiste à fixer des objectifs de parts modales selon les grands enjeux fixes, en prenant en compte les évolutions des déplacements.

La stratégie du PDM 2025/2035 doit reposer sur l'incitation ambitieuse de chaque habitant à changer ses comportements de mobilité vers des pratiques de mobilités plus durables.

Une nouvelle approche avec l'ajustement des parts modales selon les territoires

Les habitudes modales/de déplacement sont distinctes au sein d'Annemasse Agglo, selon la zone géographique (cœur d'agglo, première couronne, seconde couronne).

La répartition géographique affichée correspond à celle du SCoT d'Annemasse Agglo



Figure 121- Découpage d'Annemasse Agglo par zone géographique (Source : ScOT)

*

Chaque scénario présentent des parts modales à l'échelle d'Annemasse Agglo, ainsi qu'à celle des zones géographiques ;

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Les éléments fixes à horizon 2035

Afin de déterminer les scénarios, le Plan de Mobilité s'appuie sur des éléments fixes à horizon2 025 :

- Population totale (source DDT + projection SCoT) : **env. 118'000 habitants** (+ 14% vs 2023) ;
- Nombre de déplacements quotidiens estimés : **405'000 déplacements** (+ 10% vs 2023) ;
- Nombre de déplacements journaliers par personne : **3,7 déplacements par jour par personne** (- 0,1 vs 2023) ; *P.S : Seuls les déplacements des 5 ans et plus sont considérés (méthodologie EDGT), soit 93% ;*

La part modale

Qu'est-ce qu'une part modale ? Plusieurs approches sont possibles :

- % des nombres d'étapes (occurrences du mode)
- % des nombres de déplacements (occurrences du mode principal)
- % des personnes-km par étape (distances par mode)
- % des personnes-km par déplacement (distances totales par mode principal)

La définition retenue pour le PDM d'Annemasse Agglo est la suivante : « La part modale correspond au pourcentage du nombre de déplacements quotidiens, réalisés avec un mode, par rapport au nombre total »

La définition de 3 scenarios

Afin de fixer et déterminer le futur système de mobilité sur le territoire, le travail pour la révision du PDM a consisté à établir plusieurs choix possibles en matière de de répartition des parts modales, en s'appuyant sur les objectifs établis dans les documents de planification et les politiques publiques.

Le PDM a ainsi réfléchi sur 3 scenarios

- **Projection SCOT** => il s'agit d'un scénario au fil de l'eau, afin de répondre aux principes du SCoT (absorber la croissance forte en matière déplacements par les modes alternatifs et stabiliser le trafic routier du territoire et -5% de déplacements en voiture individuelle au regard des objectifs du PDU 2014.
- **Trajectoire Climat** => il s'agit d'un scenario visant les objectifs de neutralité carbone à échéance 2050, avec la réduction de 20% des déplacements en voiture individuelle motorisé d'ici 2035, soit environ 43 000 déplacements quotidiens.
- **Plan Climat** => il s'agit d'un scenario visant à l'application stricto sensu des objectifs de la Charte du Grand Genève et ce dès 2035, avec la réduction de 60% des déplacements en voiture individuelle, et une répartition modale en faveur des TC et des modes actifs

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

	Objectifs 2020 PDU 2014	Actuel 2022 (Source : Cerema + DDT + Citec)	Horizon 2035 SCoT Scénario I	Trajectoire Climat Scénario II	Plan Climat Scénario III
	55.5 % 191'100 dépl./j	58.2 % 213'700 dépl./j	50 % 202'500 dépl./j	42 % 170'100 dépl./j	32 % 129'600 dépl./j
	12.1 % 41'700 dépl./j	10.9 % 40'000 dépl./j	15 % 60'800 dépl./j	16 % 64'800 dépl./j	19 % 77'000 dépl./j
	27 % 93'000 dépl./j	27.1 % 99'600 dépl./j	29 % 117'400 dépl./j	30 % 121'500 dépl./j	36 % 145'800 dépl./j
	1.9 % 6'600 dépl./j	1.9 % 7'100 dépl./j	5 % 20'200 dépl./j	10 % 40'500 dépl./j	11 % 44'500 dépl./j
Autres modes	3.5 % 12'000 dépl./j	1.9 % 7'100 dépl./j	1 % 4'000 dépl./j	2 % 8'100 dépl./j	2 % 8'100 dépl./j
Total	344'400	367'300	405'000	405'000	405'000

La volonté d'inscrire des objectifs de répartition modale qui illustrent la stratégie ambitieuse

C'est le scenario 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.

Le scenario retient la politique entamée via le PDU 2014 qui a permis la mise en œuvre de transports collectifs structurants sur le territoire, avec un objectif de 16% de parts modales pour les TC. Un choix fort a été effectué par la collectivité en direction de la pratique du vélo avec 10% de parts modales contre 8% initialement prévus. Il s'agit d'acter le changement de comportement et créer une dynamique forte autour de l'écosystème vélo.

Annemasse Agglo s'est fixé des objectifs opérationnels à l'horizon 2035, avec comme enjeu principal le report modal, avec une majorité des déplacements réalisée par des modes alternatifs à la voiture individuelle.

En 2022, 58% des déplacements sont réalisés en voiture individuelle (soit 214'000 déplacements). La voiture demeure donc le mode préférentiel pour se déplacer, malgré une baisse observée de 6% sur la période 2014 et 2024, grâce aux nombreuses actions entreprises par Annemasse Agglo depuis 10 ans

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. Pour rappel le nombre de déplacements estimé en 2025 est de 367 000 déplacements quotidiens, l'objectif en 2035 est de gérer 405 000 déplacements chaque jour.

L'ambition est différenciée selon les espaces et les territoires d'Annemasse Agglo afin de répondre aux spécificités et aux services actuellement déployés et à développer

Les objectifs de report modal peuvent paraitre ambitieux, notamment pour la première et deuxième couronne, mais rapporter aux volumes de déplacement le report modal est adapté au territoire et aux pratiques.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Cette baisse sera compensée par une augmentation des parts du vélo (+8 pts), de la marche (+3 pts), et des Transports en Commun (+5 pts).

Afin de mieux prendre en compte les diversités territoriales d'Annemasse Agglo, une analyse des parts modales en fonction des entités géographique (s'appuyant sur les couronnes du SCoT) a été effectué.

Cela permet également de mieux intégrer les volumes et non les pourcentages valeurs relatives valeurs absolus afin de mieux appréhender les actions à entreprendre.

L'évaluation à mi-parcours du Plan De Mobilité en 2030 sera donc un point d'étape important et les outils d'évaluation de ses résultats à la vue des objectifs retenus. Articuler des tactiques et des réactions nécessite une forte réflexivité, c'est-à-dire de faire un retour en permanence sur l'analyse des résultats des actions précédentes.

Cet objectif de report modal ambitieux s'appuie

- Une très forte augmentation des déplacements en vélo avec un objectif de 10% de parts modales (contre 2% actuellement) soit 40 000 déplacements quotidiens. Cet effort conséquent est attendu dans le cœur de l'agglomération, secteur géographique très favorable à l'usage du vélo (contexte adapté pour des déplacements de moins de 5km, avec une topographie faible) avec 33 000 déplacements quotidiens. Cette ambition s'appuie sur la réussite de la voie verte, victime de son succès. La mise en place du Schéma directeur cyclable permettra d'atteindre cette part modale, et positionne Annemasse Agglo au-dessus du niveau de l'objectif fixé par le gouvernement. Ces objectifs ambitieux s'inscrivent dans un contexte de forte hausse de l'usage des VAE qui permettent d'allonger les distances.
- Un travail sur l'attractivité et l'accessibilité du réseau de transports en commun (accroître et optimiser le réseau, développer le Maas, poursuivre la mise en accessibilité PMR, améliorer l'offre TAD, optimiser le réseau de transport scolaire, privilégier l'urbanisme à proximité des réseaux de transports, faciliter l'intermodalité, communiquer et valoriser…) qui fait évoluer la part modale des transports collectifs de 10.9% en 2022 à 16% en transports collectif (+5%) pour 2035.
- 42% en transports individuels (-16%) en s'appuyant sur le changement de comportement (covoiturage par exemple). Une gestion fine du stationnement accompagné d'un travail sur la hiérarchie du réseau devra permettre un usage moindre la voiture.

La place centrale du vélo dans les débats et les attentes

Un meilleur accompagnement de la pratique du vélo est largement souhaité pour rendre son usage quotidien plus attractif. Selon les participants à la concertation, il faut étendre la pratique du vélo à tous âges, communiquer, sensibiliser et accompagner même financièrement les potentiels cyclistes.

Des aménagements doivent rapidement être considérés pour répondre à la problématique du maillage et de la topographie du territoire qui est un frein au développement de ce mode prometteur.

Le nouveau Schéma Directeur Cyclable va permettre la mise en place d'un véritable ecosystème vélo,

L'amélioration des transports en commun doit se poursuivre partout et pour tous

L'amélioration des conditions de voyage et de l'offre proposée aux habitants sont perçues comme les leviers principaux en vue d'atteindre l'objectif largement partagé de réduction de la part modale de la voiture. Un réseau de transport en commun plus performant, accessible aux personnes à mobilité réduite, une fréquence et des amplitudes horaires plus grandes, une desserte plus efficace des zones péri-urbaines… sont des éléments évoqués pour amener à laisser les voitures à la maison. La sécurisation des temps de parcours ainsi que la sécurité dans les transports en commun sont aussi un moyen de développer ce mode de déplacement. Par ailleurs, de nombreux débats autour de la tarification des transports en commun ; vers plus de solidarité et de gratuité.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Les parts modales du scenario 2 bis retenu, par modes et par secteurs géographiques

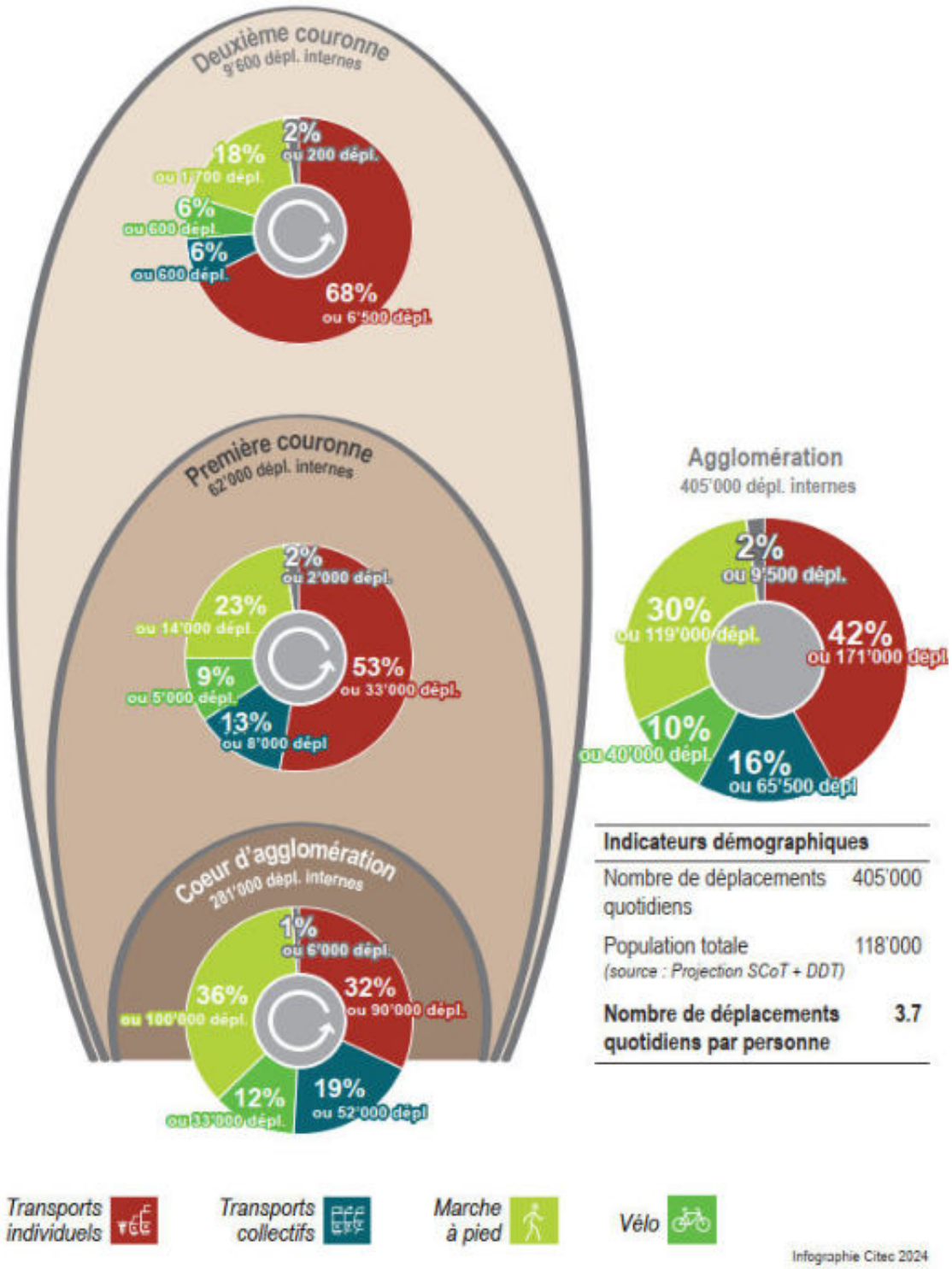


Figure 122- Scénario retenu pour les parts modales (Source : Citec)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

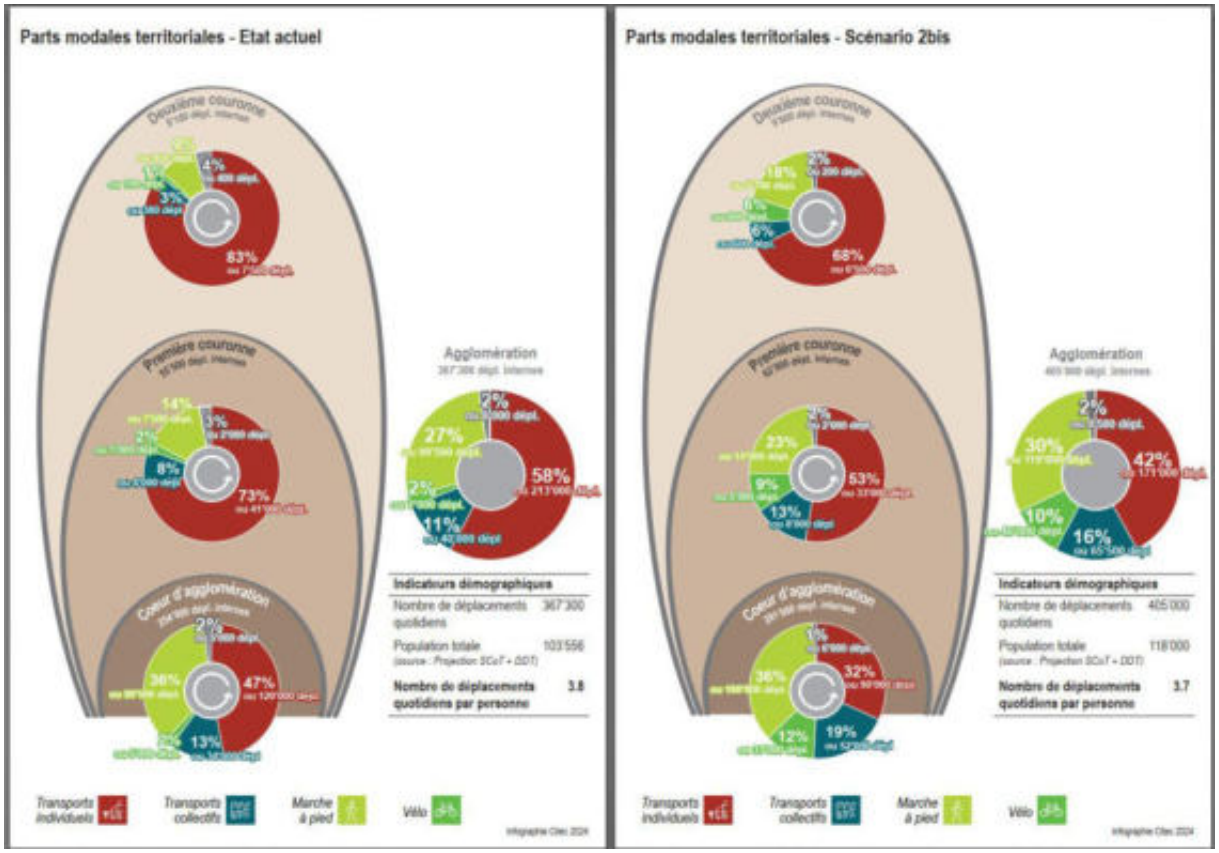


Figure 123- Comparatif état actuel / scenario retenu pour les parts modales (Source : Citec)

Au-delà de l'objectif de report modal, il y a également l'objectif de sortir progressivement de la dépendance aux seules énergies dérivées du pétrole et de réduire les émissions induites (poursuivre le verdissement de la flotte de véhicules du réseau de transports, encourager et accompagner la transition énergétique des parcs de véhicules des employeurs publics et privés, faciliter le déploiement d'infrastructures de recharge des véhicules électriques…)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

E - PLAN D'ACTION

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

1 - UN PLAN D'ACTIONS AMBITIEUX

Le Plan de Mobilité doit permettre la mise en place d'un cercle vertueux en encourageant dans les territoires de nouvelles approches des mobilités qui facilitent et amplifient de nouveaux usages et comportements.

Ainsi, la mise en œuvre d'un plan d'action ambitieux susceptible de répondre à l'urgence d'une mobilité diversifiée et durable est nécessaire. Il s'articule autour de quatre enjeux complémentaires et transversaux relevant à la fois d'une action sur la demande de mobilité et sur l'usage des modes de déplacements les moins carbonés.

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.

• créer les conditions d'une mobilité durable à travers la mise en œuvre de ses politiques d'aménagement du territoire (urbanisme, logement, …) ;

• aménager des rues accessibles pour tous, confortables, sécurisées, pour la pratique de tous les modes de déplacements, en premier lieu celle des modes actifs présents, marche à pied et vélo;

• créer un choc d'offres d'infrastructures de transports collectifs d'une part et de services d'autre part, pour transporter plus de voyageurs, dans des conditions de voyages agréables à un coût supportable par tous ;

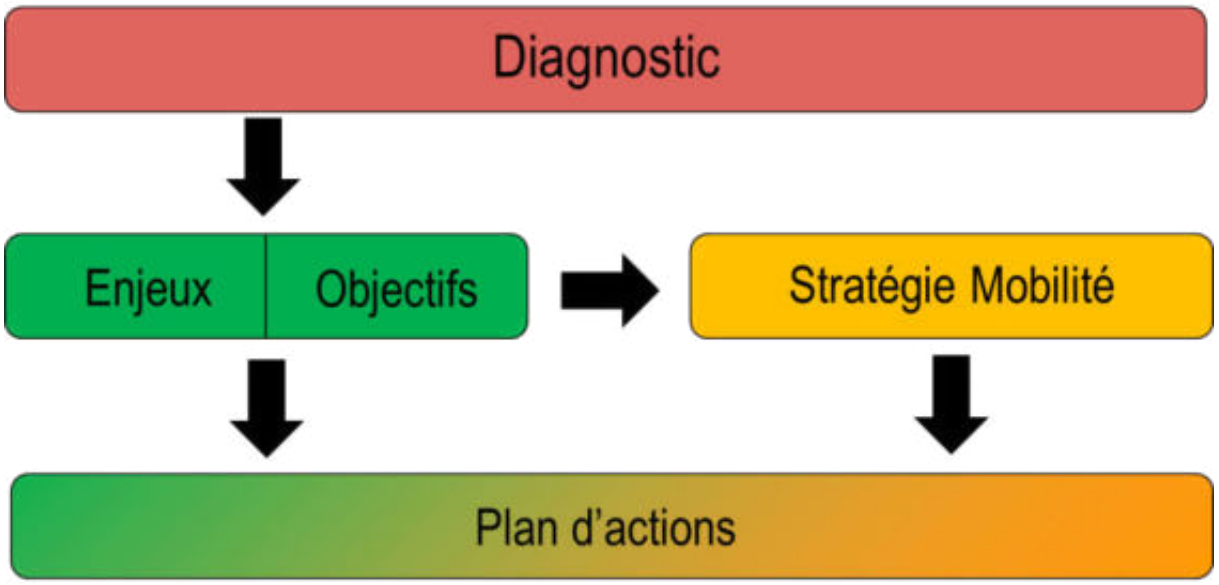
• proposer un panel de solutions favorisant des pratiques de mobilité peu émissives pour aider à l'évolution des comportements de mobilité ;

• créer des conditions favorables pour des flux de marchandises plus vertueux.

Outre le moindre impact climatique recherché, cette action combinatoire contribuera à la réduction des pollutions locales, sonores et atmosphériques ; et participera à l'amélioration de la santé et de la sécurité des usagers du territoire.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Le plan d'action est ainsi une traduction des orientations prises pour répondre aux Enjeux et Objectifs en parallèle de la stratégie de mobilité.



Le financement des actions

Les leviers financiers pour effectuer les actions sont variés :

- Versement mobilité sur les entreprises de +de 11 salariés situés sur le ressort territorial de l'AOM
- Subventions (Europe, Etat, région, département)
- Tarification des transports publics
- Appel à projets
- Projet d'Agglomération

Les évaluations financières présentées constituent des éléments quantifiés à date. Ils pourront être amenés à évoluer en fonction de divers facteurs externes tels que la croissance économique, l'inflation, des modifications de taux d'intérêt ou encore de nouvelles dispositions législatives.

Temporalité

La planification du Plan De Mobilité s'inscrit dans une temporalité de 10 ans jusqu'à 2035. Elle comprend des projets et mesures qui ont déjà été finement étudiés comme le Schéma Directeur Cyclable, des grands projets d'infrastructures routières et d'autres nécessitant une étude préalable pour approfondir leurs conditions de mise en œuvre. A cela s'ajoute Les actions directement mises en œuvre par les services d'Annemasse Agglo dans le cadre de leurs prérogatives et dont les coûts sont inclus dans le fonctionnement courant des services

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

2 - LISTE DES ACTIONS

Le projet porté par le Plan de Mobilité 2025-2035 entend répondre aux 4 grands enjeux et objectifs par la définition de 73 actions.

	**16 sur les Transports Collectifs**
	**10 sur les Modes Actifs**
	**8 sur les Nouvelles Mobilités**
	**13 sur le Transport Individuel Motorisé**
	**2 sur le Stationnement**
	**4 sur l'Accessibilité**
	**16 sur la Logistique et les marchandises (issues de la Charte InterLUD+)**
	**4 sur la Mise en œuvre et le monitoring**

Ces actions peuvent être à la fois ciblés sur des thématiques précises de mobilité mais également être transversales

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

ENJEUX 1		
REDUIRE ET OPTIMISER LES DEPLACEMENTS		
Objectifs	**N° action**	**Libellé**
1-A Considérer la mobilité durable comme socle de l'aménagement du territoire	1-A-1	Encourager un urbanisme permettant de réduire les besoins de mobilité motorisée Garantir la cohérence entre mobilité et politique d'aménagement du territoire, afin de réduire les besoins de mobilité motorisée
	1-A-2	Apaiser les circulations dans les zones denses et les villages/hameaux pour améliorer la qualité de vie
	1-A-3	Redéfinir et aménager un espace public apaisé, de qualité et végétalisé à travers la mise en place d'un guide liant mobilité et espaces publics/privés
1-B Réduire les besoins de déplacements et mieux utiliser sa voiture	1-B-1	Réduire les trajets d'accompagnement scolaires
	1-B-2	Réduire les trajets d'accompagnement de loisirs
	1-B-3	Limiter les déplacements pendulaires
	1-B-4	Optimiser le stationnement par une politique incitative
	1-B-5	Mettre en place un zonage du stationnement privé
	1-B-6	Encourager le report modal en offrant des solutions de stationnement et des possibilités de transbordement efficace
1-C Sécuriser et faciliter les déplacements en vélos	1-C-1	Mettre en œuvre le schéma directeur cyclable
	1-C-2	Assurer la cohérence des aménagements cyclables transfrontaliers et veiller à la continuité des grands itinéraires
	1-C-3	Augmenter la quantité et la qualité des stationnements vélos
	1-C-4	Accroitre et optimiser l'offre de service et la pratique
	1-C-5	Améliorer l'environnement vélo
1-D Réduire l'auto-solisme	1-D-1	Développer une politique de co-voiturage
	1-D-2	Mettre en place des lignes dédiées et des voies réservées
	1-D-3	Promouvoir l'autopartage
1-E Economiser les ressources, prévenir les risques et limiter les impacts sur l'environnement	1-D-4	Réduire l'exposition des populations à la pollution de l'air
	1-E-1	Poursuivre la mise en oeuvre de la ZFE, pour améliorer la qualité de l'air, la qualité de vie des habitants et proposer des modes alternatifs
	1-E-2	Développer le savoir vivre/conduire
	1-E-3	Réduire l'accidentologie
	1-E-6	Réduire l'exposition aux bruits des populations environnantes
	1-E-4	Requalifier des axes urbains supportant des niveaux de trafic importants
	1-E-5	Réduire les nuisances des poids lourds en lien avec les chantiers du BTP

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

ENJEUX 2		
PROVOQUER DES CHANGEMENTS DE COMPORTEMENTS		
Objectifs	**N° action**	**Libellé**
2-A Coordonner les différents acteurs et améliorer le parcours client	2-A-1	Optimiser et simplifier la vente des titres
	2-A-2	Etudier la cohérence et l'harmonisation des zones tarifaires
2-B Expérimenter et tester de nouvelles solutions de mobilités	2-B-1	Faciliter les initiatives ponctuelles (appels à projet, démarches évènementielles, test pour écomobilité)
	2-B-2	Sport et culture sans voiture : aider les clubs sportifs, les associations à faire évoluer leur mobilité
	2-B-3	Étudier l'opportunité du développement d'un ELU sur le territoire et accompagner l'émergence d'une logistique du dernier kilomètre décarbonée
	2-B-4	Implanter des casiers/consignes en pied d'immeuble
	2-B-5	Développer un réseau d'infrastructures de recharge
	2-B-6	Octroyer des avantages compétitifs aux véhicules faiblement émissifs
2-C Faire de la mobilité active la base de la structuration de la chaine de mobiité	2-C-1	Réaliser un plan piéton et assurer sa mise en œuvre
	2-C-2	Prendre en compte les usages loisirs de la marche à pied
	2-C-3	Communiquer sur les bienfaits de la marche et du vélo
2-D Convaincre les usagers d'adapter leurs pratiques	2-D-1	Communiquer, sensibiliser et accompagner tous les publics
	2-D-2	Mettre en place un observatoire du PDM
	2-D-3	Communiquer sur les indicateurs de mobilités
	2-D-4	S'appuyer sur les initiatives citoyennes en cours
	2-D-5	Mettre en place un groupe de travail de suivi de la politique marchandises
	2-D-6	Identifier un référent logistique urbaine pour les différents signataires de la charte
	2-D-7	Faire du comité de suivi pluridisciplinaire une instance de gouvernance forte et partagée

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

ENJEUX 3		
HIERARCHISER ET ADAPTER LES MODES DE DEPLACEMENTS A CHAQUE TERRITOIRE		
Objectifs	**N° action**	**Libellé**
3-A Structurer le réseau de transport public autour des besoins de l'armature urbaine (densité et formes urbaines)	3-A-1	Structurer le réseau de transport sur le nouveau périmètre de l'AOM
	3-A-2	Améliorer les liaisons avec les réseaux régionaux, nationaux et internationaux
3-B Faciliter et renforcer l'intermodalité	3-B-1	Développer et renforcer les interfaces multimodales
	3-B-2	Développer des parkings relais pour améliorer le rabattement vers les transports collectifs
3-C Hiérarchiser et adapter le réseau de voirie	3-C-1	Intégrer les évolutions du réseau et les dimensions frontalières, régionales et internationales
	3-C-2	Limiter le trafic de transit aux petites douanes
	3-C-3	Harmoniser les plans de circulation
3-D Intégrer la logistique en fonction des espaces	3-D-1	Harmoniser la réglementation à l'échelle intercommunale
	3-D-2	Définir les conditions d'accueil des livraisons en zone apaisée
	3-D-3	Aménager de nouvelles aires des livraisons conformes
	3-D-4	Systématiser la prise en compte des marchandises dans les grands projets urbains et les zones d'activités
	3-D-5	Faire évoluer les aménagements de voirie vers des solutions compatibles avec la manutention des marchandises
	3-D-6	Mettre en œuvre les itinéraires PL
	3-D-7	Réfléchir au cas par cas les conditions de desserte des établissements les plus générateurs de flux

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

ENJEUX 4		
PROPOSER ET GARANTIR UNE MOBILITE POUR TOUS		
Objectifs	**N° action**	**Libellé**
4-A Poursuivre la valorisation et le développement des grands équipements et des liaisons vers les extérieurs	4-A-1	S'appuyer sur le potentiel du réseau ferroviaire et développer le réseau
	4-A-2	Améliorer et sécuriser le réseau ferroviaire
	4-A-3	Prendre en compte les grands projets d'infrastructures en cours
	4-A-4	Structurer le réseau routier et favoriser le contournement de l'agglomération avec l'aménagement du nœud d'Etrembières
4-B Améliorer la performance du réseau des transports publics	4-B-1	Poursuivre la structuration du réseau TC autour des besoins et des polarités
	4-B-2	Développer les liaisons TC en direction des territoires périphériques
	4-B-3	Améliorer les parcours clients TC
	4-B-4	Améliorer les vitesses commerciales
4-C Accélerer la transition énergétique	4-C-1	Appliquer les politiques environnementales dans le PDM
	4-C-2	Poursuivre la mise en œuvre de la transition énergétique de la flotte du réseau de transports en commun
	4-C-3	Faciliter le déploiement d'infrastructures de recharge des véhicules électriques sur l'ensemble du territoire
	4-C-4	Faire évoluer les parcs roulants des véhicules (service TC et administration)
	4-C-5	Développer des espaces sur emprise privée pour intégrer la logistique en ville
4-D Prendre en compte la diversité des besoins et des situations collectives et individuelles	4-D-1	Rendre le territoire accessible pour tous (handicap, vieillissement, population socialement fragile)
	4-D-2	Veiller à la mise en accessibilité de la chaine de déplacement
	4-D-3	Développer des services pour les personnes en situation d'isolement
	4-D-4	Appliquer les schémas en cours et les mettre à jour le cas échéants

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

TRANSPORTS EN COMMUNS	
N° action	**Libellé**
1-A-1	Encourager un urbanisme permettant de réduire les besoins de mobilité motorisée Garantir la cohérence entre mobilité et politique d'aménagement du territoire, afin de réduire les besoins de mobilité motorisée
1-B-6	Encourager le report modal en offrant des solutions de stationnement et des possibilités de transbordement efficace
2-A-1	Optimiser et simplifier la vente des titres
2-A-2	Etudier la cohérence et l'harmonisation des zones tarifaires
2-D-1	Communiquer, sensibiliser et accompagner tous les publics
3-A-1	Structurer le réseau de transport sur le nouveau périmètre de l'AOM
3-A-2	Améliorer les liaisons avec les réseaux régionaux, nationaux et internationaux
3-B-1	Développer et renforcer les interfaces multimodales
3-B-2	Développer des parkings relais pour améliorer le rabattement vers les transports collectifs
4-A-1	S'appuyer sur le potentiel du réseau ferroviaire et développer le réseau
4-B-1	Poursuivre la structuration du réseau TC autour des besoins et des polarités
4-B-2	Développer les liaisons TC en direction des territoires périphériques
4-B-3	Améliorer les parcours clients TC
4-B-4	Améliorer les vitesses commerciales
4-C-2	Poursuivre la mise en œuvre de la transition énergétique de la flotte du réseau de transports en commun
4-C-4	Faire évoluer les parcs roulants des véhicules (service TC et administration)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

MODES ACTIFS	
N° action	**Libellé**
1-A-3	Redéfinir et aménager un espace public apaisé, de qualité et végétalisé à travers la mise en place d'un guide liant mobilité et espaces publics/privés
1-B-1	Réduire les trajets d'accompagnement scolaires
1-C-1	Mettre en œuvre le schéma directeur cyclable
1-C-2	Assurer la cohérence des aménagements cyclables transfrontaliers et veiller à la continuité des grands itinéraires
1-C-3	Augmenter la quantité et la qualité des stationnements vélos
1-C-4	Accroitre et optimiser l'offre de service et la pratique
1-C-5	Améliorer l'environnement vélo
2-C-1	Réaliser un plan piéton et assurer sa mise en œuvre
2-C-2	Prendre en compte les usages loisirs de la marche à pied
2-C-3	Communiquer sur les bienfaits de la marche et du vélo

NOUVELLES MOBILITES	
N° action	**Libellé**
1-B-2	Réduire les trajets d'accompagnement de loisirs
1-B-3	Limiter les déplacements pendulaires
1-D-1	Développer une politique de co-voiturage
1-D-2	Mettre en place des lignes dédiées et des voies réservées
1-D-3	Promouvoir l'autopartage
2-B-1	Faciliter les initiatives ponctuelles (appels à projet, démarches évènementielles, test pour écomobilité)
2-B-2	Sport et culture sans voiture : aider les clubs sportifs, les associations à faire évoluer leur mobilité
4-C-3	Faciliter le déploiement d'infrastructures de recharge des véhicules électriques sur l'ensemble du territoire

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

TRANSPORTS INDIVIDUELS MOTORISES	
N° action	**Libellé**
1-A-2	Apaiser les circulations dans les zones denses et les villages/hameaux pour améliorer la qualité de vie
1-D-4	Réduire l'exposition des populations à la pollution de l'air
1-E-1	Poursuivre la mise en œuvre de la ZFE, pour améliorer la qualité de l'air, la qualité de vie des habitants et proposer des modes alternatifs
1-E-2	Développer le savoir-vivre/conduire
1-E-3	Réduire l'accidentologie
1-E-6	Réduire l'exposition aux bruits des populations environnantes
1-E-4	Requalifier des axes urbains supportant des niveaux de trafic importants
3-C-1	Intégrer les évolutions du réseau et les dimensions frontalières, régionales et internationales
3-C-2	Limiter le trafic de transit aux petites douanes
3-C-3	Harmoniser les plans de circulation
4-A-2	Améliorer et sécuriser le réseau ferroviaire
4-A-3	Prendre en compte les grands projets d'infrastructures en cours
4-A-4	Structurer le réseau routier et favoriser le contournement de l'agglomération avec l'aménagement du nœud d'Etrembières

STATIONNEMENT PRIVE	
N° action	**Libellé**
1-B-4	Optimiser le stationnement par une politique incitative
1-B-5	Mettre en place un zonage du stationnement privé

ACCESSIBILITE	
N° action	**Libellé**
4-D-1	Rendre le territoire accessible pour tous (handicap, vieillissement, population socialement fragile)
4-D-2	Veiller à la mise en accessibilité de la chaine de déplacement
4-D-3	Développer des services pour les personnes en situation d'isolement
4-D-4	Appliquer les schémas en cours et les mettre à jour le cas échéants

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

LOGISTIQUE URBAINE ET MARCHANDISES	
N° action	**Libellé**
1-E-5	Réduire les nuisances des poids lourds en lien avec les chantiers du BTP
2-B-3	Étudier l'opportunité du développement d'un ELU sur le territoire et accompagner l'émergence d'une logistique du dernier kilomètre décarbonée
2-B-4	Implanter des casiers/consignes en pied d'immeuble
2-B-5	Développer un réseau d'infrastructures de recharge
2-B-6	Octroyer des avantages compétitifs aux véhicules faiblement émissifs
2-D-5	Mettre en place un groupe de travail de suivi de la politique marchandises
2-D-6	Identifier un référent logistique urbaine pour les différents signataires de la charte
2-D-7	Faire du comité de suivi pluridisciplinaire une instance de gouvernance forte et partagée
3-D-1	Harmoniser la réglementation à l'échelle intercommunale
3-D-2	Définir les conditions d'accueil des livraisons en zone apaisée
3-D-3	Aménager de nouvelles aires des livraisons conformes
3-D-4	Systématiser la prise en compte des marchandises dans les grands projets urbains et les zones d'activités
3-D-5	Faire évoluer les aménagements de voirie vers des solutions compatibles avec la manutention des marchandises
3-D-6	Mettre en œuvre les itinéraires PL
3-D-7	Réfléchir au cas par cas les conditions de desserte des établissements les plus générateurs de flux
4-C-5	Développer des espaces sur emprise privée pour intégrer la logistique en ville

SUIVIS ET MISE EN OEUVRE	
N° action	**Libellé**
2-D-2	Mettre en place un observatoire du PDM
2-D-3	Communiquer sur les indicateurs de mobilités
2-D-4	S'appuyer sur les initiatives citoyennes en cours
4-C-1	Appliquer les politiques environnementales dans le PDM

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

3 - DÉTAILS DES FICHES ACTIONS PAR ENJEUX

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

ENJEUX 1

REDUIRE ET OPTIMISER LES DEPLACEMENTS

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 1 - Réduire et optimiser les déplacements

Objectif A – Considérer la mobilité durable comme socle de l'aménagement du territoire

Action 1 – Encourager un urbanisme permettant de réduire les besoins de mobilité motorisée

Contexte et enjeux :

Les réseaux de mobilité se sont construits en fonction du développement urbain : l'extension urbaine de villes et villages s'est faite au gré d'opportunités foncières (généralement qualifiées « d'étalement »). Les services, notamment de mobilité, peinent à être adaptés ou étendus pour répondre aux nouvelles organisations.

Ce modèle a pour effet de conforter pour les habitants des périphéries la voiture comme seule solution de mobilité efficace, voire seule solution tout simplement quand les extensions de services de mobilité ne sont pas possibles compte tenu des coûts générés. L'organisation de la ville influence directement les pratiques de mobilité et inversement, l'offre de déplacement agit sur la structuration urbaine du territoire.

Le Plan De Mobilité devra s'attacher à un aménagement du territoire plus sobre en renforçant la stratégie commune : habitat-déplacements-environnement-développement économique. La limitation de l'étalement urbain et de la consommation foncière constitue l'enjeu transversal de cette approche. L'optimisation et la compacité des surfaces seront recherchées.

Objectif(s) de l'action :

Garantir des modalités d'aménagement du territoire qui favorisent les alternatives à la voiture.

Contenu de l'action :

- Poursuivre l'intensification urbaine autour des axes de transports collectifs structurants et les axes forts de mobilité active, comme inscrit dans le SCoT (prescription du DOO orientation 3.3 : conditionner la desserte des TCSP à une densité urbaine et à un renforcement de l'urbanisation autour des arrêts ainsi qu'à une revitalisation des espaces publics sur ces axes)

- Privilégier le développement dans les secteurs de développement préférentiels définis par le SCoT en particulier ceux bénéficiant d'une bonne desserte en transports collectifs et de maillages piétons - vélos ou disposant du potentiel pour en bénéficier



Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- OAP des PLU : obligation de densification
- Nombre de permis de construire (et nombre de logements) délivrés dans un rayon de 500m des arrêts TC

Porteur du projet : PMGF au titre du SCoT du Genevois français, Annemasse Agglo et les communes (autorité compétente en matière de PLU)

Partenaires : CAUE 74

Phasage : Long terme

Coûts : Financement des OAP

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 1 - Réduire et optimiser les déplacements

Objectif A – Considérer la mobilité durable comme socle de l'aménagement du territoire

Action 2 – Apaiser les circulations dans les zones denses et les villages/hameaux

Contexte et enjeux :

Le Plan De Mobilité entend encourager une meilleure différenciation des voies, avec une hiérarchie du réseau revue où chaque axe a une fonction et un aménagement adapté.

Dans les espaces agglomérés et denses, dans les secteurs d'équipements publics générateurs de déplacements), la priorité devra être donnée aux modes collectifs et actifs. Il s'agira également de mieux équilibrer la circulation avec la vie locale. Pour ce faire, le Plan De Mobilité invitera à réduire la circulation automobile au niveau des centralités. Cela passera par un développement des plans de circulation qui permettent une meilleure gestion des flux en voiture vers, au sein et depuis les centralités, un apaisement des vitesses et des conditions de mixité des usages.

Le principe général est de poursuivre les aménagements déjà engagés au Plan de Déplacement Urbain précédent. En lien avec la hiérarchie du réseau de proximité, il s'agit d'aménager des zones 30, des zones de rencontre, ou des aires piétonnes, avec l'objectif de diminuer et apaiser la circulation automobile aux profits des modes doux, en agissant de façon prioritaire sur le plan de circulation et la diminution de la part de l'aménagement dédiée à la voiture.

Objectif(s) de l'action :

Faire des espaces agglomérés des lieux pacifiés en matière de circulation et favorables aux pratiques de la marche et du vélo

Contenu de l'action :

- Développer les zones de partage, les zones de rencontre (zone 20), les zones piétonnes, les Zones à Trafic Limité (ZTL), zone 30
- Accompagner et coordonner les actions des communes en matière d'aménagement routier
- Faire le lien avec la hiérarchie du réseau
- Définir et mettre en œuvre une grille d'analyse multimodes des projets d'aménagements de voiries afin de vérifier leur cohérence avec les objectifs du PDM et permettre une aide à la décision des services dans le cadre des opérations d'aménagement.



Exemple de zone 20 à Lucinges

Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Nombre de zones aménagées
- Linéaire d'aménagements de circulation apaisée : aires piétonnes, zones de rencontres, zones 30, voies 30

Porteur du projet : Commune / Annemasse Agglo

Partenaires : CAUE 74

Phasage : Long terme

Coûts : Faible/Moyen

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 1 - Réduire et optimiser les déplacements

Objectif A – Considérer la mobilité durable comme socle de l'aménagement du territoire

Action 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

Contexte et enjeux :

Le Plan De Mobilité doit au-delà des questions de mobilités, contribuer à l'amélioration d'un cadre de vie de qualité. Les questions de trafics et vitesses dans les secteurs habités sont considérées comme particulièrement impactantes sur l'environnement sonore et la sécurité lors des déplacements à pied ou à vélo. Afin d'assurer une organisation et une qualité de l'espace public susceptibles d'améliorer l'attractivité des centres-villes et des villages au bénéfice de modes de mobilité durables, la redéfinition de la place de la voiture est une nécessité.

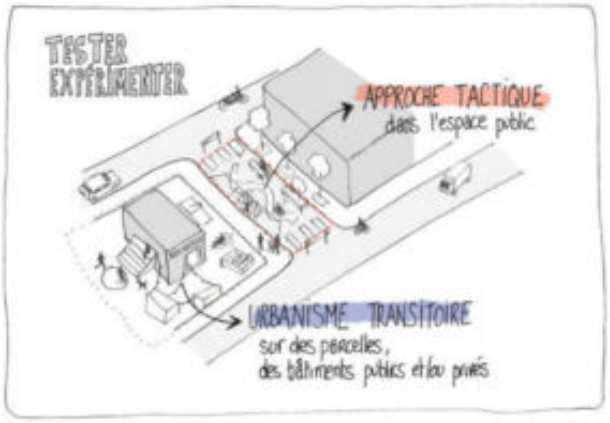
Longtemps associé à la circulation et au stationnement automobile, la rue est en réalité constituée de différents espaces, occupée par de nombreux usages et formant le lieu commun de l'espace public. Le Plan De Mobilité affirme la nécessité de penser la rue pour tous. Pour construire une agglomération où la sécurité des déplacements est la priorité de chacun, l'espace de la rue doit être celui du « vivre ensemble » où se conjuguent qualité de vie et mobilité pour tous ; et où les différents usagers (piétons, cyclistes, conducteurs, ...) se côtoient quotidiennement dans une atmosphère apaisée.

Objectif(s) de l'action :

Les objectifs sont multiples : réduire les nuisances sonores, limiter l'insécurité routière, mieux partager l'espace public pour redonner goût aux pratiques de la marche et du vélo dans un environnement apaisé, conserver les possibilités de passage des véhicules motorisés.

Contenu de l'action :

- Faire de la rue un espace convivial.
- Poursuivre dans différents contextes l'expérimentation et/ou la pérennisation de dispositifs de sécurisation des accès en modes actifs, en restreignant les accès aux véhicules motorisés aux rues situées en périphérie des écoles, d'espaces sportifs ou ludique
- Obliger le maillage des opérations privées sur le domaine public et rendre perméables toutes opérations immobilières
- Promouvoir la renaturation de l'espace public et la re-végétalisation des rues, améliorer le confort thermique des cheminements pour les modes actifs.



Source : Guide Approche tactique pour aménager les espaces publics

Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Mise en place du guide
- Nombre de réunions sur cette thématique avec les communes (élus et techniciens)
- Nombre de surface d'espaces publics aménagés en respectant le guide

Porteur du projet : Annemasse-Agglo

Partenaires : Communes/ CAUE 74 / Opérateurs

Phasage : Long terme

Coûts : Moyen

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 1 - Réduire et optimiser les déplacements

Objectif B – Réduire les besoins de déplacements et mieux utiliser sa voitur

Action 1 – Réduire les trajets d'accompagnement scolaires

Contexte et enjeux :

L'accompagnement en voiture des enfants scolarisés engendrent de nombreux déplacements avec les questions connexes de sécurité aux abords des établissements et de pollution. Une part importante de ces déplacements de courtes distances pourraient être ainsi réalisées en modes actifs ou en transports collectifs.

Pour limiter les impacts, pour sensibiliser la population et en particulier les plus jeunes à l'écomobilité et pour des raisons de santé publique (réduire l'inactivité et ses conséquences négatives : prise de poids, stress…), différentes actions ont été menées par le passé (lancement de pedibus, sensibilisation…). Leurs impacts sont restés limités et il s'est souvent avéré difficile de pérenniser les actions les plus concrètes et opérationnelles.

L'écomobilité scolaire vise à limiter l'usage de la voiture individuelle au profit de modes alternatifs. Elle s'inscrit dans une optique de changement de comportements sur le long terme. En effet, sensibilisés dès le plus jeune âge à la diversité des solutions de déplacements et à leurs impacts sur l'environnement, l'objectif est d'amener ces futurs adultes à intégrer les conditions du bon mode pour le bon déplacement

Objectif(s) de l'action :

Mettre en place les conditions favorables à la marche, accompagner et inciter à la pratique.

Contenu de l'action :

- Développer des pédibus
- Réaliser des Plans de mobilité scolaire
- Développer des réseaux d'entraide entre les parents
- Réaliser des actions pédagogiques dans les écoles afin de promouvoir les mobilités douces)
- Engager des réflexions sur une adaptation des horaires des établissements scolaires et des administrations
- Adapter la démarche en fonction des besoins de chaque établissement et à ses problématiques (écoles, collèges, lycées)



Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre d'écoles engagées dans une démarche de PDES et statut (en cours, réalisé, à mettre à jour…).
- Nombre d'établissements (écoles, crèches, …) ayant une restriction de circulation automobile (en lien avec la qualité de l'air, ...).
- Part modale de la marche à pied chez les jeunes

Porteur du projet : Annemasse Agglo, Communes

Partenaires : Communes, Etablissements scolaires, CD74 (collèges), Associations des

Phasage : Court terme

Coûts : Faible (Selon le temps investi dans le pilotage de l'action à définir selon les échanges avec les écoles)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 1 - Réduire et optimiser les déplacements

Objectif B – Réduire les besoins de déplacements et mieux utiliser sa voitur

Action 2 – Réduire les trajets d'accompagnement de loisirs

Contexte et enjeux :

Les loisirs constituent depuis quelques années le deuxième motif pour lequel les distances sont les plus importantes (9 km quotidiens du lundi au vendredi), après le motif du travail (10 [km]), à l'échelle du Grand Genève. Les modes de vie et les aspirations individuelles jouent un rôle essentiel concernant les motivations aux mobilités de loisirs.

Avec ses nombreux clubs sportifs le territoire d'Annemasse Agglo, un part importante des trajets d'accompagnement sont réalisés en voiture individuelle en cause, l'étalement du territoire et la multipolarité des sites

Le Plan De Mobilité, dans cet objectif, cherchera à réduire la demande et la portée des déplacements, particulièrement ceux dits « contraints » (trajets d'accompagnement, domicile - travail...) en déployant des solutions de mobilité pour les plus jeunes afin de limiter le phénomène de « parents taxi » qui contribue notamment à l'encombrement des circulations.

Objectif(s) de l'action :

Accompagner les habitants et acteurs du territoire vers une mobilité plus vertueuse et réduire le nombre de kilomètres parcourus pour les loisirs

Contenu de l'action :

- Aider les clubs à mettre en place des plans de mobilité
- Réaliser des actions pédagogiques dans les associations et structures sportives
- Développer des réseaux d'entraide entre parents, associations et clubs sportifs
- Organiser l'accompagnement à l'école ou aux activités sportives.



Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Nombre de clubs et d'associations engagées dans une démarche de PDM et statut (en cours, réalisé, à mettre à jour…).
- Nombre d'événements avec un plan de mobilité
- Nombre de réunions / formations en direction des associations et des clubs sportifs

Porteur du projet : Annemasse Agglo, Communes

Partenaires : Associations, clubs sportifs

Phasage : Court terme

Coûts : Faible (Selon le temps investi dans le pilotage de l'action à définir avec les associations)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 1 - Réduire et optimiser les déplacements

Objectif B – Réduire les besoins de déplacements et mieux utiliser sa voitur

Action 3 – Limiter les déplacements pendulaires

Contexte et enjeux :

La majorité des déplacements motorisés sont pendulaires, réalisés par des actifs, le plus souvent autosoliste. Depuis le précédent Plan de Déplacement Urbain, le développement de démarches d'écomobilité a été favorisé, pour durabiliser et optimiser ces déplacements. Avec l'émergence d'objectifs environnementaux, il convient de promouvoir des services d'accompagnement des actifs afin de changer leurs habitudes de mobilité vers des pratiques plus durables.

Le Plan de Mobilité Employeur (PDMe) est un des outils pour y parvenir, dont l'objectif est d'optimiser les déplacements générés par l'activité d'une entreprise

Le Pôle métropolitain du Genevois Français (PMGF) accompagne les établissements publics et privés de plus de 100 salariés dans la réalisation de leur Plan de Mobilité (PDM), obligatoire pour les entreprises de plus de 50 salariés. Il s'agit d'apporter aux établissements des conseils ainsi qu'une méthodologie pour la mise en place de mesures en faveur de l'utilisation de modes de transport plus durables, tels que les transports en commun, le covoiturage, le vélo ou encore la marche.

TP2A ! cf chiffres fournis

Objectif(s) de l'action :

Encourager l'usage des modes alternatifs à la voiture pour se rendre sur son lieu de travail

Contenu de l'action :

- Poursuivre le développement des Plans de Mobilité entreprises et développer les PDM inter-entreprises et les PDA (en intégrant bien les déplacements domicile travail et ceux des visiteurs comme dans le périmètre du Bilan GES)
- Encourager la mise en place d'infrastructures numériques permettant le travail à distance
- Favoriser le développement de tiers lieux, d'espaces dédiés au travail proche
- Mettre en place des centrales de mobilité dans les ZAE de grande taille



Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Nombre d'entreprises et de collectivités engagées dans une démarche de PDME et statut (en cours, réalisé, à mettre à jour…).
- Nombre de mesures mises en place pour faciliter la mobilité des actifs : nombre d'espaces de coworking sur le territoire, nombre de séminaires entreprises/pouvoirs public sur la promotion du télétravail

Porteur du projet : Annemasse Agglo, PMGF, TP2A

Partenaires : Maison de l'Economie, communes

Phasage : Court terme

Coûts : Faible

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 1 - Réduire et optimiser les déplacements

Objectif B – Réduire les besoins de déplacements et mieux utiliser sa voitur

Action 4 – Optimiser le stationnement par une politique incitative

Contexte et enjeux :

Le stationnement constitue un levier important de l'action publique des politiques de mobilité et un défi économique et spatial majeur. En effet, la disponibilité ou non d'une place à destination est un critère fort dans le choix du mode de transport. De plus, l'espace dédié au stationnement sur voirie est un enjeu crucial d'aménagement.

Sur le territoire, le stationnement est inégalement réparti avec des zones disposant d'une capacité suffisante et d'autres secteurs pour lesquels l'offre publique atteint ses limites. (Autour des pôles d'échanges de l'agglomération par exemple). Plusieurs communes connaissent des phénomènes de stationnement de véhicules « ventouses » en journée par des pendulaires, sur des lieux de rabattements ou de travail, sur le domaine public alors que les P+R ne pas exploités à leurs pleins potentiels.

Le Plan De Mobilité doit agir sur une meilleure optimisation des places selon les secteurs et les usagers afin d'inciter au report modal.

Objectif(s) de l'action :

Réguler la place de la voiture tout en apportant des réponses adaptées aux différents usages

Contenu de l'action :

- Réduire l'offre en stationnement dans les centralités
- Rationnaliser le stationnement sur voirie dans les cœurs urbains en faveur d'aménagement pour les modes actifs et le paysage
- Mettre en cohérence la réglementation du stationnement en particulier sur le cœur d'agglomération, autour des grands projets de transport et dans les centres des bourgs et villages
- Utiliser la tarification résidentielle du stationnement sur voirie pour inciter à un moindre équipement automobile (étude sur la mise en place de zone macaron, d'une tarification croissante)
- Gérer le stationnement des deux roues motorisées
- Dissuader le stationnement longue durée dans les centralités
- Encourager les communes à questionner leur modèle de gestion
- Créer une base de données au niveau de l'agglomération sur le stationnement pour disposer d'un référentiel



Source Guide stationnement Annemasse 2024

Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Nombre de places sur voiries (total / créée / supprimée)
- Nombres de places réservées aux PMR
- Réalisation de diagnostic de l'offre de stationnement par commune

Porteur du projet : Annemasse Agglo, communes

Partenaires : Gestionnaires

Phasage : Long terme

Coûts : Coût de l'étude

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 1 - Réduire et optimiser les déplacements

Objectif B – Réduire les besoins de déplacements et mieux utiliser sa voitur

Action 5 – Mettre en place un zonage du stationnement privé

Contexte et enjeux :

Le précédent Plan de Déplacement Urbains avait mis en place un encadrement des normes privées de stationnement, se basant sur le constat suivant : les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) disposent de normes « planchers » pour réglementer les places de stationnement automobile dans les constructions nouvelles pour les logements et les activités.

Ainsi le PDU de 2014 préconisait de faire évoluer ces normes par la mise en place de normes plafonds dans les PLU des communes sur les secteurs bien desservis par les transports en commun, avec la mise en place d'une cartographie sur une partie seulement du territoire avec des normes à appliquer.

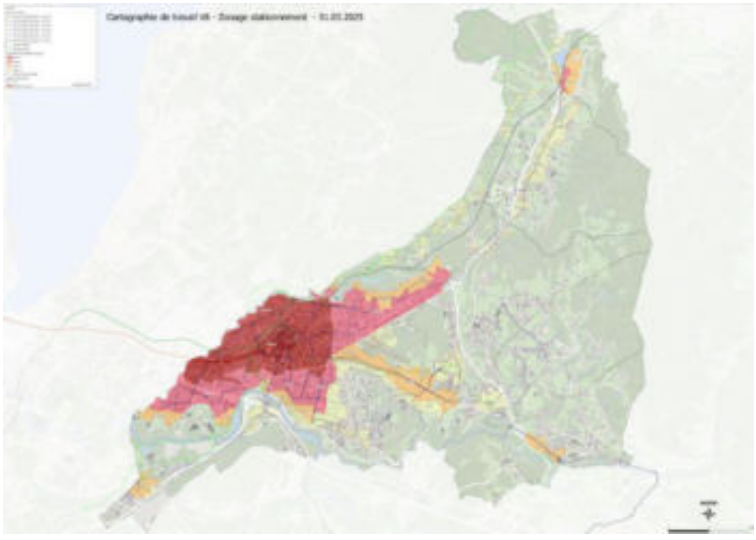
Pour atteindre les grands objectifs sur la réduction de la part modale voiture et la gestion économe du foncier, il est essentiel que les politiques de mobilités, les documents d'urbanisme et les nouvelles opérations d'aménagement ou les projets de renouvellement urbain soient coordonnées à l'échelle d'Annemasse Agglomération.

Objectif(s) de l'action :

Tendre vers une gestion économe du foncier en optimisant les stationnements pour les véhicules individuels
Harmoniser dans les documents d'urbanisme le règlement sur le stationnement privé dans les nouveaux projets d'aménagement

Contenu de l'action :

- Définir des normes pour le stationnement privé (avec règlement et cartographie) selon les secteurs
- Organiser des réunions transversales avec les communes du territoire et leurs partenaires afin de mettre en commun les articles rédigés dans le règlement de leur document d'urbanisme.
- Rédiger un guide du stationnement avec des prescriptions et des recommandations sur les bonnes pratiques



Carte du zonage du stationnement PDM 2025-2035

Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Nombre d'opérations pour lesquelles le volet stationnement est réfléchi en fonction des recommandations du guide Réalisation de diagnostic de l'offre de stationnement par commune
- Nombre de réunions de travail sur le stationnement organisé avec les communes
- Nombre de règlements de PLU conformes aux règles du PDM

Porteur du projet : Annemasse Agglo, communes

Partenaires : Opérateurs, bailleurs sociaux

Phasage : Long terme

Coûts : Coût de l'étude

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 1 - Réduire et optimiser les déplacements

Objectif B – Réduire les besoins de déplacements et mieux utiliser sa voitur

Action 6 – Encourager le report modal en offrant des solutions de stationnement et des possibilités de transbordement efficace

Contexte et enjeux :

Le territoire d'Annemasse Agglo est traversé par de nombreuses infrastructures lourdes de transports collectifs (Léman Express, Tram, BHNS) mais également des axes forts de mobilité active (voieVerte, ViaRhona) avec des projets de confortements à venir. Trois P+R permettent des rabattements (4 au total avec celui « Lucie Aubrac » en 2026) ont été mis en service afin d'encourager l'intermodalité et de faciliter l'accès au cœur d'agglomération et à Genève sans utilisation de véhicule motorisé personnelle. Cependant, ces derniers ne remplissent pas pleinement à ce jour leur vocation au regard de leurs fréquentations.

Pour faciliter le transfert modal de la voiture individuelle vers les transports collectifs et le covoiturage, le Plan De Mobilité doit organiser le rabattement à plusieurs échelles. La fonction relai peut être affectée à un espace de stationnement en vue d'assurer un besoin de rabattement voiture et/ou vélo vers un point d'accès au réseau de transports urbains ou interurbain, voire des aménagements cyclables.

Objectif(s) de l'action :

Aménager des pôles de rabattement pour faciliter le transfert modal de la voiture solo aux transports collectifs et au Covoiturage et modes actifs, et améliorer le fonctionnement des parcs relais existants.

Contenu de l'action :

- Favoriser le rabattement de l'automobile vers les transports collectifs en proposant une offre combinée voiture et transport (et vélo également)
- Capter les pendulaires motorisés en amont au niveau des entrées d'agglomération et de ville avec le développement de nouveaux P+R en deuxième couronne
- Combiner l'offre de stationnement et le titre de transport (tarification combinée)
- Proposer des solutions évolutives dans le temps notamment en termes de capacité
- Compléter l'offre de Parkings relais à l'échelle du Grand Genève
- Mixer les fonctions (P+R, résidents ou loisirs) lorsque c'est possible



Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Nombre de places dans les P+R
- Mise en service des parcs relais et pôles de rabattement
- Évolution de la fréquentation des parcs relais et pôles de rabattement

Porteur du projet : Annemasse Agglo, PMGF, communes

Partenaires : Gestionnaires

Phasage : Court terme

Coûts : Coût de l'étude et de la mise Temps investi dans le pilotage de l'action à définir selon les échanges

Mesures d'évitement et de réduction de l'impact environnemental : Cibler des espaces déjà artificialisés, ou sinon prévoir des mesures de désimperméabilisation des sols, d'intégration paysagère et des continuités écologiques

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 1 - Réduire et optimiser les déplacements

Objectif C – Sécuriser et faciliter les déplacements en vélo

Action 1 – Mettre en œuvre le Schéma Directeur Cyclable

Contexte et enjeux :

Annemasse Agglo est dotée d'un réseau cyclable d'un linéaire de près de 90 km de linéaire, présentant de nombreuses discontinuités et dysfonctionnements. Malgré la fréquentation globalement en hausse de la pratique du vélo, traduite notamment par le succès de la voieVerte (plus de 100'000 usagers par mois aux passages de la frontière franco-suisse), la part modale vélo est restée à 2%. Le schéma cyclable de 2014 aura renforcé et de donné une structure au réseau actuel, néanmoins, il s'est davantage concentré sur le cœur d'agglomération et n'aura été appliqué que partiellement.

Ainsi, au regard des objectifs de 10% de part modale fixé par le PDM, la poursuite accrue du développement du réseau cyclable, à l'échelle de l'agglomération, apparait comme un enjeu majeur fort pour amorcer une véritable dynamique dans la pratique du vélo. C'est pourquoi un nouveau Schéma Directeur Cyclable a été adopté afin de porter le maillage d'aménagements à 170km.

Objectif(s) de l'action :

Intégrer les fiches mesures du schéma directeur cyclable. Aménager les liaisons et les itinéraires prévus au schéma directeur cyclable.

Travailler avec les partenaires et les associations locales de promotion du vélo. Faire évoluer et animer la charte des aménagements vélo.

Contenu de l'action :

- Aménager les liaisons du schéma cyclable révisé pour un réseau important, sécurisant les flux cyclistes (fluidité des déplacements, lisibilité du réseau, homogénéité des aménagements, liaisons inter-communales).
- Favoriser les déplacements domicile-travail (flux transfrontaliers, flux en direction des zones commerciales d'Annemasse Agglo) ainsi que les déplacements loisirs.
- Mettre en place les 6 volets complémentaires de l'écosystème vélo
- Faire participer les acteurs associatifs à la mise en œuvre du futur réseau.



Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Nombre d'actions réalisées pour informer sur le réseau cyclable (supports écrits, réunions…)
- Nombre de kilomètres du réseau cyclable réalisé
- Évolution de la part modale et du trafic des vélos dans les déplacements du territoire
- Evolution des temps de parcours pour des itinéraires principaux selon les motifs (à identifier)
- Nombre de mesures complémentaires définies avec les partenaires.

Porteur du projet : Annemasse Agglo / Commune

Partenaires : CD74, Canton de Genève, Associations

Phasage : Moyen terme

Coûts : Moyen

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 1 - Réduire et optimiser les déplacements

Objectif C – Sécuriser et faciliter les déplacements en vélo

Action 2 – Assurer la cohérence des aménagements cyclables transfrontaliers et veiller à la continuité des grands itinéraires

Contexte et enjeux :

Le réseau cyclable actuel d'Annemasse Agglo fait état d'un certain nombre de discontinuités, de plusieurs types : des coupures ou encore des typologies d'aménagement qui diffèrent d'une commune à l'autre. C'est principalement aux points de passage intercommunaux que les carences les plus importantes sont identifiées

Par ailleurs, à l'échelle du Grand Genève, de nombreux projets d'envergure de développement des infrastructures cyclables sont en cours et seront mis en service à l'horizon du PDM (voies vertes, ViaRhôna).

De ce fait, assurer la cohérence des aménagements cyclables transfrontaliers et intercommunaux apparait fondamental pour favoriser l'usage de ces infrastructures et la bonne application des principes du schéma cyclable révisé (Action 1.C.1).

Objectif(s) de l'action :

Veiller à la continuité des itinéraires en limites du territoire d'Annemasse Agglo et au sein du territoire (continuité inter-communale). Favoriser les rabattements vers les pôles d'échanges, vers les principaux équipements communaux et intercommunaux. Mettre en place un jalonnement transfrontalier, dans un premier temps, sous la forme d'un schéma.
Développer des cheminements de loisirs et interconnecter les réseaux régionaux.

Contenu de l'action :

- Assurer la bonne coordination avec les différents partenaires transfrontaliers et communaux dans le cadre des projets d'aménagements cyclables impactant plusieurs territoires.
- Mettre en place la gouvernance lors de la mise en œuvre des différentes actions du schéma cyclable
- Vérification de la bonne application des mesures du schéma cyclable révisé (Action 1.C.1)

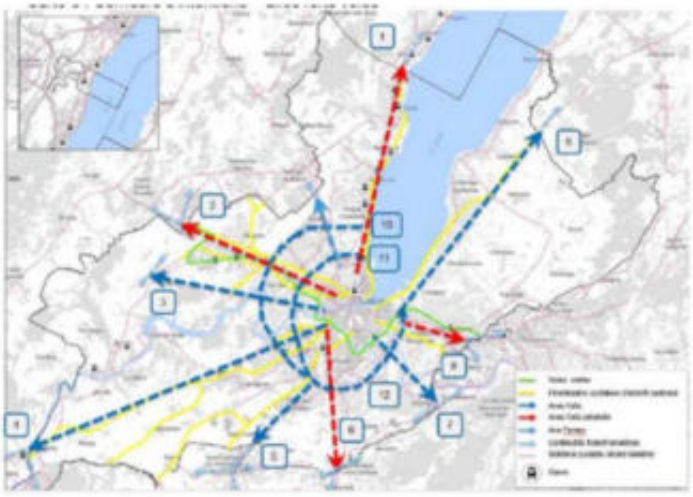


Figure 31 : Projets d'axes forts vélos

Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Nombre d'usagers des infrastructures cyclables aux points de passage inter-communaux et transfrontaliers
- Nombre de séances de coordination avec l'ensemble des partenaires
- Evolution du temps de parcours aux points de passages inter-communaux.

Porteur du projet : Annemasse Agglo / Commune

Partenaires : CD74, Canton de Genève, Associations

Phasage : Moyen terme

Coûts : Faible

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 1 - Réduire et optimiser les déplacements

Objectif C – Augmenter la quantité et la qualité des stationnements vélos

Action 3 – Augmenter la quantité et la qualité des stationnements vélos

Contexte et enjeux :

Annemasse Agglo est dotée d'une offre en stationnement vélo de qualité et répondant aux besoins actuels. Cependant certains secteurs comme le pôle multimodal de la Gare connaissent un déficit d'offre au regard de la forte demande de stationnement vélos. Les objectifs modaux du PDM nécessitent une augmentation des capacités de stationnement.

En adéquation avec la révision du Schéma Directeur Cyclable, le développement des pratiques du vélo passe nécessairement par la garantie de pouvoir stationner à haute proximité des lieux d'échange et/ou de destination, en toute sécurité, sur des équipements de stationnement cohérent avec les durées de stationnements. Ainsi, la révision et l'appropriation de l'offre de stationnement cyclable constituent un enjeu important pour accompagner l'émergence d'un environnement favorable aux usages et pratiques des cycles.

Si le stationnement des vélos sur l'espace public est un aspect prépondérant dans la pratique du vélo, le stationnement sur le domaine privé doit également faire l'objet d'une attention particulière pour favoriser ce mode de déplacement.

Objectif(s) de l'action :

Mettre en œuvre le développement de l'offre de stationnement de vélo (capacité, types d'usages)

Contenu de l'action :

- Augmenter les capacités de stationnement vélo à proximité des pôles générateurs (Gare, terminus des lignes TC structurantes, équipements publics)
  Créer une vélo-station (consigne vélo et location) de grande capacité à la Gare et terminus du tram
- Intégrer les prescriptions du guide du ministère pour chaque nouvelle autorisation de construire
- Promouvoir les installations vélos dans les copropriétés existantes
- Développer une approche globale du stationnement avec des solutions différenciés selon le temps de destination (arceaux pour la courte durée, abris couverts pour la moyenne durée, parcs sécurisés avec contrôle d'accès pour la longue durée.
- Développer un schéma de stationnement (à intégrer dans le schéma directeur cyclable)
- Création d'une gouvernance du stationnement cyclable



Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Nombre de places de stationnement
- Taux d'occupation des poches de stationnement vélos à proximité des lieux d'échange
- Nombre d'installations vélos dans les copropriétés
- Séances de travail pour l'élaboration d'un schéma de stationnement cyclable

Porteur du projet : Annemasse Agglo, SNCF, Région

Partenaires : Communes, TP2A

Phasage : Moyen terme

Coûts : Moyen

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 1 - Réduire et optimiser les déplacements

Objectif C – Sécuriser et faciliter les déplacements en vélo

Action 4 – Accroître et optimiser l'offre de service et la pratique

Contexte et enjeux :

Pour encourager la pratique du vélo, le développement de nombreux services destinés aux cyclistes, complémentaires à l'aménagement des itinéraires cyclables est indispensable. Hormis l'utilisation de leur vélo personnel, un système de vélos en libre-service (VLS) est disponible depuis 2023 grâce à l'offre tac x Fredo. Ce sont près de 30 vélos à assistance électrique répartis dans 12 stations au sein de l'agglomération.

Un service de location vélos de moyenne à longue durée est également mis à disposition par la TAC, depuis la Maison de la Mobilité et du Tourisme. Ce lieu, ouvert depuis 2018, propose de nombreux services, en plus de la location, comme la réalisation d'ateliers de réparation de vélos.

Ces services constituent de vrais avantages pour le développement de l'usage du vélo sur l'agglomération et ainsi sensibiliser des usagers potentiels du vélo.

Objectif(s) de l'action :

Poursuivre le développement des services vélos, informer et sensibiliser pour favoriser le développement de l'usage du vélo afin d'appuyer le report modal de la voiture sur les distances moyennes.

Contenu de l'action :

- Développer la flotte de vélo en libre-service (nombre de VLS cible à identifier)
- Engager une politique à destination des ainés pour la pratique du vélo
- Etendre les dispositifs d'accompagnements pour l'aide à l'acquisition de vélo et de vélo à assistance électrique (en lien avec le SDE et les aides pour trajet domicile travail)



Plan des stations VLS source Annemasse Agglo

Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Taux de location des vélos par rapport à l'offre à disposition
- Taux d'utilisation des VLS
- Taux de couverture des VLS dans le territoire
- Nombre de VAE proposés à la location

Porteur du projet : Annemasse Agglo, TP2A

Partenaires : Communes

Phasage : Moyen terme

Coûts : Faible

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 1 - Réduire et optimiser les déplacements

Objectif C – Sécuriser et faciliter les déplacements en vélo

Action 5 – Améliorer l'environnement vélo

Contexte et enjeux :

La mise en place d'un réseau cyclable structuré et hiérarchisé couplé à une offre de stationnement complète et suffisante, sont les conditions premières pour la pratique du vélo. De plus, les mesures servicielles et d'accompagnement sont nécessaires pour favoriser l'émergence d'une culture vélo. L'organisation d'évènements ouverts au grand public est l'occasion de sensibiliser les citoyens à l'environnement autour de la pratique du vélo. Cela permet de découvrir le vélo et mieux amorcer un usage quotidien, peu importe le motif (pendulaire, loisir, etc.).

Au sein d'Annemasse Agglo, des associations vélos ont vu le jour et des ateliers vélos hebdomadaires sont déjà organisés par la Maison de la Mobilité et du Tourisme. Un point vélo destiné à la réparation des vélos y est également disponible.

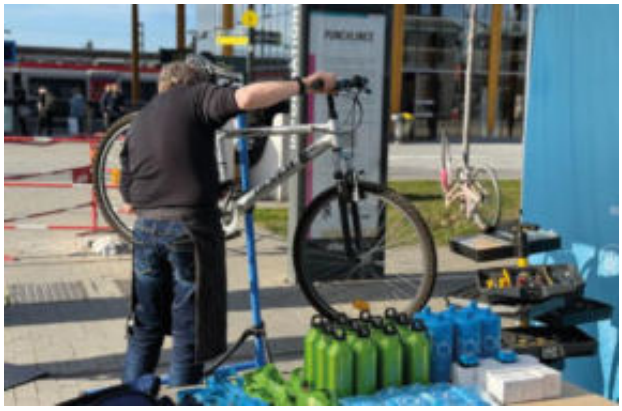
Ces mesures d'accompagnement au développement des infrastructures cyclables constituent un important levier pour appuyer les nouveaux usagers du vélo.

Objectif(s) de l'action :

Pérenniser l'accompagnement de la population, à l'échelle de l'agglomération pour favoriser l'appropriation et l'intégration à l'environnement vélo.

Contenu de l'action :

- Aménager des points réparations, des stations de gonflage
- Développer des événements dédiés à la pratique du vélo
- Développer les services proposés à la Maison de la Mobilité et du Tourisme
- Poursuivre le développement des équipements vélos





Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Nombre de points de réparation, par commune
- Nombre d'événements dédiés à la pratique du vélo
- Nombre d'associations vélo

Porteur du projet : Annemasse Agglo / Commune

Partenaires : CD74, Canton de Genève, Associations

Phasage : Court terme

Coûts : Faible

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 1 - Réduire et optimiser les déplacements

Objectif D – Réduire l'autosolisme

Action 1 – Développer une politique de covoiturage

Contexte et enjeux :

Le développement du covoiturage permet une réduction directe des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) et de polluants atmosphériques en diminuant le nombre de véhicules en circulation et celui des trajets effectués. En ce sens, sa pratique intensive peut permettre de contribuer à l'atteinte des objectifs du Plan Climat Air Énergie Territorial et du présent Plan De Mobilité.

En permettant de réduire le nombre de véhicules, le covoiturage permet de réduire la congestion automobile en particulier aux heures de pointe, pour les déplacements domicile-travail et faciliter ainsi l'accessibilité du territoire.

Réseau HéLéman dont nouvelle ligne Annemasse -> St Julien

A noter également la présence d'une borne Léman Stop à Machilly, et des incitations financières.

Objectif(s) de l'action :

Valoriser les sièges vides des véhicules en circulation pour développer une solution alternative et complémentaire à l'offre institutionnelle (lignes régulières, transport à la demande…) avec l'objectif d'augmenter à moindre coût l'offre de mobilité, de réduire l'impact environnemental des déplacements en voiture et de réduire la congestion.

Diminuer le trafic automobile et développer des usages partagés de la voiture en informant et sensibilisant les usagers

Contenu de l'action :

- Développer un schéma des aires de covoiturage
- Aménager, équiper, rendre accessible et donner de la visibilité aux aires de covoiturage
- Créer un dispositif numérique d'information et de communication pour mettre en relation les utilisateurs (application mobile) (ou améliorer une application existante)
- Poursuivre le développement d'un système d'autostop organisé (Hé Leman / Léman Stop)
- Favoriser le covoiturage pour les évènements publics, sportifs et culturels, les administrations
- Poursuivre l'accompagnement des entreprises à travers les plans de mobilité pour réserver des places de stationnement aux covoitureurs sur le lieu de travail tout en favorisant la mise en relation des usagers



Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Nombre de d'aires et de places de covoiturage
- Nombre de ligne de covoiturage
- Taux de remplissage des véhicules aux douanes

Porteur du projet : PMGF

Partenaires : Annemasse Agglo, communes, Canton de Genève, CD74, ATMB

Phasage : Long terme

Coûts : Moyen (Selon le temps investi dans le pilotage de l'action, à définir avec les instances décisionnelles)

Mesures d'évitement et de réduction de l'impact environnemental : Cibler des espaces déjà artificialisés, ou sinon prévoir des mesures de désimperméabilisation des sols, d'intégration paysagère et des continuités écologiques

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 1 - Réduire et optimiser les déplacements

Objectif D – Réduire l'autosolisme

Action 2 – Mettre en place des lignes dédiées et des voies réservées au covoiturage

Contexte et enjeux :

Les axes primaires et secondaires font régulièrement l'objet de congestion récurrente aux heures de pointe (matin et soir). Ces voies ont un trafic important de véhicules et la quasi-totalité d'entre eux ne comprend qu'un seul occupant en heure de pointe.

Il s'agit de donner un avantage aux covoitureurs, permettant ainsi de diminuer le nombre global de voitures par une meilleure occupation des véhicules. Levier important pour l'atteinte des objectifs du PDM 2025-2035, le covoiturage - et les avantages qui lui seront associés en matière de circulation – est un outil essentiel pour une stratégie transports/mobilité durable demain.

Des mesures sont en place comme, avec l'ouverture depuis octobre 2018, d'une voie dédiée au covoiturage à la douane de Thônex-Vallard (canton de Genève - Haute-Savoie), de chaque côté de la frontière. Cette voie exclusivement réservée aux covoitureurs vise à réduire le volume du trafic sur cet axe emprunté par 22 000 véhicules/jour, soit 1 600 véhicules/heure.

Objectif(s) de l'action :

Faire bénéficier aux covoitureurs d'un avantage comparatif (gain de temps de circulation) par rapport aux automobilistes seuls dans leurs véhicules en créant des voies réservées aux véhicules à occupation multiple sur les grandes pénétrantes à 2x2 voies. Les bus et cars seront également autorisés à y circuler. Ces voies réservées seront articulées avec de nouveaux pôles de rabattement de périphérie

Contenu de l'action :

- Développer des voies réservées aux douanes et sur les axes primaires
- Aménager, équiper, rendre accessible et donner de la visibilité aux aires de covoiturage
- Créer un dispositif numérique d'information et de communication pour mettre en relation les utilisateurs (application mobile) (ou améliorer une application existante)
- Réfléchir dès à présent à la réalisation de réservations sur les PLU ainsi qu'à l'utilisation d'emplacements réservés actuels,



Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Nombre de kilomètres de voies réservées aux covoitureurs créées par affectation de voies en circulation existantes
- Nombre de kilomètres de voies réservées aux covoitureurs créées à côté des voies de circulation existantes
- Évolution du taux d'occupation des véhicules, notamment sur les trajets domicile - travail

Porteur du projet : PMGF, CD74, ATMB

Partenaires : Annemasse Agglo

Phasage : Moyen terme

Coûts : Moyen

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 1 - Réduire et optimiser les déplacements

Objectif D – Réduire l'autosolisme

Action 3 – Promouvoir l'autopartage

Contexte et enjeux :

Les véhicules restent 95 % du temps à l'arrêt et occupent de l'espace de stationnement. Les systèmes d'autopartage permettent de partager des véhicules entre différents usagers qui les réservent selon leurs besoins (quelques heures, un week-end, une semaine). Selon les opportunités, des services pourront être développés dans des espaces : denses où les ménages sont peu motorisés et les conditions de stationnement difficiles, peu denses où les services de mobilité sont limités.

L'autopartage a un impact positif sur la démotorisation des ménages. Il permet à certains ménages de se démotoriser totalement et à d'autres de réduire leur taux d'équipement.

Au niveau national, les ménages qui ont adhéré à un service d'autopartage utilisent ensuite moins la voiture et davantage les modes alternatifs (transports en commun, marche, vélo, covoiturage…). Annemasse Agglo dispose sur son territoire de 6 véhicules en partenariat avec la société Citiz. L'intensité de l'offre a varié ces dernières années.

10 véhicules en autopartage dans le cadre de la ZAC Etoile seront mis en place. Il convient au travers du PDM de poursuivre et renforcer ce système pour un meilleur report modal

Objectif(s) de l'action :

Dissocier la possession de l'usage de la voiture en encourageant ceux dotés d'une voiture à la mettre à disposition quand ils ne l'utilisent pas.
Expérimenter la mise en place d'un système d'autopartage
Développer l'usage de l'autopartage dans un cadre professionnel pour de faire connaître et essayer le service et faciliter son usage dans un cadre privé.

Contenu de l'action :

- Mettre en place dans les opérations urbaines d'envergure des places / mesures pour l'autopartage
- Accompagner le développement et le déploiement de l'autopartage sur les parkings publics du territoire avec des places identifiées au sein des parkings publics.
- Faciliter la mise en œuvre du service et à veiller à la cohérence d'ensemble dans le déploiement géographique de l'offre d'autopartage.
- Travailler avec les administrations du territoire pour que la flotte d'autopartage vienne remplacer une partie du parc de véhicules de services
- Développer la communication, l'information et l'accompagnement des usagers vers ce type de service



Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Nombre de place d'autopartage
- Nombre de véhicules d'autopartage

Porteur du projet : Commune / Annemasse Agglo

Partenaires : PMGF, opérateurs privés, Citiz, aménageurs et promoteurs immobiliers

Phasage : Court terme

Coûts : Moyen

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 1 – Réduire et optimiser les déplacements

Objectif D – Réduire l'auto-solisme

Action 4 – Réduire l'exposition des populations à la pollution de l'air

Contexte et enjeux :

La pollution de l'air est issue de multiples sources d'émissions liées à l'activité du territoire : transport, activités économiques, agriculture, habitat, etc… Au sein d'Annemasse Agglo, le trafic routier est responsable de près de 70% des émissions d'oxydes d'azote et de près d'1/3 des émissions des particules fines en suspension. Ces effets sont particulièrement impactant en cœur d'agglomération où la densité de population est la plus importante du territoire et où les flux locaux de déplacements sont majoritaires.

Les enjeux en matière de santé sont ainsi majeurs. Une évolution des mobilités en faveur de modes de déplacements moins émetteurs de polluants locaux de l'air constitue un des leviers permettant d'améliorer la qualité de l'air à l'échelle de l'AOM. Par conséquent, ces préoccupations doivent être intégrées en amont des projets et études de mobilité au sein du territoire.

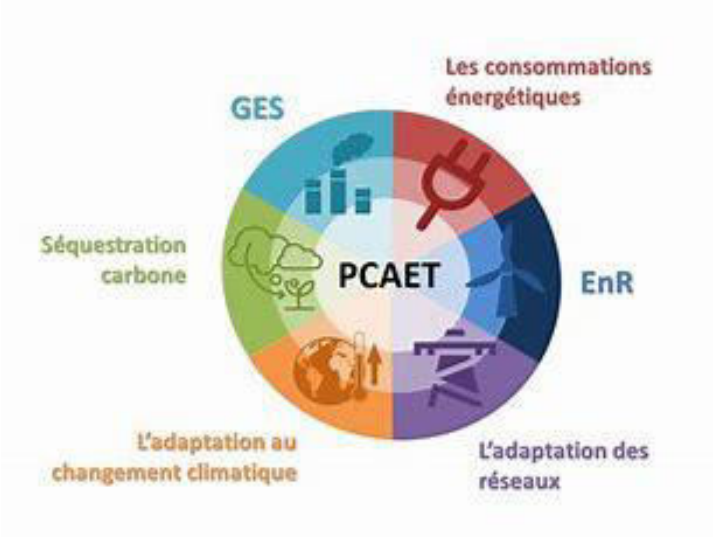
Annemasse Agglo s'engage sur ces questions depuis plusieurs années avec notamment le projet de piétonnisation du centre-ville d'Annemasse en tant que mesure connexe du futur prolongement de la ligne de tramway, en cours de mise en œuvre. Mais encore, l'agglomération a remporté l'appel à projet « Villes Respirables en 5 ans » lancé par le ministère de l'Ecologie en 2016.

Objectif(s) de l'action :

Développer l'usage des modes de déplacements les moins émetteurs de polluants de l'air.

Contenu de l'action :

- Mettre en place systématiquement la charte chantier Air-Climat
- Intégrer la qualité de l'air dans les politiques d'aménagement (à travers la carte stratégique air notamment, mais aussi de prescriptions spécifiques)
- Intégrer la qualité de l'air dans les plans de circulation : répartir le trafic pour éviter les points à fortes émissions (zones à trafic intense mais zones d'embouteillage)
- Développer les zones à trafic limitée, les zones piétonnes etc…



Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Nombre d'indicateurs spécifiques à l'évaluation de la qualité de l'air mis en place dans l'analyse des projets de mobilité
- Nombre de zones de modération du trafic
- Actions appliquées de la charte chantier air-climat
- Emissions d'oxyde d'azote et de particules fines.

Porteur du projet : Annemasse Agglo, Communes

Partenaires : PMGF, CD74, Etat

Phasage : Moyen terme

Coûts : Moyen

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 1 - Réduire et optimiser les déplacements

Objectif E – Economiser les ressources, prévenir les risques et limiter les impacts sur l'environnement

Action 1 – Poursuivre la mise en œuvre de la ZFE-m, pour améliorer la qualité de l'air, la qualité de vie des habitants et proposer des modes alternatifs

Contexte et enjeux :

Conformément aux directives législatives de la loi Climat et résilience, La Zone à Faible Emission-mobilité (ZFE-m) a été mise en œuvre au 01 janvier 2025.

Elle permet de lutter contre la pollution routière, d'améliorer la qualité de l'air et d'offrir une meilleure santé à tous les habitants. La pollution atmosphérique engendre des maladies chroniques qui touchent particulièrement les personnes les plus fragiles. Chaque année, 24 décès sur l'agglo sont directement liés aux particules fines et d'oxydes d'azote. Or 70% des émissions d'oxydes d'azote et 18% des émissions de particules fines sont générées par le trafic routier.

La ZFE-m est aussi une occasion de réinterroger nos manières de nous déplacer dans un contexte de dérèglements climatiques accélérés et de hausse des coûts de l'énergie. Des alternatives de déplacements à l'autosolisme existent bel et bien à Annemasse Agglo.

Elle s'étend sur les communes d'Annemasse, Ambilly, Cranves-Sales, Gaillard, Vétraz-Monthoux et Ville-la-Grand. Elle tient compte de la configuration actuelle du réseau routier avec les possibilités de transit et en adéquation avec les solutions de déplacements alternatifs à la voiture.

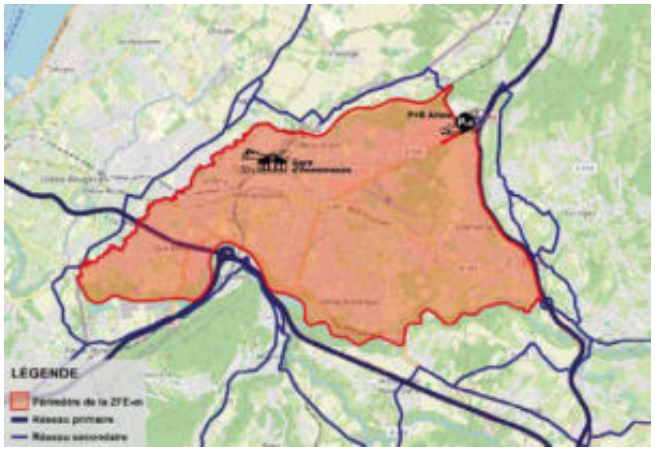
Les véhicules sans vignette Crit'Air sont interdites dès 2025. Dès 2028, les Crit'air 5, en 2029, les Crit'Air 4, en 2030, les Crit'Air 3

Objectif(s) de l'action :

Réduire localement les émissions de polluants provenant des déplacements routiers pour améliorer la qualité de l'air et permettre aux habitants de respirer un air qui ne nuise pas à leur santé.

Contenu de l'action :

- Poursuivre la mise en place de la ZFE
- Exercer une veille technique de la ZFE
- Mettre des moyens sur l'accompagnement et l'animation.



Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Evolution des émissions de polluants atmosphériques locaux (NOx, PM2.5, PM10 et COVNM) à l'échelle de l'agglomération

Porteur du projet : Annemasse Agglo

Partenaires : Communes

Phasage : Long terme

Coûts : Moyen

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 1 - Réduire et optimiser les déplacements

Objectif E – Economiser les ressources, prévenir les risques et limiter les impacts sur l'environnement

Action 2 – Développer le savoir-vivre/conduire

Contexte et enjeux :

L'étude de l'accidentologie au sein du cœur d'agglomération entre 2017 et 2018 révèle une nette augmentation du nombre d'accidents. Cette partie du territoire est historiquement accidentogène. Cce sont les blessés légers qui constituent la majorité absolue des accidents déclarés. La mise en service de la voieVerte d'agglomération, la même année, semble directement lié à ces chiffres. Le précédent PDU faisait déjà état d'une certaine vulnérabilité des modes actifs et autres deux-roues, en matière d'accidents dans les espaces urbains centraux.

Dans l'optique de l'impulsion du développement des pratiques liées aux modes actifs et de l'apaisement de l'espace public annemassien, les accidents impliquant les usagers de modes actifs, de deux-roues ainsi que la faune apparaissent comme un enjeu important à traiter dans le cadre du PDM.

Le PDM s'attachera à réduire l'insécurité routière en cherchant à limiter les situations à risque par la sensibilisation aux situations à risques et aux bonnes pratiques

Objectif(s) de l'action :

Garantir aux usagers du réseau routier la possibilité de s'informer des risques portés par l'abstraction du savoir-vivre/conduire et de s'approprier les principes du partage de la voirie, selon les modes.

Contenu de l'action :

- Réaliser des campagnes de sensibilisation à la circulation des cycles, des trottinettes et des deux-roues motorisés, ainsi qu'au partage de la voirie et au savoir vivre
- Engager des réflexions pour cartographier les zones de collision routières avec la faune et identifier des solutions quant à la diminution des collisions
- Identifier un(e) référent(e) politique pour la sécurité routière
- Réaliser un bilan annuel sur l'accidentologie (État, Annemasse Agglo, communes)
- Accompagner et coordonner les actions des communes en matière de prévention routière.



Cartographie des accidents sur Annemasse Agglo

Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Evolution du nombre d'accidents de blessés légers
- Nombre de lieux accidentogènes identifiés
- Nombre de campagnes de sensibilisation au partage de la voirie et au savoir-vivre/conduire

Porteur du projet : Annemasse Agglo, Communes

Partenaires : CD74, TP2A

Phasage : Court terme

Coûts : Faible

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 1 - Réduire et optimiser les déplacements

Objectif E – Economiser les ressources, prévenir les risques et limiter les impacts environnementaux

Action 3 – Réduire l'accidentologie

Contexte et enjeux :

Plusieurs actions du précédent Plan de Déplacement Urbain ont mené à la sécurisation et l'assainissement de voiries (mise en service du tramway, BHNS, suppression des passages à niveau d'Etrembières/Reignier. Toutefois, si Le territoire d'Annemasse Agglo connaît, depuis une vingtaine d'années, une diminution du nombre total d'accidents, cohérente avec la tendance haut-savoyarde et nationale, des vulnérabilités sont identifiées. En effet, une étude comparant les accidents, entre 2010 et 2017, met en lumière l'augmentation de la part des blessés graves qui devient majoritaire, durant cette période de forte augmentation du trafic. Plusieurs points noirs sont identifiés et concernent surtout des axes où les vitesses observées sont importantes, notamment sur des grands axes en milieu urbain

La sécurité routière reste ainsi un enjeu important en matière de mobilité, qui impacte encore le quotidien des usagers. Le PDM doit ainsi s'engager à augmenter les efforts en matière de protection et de sensibilisation des usagers du réseau routier, en particulier les piétons et les deux-roues.

Objectif(s) de l'action :

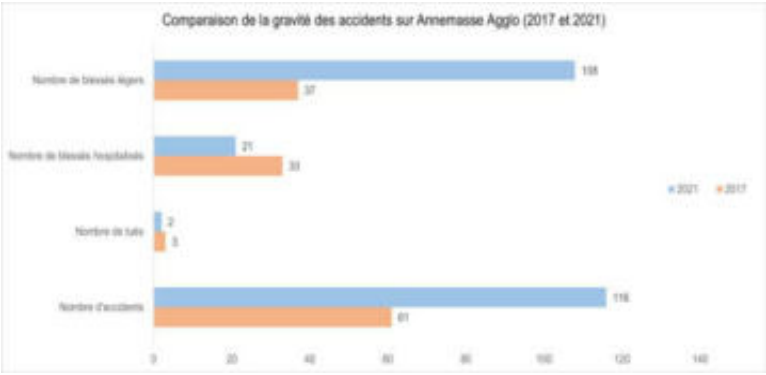
Assurer un suivi sur l'accidentologie pour mieux en comprendre les causes et les évolutions.

Aménager la voirie pour limiter les risques d'accident, baisser les limitations de vitesse en zone urbaine, tout en préservant la performance des transports collectifs afin de résorber les points d'accumulation d'accidents.

Sensibiliser la population aux enjeux de sécurité routière.

Contenu de l'action :

- Améliorer la sécurité routière, notamment aux abords des secteurs urbains et équipements sensibles au trafic par des mesures de réduction de la vitesse.
- Sécuriser la pratique des modes doux et assurer un meilleur partage de la voirie pour les cycles et les TC, notamment le franchissement des carrefours
- Sécuriser les carrefours à risques, les secteurs accidentogènes.
- Développer les zones de circulation apaisées telles que les zones 30, zones de rencontre et aires piétonnes, en lien avec la hiérarchie des voies



Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Evolution du nombre d'accidents et de victimes chaque année (et en particulier les accidents impliquant au moins un cycliste ou un piéton)
- Evolution des zones d'accumulation d'accidents
- Linéaire de zones de circulation apaisée réalisées

Porteur du projet : Annemasse Agglo, Communes

Partenaires : CD74

Phasage : Court terme

Coûts : Faible

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 1 - Réduire et optimiser les déplacements

Objectif E – Economiser les ressources, prévenir les risques et limiter les impacts environnementaux

Action 4 – Requalifier des axes urbains supportant des niveaux de trafic importants

Contexte et enjeux :

Un réseau de voirie efficace est un réseau hiérarchisé, où chaque voie a une fonction et un aménagement adaptés. Le PDM entend encourager une meilleure différenciation des voies. Les aspirations d'un nombre croissant d'usagers, poursuivant la tendance actuelle, indiquent qu'il faut tendre vers un meilleur partage de l'espace public pour donner de l'efficacité aux modes alternatifs à la voiture individuelle : les transports en commun, les modes actifs, voire les usages partagés de la voiture.

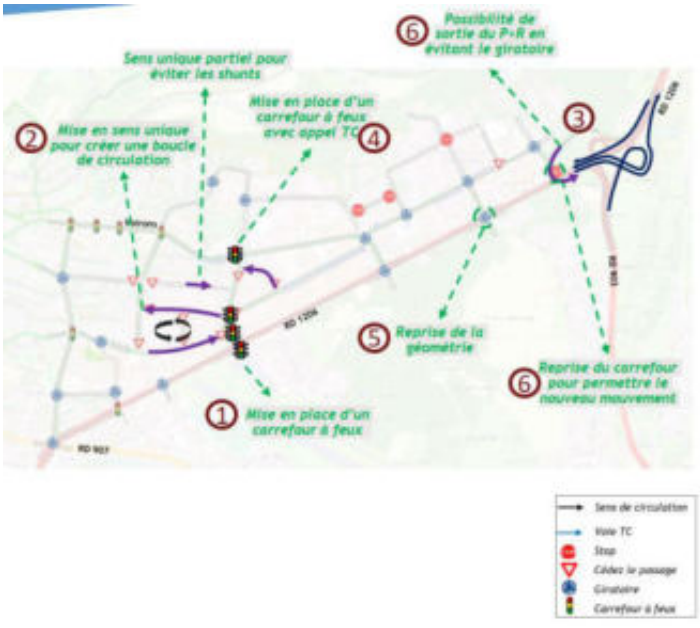
En ce sens, les stratégies de gestion et de régulation du trafic permettent de répondre à des besoins d'optimisation de l'usage des infrastructures de transport existantes. Elles permettent de limiter les externalités négatives des déplacements : la congestion, la pollution, les accidents. Elles peuvent également accompagner un changement d'usage de la route en promouvant les transports collectifs et le covoiturage.

Objectif(s) de l'action :

Faire des espaces agglomérés, des lieux pacifiés en matière de circulation et favorables aux pratiques de la marche et du vélo. Elaborer une stratégie globale de gestion du trafic et de modération des vitesses.

Contenu de l'action :

- Travailler à la réduction des vitesses sur les grands axes circulés.
- Intégrer aux réflexions les évolutions du réseau TC sur la modération des vitesses.
- Mener des études sur des secteurs clés
- Améliorer les accès aux différentes zones d'activités économiques (Iles, Bois d'Arve, Ville la Grand)
- Réduire les saturations et nuisances sur la RD 1206 nord en heure de pointe et fluidifier l'axe afin de réduire les reports de trafic de la RD dans la ZAE
- Homogénéiser les carrefours sur l'axe de la RD 1206



Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Nombre d'axes routiers de modération des vitesses
- Nombre de projets de requalification des voiries

Porteur du projet : Annemasse Agglo, Communes, ATMB, CD74

Partenaires : Acteurs économiques

Phasage : Long terme

Coût : Fort

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 1 - Réduire et optimiser les déplacements

Objectif E – Economiser les ressources, prévenir les risques et limiter les impacts sur l'environnement

Action 5 – Réduire les nuisances des poids lourds en lien avec les chantiers du BTP

Contexte et enjeux :

Sur le fondement d'un dialogue déjà initié avec les entreprises du BTP, Annemasse Agglomération s'attachera à structurer les flux de marchandises engendrant le plus de nuisances, notamment ceux des chantiers et les flux de transit. Par nature, les flux de chantiers sont temporaires, incompressibles et locaux, et ne se prêtent pas à des aménagements lourds et fixes.

De plus, les aménagements nécessaires à l'approvisionnement des carrières (installations de stockage des déchets inertes…) sont particulièrement lourds. Il s'agira donc de trouver de nouvelles pistes d'action avec les parties prenantes du secteur.

La gestion des flux de chantiers est délicate à encadrer car ces activités sont temporaires par définition, une partie des actions se prêtera donc mal à une mise en œuvre « en dur ». D'autres sujets (accès aux carrières, création d'ISDI) peuvent être lourdes et très engageantes.

Objectif(s) de l'action :

Définir puis mettre en place avec les entreprises du secteur des actions permettant de concilier l'importante activité des chantiers sur le territoire et la nécessité d'en maîtriser les nuisances.

Contenu de l'action :

- Inscrite au PDU de 2014, cette action s'est notamment concrétisée par la tenue d'un atelier de travail associant l'Agglomération, les communes, et des entreprises de BTP (transport et exploitation de carrière) en 2020. Divers sujets ont été abordés en lien avec la gestion des flux de chantier, sur le partage de constats et des pistes de progrès. Ce travail avec le monde professionnel appelle à être poursuivi, et intégré à la charte.

- La co-construction de nouvelles mesures se poursuivra en tenant compte du dispositif Chantiers-Air-Climat inscrit au PCAET de l'agglomération, qui inaugure un partenariat entre la collectivité et les maîtrises d'œuvre pour limiter l'impact des chantiers, en commençant par ceux d'Annemasse Agglomération. Ainsi, les groupes de travail ayant déjà avancé sur cette thématique se réuniront à nouveau pour proposer des actions à mettre en place, dans un premier temps à titre expérimental : itinéraires d'accès fléchés, horaires spécifiques, éco-conduite, mutualisation/optimisation pour réduire les trajets, désynchronisation des chantiers… Certaines actions pourront dépasser le cadre du seul transport (gestion des poussières par exemple).



Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Nombre de sous-actions proposées
- Nombre de chantiers où les règles proposées s'appliquent

Porteur du projet : Annemasse Agglo

Partenaires : État, entreprises BTP, aménageurs, promoteurs immobiliers

Phasage : Court terme

Coûts : Faible

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 1 - Réduire et optimiser les déplacements

Objectif E – Economiser les ressources, prévenir les risques et limiter les impacts sur l'environnement

Action 6 – Réduire l'exposition aux bruits des populations environnantes

Contexte et enjeux :

Une part importante des déplacements, principalement liés aux motifs travail/études, est concentrée aux heures de pointes, engendrant des congestions routières et une saturation des transports collectifs. Ces phénomènes entraînent une exposition importante de la population à des niveaux de bruit élevés.

Les gestionnaires des grandes infrastructures routières supportant un trafic de plus de 3 millions de véhicules par an (soit 8200 véhicules/jour), doivent réaliser un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) sur la base des Cartes de Bruit Stratégiques (CBS) établies par les services de l'Etat. Les voies dont le trafic est situé en-dessous de ce seuil ne sont pas concernées par ce plan.

Annemasse Agglomération à l'obligation de réaliser ce PPBE car elle est gestionnaire de voirie (dans les ZAE). Il est mis à jour tous les 5 ans.

Le PDM doit s'assurer de la bonne prise en compte de ces documents dans la gestion de l'enjeu de réduction des nuisances sonores et du plan d'action inscrit dans le PPBE

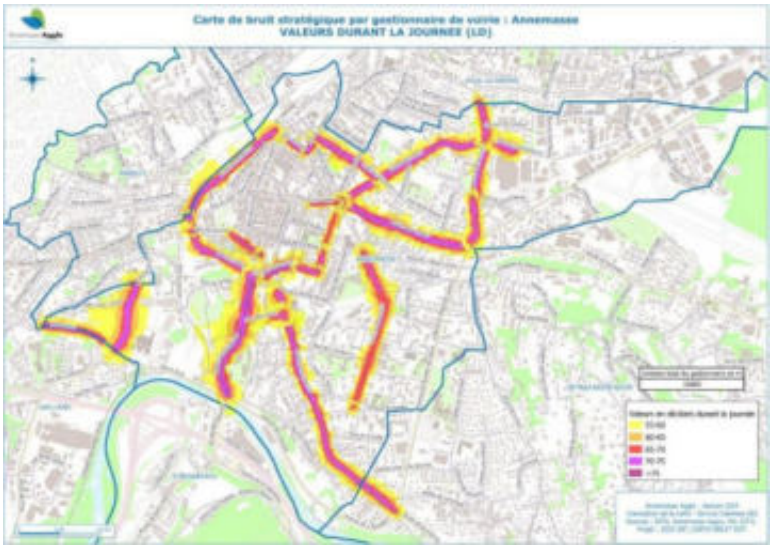
Objectif(s) de l'action :

Intégrer dans les politiques d'aménagement, le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)

Contenu de l'action :

Selon le PPBE, adopté en juin 2024 :

- Réduction de la place de la voiture en ville par la création de report modal pour limiter le nombre de véhicules
- Optimisation des flux de trafic vers des zones moins sensibles, modération du trafic dans les zones impactées.
- Sensibilisation et communication sur les impacts des nuisances sonores



Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Nombre d'axes routiers à vitesse réduite.
- Evolution du nombre de dépassements des valeurs limites d'immissions du niveau sonore en dB(A)

Porteur du projet : Annemasse Agglo, Communes

Partenaire : Etat, ATMB, CD74

Phasage : Long terme

Coût : Faible

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

ENJEUX 2

PROVOQUER DES CHANGEMENTS DE COMPORTEMENTS

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 2 – Provoquer des changements de comportement

Objectif A – Coordonner les outils et améliorer le parcours client

Action 1 – Optimiser et simplifier la vente des titres

Contexte et enjeux :

La multiplicité croissante des acteurs de mobilité et de leurs offres de service complexifie le parcours usager (passer d'un opérateur, d'une application ou d'un site Internet à un autre pour trouver les informations dont il a besoin ou acheter un titre de transport)

Cette facilitation passe aujourd'hui par le regroupement des services de mobilité existants sur le territoire en un seul outil multimodal (abonnement unique, plate-forme d'accès à l'information incluant l'ensemble des modes de transport…). Ce concept en développement, la Mobilité globale comme service (« MaaS » en anglais) , facilite les pratiques des usagers en leur offrant accès à l'ensemble des possibilités pour se déplacer via un abonnement et une plateforme unique. Il a vocation à simplifier le passage d'un mode de transport à l'autre pour un seul voyage.

L'enjeu est donc de fournir à l'usager une seule plate-forme lui permettant de choisir le mode de déplacement (transport en commun, vélo, autopartage, covoiturage, parking…) le plus utile/efficace à son besoin présent et de lui faciliter l'accès.

Objectif(s) de l'action :

Faciliter l'achat et l'utilisation des titres de transport, pour renforcer l'usage et l'attractivité des transports collectifs.

Contenu de l'action :

- Poursuivre le travail sur la vente de titres dématérialisés et la transformation digitale de l'information et de l'achat de titres de transport
- Mettre en place un système de paiement du type DirectPayment (via CB) sur l'ensemble du réseau TAC
- Créer un titre totalement multimodal et poursuivre le MaaS
- Poursuivre l'interopérabilité avec les réseaux locaux et frontaliers



Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Création d'une carte multimodale
- Développement d'une application
- Nombre de tarifications

Porteur du projet : Annemasse Agglo

Partenaires : Adhérents Unireso, Région

Phasage : Court terme

Coûts : Moyen

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 2 – Provoquer des changements de comportement

Objectif A – Coordonner les outils et améliorer le parcours client

Action 2 – Etudier la cohérence et l'harmonisation des zones tarifaires

Contexte et enjeux :

Le périmètre de transports urbains d'Annemasse Agglo s'insère dans un vaste réseau intermodal transfrontalier, le réseau « Léman Pass » (anciennement Unireso régional). Il rassemble l'ensemble des autorités organisatrices et des opérateurs de transports du bassin franco-valdo-genevois.

L'enjeu est donc de permettre une tarification multimodale harmonisée entre les différents opérateurs des transports, à l'échelle du bassin de vie et d'emploi.

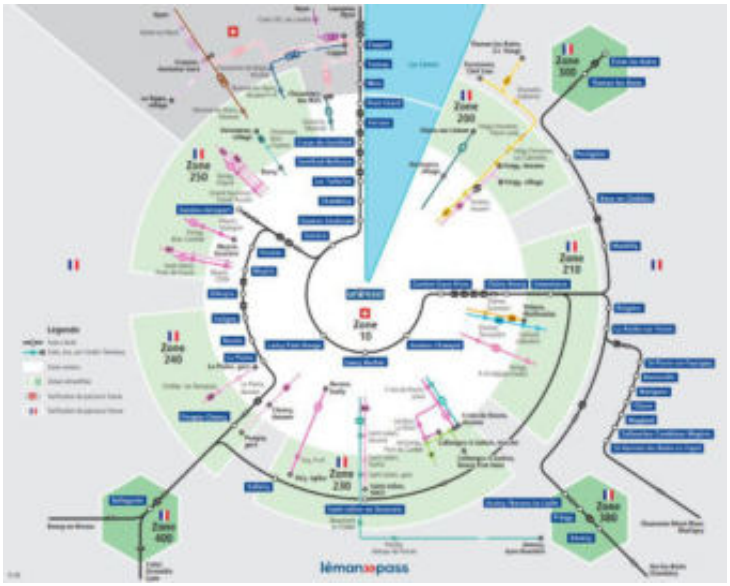
Aujourd'hui, il existe un titre de transport unifié pour tous les trajets en transports collectifs entre Annemasse et le canton de Genève (zone 10+210). Toutefois, ce périmètre de zone tarifaire n'inclut pas Machilly. De plus des incohérences tarifaires sont soulevé entre les différents réseaux et il est noté l'absence, à ce jour, de titre unique de transport au sein du Grand Genève.

Objectif(s) de l'action :

Offrir une cohérence des services de transport au regard du bassin de vie

Contenu de l'action :

- Intégrer l'entièreté du territoire d'Annemasse Agglo dans la même zone
- Harmoniser les pratiques tarifaires avec les zones voisines
- Inclure la zone tarifaire 210 pour la gare de Machilly
- Organiser des discussions/groupes de travails 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



Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Evolution des grilles tarifaires Léman Pass
- Nombre de trajets TC Annemasse Agglo / France voisine
- Evolution du nombre d'abonnés multimodaux

Porteur du projet : Annemasse Agglo

Partenaires : Adhérents Unireso, Région

Phasage : Court terme

Coûts : Moyen

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 2 – Provoquer des changements de comportement

Objectif B – Expérimenter et tester de nouvelles solutions de mobilités

Action 1 – Faciliter les initiatives ponctuelles

Contexte et enjeux :

Le modèle de mobilité proposé est construit pour satisfaire les besoins de mobilité des usagers du territoire. Le projet ne peut d'ailleurs être porté qu'avec l'adhésion et la volonté des acteurs, à commencer par ses habitants. Ceux-ci seront les premiers porteurs du projet. Les acteurs du territoire le font vivre par leurs initiatives

Le Plan de mobilité encouragera et cherchera à accompagner les initiatives citoyennes (CODEV, démarches participatives, associations) partageant ses objectifs d'une mobilité inclusive, partagée, décarbonée.

Faire de la ville un terrain d'innovation en favorisant l'expérimentation urbaine et en testant des dispositifs innovants en conditions réelles : des projets citoyens pourront être identifiés par l'AOM sur des supports de communication et notamment le site internet par exemple.

Objectif(s) de l'action :

Apporter des appuis techniques, méthodologiques et financiers pour engager et pérenniser des projets en faveur d'une mobilité durable

Contenu de l'action :

- Créer des partenariats entre les acteurs privés et publics
- Étendre la gamme de services en s'appuyant sur les initiatives citoyennes.
- Poursuivre la mise en place de titres de transport (tous modes) évènementiel
- Inciter par la rédaction et la diffusion d'un guide des bonnes pratiques pour mettre en avant les autres modes alternatifs à la voiture (pensez au covoiturage !)
- Développer un bouquet d'offre mobilité pour les évènements



Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Nombre d'évènements
- Nombre d'appel à projet sur la mobilité durable

Porteur du projet : Annemasse Agglo, TP2A

Partenaires : Communes, PMGF

Phasage : Court terme

Coûts : Faible

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 2 – Provoquer des changements de comportement

Objectif B – Expérimenter et tester de nouvelles solutions de mobilités

0Action 2 – Sport et culture sans voiture : aider les clubs sportifs, les associations à faire évoluer leurs mobilités

Contexte et enjeux :

Le territoire d'Annemasse Agglo est très dynamique sur le plan culturel et sportif, avec l'organisation de nombreux événements la présence de clubs et de structures culturels au rayonnement dépassant les seules limites administratives (exemple avec Château Rouge).

Il est possible de tirer profit de ces événements culturels et sportifs afin de promouvoir la pratique des modes actifs pour s'y rendre. L'enjeu est d'atteindre un large public, au-delà du sport de compétition : jeunes, familles, séniors, etc.

Le Plan de mobilité encouragera et cherchera à accompagner les initiatives des associations et des clubs partageant ses objectifs d'une mobilité inclusive, partagée, décarbonée.

Cette action portera également sur l'amélioration des conditions d'accueil et de services pour les usagers des modes actifs sur les sites d'équipements culturels et sportifs (stationnement vélos sécurisés…)

Objectif(s) de l'action :

Apporter des appuis techniques, méthodologiques et financiers pour engager et pérenniser des projets en faveur d'une mobilité durable

Contenu de l'action :

- Définir une charte des événements éco responsables
- Améliorer l'accessibilité en Modes actifs aux infrastructures et équipements sportifs loisirs culturels (arceaux vélos ; abris vélos à proximité)



Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre d'évènements labellisés écomobilité
- Nombre de stationnements vélos développés près des équipements publics, culturels et sportifs

Porteur du projet : Annemasse Agglo

Partenaires : Communes, Région, CD74

Phasage : Court terme

Coûts : Faible

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 2 – Provoquer des changements de comportement

Objectif B – Expérimenter et tester de nouvelles solutions de mobilités

Action 3 – Étudier l'opportunité du développement d'un ELU sur le territoire et accompagner l'émergence d'une logistique du dernier kilomètre décarbonée

Contexte et enjeux :

Afin de favoriser des organisations plus vertueuses et de conforter la logistique urbaine comme une activité légitime, Annemasse Agglomération s'engage à utiliser le levier foncier, notamment pour faciliter le développement de la cyclologistique, qui nécessite des implantations en centre-ville. En s'appuyant sur l'étude d'opportunité de mise en place d'un Espace de Logistique Urbaine (ELU) menée en 2024, l'agglomération devra trouver les leviers pour favoriser la mise en place et la pérennisation d'un tel espace (mutualisation entre acteurs de la distribution, règles de circulation suffisamment incitatives, prospection foncière…).

Les besoins en foncier pour des structures comme les ELU et ELP (Espaces Logistiques de Proximité, une autre forme d'espace logistique au rayonnement plus localisé) se situent en centre-ville, là où la tension foncière (et donc la concurrence avec d'autres usages) est la plus forte. Sachant par ailleurs que l'ajout d'une rupture de charge est dans le cas général générateur de surcoût, la constitution d'un modèle économique viable sera un enjeu majeur. A ce titre, la réflexion sur l'accompagnement à l'émergence d'un service devra dépasser la seule question foncière, et passer sans doute par la définition de conditions d'accès plus restrictives en centre-ville (voir aussi l'action 3-D-2).

Objectif(s) de l'action :

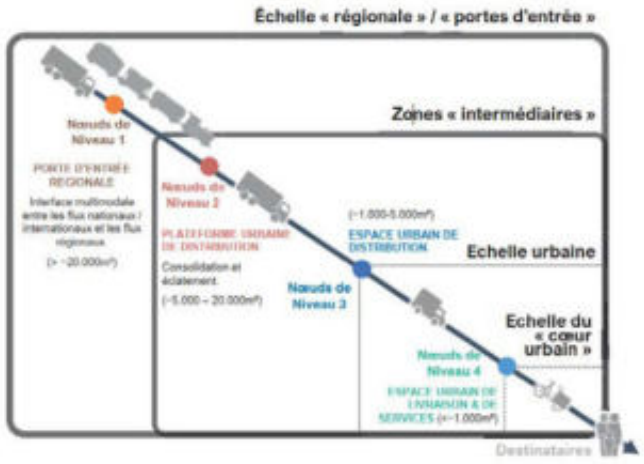
Contribuer au maintien ou à l'émergence d'organisations logistiques vertueuse et affirmer et assumer la légitimité de la logistique à s'installer en cœur de ville

Contenu de l'action :

Parmi les verrous au déploiement de solutions logistiques vertueuses, la difficulté à pouvoir s'appuyer sur du foncier en cœur de ville est régulièrement citée.

L'Agglomération a fait réaliser en 2024 une étude d'opportunité en vue de l'implantation d'un Espace de Logistique Urbaine (ELU), en lien avec les entreprises du territoire qui auraient vocation à le faire vivre.

En fonction des résultats de cette étude, Annemasse Agglomération pourra poursuivre le travail en identifiant des emprises pouvant être dédiées à l'accueil d'une telle structure (par exemple au sein de son propre patrimoine immobilier).



Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Existence d'un référentiel partagé sur les conditions d'accueil des livraisons

Porteur du projet : Annemasse Agglo

Partenaires : Communes, Entreprises et transporteurs du territoire, acteurs de la cyclologistique, promoteurs immobiliers

Phasage : Court terme

Coûts : Faible

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 2 – Provoquer des changements de comportement

Objectif B – Expérimenter et tester de nouvelles solutions de mobilités

Action 4 – Implanter des casiers/consignes en pied d'immeubles

Contexte et enjeux :

L'émergence d'une logistique urbaine vertueuse passe par la réduction des échecs de livraison aux particuliers, pour limiter la répétition de trajets. Ainsi, la mise en place de consignes multi-opérateurs de récupération de colis en pieds d'immeubles permettra d'améliorer l'efficacité économique et l'impact environnemental des livraisons. Pour ce faire, Annemasse Agglomération s'attachera à déterminer des emplacements et des dimensionnements pertinents pour ces casiers de livraison, et à entamer un dialogue avec les copropriétés et les bailleurs sociaux d'un côté ; avec les opérateurs logistiques de l'autre, afin d'initier les premières démarches d'installation de ces consignes.

Annemasse Agglomération est le porteur naturel de cette action structurante sur l'organisation des livraisons aux particuliers, mais elle ne maîtrise pas la mise en œuvre concrète, à savoir l'installation des consignes à proprement parler, qui est du ressort du privé. La mise en œuvre appelle la mise en relation d'opérateurs privés (installation des consignes) avec les copropriétés et bailleurs sociaux. Les consignes doivent être multi-opérateurs pour maximiser leur efficacité. Il faut trouver un modèle de financement.

Objectif(s) de l'action :

Trouver une traduction réglementaire équilibrée pour inciter au développement des casiers et consignes en pied d'immeuble (négociation avec des propriétaires privés…)

Mieux gérer les livraisons et les retours

Contenu de l'action :

Un recensement des consignes existantes et la cartographie de la densité démographique du territoire serviront de base pour localiser les besoins, et pour dimensionner les consignes à déployer.

Des localisations seront proposées. Les consignes devront être placées à des endroits faciles d'accès et avec un important passage. Leur dimensionnement sera trouvé en fonction des habitudes des consommateurs.

Il s'agira ensuite de sensibiliser habitants et copropriétaires à l'intérêt de l'implantation et de l'usage des consignes (limitation des échecs de livraison, gain écologique, efficacité économique).



Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Nombre de consignes et niveau de maillage,
- Fréquentation des casiers livraisons

Porteur du projet : Annemasse Agglo

Partenaires : Communes, Région, CD74

Phasage : Permanent

Coûts : Etude 15 000 €

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 2 – Provoquer des changements de comportement

Objectif B – Expérimenter et tester de nouvelles solutions de mobilités

Action 5 – Développer un réseau d'infrastructures de recharge

Contexte et enjeux :

Au-delà du coût des infrastructures à mettre en œuvre, il y a plusieurs difficultés à mettre en place un réseau de stations :

- La bonne évaluation des besoins futurs, dans un contexte très changeant
- La connaissance des projets privés, et la mise en cohérence avec eux
- L'identification de fonciers adaptés et disponibles pour accueillir ces stations
- La forme de la contractualisation avec les porteurs de projet, la collectivité n'ayant pas nécessairement vocation à monter ou exploiter de telles infrastructures

Afin d'accélérer la transition énergétique du secteur logistique, Annemasse Agglomération agira pour développer l'offre et le maillage de stations d'avitaillement en énergies alternatives, et notamment en GNC, sur le fondement de l'offre existante, des projets (y compris privés) en cours et de l'évolution des besoins. Cela permettra de produire une cartographie des besoins à horizon 2030, en tenant compte du foncier disponible.

La collectivité devra décider de son degré d'implication et du mode de contractualisation avec les porteurs de projets, dans le cadre du déploiement des premières stations.

Objectif(s) de l'action :

Créer les conditions de faisabilité de la transition énergétique par les solutions de recharge

Se mettre en conformité avec les objectifs nationaux en termes de maillage

Contenu de l'action :

L'un des freins au déploiement d'énergies alternatives (GNC notamment, plus encore que l'électrique) est l'absence de stations d'avitaillement. Une étude fine des besoins à horizon 2030 (selon la date du PDM), en fonction de l'état du marché des véhicules, et la traduction de ce besoin en nombre de stations à faire émerger, seront les premières étapes vers la mise en place d'un maillage opérationnel sur le territoire.



Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Nombre de stations sur le territoire, par énergie
- Quantité d'énergie distribuée par an

Porteur du projet : SYANE

Partenaires : Annemasse Agglomération, Communes, Acteurs économiques, Fournisseurs d'énergie

Phasage : Permanent

Coûts : Etude :10000 euros

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 2 – Provoquer des changements de comportement

Objectif B – Expérimenter et tester de nouvelles solutions de mobilités

Action 6 – Octroyer des avantages compétitifs aux véhicules faiblement émissifs

Contexte et enjeux :

Afin que le recours aux énergies alternatives soit intéressant pour les opérateurs logistiques, il faut des conditions avantageuses. La collectivité peut agir en ce sens en assouplissant les règles d'arrêt et de stationnement pour les véhicules à motorisation alternative, ainsi que sur les autorisations et horaires d'accès à certaines voiries. Ces avantages pourront être octroyés sur le fondement de la motorisation et/ou La mise en place d'une telle action est à relier à des enjeux d'harmonisation et de lisibilité des règles entre différentes communes.

Si la mesure est en général accueillie favorablement par le monde professionnel (car elle se positionne comme un avantage compétitif, plutôt que comme une restriction sur les motorisations conventionnelles), elle pose plusieurs difficultés potentielles :

- Nécessité de travailler de manière collaborative entre les communes souhaitant mettre en œuvre l'action, pour calibrer des règles cohérentes et lisibles (lien avec l'action 1)
- Risque de confusion avec la ZFE-m

Objectif(s) de l'action :

Créer les conditions pour que le recours aux énergies alternatives soit intéressant pour les opérateurs en créant un avantage compétitif

Contenu de l'action :

Les communes ont la possibilité d'intégrer la question énergétique à leurs réglementations de circulation et d'arrêt, ce qui permet d'envisager diverses formules d'avantage compétitif (horaires étendus, accès limité à certaines motorisations…). Parmi les paramètres utilisés pour réglementer, les communes peuvent s'appuyer sur le carburant du véhicule, sa norme Euro, mais aussi sa vignette Crit'Air.



Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Part des véhicules aux motorisations alternatives dans le parc en circulation

Porteur du projet : Communes

Partenaires : Annemasse Agglo

Phasage : Moyen - long terme

Coûts : Faible

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 2 - Provoquer des changements de comportements

Objectif C – Faire de la mobilité active la base de la structuration de la chaîne de mobilité

Action 1 – Réaliser un plan piéton et assurer sa mise en œuvre

Contexte et enjeux :

Mode de locomotion naturel de l'homme, la marche fait partie intégrante de chacun de ses déplacements. Selon les contextes, 15 à 30 % des déplacements, sont réalisés entièrement à pied. De plus, tous les déplacements commencent et se terminent en marchant. La marche participe à la sociabilité et à la vie des villes et villages. A pied, on se rencontre, on entre dans un commerce. Annemasse Agglo observe une part modale significative de la marche avec un objectif au PDM de 30%

Si des aménagements d'amélioration et d'accessibilité pour les piétons ont été réalisés dans la plupart des communes, avec notamment la piétonnisation du centre d'Annemasse, des problèmes de discontinuités, de gabarits, d'espaces publics demeurent

A l'instar du schéma directeur cyclable, les plan piétons sont des outils de planification ayant pour objectif d'améliorer les conditions de déplacement des piétons.

Objectif(s) de l'action :

Mettre en place les conditions favorables à la marche, accompagner et inciter à la pratique.

Contenu de l'action :

- Accompagner les communes dans la réalisation de plans directeurs piétons
- Evaluer la qualité du réseau piéton et améliorer les points noirs
- Mettre en place une signalétique piétonne claire avec les temps de parcours et les distances à l'échelle de l'agglomération
- Développer les zones piétonnes et les zones de rencontre (1-A-2 - apaisement circulation)
- Apaiser et sécuriser les abords des écoles, améliorer l'accessibilité piétonne sur un périmètre de 500m autour des groupes scolaires



Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Evolution de la part modale de la marche à pied
- Nombre de plans piétons mis en œuvre par commune / secteur
- Nombre de kilomètres de trottoirs aménagés

Porteur du projet : Annemasse Agglo et les communes

Partenaires : Associations

Phasage : Long terme

Coûts : Faible

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 2 - Provoquer des changements de comportements

Objectif C – Faire de la mobilité active la base de la structuration de la chaîne de mobilité

Action 2 – Prendre en compte les usages loisirs de la marche à pied

Contexte et enjeux :

Bénéficiant des atouts paysagers du territoire et de la réalisation de projets urbains, la plupart des communes de l'agglomération ont aménagé leur centre-ville en faveur des déplacements piétons ainsi que des chemins pédestres.
Annemasse Agglo dispose d'atouts naturels avec les Voirons, le Salève, l'Arve et est dotée d'un très bon réseau d'itinéraires sécurisé et en partie balisés.

Toutefois ces espaces naturels peuvent subir une fréquentation non maitrisée et une pression urbaine grandissante, nécessitant d'être cadré par des aménagements.

Le PDM doit accompagner les usages loisirs de la marche à pied, avec un désir de connexion de la population à la nature de plus en plus présent.

Objectif(s) de l'action :

Développer les usages loisirs de la marche à pied dans le respect des sites et des paysages

Contenu de l'action :

- Intégrer les mesures du schéma de développement touristique (faciliter le parcours client et réinventer l'expérience mobilité des visiteurs et des habitants, développer et promouvoir l'usage touristique des Transports collectifs desservant le territoire, consolider le rôle de la MMT)

- Renforcer le rôle de la maison de la mobilité et du tourisme, renforcer les moyens, les actions de présence terrain, marketing

- Consolider et développer des itinéraires de randonnées, améliorer l'accès aux départs des itinéraires de randonnée, aux espaces sportifs et ludiques.



Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Evolution de la part modale de la marche à pied
- Nombre de plans piétons mis en œuvre par commune / secteur
- Nombre de kilomètres de trottoirs aménagés

Porteur du projet : Annemasse Agglo, communes

Partenaires : Associations, CD74

Phasage : Moyen terme

Coûts : Faible

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 2 – Provoquer des changements de comportements

Objectif C – Faire de la mobilité active la base de la structuration de la chaîne de mobilité

Action 3 – Communiquer sur les bienfaits de la marche et du vélo

Contexte et enjeux :

De la maternelle au lycée, les écoliers se rendent majoritairement sur leur de scolarité en voiture, accompagnés par leur responsable légal, ou en bus. Favoriser la mobilité active des enfants permet d'assurer une activité physique régulière, essentielle pour leur santé, ainsi qu'un apprentissage de l'autonomie.

La communication, la sensibilisation et la pédagogie, dès le plus jeune âge, sur les bienfaits de la mobilité active sont ainsi essentielles pour faciliter le développement d'habitudes de déplacements plus durables pour ces nouvelles générations. Des initiatives bénévoles, comme l'organisation d'un pédibus en commune d'Annemasse, existent déjà mais doivent être poursuivies à plus grande échelle.

C'est un levier du PDM pour faciliter les changements de comportement et pour sensibiliser au respect mutuel entre usagers des différents modes de transport.

Objectif(s) de l'action :

Inciter à l'usage des modes actifs chez les scolaires de tout âge. Eduquer les enfants aux différentes pratiques de mobilité

Contenu de l'action :

- Mettre en place un programme « Savoir rouler à vélo » : via des programmes éducatif, pour une acculturation dès le plus jeune âge - aspect santé
- Réaliser des kits de communication sur les déplacements à destination des établissements scolaires (offres, cheminements sécurisés et confortables…) ;
- Développer des outils numériques pour les connaissances sur les données de mobilités (widget Eco-compteur ; totem vélo.)
- Sensibiliser les parents à la sécurité routière et aux bienfaits de l'activité physique
- Organiser des challenges permettant de sensibiliser aux enjeux de l'activité physique et de la sécurité routière.
- Développer des rues scolaires (fermetures à la circulation en fonction des horaires)



Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Nombre d'évènements organisés et évaluation du public touché
- Nombre d'écoles ayant adopté des programmes de sensibilisation à la culture de la mobilité active
- Nombre de campagnes de communication menées

Porteur du projet : Annemasse Agglo, Communes

Partenaires : Établissements scolaires, associations

Phasage : Court terme

Coûts : Faible

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 2 – Provoquer des changements de comportements

Objectif D – Convaincre les usagers d'adapter leurs pratiques

Action 1 – Communiquer, sensibiliser et accompagner tous les publics

Contexte et enjeux :

La communication, la sensibilisation et la pédagogie auprès du grand public sur les alternatives à la voiture individuelle et sur la place de chaque mode dans l'espace public sont essentielles pour aider l'usager à choisir son itinéraire et son mode de déplacement.
C'est un levier important pour le PDM afin de faciliter les changements de comportement et pour sensibiliser au respect mutuel entre usagers des différents modes de transport, en particulier vis-à-vis des transports collectifs.

Des actions existent déjà sur le territoire avec la mise en place des services d'information dynamiques pour les voyageurs des transports collectifs.

Objectif(s) de l'action :

Poursuivre le déploiement d'outils d'information et d'accompagnement de la population à l'échelle locale, sur l'ensemble des modes de déplacement disponibles.

Contenu de l'action :

- Faire des Transports Publics un vecteur de liberté de mouvement et d'expérience positive pour les jeunes - donner envie - changer le paradigme de la voiture liberté
- Faire des Transports Publics une garantie de mobilité et d'indépendance pour tous les publics
- Développer sur le territoire des Bornes d'Informations Voyageur (BIV) interactives



Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Nombres de BIV déployés
- Nombre de journées de sensibilisation des écoliers à l'usage des infrastructures de transport public.
- Nombre de campagnes de communication en direction des jeunes
- Evolution du nombre de supports de communication

Porteur du projet : Annemasse Agglo, TP2A

Partenaires : CAUE 74

Phasage : Moyen terme

Coûts : Faible

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 2 – Provoquer des changements de comportements

Objectif D – Convaincre les usagers d'adapter leurs pratiques

Action 2 – Mettre en place un observatoire du PDM

Contexte et enjeux :

Disposer d'outils permettant de connaître le fonctionnement du territoire et des comportements de déplacements sur lesquels s'appuient la conception et l'évaluation des politiques de mobilité, est fondamental.

Dans le cadre d'un document de planification aussi important que le Plan De Mobilité, la mise en place d'un observatoire et mettre en place des outils de suivis, d'informations, d'aides à la décision et d'évaluations des actions du PDM.

Cet outil sera utilisé à terme pour l'évaluation du Plan de mobilité et sera employé au fur et à pour la production de tableaux de bord, de publications thématiques, synthétiques et récurrentes mettant en exergue des données traduisant les impacts et évolutions du territoire relativement aux actions du PDM.

Objectif(s) de l'action :

Mise en œuvre et utilisation de l'observatoire du Plan De Mobilité un outil de suivi, d'information, d'aide à la décision et d'évaluation du PDM
Transmission et partage des informations et des données relatifs au PDM, au grand public.

Contenu de l'action :

- Connaitre les pratiques pour adapter les services (observatoire du PDM avec outil de suivi, comptage, enquête)
- Créer un observatoire de toutes les mobilités et des données associées : Véhicules Particuliers (VP), Transports en commun (TC), Mobilités douces (piétons et cyclistes), Stationnement, Logistique, Accidentologie, etc.
- Rendre les données ouvertes et les partager régulièrement aux acteurs du territoire et des territoires voisins, ce qui permettra d'aider le développement d'innovations et la mise en œuvre d'actions
- Réaliser le suivi du PDM grâce à la création d'une instance de suivi composée de personnel administratif, des acteurs du territoire, ou encore d'associations.



Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Nombre d'indicateur « en cours ou finalisé » dans l'évaluation du PDM
- Mise en place d'une base de données
- Nombre de séances du comité de suivi

Porteur du projet : Annemasse Agglo

Partenaires : Communes, PMGF, Canton, CD74, ATMB

Phasage : Court terme

Coûts : Faible

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 2 – Provoquer des changements de comportements

Objectif D – Convaincre les usagers d'adapter leurs pratiques

Action 3 – Communiquer sur les indicateurs de mobilités

Contexte et enjeux :

Les pratiques de mobilités évoluant rapidement au gré des innovations, des politiques locales et nationales, et des infrastructures de transport proposées, un suivi des usages de mobilité pourrait permettre d'adapter la stratégie de mobilité en cas de besoin. Les actions du Plan de Mobilité pourrait ainsi être ajustées pour rester en phase avec les besoins mis en exergue par ce suivi continu.

En particulier, le partage d'informations et des données entre les différents services techniques apparait comme un enjeu essentiel pour participer à l'amélioration de l'intermodalité, de l'interconnexion entre les réseaux et de la recherche de cohérence entre les initiatives locales.

Objectif(s) de l'action :

Transmission et partage des informations et des données relatifs au PDM, au grand public.

Contenu de l'action :

- Les résultats du suivi pourraient être présentés chaque année, avec une évaluation obligatoire après 5 ans, avec la sollicitation du comité de partenaires, déjà mis en place dans la carte du précédent PDU.
- Animer les réseaux d'acteurs du PDM, avec notamment le réseau des entreprises mettant en œuvre un PDMe.
- Mener des campagnes de communication et des évènements



Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Nombre de publications liées à l'évaluation du PDM
- Nombre d'études et d'actions menées à cette échelle
- Nombre d'événements liés aux résultats du territoire liés à la mobilité

Porteur du projet : Annemasse Agglo

Partenaires : Communes, PMGF, Canton, CD74

Phasage : Moyen terme

Coûts : Faible

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 2 – Provoquer des changements de comportements

Objectif D – Convaincre les usagers d'adapter leurs pratiques

Action 4 – S'appuyer sur les initiatives citoyennes en cours

Contexte et enjeux :

Conformément aux dispositions de la LOM votée fin 2019, le Comité de Partenaires est une nouvelle instance de gouvernance de la mobilité qui a été créée par le législateur pour développer le dialogue entre les autorités organisatrices de mobilité, les employeurs et les associations d'usagers ou d'habitants. Légalement, ce comité doit être consulté : au moins une fois par an, avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité ou de la politique tarifaire, avant toute évolution substantielle de la qualité des services ou de l'information des usagers mise en place, avant toute instauration ou toute évolution du versement mobilité, avant l'adoption du PDM.

Le Conseil de Développement (CODEV) est un lieu de dialogue et de propositions citoyennes favorisant la concertation entre la société civile, les citoyens et les élus locaux, à l'échelle de l'intercommunalité d'Annemasse Agglo. Il a été renouvelé en 2022 pour un nouveau mandat de 4 ans.

Les élus d'Annemasse Agglo ont fait le choix d'organiser cette représentation autour de 5 collèges pour un total de 50 membres maximum avec :

- un collège de citoyens volontaires,
- un collège vie associative/vie locale,
- un collège services/organismes publics,
- un collège acteurs économiques (entreprises, commerces),
- et un collège de personnes qualifiées.

Objectif(s) de l'action :

Faire du CODEV une instance de dialogue régulière pour la mise en œuvre du Plan De Mobilité

Contenu de l'action :

- Solliciter le CODEV
- Poursuivre les démarches participatives



Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Nombre de séance avec le CODEV

Porteur du projet : Annemasse Agglo / CODEV

Partenaires : Communes, acteurs éco

Phasage : Court terme

Coûts : Faible

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 2 – Provoquer des changements de comportements

Objectif D – Convaincre les usagers d'adapter leurs pratiques

Action 5 – Mettre en place un groupe de travail de suivi de la politique marchandise

Contexte et enjeux :

Au fil de leur déploiement, les actions de la présente charte seront amenées à être amendées et modifiées. De ce fait, la réunion d'un groupe de travail plusieurs fois par an, autour des signataires de la charte, permettra un dialogue continu entre tous les acteurs, une actualisation des actions fléchées et des budgets afférents, et un suivi de la réalisation effective des actions. Le groupe de travail pourra également constituer la base de communications publiques autour de l'engagement d'Annemasse Agglomération et de l'écosystème économique autour d'une logistique urbaine durable.

Maintenir la participation de tous les signataires de la charte, ainsi que la régularité des réunions.

Objectif(s) de l'action :

Assurer le suivi, la réalisation et l'évaluation des actions inscrites dans la charte

Assurer la continuité d'une action commune en faveur de la logistique urbaine durable

Garantir un pilotage des actions à plus long terme

Contenu de l'action :

Ce groupe de travail devra faire évoluer le plan d'actions en fonction des réalisations et des besoins, d'objectifs affichés aux niveaux local, régional ou national. Il pourra ajuster le calendrier de réalisation des actions et les budgets alloués et s'assurer de leur réalisation effective.

Il aura vocation à se réunir plusieurs fois par an, lors de sessions organisées par Annemasse Agglomération, et pourra éventuellement produire une synthèse annuelle sur la progression et les évolutions du plan d'actions.



Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Nombre de réunions par an

Porteur du projet : Annemasse Agglo

Partenaires : Assistance à Maîtrise d'Ouvrage, Communes, opérateurs, commerçants, signataires de la charte

Phasage : Court terme

Coûts : Faible

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 2 – Provoquer des changements de comportements

Objectif D – Convaincre les usagers d'adapter leurs pratiques

Action 6 – Identifier un référent logistique urbaine pour les différents signataires de la Charte

Contexte et enjeux :

Afin d'animer le pilotage de la charte de logistique urbaine dans la durée et d'impulser une stratégie partagée à long terme en faveur de la logistique urbaine durable, tous les signataires de la charte seront invités à désigner un référent logistique au sein de sa structure, dans les premiers temps de l'application de la charte, puis ces référents seront amenés à travailler étroitement avec Annemasse Agglomération pendant toute la période de mise en œuvre des actions.

Ici, l'enjeu pour les différents référents sera non seulement de relayer le travail réalisé mais aussi de mobiliser leurs structures en interne.

Si la désignation de référents doit permettre de fluidifier les relations entre signataires, et faciliter le suivi et la mise en application de la Charte, elle implique un investissement en temps de la part de chacun des partenaires, car le référent sera sollicité pour contribuer aux travaux du Comité de Suivi (voir action 2-D-7), mais également pour faire le relais et mobiliser en interne

Objectif(s) de l'action :

S'assurer du pilotage de la charte dans la durée

Animer la stratégie de logistique urbaine

Contenu de l'action :

Afin d'assurer la pérennité de l'instance de concertation, des référents techniques et politiques doivent être identifiés au sein des entités signataires de la charte.

Chaque structure sera donc chargée d'indiquer qui est son référent technique ou politique (élu). Les référents seront les représentants des signataires, ils assureront le lien avec l'instance de suivi et gouvernance de la charte.

Dès les premières semaines de mise en place du plan d'actions, les signataires seront invités à communiquer le nom de leurs référents à Annemasse Agglomération



Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Nombre de référents désignés

Porteur du projet : Annemasse Agglo

Partenaires : Signataires de la charte

Phasage : Permanente

Coûts : Faible

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 2 – Provoquer des changements de comportements

Objectif D – Convaincre les usagers d'adapter leurs pratiques

Action 7 – Faire du comité de suivi pluridisciplinaire une instance de gouvernance forte et partagée

Contexte et enjeux :

Pour faire vivre l'esprit de la charte de logistique urbaine durable dans la durée et pour favoriser les propositions innovantes fans la mise en place des actions, le comité de suivi réunissant les signataires de la charte aura vocation à devenir une instance de gouvernance sur ce sujet. Ces réunions régulières permettront de fidéliser la participation des signataires et au plan d'actions de rester évolutif, en s'adaptant aux problématiques qui pourraient émerger.

En lien avec les enjeux de l'action 2-D-6, il s'agira de fidéliser la participation de l'ensemble des signataires de la Charte au fil des années pendant lesquelles les actions seront mises en place.

Objectif(s) de l'action :

S'assurer du pilotage de la Charte dans la durée

Faire vivre l'esprit des actions de la Charte et maintenir une stratégie cohérente en faveur de la logistique urbaine dans le temps

Faire émerger de nouvelles propositions innovantes

Contenu de l'action :

Le comité de suivi du plan d'actions de la présente Charte de logistique urbaine durable a vocation à devenir une instance de décision. Outre les orientations stratégiques qui devront être décidées dans le cadre du comité (évolutions du plan d'actions, cohérence générale entre les actions, validation des calendriers et budgets de chaque action, suivi et garantie de la réalisation des actions), cette instance définira également ses modes de communication.

Pour s'inscrire dans une gouvernance qui garantit la mise en œuvre des actions et qui intègre les nouveaux enjeux à apparaître, les réunions du comité de suivi devront être étroitement liées aux travaux et aux décisions des Conseils Communautaires d'Annemasse Agglomération.



Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Nombre de réunions par an

Porteur du projet : Annemasse Agglo

Partenaires : Assistance à Maîtrise d'Ouvrage et signataires de la charte

Phasage : Permanente

Coûts : Faible

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

ENJEUX 3

HIÉRARCHISER ET ADAPTER LES MODES DE DÉPLACEMENTS À CHAQUE TERRITOIRE

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

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

Objectif A – Structurer le réseau de transport public autour des besoins de chaque bassin

Action 1 – Structurer le réseau de transport sur le nouveau périmètre de l'AOM

Contexte et enjeux :

Dans le cadre du précédent Plan de Déplacement Urbain, le réseau local de transports collectifs a fait l'objet d'amélioration fortes, en particulier depuis la mise en service du BHNS et le tramway d'Annemasse, menant à une croissance continue est importante de la fréquentation du réseau.

Toutefois, le Plan de Mobilité ambitionne d'améliorer la part modale de Transports en Communs à 16% d'ici 2035.
Une poursuite accrue du développement de l'offre, à l'échelle du nouveau périmètre de l'AOM, doit ainsi être engagée.

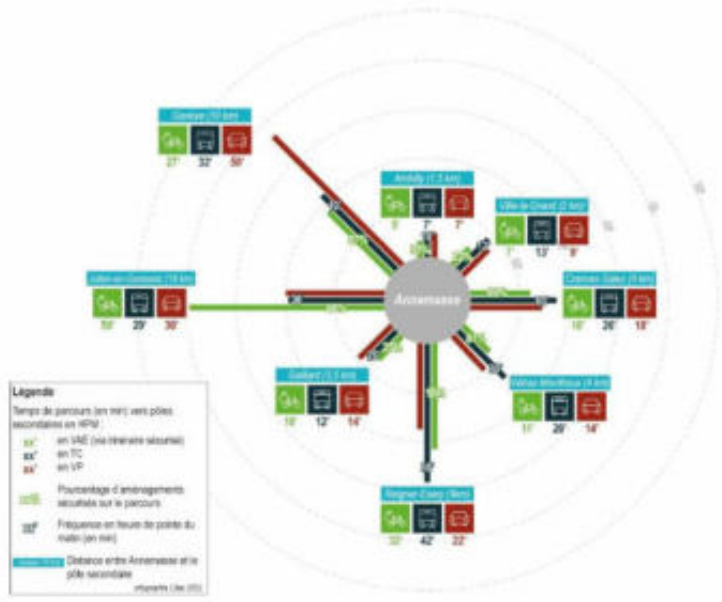
La restructuration du réseau Transports en Communs apparait donc comme un enjeu fort pour améliorer l'attractivité des transports publics et réfléchir à l'échelle des bassins de vie, et non plus à celui des entités administratives.
La mobilité de demain doit être pensée et réfléchie sur un périmètre plus large que celui des collectivités locales et intégrer davantage les bassins de vie des habitants et leurs pratiques.

Objectif(s) de l'action :

Proposer, à l'échelle du nouveau périmètre de l'AOM, un réseau en Transports en Communs structuré selon les usages et adapté aux besoins de la population.

Contenu de l'action :

- Développer les liaisons et les cohérences avec les EPCI les plus proches
- Reprise de la gestion de la Y011 avec une amélioration du tracé et de l'offre, dans le cadre de l'AOM à l'échelle « Communauté de communes du Genevois – Annemasse Agglo »
- Proposer une nouvelle hiérarchie du réseau bus
- Engager des réflexions dans le cadre du SERM



Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Nombre de pôles d'échange du réseau TC
- Evolution des montées et descentes des lignes Transports en Communs
- Taux de chargement des bus

Porteur du projet : Annemasse Agglo, TP2A, AOM

Partenaires : CCG, Canton

Phasage : Long terme

Coûts : Fort

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

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

Objectif A – Structurer le réseau de transport public autour des besoins de grande échelle

Action 2 – Améliorer les liaisons avec les réseaux régionaux, nationaux et internationaux

Contexte et enjeux :

L'échelle de l'aire urbaine des déplacements concernant Annemasse Agglo va bien au-delà des limites administratives (régionales, nationales et internationales) de l'AOM. Elle induit des besoins importants de mobilité et d'échanges en direction du bassin annécien, de la vallée de l'Arve et du Chablais, qui doivent être pris en compte par le Plan de Mobilité. L'offre de transports ferroviaires, complémentaire au développement des bus, constitue une alternative à la voiture solo pour ces déplacements.

En 2020, l'Etat a initié une réflexion nationale sur le développement des Services Express Régional Métropolitain (SERM), demandant à SNCF Réseau d'identifier les principales agglomérations françaises révélant un fort potentiel de développement de l'offre ferroviaire périurbaine.

Cette opportunité apparaît comme une motivation pour renforcer les partenariats entre l'AOM et les différents acteurs de la mobilité, y compris en dehors de son territoire. La convention entre tous les partenaires dont Annemasse Agglomération a été signée mi-2025.

Objectif(s) de l'action :

Poursuivre le développement l'offre ferroviaire et de bus entre Annemasse Agglo et ses territoires limitrophes.

Contenu de l'action :

- Engager des réflexions à l'échelle des bassins de vie et en direction des agglomérations voisines (Grand Genève ; CC du Genevois, CC Arve-et-Salève, Grand-Annecy, Thonon Agglomération, CC des Quatre Rivières, Chablais) et des grands sites d'attractivités régionaux.

- Définir et mettre en œuvre le futur réseau de car express à l'échelle du Grand Genève.



Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Nombre d'études relatives à l'amélioration du réseau TC péri-urbain
- Ligne du Réseau Car Express

Porteur du projet : Annemasse Agglo, Machilly, Grand Genève

Partenaires : CD74, ATMB, concessionnaires

Phasage : Moyen terme

Coûts : Moyen

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

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

Objectif B – Faciliter et renforcer l'intermodalité

Action 1 – Développer les interfaces multimodales et améliorer les rabattements

Contexte et enjeux :

Le diagnostic du Plan De Mobilité a mis en évidence le besoin de faciliter les déplacements en transports collectifs par une restructuration du réseau. En effet, la diffusion et le rabattement depuis et vers les transports collectifs jouent un rôle essentiel dans la structuration des déplacements. D'un côté, les interfaces multimodales permettent d'agir et d'inciter l'usage des transports collectifs. De l'autre, les lieux de rabattement servent à faciliter le transfert modal de la voiture individuelle vers les transports collectifs et l'écomobilité. Les interfaces multimodales occupent un rôle clé dans l'organisation des déplacements à l'échelle du Grand Genève, en permettant de relier des espaces géographiques. Elles sont destinées à apporter une contribution importante au développement efficace et durable des zones urbaines et des transports.

L'enjeu est ainsi d'interconnecter et coordonner les réseaux et les offres de transports afin de favoriser le développement urbain, offrir des services à la personne, relier les zones habitées et les systèmes de transport, permettre le changement de mode de transport et de proposer un espace public qualitatif.

Objectif(s) de l'action :

Mettre en valeur les points d'interconnexions et garantir des modalités d'aménagement du territoire qui favorisent les alternatives à la voiture.

Contenu de l'action :

- Développer l'interface multimodale de Machilly (avec des mesures servicielles, un développement urbain, la mise en place de commerces de services, connexions modes actifs améliorés, guichet)
- Améliorer les mesures servicielles sur les pôles multimodaux existants (services, commerces, casier)
- Renforcer des pôles d'échanges existants ou futurs (Bonne, Jean Monnet, Altéa)
- Améliorer l'accessibilité tous modes des interfaces



Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Nombre d'interfaces multimodales aménagées sur le territoire
- Impacts environnementaux des aménagements

Porteur du projet : Annemasse Agglo, Grand Genève, PMGF

Partenaires : SNCF, Confédération Helvétique

Phasage : Moyen terme

Coûts : Etude

Mesures d'évitement et de réduction de l'impact environnemental : Cibler des espaces déjà artificialisés, ou sinon prévoir des mesures de désimperméabilisation des sols, d'intégration paysagère et des continuités

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

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

Objectif B – Faciliter et renforcer l'intermodalité

Action 2 – Développer des P+R pour améliorer le rabattement vers les transports collectifs

Contexte et enjeux :

Actuellement trois P+R ont été mis en service sur le territoire d'Annemasse Agglomération avec Jean Monnet, Altéa, Machilly). Ils permettent ainsi des rabattements du réseau routier vers le réseau de Transports en Communs. Un futur P+R (Lucie Aubrac) au terminus de TRAM est prévu en 2026.

Ces P+R ont été mis en service afin d'encourager l'intermodalité et de faciliter l'accès au cœur d'agglomération et à Genève sans utilisation de véhicule motorisé personnelle, mais ces derniers ne remplissent pas leur vocation avec une sous-utilisation observée
A travers le PDM, il est visé l'amélioration des modalités de fonctionnement des P+R existants, le développement d'une nouvelle offre en périphérie et sur des secteurs stratégiques à fort potentiel de report modal (comme les entrées d'autoroutes avec le projet de mise en place des bus express).

L'enjeu est ainsi de diminuer et capter les flux en amont de l'agglomération. Ce déploiement de P+R doit être en lien avec une politique de stationnement ciblée en cœur d'agglomération pour les usagers qui stationnement sur de la longue durée et favoriser les stationnements de courte et moyenne durée

Objectif(s) de l'action :

Capter les véhicules en amont et favoriser le report modal

Contenu de l'action :

- Capter les pendulaires motorisés en amont au niveau des entrées d'agglomération et de ville avec le développement de nouveaux P+R
- Compléter l'offre de Parkings relais à l'échelle du Grand Genève
- Mixer les fonctions (P+R, résidents ou loisirs) lorsque c'est possible
- Localiser les emplacements à privilégier et anticiper les réserves foncières
- Favoriser un partenariat avec les concessionnaires d'autoroute



Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Nombre de P+R aménagés et de places de stationnements proposées
- Taux d'occupation des P+R
- Impacts environnementaux des aménagements

Porteur du projet : Annemasse Agglo, Grand Genève, PMGF

Partenaires : Communes, CD74, ATMB, Canton de Genève

Phasage : Moyen terme

Coûts : Etude

Mesures d'évitement et de réduction de l'impact environnemental : Cibler des espaces déjà artificialisés, ou sinon prévoir des mesures de désimperméabilisation des sols, d'intégration paysagère et des continuités

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 3 – Hiérarchiser et adapter les modes de déplacements à chaque échelle

Objectif C – Hiérarchiser et adapter le réseau de voirie

Action 1 – Intégrer les évolutions du réseau et les dimensions frontalières, régionales et Internationales

Contexte et enjeux :

Le territoire d'Annemasse Agglo dispose d'un réseau routier situé aux portes de Genève et au carrefour d'axes de communication majeurs. Situé dans un espace contraint entre le Salève, les Voirons, et la colline de Vétraz-Monthoux, le réseau routier d'Annemasse Agglo est constitué de plusieurs catégories de voies avec un réseau structurant (autoroutes, voie express), un réseau primaire (Routes départementales, Quais d'Arve, Avenue De Gaulle/ Général Leclerc) et un réseau secondaire et local. Les charges de trafic sont en constante augmentation du fait de la hausse démographique de dynamisme économique et l'attractivité touristique.

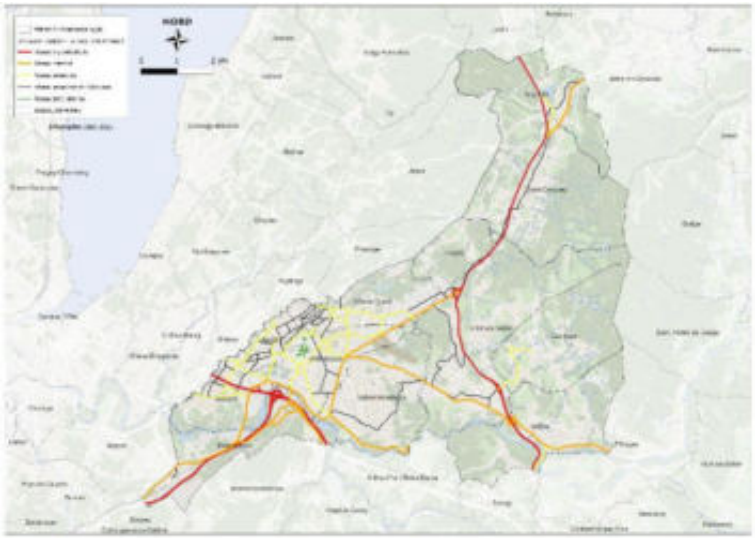
Le précédent PDU avait comme enjeu de structurer le réseau routier sur l'espace franco-valdo-genevois, de favoriser le contournement de l'agglomération (avec la prise en compte de projets routiers validés à des échelons supérieurs). Cela s'est traduit par la mise en place d'une hiérarchie du réseau. Cette dernière doit être mise à jour à travers le nouveau PDM, afin d'être en cohérence avec les évolutions liées à la mise en place des projets structurants Transports en Communs, des développements urbains, et de la recherche de report modal.

Objectif(s) de l'action :

Faire correspondre les types de flux aux capacités et caractéristiques des voies en cohérence avec le report modal et les projets urbains

Contenu de l'action :

- Prendre en compte la hiérarchisation du réseau dans les projets de réaménagement de voiries des communes
- Maintenir le bouclier de contournement et mettre en œuvre les itinéraires PL (interdiction transit PL dans le cadre A412 ou future mise à péage A40)
- Dissuader les trafics de transit dans le centre l'agglomération et sur les voiries non dimensionnées
- Réaménager et requalifier certains axes



Hiérarchie du réseau PDM 2025-2035

Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Evolution de la fréquentation : Comptages et données trafic
- Evolution de l'offre
- Evolution de l'accidentologie et de zones de saturation (nombre d'accident par mode, par gravité, par milieux)

Porteur du projet : Tous les gestionnaires

Partenaires : Canton de Genève

Phasage : Court terme

Coûts : Etude

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

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

Objectif C – Hiérarchiser et adapter le réseau de voirie

Action 2 – Limiter le trafic aux petites douanes

Contexte et enjeux :

Annemasse Agglo compte un nombre limité de points de franchissement avec 10 douanes. Ces points de passages ont des caractéristiques différentes tant par la configuration des voies, la fonction des infrastructures ou encore le tissu urbain dans lequel il s'insère. Il est nécessaire que le PDM puisse intégrer dans les réflexions une hiérarchie des douanes (à l'instar de la hiérarchie du réseau routier).

Ces passages frontières de l'agglomération, dont les voies ne sont pas adaptées pour certains de ces axes, voient le nombre de pendulaires motorisés augmenter engendrant des nuisances et des problèmes de sécurité pour les habitants. Conscient à la fois des nuisances que subissent les communes traversées et des besoins d'accès au canton pour les travailleurs habitant au-delà de la frontière genevoise, pour les habitants d'un bassin de vie pour les motifs de loisirs et achats de part et d'autre de la frontière, le PDM doit apporter une réponse aux enjeux de mobilité motorisé transfrontalier visant à réduire le trafic selon les douanes.

Objectif(s) de l'action :

Réduire les flux automobiles et mettre en œuvre des mesures opérationnelles selon le type de douane

Contenu de l'action :

- Limiter le trafic de transit aux petites douanes
- Mettre en place des mesures selon la hiérarchie des douanes : prioriser les douanes de rang 1 (Thonex Vallard) puis de rang 2 (Mon Idée et Veyrier)
- Développer des points de rabattement locaux plus qualitatifs vers le canton de Genève (Douane de Veyrier, P+R Sous-Moulin, Croix d'Ambilly)
- Développer des campagnes de comptages annuelles et périodisés
- Mettre en place des mesures d'accompagnements
- Créer un comité de suivi transfrontalier avec le but de rédiger une feuille de route



Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Comptages et données trafic
- Nombre de réunion du comité de suivi
- Mesures réalisées de la feuille de route

Porteur du projet : Annemasse Agglo, Grand Genève, PMGF

Partenaires : Communes, CD74

Phasage : Moyen terme

Coûts : Etude

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 3 – Hiérarchiser et adapter les modes de déplacements à chaque échelle

Objectif C – Hiérarchiser et adapter le réseau de voirie

Action 3 – Harmoniser les plans de circulations

Contexte et enjeux :

Un réseau de voirie efficace est un réseau hiérarchisé, où chaque voie a une fonction et un aménagement adaptés. Le Plan de mobilité entend encourager une meilleure différenciation des voies. Aussi, il sera recherché une meilleure utilisation du réseau pour réduire les trafics de transit dans les secteurs particulièrement impactés aujourd'hui pour tendre vers un meilleur partage de l'espace public et donner de l'efficacité aux modes alternatifs à la voiture individuelle : les transports en commun, le vélo, la marche voire même les usages partagés de la voiture.

Les caractéristiques (aménagements, largeurs…) de nombre de voies du territoire ne correspondent plus aux attentes en matière de valorisation du cadre de vie, de partage de l'espace public et de sécurité routière qui sont aujourd'hui prépondérantes.

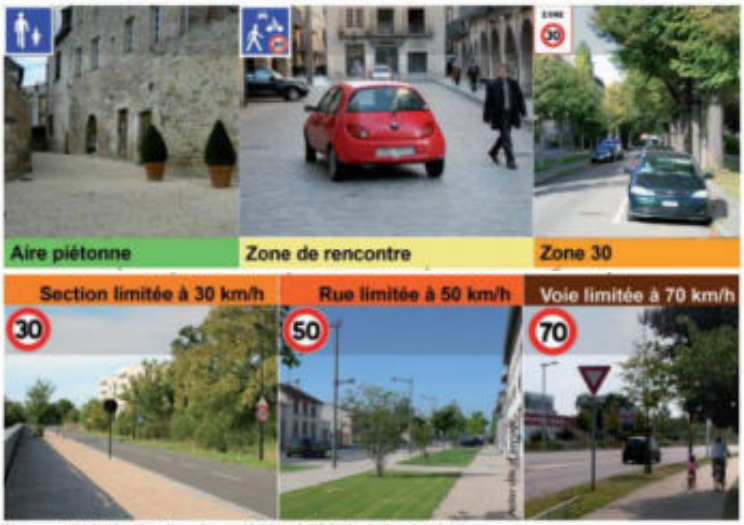
Les résultats de la mise en place de la hiérarchie du réseau à l'échelle de l'agglomération ne peuvent réussir que par l'implication et l'intégration par les communes via des aménagements qualitatifs.

Objectif(s) de l'action :

Aménager les voiries dans le respect des usages et des fonctions

Contenu de l'action :

- Adapter les aménagements aux fonctions des voies
- Partager et appliquer un référentiel d'aménagements du réseau de voirie document définira notamment pour chacun des types de voies : les profils de référence : nombre et type de voies…, les largeurs minimales et de confort pour les voies courantes, les voies bus, les voies cyclables, les trottoirs, les stationnements…, des recommandations sur le choix des matériaux, l'insertion du mobilier urbain et des végétaux, et l'entretien



L'usage et la destination des voies se décident à l'échelle de l'agglomération
Dans chaque rue, la vitesse autorisée doit être cohérente avec la configuration de la voie, son contexte, et son aménagement doit en rendre compte. Mais vitesses et statuts des voies se raisonnent également à l'échelle de l'agglomération, où seuls les axes importants seront laissés à 50 km/h.
Source photos : Certa / Chérir Ansart

Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Nombre de km linéaires aménagé
- Mise en place d'un référentiel

Porteur du projet : Communes

Partenaires : Annemasse Agglo

Phasage : Long terme

Coûts : Etude

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

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

Objectif D – Intégrer la logistique en fonction des espaces

Action 1– Harmoniser la réglementation à l'échelle intercommunale

Contexte et enjeux :

Il y a au sein de l'Agglomération une disparité des enjeux sur les flux de livraison, rendant l'application d'une règle unique peu pertinente a priori. Il s'agira donc plutôt de définir des principes, ou une règle à plusieurs niveaux, pour que chaque commune puisse s'y reconnaître et trouver un sens à une mise en œuvre sur son territoire.

En partant des arrêtés municipaux existants, Annemasse Agglomération coordonnera une harmonisation des règles de circulation pour les véhicules de transport de marchandises à l'échelle intercommunale, en s'appuyant sur les travaux menés entre 2019 et 2021. Compte tenu de la disparité des flux et des typologies urbaines, il s'agira moins de créer des règles uniformes jusque dans les détails que d'énoncer une vision et des principes communs à suivre pour toutes les communes, dans le but de rendre le cadre juridique plus lisible pour les transporteurs, et donc mieux respecté.

Objectif(s) de l'action :

Créer des règles et principes de réglementations communs, pour une meilleure lisibilité et un meilleur respect par les opérateurs

Mettre en œuvre ces règles sous la forme d'une actualisation des textes existants

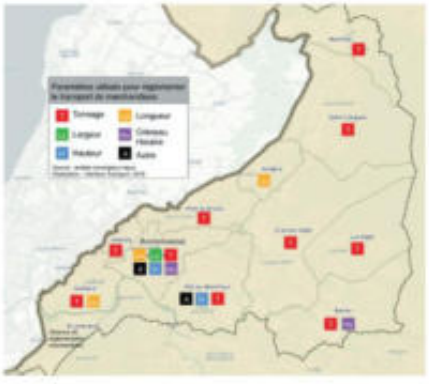
Contenu de l'action :

Ce sujet, identifié au PDU de 2014, a été l'objet d'un travail régulier depuis 2019 porté par l'Agglomération et les communes et reste d'actualité. Le Comité de Pilotage du 8 décembre 2021 a validé les bases d'une démarche commune pour aboutir à l'objectif d'harmonisation, impliquant l'ensemble des 12 communes.

Les arrêtés municipaux en vigueur seront recensés dans chaque commune.

Ensuite, des groupes de travail intercommunaux travailleront en lien avec les professionnels afin de prendre en compte leurs besoins et contraintes.

Ces groupes serviront à préparer le contenu des futurs arrêtés qui seront pris par les différentes municipalités. Sur le fondement des règles existantes et de l'issue des discussions entre l'agglomérations, les communes et les professionnels, un programme de règles concernant les créneaux horaires de livraisons, les limites de poids et de gabarit véhicules, les dérogations à accorder aux véhicules faiblement émissifs.





Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Nombre de communes ayant mis en œuvre les principes harmonisés (prise d'arrêtés communaux)

Porteur du projet : Annemasse Agglomération, communes

Partenaires : Communes, acteurs professionnels

Phasage : Court terme

Coût : Étude : 9 000 € (AA) et de mise en œuvre par les panneaux réglementaires

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

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

Objectif D – Intégrer la logistique en fonction des espaces

Action 2 – Définir les conditions d'accueil des livraisons en zone apaisée

Contexte et enjeux :

Depuis 2014, le créneau de livraisons autorisées à Annemasse est défini de 07h00 à 11h00. Afin de poursuivre l'apaisement du centre-ville, de mieux partager la voirie et de réduire les nuisances, des règles spécifiques à la zone piétonne du centre d'Annemasse seront testées (limitations de gabarit, dérogations pour les véhicules faiblement émissifs), avec des aménagements adaptés (aires de livraison). Sur le fondement des retours des acteurs (commerçants, opérateurs), ces règles spécifiques à la zone apaisée pourront être pérennisées. Ces nouvelles règles représentent aussi une incitation à la recherche de solutions de distribution innovantes et décarbonées.

L'acceptabilité des nouvelles modalités de livraison sera à construire, notamment avec les commerçants et les opérateurs logistiques : il ne faut en aucun cas paralyser les centres-villes en rendant leur accès impossible. Pour les transporteurs implantés loin de l'agglomération annemassienne (Annecy, Lyon), des solutions viables de desserte du centre-ville avec de nouvelles solutions de distribution sont indissociables de l'affirmation de la zone apaisée.

Objectif(s) de l'action :

Définir une réglementation d'accès à la zone apaisée, prenant en compte plusieurs critères : hauteurs et gabarits des véhicules, facilités pour les véhicules faiblement émissifs

Choisir les conditions d'accès pour mettre en œuvre ces nouvelles règles : présence de bornes,…

Réduire les conflits d'usage de la voirie

Contenu de l'action :

Issue de la concertation menée en 2024, cette action propose de nouvelles règles d'accès à l'aire de centre-ville constituée de rues piétonnes et de zones de rencontre apaisées. Après quantification des flux, un dispositif devra être testé, avec un créneau horaire de livraison restreint pour tous véhicules motorisés (sur le modèle de ce que proposent les agglomérations de Chartres ou Bayonne, qui interdisent ces véhicules respectivement à partir de 8h30 et 9h30), des bornes d'accès et de nouvelles aires de livraison.

L'un des enjeux dans la définition des règles d'accès pourra être de faire de celles-ci un levier au service de l'émergence de solutions décarbonées de distribution (voir l'action 10). Pour être pérennisé, ce dispositif devra être ajusté en fonction des retours du terrain : opérateurs, commerçants, riverains. La mise en place pérenne de la nouvelle réglementation fera l'objet d'une communication publique auprès des organisations professionnelles.



Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Existence d'un référentiel partagé sur les conditions d'accueil des livraisons

Porteur du projet : Annemasse Agglomération

Partenaires : Communes, opérateurs et commercants

Phasage : Court terme

Coût : Court terme

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 3 – Hiérarchiser et adapter les modes de déplacements à chaque échelle

Objectif D – Intégrer la logistique en fonction des espaces

Action 3 – Aménager de nouvelles aires des livraisons conformes

Contexte et enjeux :

Le PDU de 2014 prescrivait déjà l'aménagement de nouvelles aires de livraison conformes, pour remédier aux difficultés de stationnement des poids lourds relevées à Gaillard, par exemple. Ce travail a été engagé, avec des aires aménagées en parallèle de la construction du tramway.

C'est une action à poursuivre continuellement, en fonction des évolutions de l'activité économique et de la démographie dans l'agglomération. Afin d'assurer de bonnes conditions de livraison, les prescriptions d'ergonomie des aires (dimensionnement, signalisation) devront être maintenues. Annemasse Agglomération pourra coordonner le travail des communes en ce sens, indissociable du contrôle de l'usage de ces aires.

Pour mettre en place une aire parfaitement ergonomique, de nombreux critères entrent en ligne de compte, tant sur les dimensions que sur les aménagements alentour. Cela suppose donc dans certains cas d'assumer un coût à la mise en œuvre, ou de privilégier la création de l'aire à d'autres besoins (stationnement dans le cas le plus fréquent).

L'enjeu majeur consiste à garantir de bonnes conditions de livraison aux transporteurs, et à éviter que ceux-ci se tournent vers d'autres solutions d'arrêt, double-file en pleine voie notamment. L'action n'a toutefois de réel impact que si les aires sont disponibles lorsque les transporteurs en ont besoin, ce qui renvoie à la question du contrôle.

Objectif(s) de l'action :

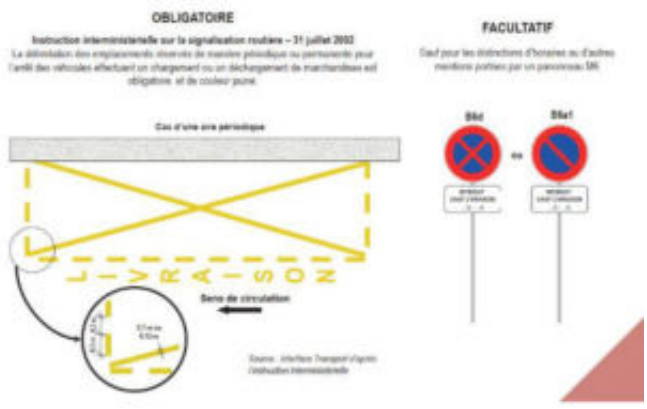
Garantir que les aires de livraison du territoire soient adaptées à la fois en nombre et en qualité aux besoins des opérateurs

Adapter le maillage aux évolutions du tissu économique et commercial

Contenu de l'action :

Action inscrite au PDU de 2014, ce travail sur les aires de livraison est à maintenir car les besoins en aires dépendent largement des évolutions du territoire (activité économique, démographie), et appellent donc une actualisation permanente pour garantir la cohérence entre le maillage en aires d'une part et les besoins du terrain d'autre part. Plusieurs documents de référence existent sur le sujet pour aider les aménageurs à dimensionner et signaler correctement les aires, dont un guide technique édité par le CEREMA.

Ces prescriptions techniques devront être diffusées pour être prises en compte dans tous les nouveaux projets d'aménagement.



Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Nombres d'aires mises aux normes

Porteur du projet : Annemasse Agglo

Partenaires : Communes / Acteurs économiques

Phasage : Permanent

Coût : *Réaménagement de l'aire et m*arquage

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

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

Objectif D – Intégrer la logistique en fonction des espaces

Action 4 – Systématiser la prise en compte des marchandises dans les grands projets urbains et les zones d'activités

Contexte et enjeux :

La prise en compte du besoin d'espace pour les livraisons devra intervenir en amont, dès la conception des projets urbains et immobiliers. Cela permettra de limiter les conflits d'usage de la voirie ainsi que les coûts, et permettra la bonne desserte logistique de nouvelles zones d'activité économique. Ainsi, pour tous les projets où elle est associée, Annemasse Agglomération s'assurera que les aménagements nécessaires soient intégrés aux projets ou aux voiries liées (quais de livraison en sous-sol, aires de livraison, consigne à colis en pied d'immeuble). Cette action s'inscrit dans le long terme et pour les projets à venir, et nécessitera l'apport d'une expertise dans le cadre de chaque projet, afin de prendre en compte les enjeux particuliers de chaque aménagement.

Qu'ils portent sur un aménagement de voirie, sur la rénovation d'un bâtiment, ou sur un projet urbain complet de ZAC par exemple, les projets urbains auxquels est associée, ou que pilote l'Agglomération, doivent intégrer la question des marchandises le plus en amont possible. L'enjeu est ici de prévoir et d'intégrer de manière optimale, les infrastructures ou organisations qui permettront d'accueillir les livraisons. Cette prise en compte pourra prendre la forme d'une intégration systématique de certains éléments au projet (obligation d'aménager des quais de livraison dans un bâtiment, ou des aires sur une voirie), ou de dispositifs éventuellement innovants, plus faciles à intégrer en phase conception (aménagement de consignes en pied d'immeuble pour la réception des flux des particuliers par exemple).

Objectif(s) de l'action :

Garantir la bonne desserte des zones d'activités ou des nouveaux secteurs urbains

Éviter les conflits d'usage

Optimiser le coût de l'accueil des livraisons par une prise en compte en amont

Contenu de l'action :

Qu'ils portent sur un aménagement de voirie, sur la rénovation d'un bâtiment, ou sur un projet urbain complet de ZAC par exemple, les projets urbains auxquels est associée, ou que pilote l'Agglomération, doivent intégrer la question des marchandises le plus en amont possible. L'enjeu est ici de prévoir et d'intégrer de manière optimale, les infrastructures ou organisations qui permettront d'accueillir les livraisons. Cette prise en compte pourra prendre la forme d'une intégration systématique de certains éléments au projet (obligation d'aménager des quais de livraison dans un bâtiment, ou des aires sur une voirie), ou de dispositifs éventuellement innovants, plus faciles à intégrer en phase conception (aménagement de consignes en pied d'immeuble pour la réception des flux des particuliers par exemple).



Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Pour un projet : part des activités dont la desserte a été encadrée en amont

Porteur du projet : Annemasse Agglo, aménageurs

Partenaires : Promoteurs immobiliers

Phasage : Long terme

Coût : Moyen

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 3 – Hiérarchiser et adapter les modes de déplacements à chaque espace

Objectif D – Intégrer la logistique en fonction des espaces

Action 5 – Faire évoluer les aménagements de voirie vers des solutions compatibles avec la manutention des marchandises

Contexte et enjeux :

Il s'agit essentiellement de supprimer les obstacles rencontrés par les livreurs au quotidien (trop grande hauteur de trottoir, revêtement de voirie difficile, voie de circulation à traverser) au cours des opérations de manutention. Annemasse Agglomération réalisera des aménagements plus favorables à l'approvisionnement des commerces à cette échelle microscopique.

Ce besoin peut être concurrent avec les besoins d'aménagement de voirie pour d'autres usagers (modes doux, etc.) et l'agglomération sera appelée à faire des arbitrages sur ce sujet.

Les aménagements favorables à la manutention peuvent entrer en conflit avec les souhaits ou besoins des autres parties prenantes (services de voirie, aménageurs, urbanistes …), appelant des arbitrages.

Objectif(s) de l'action :

Faciliter les conditions de livraison aux commerces et activités de l'agglomération

Contenu de l'action :

D'un point de vue opérationnel, la manutention des marchandises lors des opérations de livraison rencontre un certain nombre d'obstacles, en particulier lors que les charges sont lourdes et que le livreur a recours à des moyens comme des rolls ou des transpalettes. Les obstacles peuvent être de natures variées (hauteur du rebord entre la chaussée et le trottoir, nature des revêtements, circulations sur la voirie et les trottoirs…), et le travail sur leur réduction sera bénéfique pour les livreurs.

L'action peut ici s'appuyer sur le guide technique pour l'aménagement des aires de livraison (édité par le CERTU, aujourd'hui CEREMA), qui a documenté une partie de ces contraintes. La collectivité s'attachera à recueillir les retours de commerçants pour localiser les principales contraintes à la manutention des marchandises. Les constats devront être partagés avec les communes concernées pour indiquer les zones où les aménagements sont à réaliser prioritairement. Annemasse Agglomération s'appuiera sur un benchmark d'aménagements possibles et pertinents, réalisé en parallèle, pour alimenter son travail avec les communes dans le but de résorber les zones où la manutention est identifiée comme difficile ou contrainte.



Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Aménagements de voirie (communes)

Porteur du projet : Annemasse Agglomération

Partenaires : Communes, acteurs économiques

Phasage : Moyen - long terme

Coût : Aménagements de voirie

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

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

Objectif D – Intégrer la logistique en fonction des espaces

Action 5 – Action 6 – Mettre en œuvre les itinéraires PL

Contexte et enjeux :

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 2020 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.

La définition de tels itinéraires est un travail d'équilibre, car il faut concilier la nécessité de préserver les secteurs les plus contraints avec leurs besoins en desserte, qui peuvent venir de commerces même peu nombreux, ou des particuliers qui génèrent de plus en plus de flux de livraison. Il est dépendant de décisions prises par le département de la Haute-Savoie sur la mise en place d'un péage sur l'autoroute et sur la mise à 2x2 voies de l'itinéraire PL identifié. Il faut par ailleurs que l'information sur ces itinéraires (à travers la signalisation mais aussi par communication auprès des transporteurs) soit correctement diffusée ; or, une partie de ceux-ci sont étrangers au territoire, dont notamment et par définition ceux qui sont en transit.

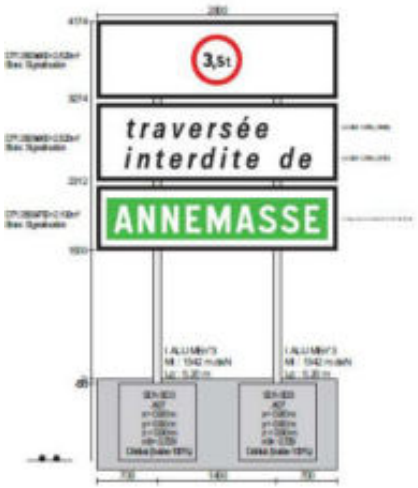
Objectif(s) de l'action :

Offrir des itinéraires efficaces aux poids lourds pour la bonne réalisation de leurs activités

Éviter les trafics indésirables dans les secteurs à préserver

Contenu de l'action :

A l'image du travail sur les flux du BTP, un atelier réunissant les professionnels et la collectivité s'est réuni en 2020 sur cette question, et les travaux se sont poursuivis par la suite entre l'Agglomération et son AMO pour aboutir à une première proposition de structuration des itinéraires à l'échelle du territoire. Ce travail est à poursuivre, notamment pour confirmer l'identification des axes où existent les plus forts enjeux, et ce en lien avec le déploiement du Plan de Mobilités et avec l'action 1 sur l'harmonisation réglementaire (les sujets étant liés).



Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Part de poids lourds dans le trafic sur les axes désormais interdits au transit
- Nombre d'infractions constatées sur le non-respect des itinéraires

Porteur du projet : Annemasse Agglomération

Partenaires : État, Département 74, Communes, Concessionnaire autoroutier, Transporteurs

Phasage : Court terme

Coût : Aménagements de voirie

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

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

Objectif D – Intégrer la logistique en fonction des espaces

Action 7 – Réfléchir au cas par cas les conditions de desserte des établissements les plus générateurs de flux

Contexte et enjeux :

Certains établissements économiques du territoire sont particulièrement générateurs de flux et/ou des acteurs de poids du dynamisme local.

Dans ce cadre, leurs livraisons doivent être pensées de manière individualisée, de manière à réduire les nuisances sans affecter l'activité. Dans le même esprit que l'action précédente, il peut s'agir de reporter au maximum les opérations de livraison privées sur des emprises privées. Plus largement, les enjeux de ces acteurs pourront guider de futurs aménagements de voirie ou de futures réglementations sur le transport des marchandises concernant les horaires et les itinéraires.

La collectivité n'a pas la maîtrise complète de la mise en œuvre de cette action. La desserte de grands établissements devra à la fois être pensée sur le foncier de ces dernières mais aussi sur la voies publique (aires de livraison, sens de circulation…).

Objectif(s) de l'action :

Individualiser l'évolution des conditions de desserte des plus gros établissements en fonction de leurs différents enjeux concernant les nuisances, les conflits d'usage, le développement économique, l'occupation de la voirie…

Contenu de l'action :

Un travail spécifique est à mener avec les établissements fortement générateurs de flux et participant à la dynamique économique du territoire.

Ceux-ci seront identifiés et leurs flux seront caractérisés (itinéraire, horaires, volumes). Des solutions ad hoc seront étudiées avec ces acteurs pour définir un schéma individualisé d'accueil des marchandises.



Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Nombre d'établissements adoptant une nouvelle solution de livraison
- Respect des nouvelles règles (suivi des verbalisations)

Porteur du projet : Annemasse Agglomération

Partenaires : Communes, principaux établissements économiques générateurs de flux

Phasage : Permanent

Coût : Faible

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

ENJEUX 4

PROPOSER ET GARANTIR UNE MOBILITÉ POUR TOUS

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 4 – Proposer et garantir une mobilité pour tous

Objectif A – Poursuivre la valorisation et le développement des grands équipements et des liaisons vers les extérieurs

Action 1 – S'appuyer sur le potentiel du réseau ferroviaire et développer le réseau

Contexte et enjeux :

Depuis le PDU 2014, l'offre de transports publics s'est considérablement étoffée. Des axes forts en direction de Genève et à travers les pôles d'échanges d'Annemasse Agglo ont été mis en service. Le Léman Express, 1er RER transfrontalier, est devenu depuis décembre 2019, une alternative structurante, pour tous types de pendulaires. Seulement, ce succès sans précédent génère des saturations aux heures de pointe. De plus, les déplacements avec le Léman Express pour motifs loisirs ou achats (environ 30%), se sont révélés plus conséquents qu'initialement estimés. La mise en place de rames à deux niveaux à horizon 2032, des amplitudes horaires plus importantes vont permettre d'améliorer l'offre, mais un pas supérieur est à effectuer.

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.

Objectif(s) de l'action :

S'inscrire dans une stratégie ferroviaire ambitieuse et durable

Contenu de l'action :

- Améliorer l'offre du Léman Express
- Etudier la possibilité de nouveaux points d'arrêts dur le réseau ferroviaire avec le réseau de transports collectifs dont la réouverture d'une gare au Pas de l'Echelle / Etrembières
- Réserver du foncier dans les documents d'urbanisme locaux pour anticiper des extensions du réseau (doublement des voies par exemple)



Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Evolution du nombre de passagers
- Evolution du nombre de trajets
- Réalisation des études ferroviaires

Porteur du projet : CFF, SNCF

Partenaires : Agglomération Annemasse, Communes, Etat, Région, Département

Phasage : Long terme

Coûts : Etude

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 4 – Proposer et garantir une mobilité pour tous

Objectif A – Poursuivre la valorisation et le développement des grands équipements et des liaisons vers les extérieurs

Action 2 – Améliorer et sécuriser le réseau ferroviaire

Contexte et enjeux :

Le franchissement des passages à niveau constitue une nouvelle thématique à intégrer au sein des Plan de Mobilité. En effet, depuis décembre 2019, la réalisation d'un diagnostic de sécurité routière des passages à niveau par le gestionnaire de voirie est une obligation légale instaurée par la Loi d'Orientation des Mobilités.
Chaque année en France, les passages à niveau sont à l'origine de plus d'une centaine de collisions entraînant une vingtaine de décès.

Annemasse Agglo compte 9 passages à niveaux. Depuis le 17 avril 2024, l'instance nationale des passages à niveau (INPN) a inscrit le passage à niveau n°49 de Ville-la-Grand au programme de sécurisation national (PSN).

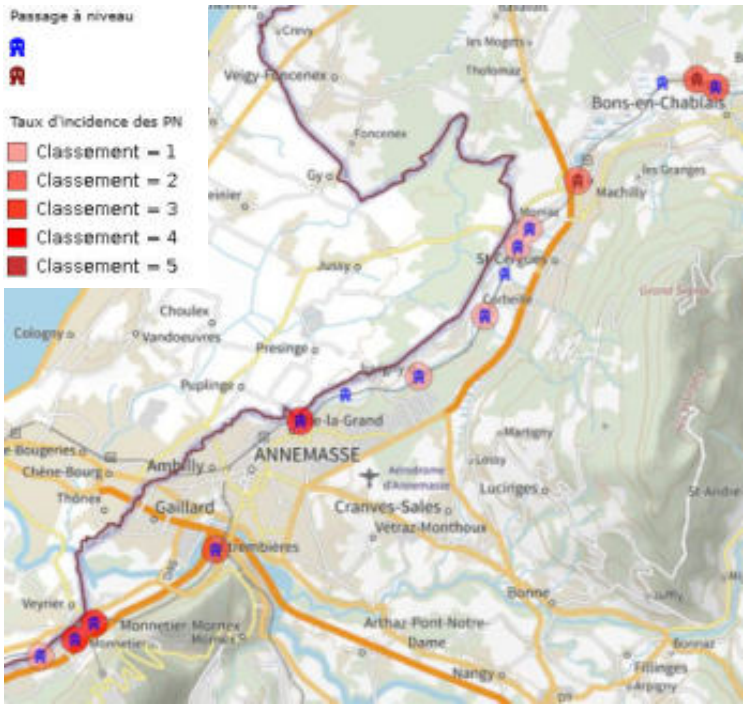
Le PDM doit accorder une attention particulière à la sécurisation des passages à niveaux (notamment pour en sécuriser le franchissement par les cyclistes, les piétons et les véhicules de transport scolaire).

Objectif(s) de l'action :

Sécuriser et protéger les espaces autour des lignes ferroviaires

Contenu de l'action :

- Sécuriser les voies et les Passages à Niveaux (PN)
- Participer à la Commission départementale de sécurisation des passages à niveau (CDSPN)
- Trouver des solutions partenariales, avec le Département, notamment pour sécuriser le passage à niveau de Ville la Grand
- Suivre les analyses du Ministère de la Transition Écologique sur l'évolution du niveau de dangerosité des passages à niveau du territoire.



Carte de localisation des passages à niveau (source DDT74)

Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Nombre de Passages à Niveaux sécurisés
- Réunion à la CDSPN

Porteur du projet : SNCF

Partenaires : Communes, Annemasse Agglo, Etat, CD74

Phasage : Moyen terme

Coûts : Fort

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 4 – Proposer et garantir une mobilité pour tous

Objectif A – Poursuivre la valorisation et le développement des grands équipements et des liaisons vers les extérieurs

Action 3 – Prendre en compte les grands projets d'infrastructures en cours

Contexte et enjeux :

La proximité immédiate de Genève et la position de carrefour en Haute-Savoie du Nord engendrent des flux routiers largement supérieurs à ceux générés par l'agglomération d'Annemasse seule. Cette situation provoque des difficultés de circulation quotidiennes, notamment aux heures de pointe, qui ont tendance à s'aggraver.

Dans ce contexte, le PDU précédent a souhaité organiser le réseau routier structurant pour offrir à l'avenir une alternative à la traversée des centralités urbaines et apaiser ainsi le réseau local, en intégrant plusieurs projets d'envergure :
- La liaison A40-Chasseurs
- La liaison Chasseurs-Machilly
- La liaison Machilly-Thonon

Ces projets au long cours sont toujours d'actualité et actés par diverses instances et inscrits dans les documents de planification : le PDM à travers cette fiche action poursuit la structuration de son réseau à grande échelle.

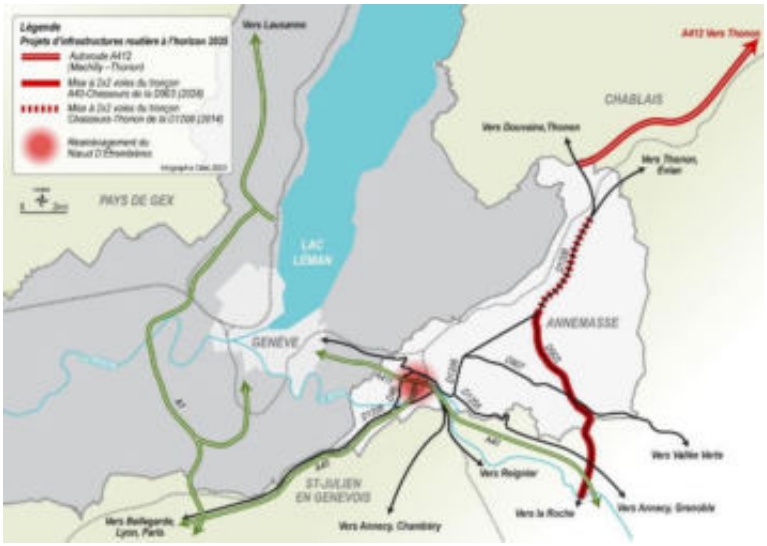
Objectif(s) de l'action :

Structurer le réseau routier et garantir les flux routiers à grande échelle

Veiller aux bonnes interfaces des grandes infrastructures routières avec le réseau actuel

Contenu de l'action :

- Intégrer les projets d'infrastructures pour améliorer les flux de transit (autoroute du Chablais, doublement A40 / Chasseurs)
- Intégrer la fin de la gratuité du tronçon Annemasse / Saint Julien en Genevois et les reports de trafic sur le réseau local
- Assurer un suivi coordonné des études relatives à l'évolution du réseau routier
- Etudier l'évolution future du réseau et prendre des mesures de précaution



Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Comité de suivi du PDM

Porteur du projet : ATMB, CD74

Partenaires : Annemasse-Agglomération, Communes

Phasage : Long terme

Coûts : Fort

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 4 – Proposer et garantir une mobilité pour tous

Objectif A – Poursuivre la valorisation et le développement des grands équipements et des liaisons vers les extérieurs

Action 4 – Structurer le réseau routier et favoriser le contournement de l'agglomération avec l'aménagement du nœud d'Etrembières

Contexte et enjeux :

La connexion entre l'autoroute A40 et le réseau routier de l'agglomération d'Annemasse au niveau du pont d'Etrembières représente un enjeu de mobilité majeur. Cet échangeur se situe avec des charges de trafics les plus élevées du réseau sur le pont d'Etrembières (à l'interface de plusieurs routes structurantes dont l'A40, Route de Saint-Julien D1206, Route de Reigner D2, Route de Bonneville D1206, Quais d'Arve).

La circulation de cette zone est complexifiée par des mouvements de giration non-réalisables sur certains secteurs avec des reports de trafic sur le cœur d'agglomération, pour accéder à l'autoroute. Inscrit dans le PDU précédent l'étude de l'amélioration de la connexion sur ce secteur à aboutis a la définition de 3 zooms afin de répondre à ces objectif :

- Secteur Gaillard industrie : projet en cours avec la reprise de la Rue de l'Industrie, l'intégration d'aménagements BUS et vélo.
- Secteur Nœud d'Etrembières : la solution de giratoire proposée n'a pas été retenue au regard de l'emprise de celui-ci
- Pont sur l'Arve : projet de connexion entre l'A40 et le bouclier non souhaité et abandonné.

Objectif(s) de l'action :

Améliorer l'efficacité du réseau primaire, notamment pour les déplacements de transit et de moyenne / longue distance,
Assurer le contournement du cœur urbain de l'agglomération pour les flux de transit et réduire les flux traversant le centre-ville d'Annemasse et améliorer la sécurité sur les quais d'Arve

Contenu de l'action :

- Lancer une étude flux de circulation plus globale
- Développer une solution moins impactante foncièrement au niveau du franchissement du pont sur l'Arve
- Relancer les études de faisabilité via le groupe de travail avec les différentes collectivités territorialement concernées et les différents gestionnaires (CG74, ATMB, Etrembières, Annemasse, Vétraz-Monthoux, Gaillard, Annemasse Agglo)
- Préserver la faisabilité, notamment foncière, des aménagements envisagés à long terme
- Anticiper les mesures d'accompagnement (exemple : aménagement de l'avenue de l'Europe) lorsqu'elles apportent une amélioration au réseau existant tout en restant compatibles avec la solution retenue à long terme



Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Comité de suivi du PDM
- Etudes de faisabilité : Court terme

Porteur du projet : Communes, CD74

Partenaires : Agglomération Annemasse, ATMB

Phasage : Long terme

Coûts : Fort

Mesures d'évitement et de réduction de l'impact environnemental : Cibler des espaces déjà artificialisés, ou sinon prévoir des mesures de désimperméabilisation des sols, d'intégration paysagère et des continuités écologiques

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 4 – Proposer et garantir une mobilité pour tous

Objectif B – Améliorer la performance du réseau des transports publics

Action 1 – Poursuivre le développement du réseau urbain de transport collectifs

Contexte et enjeux :

Les transports collectifs constituent une alternative essentielle à la voiture individuelle, en particulier au sein du cœur d'agglomération où la densité urbaine permet un fort potentiel de fréquentation. Après avoir fait l'objet d'importantes améliorations, ces dernières années avec la mise en service d'un tramway et d'un BHNS, le réseau se structure, aujourd'hui, autour de l'hypercentre d'Annemasse avec plusieurs corridors radiaux menant hors du cœur d'agglomération, par toutes les directions.

Des lacunes en matière d'offre de transport pointent l'enjeu important qui reste à affronter afin d'atteindre les objectifs en maitre de report modal de la voiture sur les transports collectifs que se fixe le Plan de Mobilité.

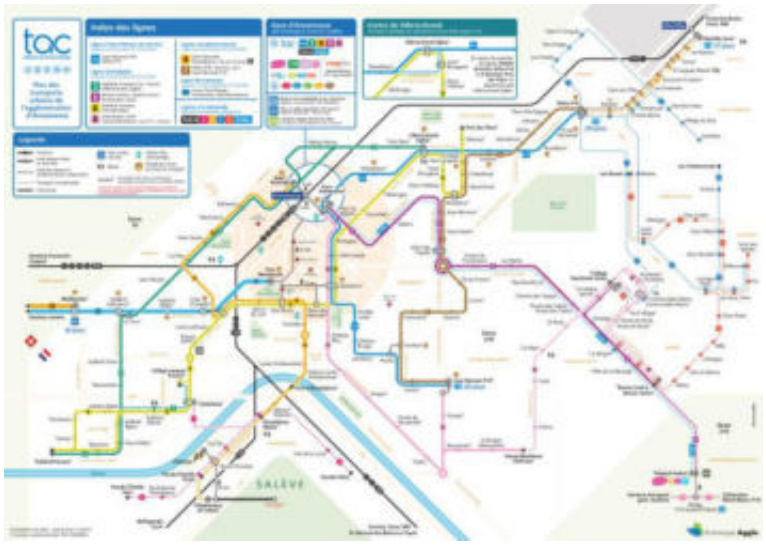
Les pistes pour améliorer la qualité du réseau de Transports en Communs sont multiples : aménagements dédiés à la progression TC (cf. 4-B-4) ; meilleur cadencement ; extension du champ des O/D (bien) desservies par les transports publics (cf. 4-B-3) ; etc.

Objectif(s) de l'action :

Améliorer la performance et l'attractivité des transports en commun pour tous les besoins, à l'échelle de l'AOM.

Contenu de l'action :

- Mettre en place du TCSP sur la ligne 6 en cohérence avec la hiérarchie du réseau TC
- Développer des lignes tangentielles dans le cadre de la restructuration du réseau TC urbain.
- Poursuivre le développement du Transport à la Demande : renfort d'offre, extension du périmètre



Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Evolution de la fréquentation du réseau TC
- Nombre de places-km du réseau TC
- Nombre de territoires et bassins de vies/emplois connectés par les transports collectifs
- Taux de chargement moyen par ligne

Porteur du projet : Annemasse Agglo, Communes

Partenaires : TP2A, Canton de Genève, CD74

Phasage : Moyen terme

Coûts : Fort

Mesures d'évitement et de réduction de l'impact environnemental : Cibler des espaces déjà artificialisés, ou sinon prévoir des mesures de désimperméabilisation des sols, d'intégration paysagère et des continuités écologiques

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 4 – Proposer et garantir une mobilité pour tous

Objectif B – Améliorer la performance du réseau des transports publics

Action 2 – Etendre le réseau TAC aux territoires périphériques

Contexte et enjeux :

La localisation et la nature des déplacements qui touchent le territoire d'Annemasse Agglo en font un lieu d'interconnexion régionale, avec le rabattement de différentes périphéries (au sein et autour d'Annemasse Agglo) vers son cœur, et transfrontalier, avec la proximité directe avec le Grand Genève.

Le report de ces flux, très importants et majoritairement portés par un usage autosoliste, vers les transports publics de grande capacité constitue un enjeu majeur dans le cadre du Plan de Mobilité.

Des projets précurseurs portant sur la liaison des territoires périphériques du Grand Genève, entre eux, par les Transports en Communs, ont vu le jour ces dernières années. La mise en service du Léman Express, auquel a participé Annemasse Agglo, en est un exemple que la mise en œuvre d'infrastructures et d'offres contribue à ce report modal. Ces démarches doivent être poursuivies à toutes les échelles d'interconnexion des territoires périphériques d'Annemasse Agglo.

Objectif(s) de l'action :

Renforcer l'offre de transport en commun au niveau transfrontalier et à l'échelle locale
Poursuite de la dynamique d'extension prise lors du précédent PDU.

Contenu de l'action :

- Amélioration de l'offre des lignes TAC entre la première couronne et le cœur d'agglomération (Ligne 8, future ligne 9), au sein d'Annemasse Agglo, dans le cadre de la nouvelle délégation de service public (2023 – 2029)
- Développement des réflexions autour de l'introduction de lignes tangentielles dans le cadre de la restructuration du réseau TAC pour la liaison des périphéries entres elles.
- Agilification du système d'exploitation du réseau TAC
- Développement de la ligne 7 du Léman Express dans le cadre de la stratégie ferroviaire du Grand Genève, liant directement Annemasse Agglo à d'importantes zones d'échanges et commerciales (Secteur aéroportuaire, ZIMEYSA).



Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Nombre de déplacements TC d'une périphérie à l'autre
- Nombre de lignes tangentielles au sein du réseau TAC
- Fréquentation du Léman Express à Annemasse et Machilly

Porteur du projet : Annemasse Agglo, TAC

Partenaires : Communes, PMGF, TPG, Canton de Genève

Phasage : Long termes

Coûts : Fort

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 4 – Proposer et garantir une mobilité pour tous

Objectif B – Améliorer la performance du réseau de transport public

Action 3 – Améliorer les parcours clients dans les Transports en Communs

Contexte et enjeux :

Le réseau de transports collectifs constitue une alternative essentielle aux modes individuels motorisés, où les arrêts en constituent la porte d'entrée. Ils sont un maillon fondamental de l'accessibilité, pour tous et partout.

L'augmentation de la part modale des Transports en Communs à 16% à l'horizon 2035, implique le besoin d'améliorer l'attractivité du réseau. Cela passe nécessairement par une gestion des aménagements des arrêts en Transports en Communs permettant d'en assurer l'accessibilité et l'usage pour et par tous.

Si un bon niveau de satisfaction sur l'expérience voyageur au point d'arrêt est relevé par l'Enquête de satisfaction – 2023 de RATP-Dev, comme sur l'information avant le voyage, c'est l'information concernant les perturbations qui connaît le taux de satisfaction le plus faible. Afin de renforcer l'attractivité des Transports en Communs, la propreté et l'état des arrêts, les informations nécessaires au trajet au point d'arrêt, le sentiment de sécurité en attendant votre bus sont des éléments prépondérants dans l'expérience de l'usager.

Objectif(s) de l'action :

Assurer le bon accueil des usagers Transports en Communs à l'arrivée et/ou au départ d'une station.

Contenu de l'action :

- Penser les arrêts de bus comme des points d'entrées des usagers sur le réseau bus (améliorer les aménagements : zebra, bordure haute, mobilier),
- Préserver les fonctions attendues d'un arrêt de bus : repère pour tous, lieu d'attente, espace de circulation des montées et descentes.
- Travailler sur le nombre d'arrêts pour gagner en performance



Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Charte d'aménagement des arrêts de Transports en Communs
- Nombre d'arrêts respectant la charte

Porteur du projet : Communes

Partenaires : Annemasse Agglo

Phasage : Long terme

Coûts : Moyen

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 4 – Proposer et garantir une mobilité pour tous

Objectif B – Améliorer la performance du réseau des transports publics

Action 4 – Améliorer les vitesses commerciales des Transports en Communs

Contexte et enjeux :

Les transports collectifs constituent une alternative essentielle aux modes individuels motorisés, en particulier dans le cœur d'agglomération, où la densité urbaine permet un fort potentiel de fréquentation.

Le réseau d'Annemasse Agglo se structure autour de l'hypercentre d'Annemasse avec plusieurs corridors radiaux menant hors du cœur d'agglomération par toutes les directions (locales et transfrontalières). Depuis la dernière restructuration du réseau TC en 2019, la fréquentation augmente de manière importante et continue.

Néanmoins, des lacunes en matière d'offre de transport (sites propres, cadencement, pôles d'échanges, offre seconde couronne) pointent l'enjeu important qui reste à affronter afin d'atteindre les objectifs en maitre de report modal de la voiture sur les transports collectifs que se fixe le Plan de Mobilité.

Objectif(s) de l'action :

Améliorer la vitesse commerciale avec la mise en place d'un plan d'actions (localisation des axes d'intérêts, priorisation des feux) et son application par la mise en œuvre d'aménagement de sites propres TC.

Contenu de l'action :

- Réaliser une étude visant le renforcement des pôles d'échange TC d'intérêts de l'agglomération.
- Réaliser le projet de mise en site propre de la ligne 6 entre Gaillard et Ville-la-Grand.
- Mener des études d'opportunité de mise en site propre du réseau TC structurant et établir un plan d'actions sur la régulation et la priorisation des bus (priorisation aux feux, aménagement de sites propres BUS)



Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Vitesse commerciale du réseau
- Nombre d'études réalisées sur l'amélioration des vitesses commerciales des Transports en Communs

Porteur du projet : Annemasse Agglo, TP2A

Partenaires : Communes

Phasage : Long Terme

Coûts : Moyen

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 4 – Proposer et garantir une mobilité pour tous

Objectif C – Accélérer la transition écologique

Action 1 – Appliquer les politiques environnementales dans le PDM

Contexte et enjeux :

Les infrastructures de mobilité sont responsables d'une importante production de nuisances environnementales. En particulier, les principales polarités des réseaux sont identifiées comme lieux de concentrations de polluants atmosphériques. Mais encore, la construction de ces infrastructures se fait encore largement en artificialisant des terres agricoles et naturelles, portant atteinte aux qualités environnementales du territoire, à l'écoulement des eaux de surface et au passage de faune.

Les différentes actions du Plan Climat Air Energie Territoire (PCAET) sont une base à prendre en compte par le Plan de Mobilité dans le cadre d'un engagement nécessaire en faveur de l'application des politiques environnementales dans les projets urbains.

Objectif(s) de l'action :

Limiter l'impact environnemental des infrastructures de mobilité (actuelles et futures)

Contenu de l'action :

- Intégrer les problématiques ERC, qualité de l'air (dont CHAC), sobriété (de déplacement, foncière...) dans les projets d'infrastructures
- S'adapter au changement climatique (y compris végétalisation, désimperméabilisation, gestion de la ressource eau...), alimentation/production énergie, choix/provenance des matériaux, poids carbone travaux (clauses env marchés), gestion des terres
- Réaliser une Evaluation Environnementale Stratégique (EES) à mi-parcours du Plan De Mobilité



Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Réalisation d'une EES à mi-parcours du PDM
- Diagnostic environnemental de l'impact des infrastructures de mobilité sur le territoire d'Annemasse Agglo.
- Nombre d'indicateurs d'évaluations environnementales utilisés lors des nouveaux projets d'infrastructure de mobilité.

Porteur du projet : Annemasse Agglo

Partenaires : Communes

Phasage : Long terme

Coûts : Faible à fort (selon les projets d'infrastructure)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 4 – Proposer et garantir une mobilité pour tous

Objectif C – Accélérer la transition écologique

Action 2 – Poursuivre la mise en œuvre de la transition énergétique de la flotte du réseau de transports en commun

Contexte et enjeux :

Dans une perspective d'amélioration de la qualité de l'air, les agglomérations françaises équipent de plus en plus leurs réseaux de transports en commun d'une flotte de bus moins polluante.
En effet, les bus à propulsion diesel émettent une importante quantité de dioxyde de carbone et de méthane dans l'air, ce qui génère des impacts négatifs sur la qualité de l'air.

Outre les problématiques de pollution, les véhicules actuels génèrent des nuisances sonores, se faisant particulièrement ressentir lors des passages dans les zones résidentielles.

Conscient de ces réalités, Annemasse Agglo a déjà mis en place une politique de renouvellement de la flotte de Transports en Communs avec un premier achat de plusieurs bus électriques, mis en service dès décembre 2023, en remplacement de véhicules diesel vieillissants. Cet engagement se poursuit pleinement dans le cadre du Plan de Mobilité. Annemasse Agglo souhaite abandonner, à terme, les bus à motorisation diesel au profit, majoritairement, de véhicules hybrides et quelques électriques.

Objectif(s) de l'action :

Participer à l'amélioration de la qualité de l'air (diminution des émissions de CO2 et de méthane) dans le respect des objectifs fixés par la loi relative à la transition énergétique. Faire du réseau de bus un modèle pour les déplacements peu polluants.

Contenu de l'action :

- Poursuivre le remplacement de la flotte bus pour constituer, à terme, une offre principalement constituée de véhicules hybrides, et quelques électriques. Les motorisations diesel ne seront conservées que pour les transports à la demande.
- Poursuivre le remplacement des véhicules de services TAC pour un équipement tout électrique



Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Nombre de bus propres en circulation
- Nombre de lignes équipées de bus propres
- Evolutions des émissions de GES à l'échelle du cœur d'agglomération

Porteur du projet : Annemasse Agglo

Partenaires : TP2A

Phasage : Long terme

Coûts : Fort

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 4 – Proposer et garantir une mobilité pour tous

Objectif C – Accélérer la transition écologique

Action 3 – Faciliter le déploiement d'infrastructures de recharge des véhicules électriques sur l'ensemble du territoire

Contexte et enjeux :

Le développement de la mobilité électrique connait actuellement des changements importants. Le marché s'accélère, l'offre de véhicules évolue rapidement, de nouvelles obligations apparaissent pour les infrastructures de recharges (loi LOM, loi Climat et Résilience) et les initiatives privées se développent. Au sein du département de Haute Savoie, le Syndicat des énergies et du numérique de Haute-Savoie (SYANE) s'est doté, dès 2015, de la compétence « IRVE » de mise en place d'un service comprenant la création, l'entretien et l'exploitation d'infrastructures de recharge nécessaire à l'usage des véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

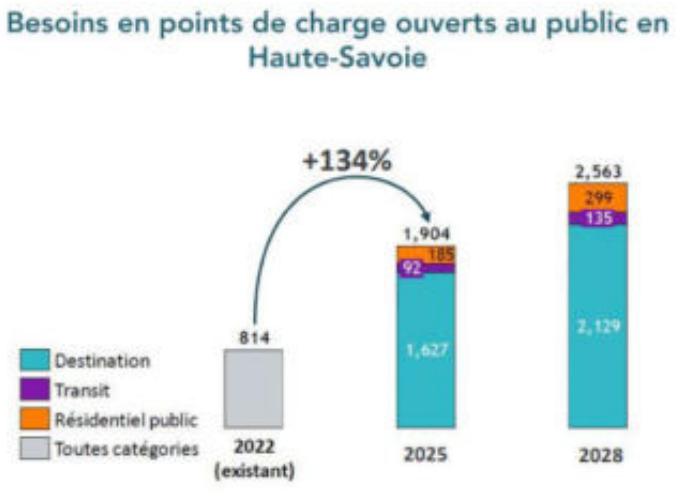
Au sein d'Annemasse Agglo, la plupart de ces bornes sont situées dans le cœur d'agglomération avec un déploiement plus épars dans le reste du territoire, comptant près de 10% de l'offre actuelle haut savoyarde (environ 70 stations). Le SYANE a élaboré et adopté le 23 mars 2023, un schéma directeur, de développement des infrastructures de recharge ouvertes au public pour les véhicules électriques (SD IRVE), sur l'ensemble des communes de Haute-Savoie à l'horizon 2025 et 2028.

Objectif(s) de l'action :

Permettre l'aboutissement des objectifs du SDIRVE avec la poursuite du déploiement en bornes de recharge ouvertes au public afin de parvenir à une offre de recharge suffisante sur le territoire.

Contenu de l'action :

- Mise en œuvre du SDIRVE par le SYANE entre 2023 et 2028 en deux étapes marquées par une mise à jour du schéma directeur en 2025.
- Première étape (2023-2025) : Déploiement de 60 nouvelles bornes par an en vue de renforcer les bornes actuellement saturées et de compléter les besoins remontés par les communes et usagers.
- Assurer, à l'horizon 2028, le maintien de l'objectif d'équilibre du service avec une tarification accessible à tous malgré l'augmentation de l'offre en points de recharge.



Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Nombre de nouvelles bornes déployées par an
- Taux de saturation des bornes existantes

Porteur du projet : SYANE

Partenaires : Annemasse Agglo, Communes

Phasage : Moyen terme

Coûts : Moyen

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 4 – Proposer et garantir une mobilité pour tous

Objectif C – Accélérer la transition écologique

Action 4 – Faire évoluer les parcs roulants des véhicules internes

Contexte et enjeux :

Dans une perspective d'amélioration de la qualité de l'air, les agglomérations françaises équipent de plus en plus leurs services de véhicules moins polluants. En effet, les véhicules à propulsion thermique émettent une importante quantité de dioxyde de carbone et de méthane dans l'air, ce qui génère des impacts négatifs sur la qualité de l'air. Outre les problématiques de pollution, les véhicules actuels génèrent des nuisances sonores, se faisant particulièrement ressentir lors des passages dans les zones résidentielles.

Annemasse Agglo a à sa disposition un important parc de véhicules, allant du vélo au poids lourd. Dans ce contexte de sobriété et de transition énergétique, le renouvellement du parc roulant est un enjeu important.

Objectif(s) de l'action :

Amorcer la décarbonation du parc roulant des véhicules de service d'Annemasse Agglo.

Contenu de l'action

- poursuivre la politique de changement de motorisation des VL, PL et BOM

Véhicule	Emissions	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Voitures Particulières / Véhicule Utilitaire Léger	VFE	30%	30%	30%	40%	40%	40%	40%	40%	70%
	VTFE					37,40%	37,40%	37,40%	37,40%	40%
Poids Lourd	VFE	10%	10%	10%	10%	15%	15%	15%	15%	15%
Autobus/Autocar	VFE	50%	50%	50%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

- Adapter cette transition selon la typologie des véhicules de services de l'agglomération : véhicules de service et d'intervention de moins de 4m² : motorisation 100% électrique ; PL/VUL : Motorisation électrique si possible ou hybride selon les contraintes.



Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Taux de véhicules propres dans le parc roulant d'Annemasse Agglo

Porteur du projet : Annemasse Agglo

Partenaires : Communes

Phasage : Moyen terme

Coûts : Moyen

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 4 – Proposer et garantir une mobilité pour tous

Objectif C – Accélérer la transition énergétique

Action 5 – Développer des espaces sur emprise privée pour intégrer la logistique en ville

Contexte et enjeux :

En plus de l'aménagement d'aires de livraison sur la voie publique, les commerces (et surtout les plus gros), pourront être incités à accueillir les opérations de livraison dans leur enceinte.

Un dialogue est noué entre Annemasse Agglomération et les copropriétés dans ce sens, depuis 2014. N'ayant pas la maîtrise d'œuvre sur les emprises privées, la collectivité n'a pas tout pouvoir pour réaliser cette action, qui est de plus rendue particulièrement difficile dans des bâtiments existants. Néanmoins, le travail doit se poursuivre afin que les livraisons des établissements privés puissent se faire au maximum sur leurs emprises privées.

La collectivité n'a pas de maîtrise sur la mise en œuvre de cette action, qui par définition est à mettre en œuvre sur des emprises qui ne lui appartiennent pas. Elle est en outre particulièrement difficile à mettre en œuvre sur le bâti existant, et longue à concrétiser pour les nouveaux projets.

Objectif(s) de l'action :

Créer les conditions pour qu'une partie des livraisons ne se fassent plus sur voirie publique (aire de livraison ou autres), mais sur l'enceinte des commerces auxquels elles sont destinées

Contenu de l'action :

Le PDU de 2014 avait identifié cette piste pour l'accueil des véhicules de livraison, qui vient en complément du maillage d'aires sur voirie publique, mais gagnera à s'y substituer dans certains cas (réception de quantités importantes de marchandises acheminées par porteurs ou ensembles articulés par exemple, comme cela arrive dans la grande distribution ou certaines enseignes de restauration). Amorcé depuis 2014 avec des copropriétés, le travail est à poursuivre.

Annemasse Agglomération recherchera et compilera des exemples d'intégration des fonctions logistiques dans des bâtiments privés. Cela servira de base à un partage de pratiques inspirantes auprès des parties prenantes qui auront la maîtrise de tels aménagements. La collectivité pourra organiser des temps d'information et d'échange avec les commerçants et copropriétés immobilières, mais aussi avec des promoteurs, afin de partager ses recommandations et de nouer des contacts pérennes pour suivre de déploiement d'espaces logistiques privés. Dans un temps ultérieur, une forme de charte signée avec des promoteurs immobiliers pourra être imaginée.



Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Part des établissements capables d'accueillir leurs propres livraisons

Porteur du projet : Annemasse Agglo

Partenaires : Communes, commerces et établissements économiques, promoteurs immobiliers

Phasage : Moyen terme

Coûts : Coût de l'étude et de la mise en œuvre des actions

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 4 – Proposer et garantir une mobilité pour tous

Objectif D – Prendre en compte la diversité des besoins et des situations de vulnérabilités

Action 1 – Rendre le territoire accessible pour tous

Contexte et enjeux :

À l'échelle nationale, les personnes à mobilité réduite (PMR) sont estimées à environ un tiers de la population totale : incapacité permanente (handicap sensoriel, moteur ou cognitif, vieillissement), temporaire (grossesse, poussettes…) ou bien encore liée à des circonstances extérieures (accompagnement d'enfants en bas âge, bagages…).
La prise en compte des besoins spécifiques aux personnes à mobilité réduite dans la chaîne des déplacements est donc un enjeu majeur pour la collectivité.

La Loi du 11 février 2005 dite loi « Handicap » impose la réalisation de Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE), pour les communes regroupant plus de 1000 habitants.

Si la grande majorité des communes d'Annemasse Agglo a approuvé son document PAVE, des révisions et mises à jour sont nécessaires. Dans l'espace public, des efforts continus permettront une mise en accessibilité progressive des cheminements

Objectif(s) de l'action :

Encadrer la mise en accessibilités des rues, espaces publics
Permettre à tous, quelles que soient ses capacités, de se déplacer

Contenu de l'action :

- Appliquer les diagnostics d'accessibilité des établissements recevant du public
- Poursuivre l'aménagement des traversées piétonnes
- Poursuivre l'aménagement du stationnement pour les personnes à mobilité réduite dans les projets (a minima 2 % des places de stationnement créées), en concertation avec les usagers
- Informer et permettre l'accessibilité des établissements privés et établissement recevant du public



Source guide ministériel une voirie accessible à tous

Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Nombre de communes dotées d'un PAVE obligatoire
- Nombre de traversées piétonnes aménagées
- Nombre de places de stationnement pour les personnes à mobilité réduite créées
- Nombre d'établissements recevant du public dont les cheminements extérieurs sont accessibles

Porteur du projet : Communes

Partenaires : Annemasse Agglo, Associations

Phasage : Long terme

Coûts : Coût de l'étude et de la mise en œuvre des actions

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 4 – Proposer et garantir une mobilité pour tous

Objectif D – Prendre en compte la diversité des besoins et des situations c[illegible]

Action 2 – Veiller à la mise en accessibilité de la chaine de déplacement

Contexte et enjeux :

Afin que tout le monde puisse se déplacer comme il le souhaite dans l'agglomération d'Annemasse, TAC Mobilités s'engage dans l'accessibilité de son réseau.

Fin 2021, le réseau était accessible à 67%, avec une ligne BHNS à 90%.

L'objectif du PDU annonçait une accessibilité totale des lignes en site propre. Les zones les plus lacunaires concerne l'hypercentre d'Annemasse et la ligne 7 direction Machilly.

La révision du schéma d'accessibilité annonce qu'Annemasse Agglo, avec TAC, prévoient de réadapter l'intégralité de ces arrêts et de mettre en service les arrêts futurs selon la prochaine DSP (2023-2029) pour atteindre les 100% d'accessibilité PMR sur l'intégralité du réseau.

Objectif(s) de l'action :

Encadrer la mise en accessibilité du réseau (poitnd'arrêts, matériel oourlant, informatio voaygeurs)

Contenu de l'action :

- Poursuivre la mise en accessibilité du réseau TAC (100% en coeur d'agglo + 1ère couronne à horizon 2035)
- Collecter les données d'accessibilité des réseaux de transports et de la voirie (environ 200 mètres autour des arrêts) afin de transmette une information qualitative aux usagers et de construire une politique d'accessibilité de l'espace public efficiente
- Intégrer les schémas régionaux



Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Nombre d'arrêts mis en accessibilité
- Nombre de voyageurs à mobilité réduite sur le réseau TAC
- Application du cahier des prescriptions techniques d'accessibilité d'Annemasse Agglo
- Mise en place d'un monitoring

Porteur du projet : Annemasse Agglo

Partenaires : TP2A

Phasage : Long terme

Coûts : Point d'arrêt : 100 000 euros par an
(10 arrêts par an)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 4 – Proposer et garantir une mobilité pour tous

Objectif D – Prendre en compte la diversité des besoins et des situations contraintes

Action 3 – Développer des services pour les personnes en situation d'isolement

Contexte et enjeux :

L'accès à la mobilité est essentiel pour la socialisation des personnes. Le Plan de Mobilité a pour enjeu d'être le plus inclusif possible pour faciliter l'accès au plus grand nombre tels que : les situations d'isolement et de précarité (qui limitent l'accès à la mobilité), les situations de handicap, physique ou cognitif.

Plus largement ce sont l'ensemble des situations qui altèrent ponctuellement les capacités de mobilité ou d'appréhension des services, les situations vécues par les personnes qui ne maîtrisent pas la langue française, touristes et visiteurs notamment, les situations d'exclusion, qui peuvent freiner la mobilité qui doivent être prise en compte.

Le Plan de mobilité visera une ambition de solutions de mobilité ; la plus inclusive, c'est-à-dire, adaptée au plus grand nombre et non des solutions pour chacun, répondant à des contraintes individuelles.

Objectif(s) de l'action :

Permettre à tous, quels que soient ses moyens, de se déplacer, et aider les habitants dans leurs mobilités du quotidien

Contenu de l'action :

- Mettre en place une plateforme mobilité pour accompagner les personnes dans la recherche et l'expérimentation des solutions de mobilité de l'agglo sur l'inclusion des personnes dans les bus réguliers (Projet TAC Accompagné (ex SAM).
- Développer le lien entre l'insertion et la pratique du vélo (via la réparation notamment).
- Travailler avec la Maison des Solidarités, le Département, la Région et les organismes d'insertion à la mise en œuvre de solutions de mobilité sociale et solidaire.
- Sensibiliser les acteurs travaillant avec des publics fragiles aux enjeux de la mobilité
- Former les relais proches de ces publics sur les diverses solutions et aides en matière de mobilité et les procédures d'accompagnement (, pôle emploi, mission locale, CCAS, assistants sociaux)



Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Évolution de l'offre : nombre de communes proposant une aide au permis.
- Évolution de la fréquentation : nombre de bénéficiaires des services d'insertion par commune, nombre d'usagers du transport solidaire et nombre total de déplacements réalisés sur l'année.
- Nombre d'évènements de sensibilisation

Porteur du projet : Annemasse Agglo

Partenaires : TP2A, Communes

Phasage : Moyen terme

Coûts : Moyen

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeu 4 – Proposer et garantir une mobilité pour tous

Objectif D – Prendre en compte la diversité des besoins et des situations contraintes ou handicaps

Action 4 – Appliquer les schémas en cours et les mettre à jour le cas échéants

Contexte et enjeux :

Annemasse Agglo est concerné par plusieurs outils et schémas en matière d'accessibilité dont les Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE). C'est à la fois un document de planification, un outil de pilotage stratégique, un outil évolutif de programmation de l'aménagement urbain mais aussi un véritable outil de prise de conscience, d'incitation à l'action et de programmation.

Le précédent PDU préconisait aux communes de réajuster leur PAVE. A ce jour, 10 des 12 communes ont approuvé et mis en œuvre leur plan. Ces PAVE sont pour la plupart assez ancien. Une révision de ces documents est nécessaire afin de se doter d'outils à jour tant sur le diagnostic que sur les actions à effectuer

A noter également la révision du schéma directeur d'accessibilité des transports : Annemasse Agglo a réalisé un Schéma d'Accessibilité Programmée (Ad'Ap) en 2016 et en cours de révision en 2025.

Le Plan de Mobilité doit intégrer la mise à jour de ces outils et schémas pour que l'ensemble des personnes à mobilité réduite puissent se déplacer en tout point de l'Agglomération

Objectif(s) de l'action :

Permettre à tous, quels que soient ses moyens, de se déplacer. Garantir des modalités d'aménagement du territoire qui favorisent les alternatives à la voiture.

Contenu de l'action :

- Poursuivre la mise en place des PAVE et les réviser / monitorer
- Appliquer le schéma directeur d'accessibilité des transports interurbains
- Appliquer le schéma directeur d'accessibilité du service de transport TER



Indicateurs de suivi et d'évaluation :

- Nombre de PAVE mis à jour
- Nombre d'aménagements réalisés selon les schémas

Porteur du projet : Communes

Partenaires : *Annemasse-Agglo,* TP2A, CD74, Région, SNCF

Phasage : Moyen terme

Coûts : Moyen

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

F - Annexe Accessibilité

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

1 - L'ACCESSIBILITE : ENJEU FONDAMENTAL

Le sujet de la mobilité ne se limite pas aux infrastructures et aux services de transports en commun ou de location de vélo. Il intègre également des éléments de tarification, de billettique ou encore d'informations qui sont de services qui importent tout autant dans la perception de l'attractivité et de l'accessibilité envers un certain mode de déplacement.

Mais encore, le sujet de l'accessibilité s'oriente également autour de l'aménagement de la voirie, des espaces et des équipements publics. Ces derniers doivent être, conformément à la loi « handicap » de 2005, développées de telle sorte qu'ils soient confortablement utilisés par tous.

Le précédent PDU s'était principalement concentré sur la mise en conformité des communes par la production des Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) et le réaménagement de points d'arrêts, notamment au niveau de stations de transports public. L'ensemble de ces démarches ont été engagées mais les objectifs n'ont pas été remplis.

Les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) doivent, lors de la réalisation ou de la révision de leur Plan de Mobilité (PDM), inclure une annexe spécifique traitant de l'accessibilité.

A - L'ACCESSIBILITE AU CŒUR DU PDM

Lorsque l'on présente l'accessibilité, c'est souvent sous l'angle des personnes handicapées avec une première image de personne en fauteuil roulant ou aveugle.

Cependant, **le terme de mobilité réduite désigne toutes les personnes rencontrant des difficultés de mobilité, au-delà des 6 grandes catégories de handicap** (que sont le handicap moteur, les maladies invalidantes, le handicap visuel, le handicap auditif, le handicap mental, le handicap psychique).

En 2022, en France métropolitaine, selon l'INSEE, **14,5 millions de personnes de 15 ans ou plus (28 %) vivant à domicile déclarent avoir au moins une limitation fonctionnelle sévère** (des problèmes de vue ou d'audition malgré une correction, des difficultés pour monter un escalier, des trous de mémoire fréquents, etc.) et 5,4 millions (10 %) déclarent être fortement restreintes dans des activités essentielles du quotidien (se coucher et se lever, s'habiller, faire ses courses, manger et boire, etc.). Par ailleurs, 9 % des 15 ans ou plus (4,6 millions) déclarent avoir plus globalement une restriction importante, pour des raisons de santé, depuis plus de six mois, dans les activités que les gens font habituellement.

Prévue par la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées (« loi Handicap »), cette annexe au PDM indique « **les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite, ainsi que le calendrier de réalisation correspondant** ».

Par ailleurs, la loi prévoit également la réalisation par les communes de Plans d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics. Ces plans, lorsqu'ils existent, font partie intégrante du PDM.

Aussi, cette annexe a pour but d'identifier et d'articuler les différents outils de planification de l'accessibilité. Elle s'attache à vérifier que la mise en œuvre des actions préconisées dans le PDM d'Annemasse Agglo permettra de répondre à la nécessité de préserver la continuité de la chaîne de déplacements.

L'objectif est de présenter la façon dont les autorités en charge de la question des déplacements devront répondre aux enjeux d'inclusion des personnes en situation de handicap sur la durée de vie de ce document. Pour cela, l'annexe doit comprendre :

Les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics et des espaces publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite ;

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

B - LE CADRE LEGAL ET REGLEMENTAIRE

La notion juridique d'accessibilité dans la mobilité

La législation en matière d'accessibilité existe à proprement parler depuis la loi d'orientation du 30 juin 1975 en faveur des personnes handicapées. Elle est donc antérieure aux politiques de planification des mobilités (les Plans de Déplacements Urbains - PDU - étant introduits par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982). Ces deux logiques sont aujourd'hui étroitement liées, grâce aux différentes évolutions législatives survenues depuis les années soixante-dix

La mise en accessibilité des transports en commun et des espaces publics s'inscrit dans un cadre légal, dont les principales lois sont listées ci-dessous :

- Le 30 juin 1975, la « loi d'orientation en faveur des personnes handicapées » apporte une première brique à la politique publique en matière de handicap. Si des mesures en matière d'accès à l'emploi ou une garantie minimum de ressource sont prescrites, les transports et leur accessibilité ne sont pas encore mentionnés.
- La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, visait à donner une impulsion forte à l'intégration sociale des personnes handicapées. Par cette loi, le législateur a renforcé les contraintes, notamment en créant une obligation de résultat, le 2e alinéa de l'article 45-I prévoyant un délai maximum de 10 ans pour la mise en accessibilité des et réseaux de transports.

Cette loi apportait des éléments nouveaux par rapport aux dispositions antérieures :

- L'accessibilité couvre tous les handicaps : moteurs (déambulatoires), sensoriels (visuels et auditifs), cognitifs et psychologiques. Plus largement, elle s'étend à toute personne rencontrant des difficultés lors de ses déplacements.

- Elle est conçue comme une accessibilité totale des réseaux de transports public (véhicules, arrêts, voiries, espaces publics, cadre bâti).

- La mise en accessibilité des services de transport collectif devait être effective en 2015.

De véritables outils et diverses mesures sont engagés à travers cette loi pour améliorer la mobilité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) :

• les Schémas Directeurs d'Accessibilité des Transports (SDAT), élaborés par les Autorités Organisatrices de la Mobilité permettant de planifier la mise en accessibilité des réseaux de transports collectifs à échéance de 2015 ;

• les Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE), portés par les communes, permettant de rendre accessibles les cheminements piétons et la voirie.

Toutefois, l'échéance de 2015 approchant et un bon nombre de réseaux de transport n'ayant pas terminé leur mise en accessibilité, l'ordonnance du 26 septembre 2014 permet aux AOM de bénéficier de délais supplémentaires : trois ans pour le transport urbain, six ans pour le transport interurbain et neuf ans pour le transport ferroviaire.

L'ensemble des travaux et mesures sont alors programmés au travers des nouveaux Schémas Directeurs d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée (Ad'AP).

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

1975 : Loi d'Orientation en faveur des personnes handicapées

Elle marque le début de l'obligation pour les collectivités d'intégrer les personnes handicapées dans la société en facilitant notamment leur accès aux services de transport collectif et spécialisé. Cette loi restait toutefois limitée par une vision quasi exclusivement liée aux incapacités motrices, les autres typologies de handicap n'étant pas prises en compte.

1982 : Loi d'Orientation sur les Transports intérieurs (LOTI)

La loi LOTI intègre la question de l'accessibilité, dans une notion généraliste du droit au transport pour tous. Elle réaffirme les objectifs portés par la loi de 1975, sans pour autant intégrer d'objectifs plus précis.

1991 : Loi du 13 juillet 1991 portant diverses mesures destinées à favoriser l'accessibilité aux personnes handicapées des locaux d'habitation, des lieux de travail et des installations recevant du public.

Élaborée en parallèle de la Loi d'Orientation pour la Ville (LOV), cette loi marque une étape importante en étoffant et en précisant l'obligation d'accessibilité du bâti comme des voiries publiques ou privées les desservant.

2000 : Loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU)

Cette loi élargit le champ des thématiques abordées par les Plans de Déplacements Urbains. Elle prend notamment en compte l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, les aménagements d'espaces publics en milieu urbain afin qu'ils soient accessibles aux personnes handicapées ou encore l'organisation des emplacements de stationnement réservés aux personnes handicapées.

2005 : Loi pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté en matière de handicap » (Loi Handicap).

Cette loi et ses textes d'application viennent remplacer la réglementation issue des lois de 1975 et 1991. Elle précise les principes fondateurs, le cadre des actions à conduire et fixe des échéances à respecter pour les collectivités compétentes.

Elle encadre l'ensemble du champ du handicap en France et place l'accessibilité à tout et pour tous comme objectif essentiel pour une intégration renforcée des personnes handicapées et à mobilité réduite. La loi Handicap fixe de nouvelles obligations aux collectivités, notamment concernant l'accessibilité du cadre bâti, de la voirie, des espaces publics et des transports.

Elle rend également obligatoire la concertation avec les usagers en situation de handicap.

Elle se fonde sur 4 principes fondamentaux pour la mise en œuvre de l'accessibilité :

- La prise en compte de l'ensemble des types de handicap ainsi que les difficultés pouvant être rencontrées par toute personne à mobilité réduite.
- Le traitement de l'intégralité de la chaîne de déplacement (cadre bâti, voirie, espaces publics et transports).
- La mise de l'usager au cœur de la gouvernance locale à travers des instances dédiées de concertation.
- Le diagnostic et la programmation des actions, qui se traduit par l'obligation réglementaire d'établir des documents relatifs aux différents éléments constitutifs de la chaîne de déplacements :
  - Schéma Directeur d'Accessibilité du réseau de Transport Collectif (SDA TC),

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE),

Le diagnostic d'accessibilité des Etablissements Recevant du Public (ERP).

2014 : Ordonnance relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées.

Cette ordonnance simplifie et explicite les normes d'accessibilité. Pour tenir compte des difficultés dans l'atteinte des objectifs de la loi de 2005, elle introduit le principe d'échéanciers : les Agendas d'accessibilité programmée (Ad'AP). Ces agendas permettent, lorsque les conditions sont réunies, de disposer de nouveaux délais allongés pour atteindre les objectifs de mise en accessibilité. Ils s'appliquent à la mise en accessibilité des Établissements Recevant du Public ainsi que des réseaux de transports publics (SDA-Ad'ap)

Elle introduit deux grandes nouveautés :

- L'obligation d'accessibilité du service de transport qui ne concerne plus la totalité des points d'arrêt, mais vise la mise en accessibilité de point d'arrêt dit prioritaires ;

- La mise en place d'un outil d'application volontaire : Le Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée (ou Sd'AP), qui devrait permettre de relever le défi de simplification de mise en œuvre et de performance

2019 : Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)

Sans créer de nouvelle obligation en matière d'accessibilité, la LOM introduit de nouveaux outils pour faciliter le quotidien des personnes en situation de handicap, dans une dimension plus servicielle. Elle prévoit notamment la mise en open data d'informations sur l'accessibilité des transports, une tarification spécifique pour les accompagnants, ou encore l'accessibilité à toute personne handicapée aux transports adaptés mis en place par une collectivité.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Focus sur La Loi d'Orientation des Mobilités, dite loi LOM

La LOM légifère sur différents aspects en lien avec l'accessibilité.

« LOM et l'accessibilité des réseaux ».

L'article 19 de la LOM oblige la mise en place d'une tarification spécifique pour l'accompagnateur d'une personne handicapée disposant de l'une des 3 Cartes Mobilité Inclusion (CMI) quel que soit le réseau de transport collectif. Pour les services urbains, elle assouplit également les SD'AP en substituant un arrêt prioritaire considéré en incapacité technique avérée (ITA) par la mise en accessibilité de 2 autres arrêts. Elle élargit la notion de substitution, initialement réservée au transport de substitution, par la mise en place de mesures de substitution qui peuvent être humaines, techniques ou organisationnelles.

« LOM et la plateforme unique de réservation des services de substitution et d'assistance en gare ».

Spécifique aux services ferroviaires, l'article 28 de la LOM institut la mise en place d'une seule plateforme, multi-canal, pour réserver et délivrer les services de substitution et d'assistance en gare, quelle que soit l'entreprise ferroviaire exploitant le service (service de type « Accès Plus » proposé par la SNCF). Elle a pour objectif de simplifier et harmoniser les démarches de réservation des services d'assistance par les personnes handicapées ou à mobilité réduite, notamment dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du ferroviaire et la présence éventuelle de plusieurs transporteurs lors d'un voyage.

« LOM et les facilités d'accès aux TPMR ».

Spécifique aux services de transport des personnes à mobilité réduite, l'article 19 de la LOM généralise l'accès des services TPMR aux personnes titulaires d'une Carte Mobilité Inclusion avec la mention « Invalidité » (CMI Invalidité pour les personnes disposant d'un taux d'handicap de 80 % et plus) sans restriction de lieu de résidence ou du passage devant une commission médicale ou bien de la constitution d'un dossier médical spécifique. Il est à noter que la loi n'oblige pas à élargir les ayants-droits actuels d'un service TPMR, c'est-à-dire ne pas ouvrir l'accès au réseau TPMR à tous les détenteurs d'une CMI quel que soit le handicap et/ou si le taux est inférieur à 80 %. L'AOM reste décisionnaire des catégories de bénéficiaires.

« LOM et services public des dispositifs de recharge ».

Il s'agit d'aménager tout ou partie des bornes de recharge, de manière qu'elles soient accessibles aux personnes handicapées ou à mobilité réduite (article 64 de la LOM).

« LOM et collecte de données d'accessibilité ».

Il s'agit de collecter les données d'accessibilité des réseaux de transport ainsi que sur la voirie afin de transmettre une information sur l'accessibilité des réseaux urbains et non-urbains ainsi que les arrêts accessibles et des portions de voirie, environ 200 mètres autour de ses arrêts dits prioritaires (article 27 de la LOM).

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

C - VERS UNE PRISE EN COMPTE DE L'ACCESSIBILITE UNIVERSELLE

L'accessibilité, de quoi parle-t-on

Selon la loi Handicap, « Constitue un handicap toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé invalidant. »

Cela engendre un accroissement notable de la notion qui prévalait jusque-là et qui ne concernait que les déficiences motrices. Ainsi, tout ce qui est susceptible d'affecter la motricité et l'autonomie des individus de manière temporaire ou permanente est bien intégré.

Mais la prise en compte va plus loin. La notion de « personne à mobilité réduite » (PMR) élargit le principe de l'accessibilité à l'ensemble des personnes éprouvant des difficultés à se déplacer ou utiliser les transports publics : personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels et personnes en fauteuil roulant par exemple, mais aussi personnes âgées, femmes enceintes, personnes transportant des charges ou des bagages lourds, enfants en bas âge…

Près d'une personne sur trois déclare rencontrer dans la vie de tous les jours des difficultés, qu'elles soient physiques, sensorielles, intellectuelles ou mentales.

Dans un contexte global de vieillissement de la population, et alors que chacun peut être considéré de manière durable ou exceptionnelle comme une personne à mobilité réduite à un moment de sa vie, l'accessibilité pour tous revêt un réel enjeu en matière de gestion urbaine.

L'accessibilité universelle

L'accessibilité est la capacité à accueillir et à assurer les déplacements pour tous.

En lien avec l'évolution du cadre légal de l'accessibilité, la notion de handicap s'est élargie afin d'assurer une accessibilité universelle. Cela concerne toute personne en situation de handicap ou à mobilité réduite telle que définie par le Conseil Européen : handicap moteur, sensoriel, intellectuel, psychique ou cognitif, qu'il soit temporaire ou permanent. Cela concerne également les femmes enceintes, les personnes accompagnées de jeunes enfants, les personnes qui transportent des bagages lourds et toute personne connaissant des difficultés à se déplacer et à utiliser les transports en commun. La mise en accessibilité sert donc un panel très large de personnes.

Aujourd'hui le handicap moteur est relativement bien pris en compte, mais ce n'est pas toujours le cas d'autres handicaps pour lesquels les réponses peuvent parfois être plus complexes (handicaps mentaux, psychiques, sensoriels…)

La notion de chaîne des déplacements

Le processus de déplacement qui consiste à pouvoir sortir de chez soi, à prendre le moyen de déplacement de son choix et à arriver à sa destination en sécurité et avec la plus grande autonomie possible, doit tenir compte des besoins de chacun et en particulier des personnes en situation de handicap.

La notion de chaîne de déplacements est centrale parmi les enjeux de l'accessibilité. Il s'agit d'assurer que toutes les personnes peuvent réaliser leurs déplacements de bout en bout sans se heurter à une difficulté en termes d'accessibilité.

C'est pourquoi la loi Handicap de 2005 a clairement établi que « la chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité,

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite. »

Si un maillon de cette chaîne est rompu, c'est tout le processus de déplacement qui devient inopérant et peut induire un abandon du déplacement. La multitude d'acteurs intervenant dans l'aménagement urbain implique donc une coordination renforcée et un partage des responsabilités pour réaliser les objectifs de mise en accessibilité.

Les difficultés rencontrées sont multiples. Aussi, les réponses à mettre en œuvre doivent autant que possible englober l'ensemble des besoins propres à chaque situation de handicap : c'est la notion d'accessibilité universelle.

Cette chaîne comprend le cadre bâti, les espaces publics, les réseaux de transports et les espaces d'intermodalité.

Penser les logiques de cheminements et d'itinéraires dans leur continuité et par l'absence de rupture oblige à effectuer des réorientations fortes dans le fonctionnement de l'organisation du territoire et dans le système d'acteurs :

- Cohérence entre les documents sectoriels (urbanisme, transports, insertion sociale) ;
- Dialogue entre les différents acteurs de la chaîne des déplacements.

Si l'accessibilité de l'ensemble de la chaîne des déplacements n'est pas garantie, les mesures réalisées ne peuvent être efficaces.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

D - LES POLITIQUES TERRITORIALES IMPACTEES

Chaque Autorité Organisatrice de Mobilité (AOM) est tenue de planifier et programmer la mise en accessibilité des réseaux de transports publics dont elle a la responsabilité :

• la Région Auvergne Rhône Alpes est chargée de la mise en accessibilité des transports ferroviaires et routiers régionaux ;

• le Département de Haute-Savoie est chargé de l'organisation du service de transport spécifique pour les élèves en situation de handicap ;

• Annemasse Agglo est chargée de la mise en accessibilité des réseaux de transports en commun urbains (matériel roulant, infrastructure et système).

Conformément à la loi, Annemasse Agglo a créé une commission intercommunale pour l'accessibilité.

Un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics est établi par chaque commune de plus de 1 000 habitants, au-delà de l'aménagement des places de stationnement PMR et de la mise en accessibilité des équipements municipaux relevant de leur compétence.

En sus et dès lors qu'elle regroupe 5 000 habitants et plus, la loi impose à la commune de créer une commission communale pour l'accessibilité.

E - LES OUTILS DE PROGRAMMATION

Le PAVE (plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics)

C'est un document qui précise, pour les communes de plus de 1 000 habitants, les conditions et délais de réalisation des équipements et des aménagements en vue de rendre accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement présentes sur le territoire de la commune (que ces circulations et aires relèvent de la voirie communale, intercommunale, départementale, nationale ou de voies privées ouvertes à la circulation publique).

L'arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n° 006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics, apporte des précisions :

- Concernant le stationnement.
- Concernant la signalétique et les systèmes d'information.
- Concernant les emplacements d'arrêt de transports collectifs.

Le SDA (schéma directeur d'accessibilité des transports)

Ce schéma doit :

- préciser la programmation de la mise en accessibilité de services de transport;
- définir les modalités de l'accessibilité des différents types de transport ;
- identifier les cas d'impossibilité technique de mise en accessibilité des services existants ;
- préciser le « transport de substitution » qui sera mis à disposition pour pallier ces impossibilités de mise en accessibilité ;
- déterminer les modalités de maintenance pouvant assurer la pérennité des équipements d'accessibilité.

Les SDA doivent être élaborés par les autorités organisatrices de transports (AOT).

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Le SD'AP (schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée)

L'ordonnance n° 2014-1090 du 26/09/2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées :

- explicite les règles d'accessibilité ;
- prévoit la mise en place d'un dispositif d'échéanciers pour les structures qui ne peuvent satisfaire les délais réglementaires : les Agendas d'accessibilité programmée (Ad'AP), qui listent les travaux requis dans un calendrier précis ;
- permet aux services de transports publics d'élaborer un Agenda d'accessibilité programmée qui pourra s'étendre sur trois ans pour les services de transport urbain, six ans pour le transport interurbain, neuf ans pour le transport ferroviaire.

L'ordonnance précise ainsi selon quelles modalités les points d'arrêt et le matériel roulant doivent être rendus accessibles.

Les transports scolaires n'entrent pas dans le champ d'application de l'ordonnance. Elle donne aux autorités organisatrices de transport (AOT) qui n'ont pas élaboré de schéma directeur d'accessibilité (SDA) la possibilité d'élaborer un schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée (SD'AP,). L'agenda précise les points d'arrêt identifiés comme prioritaires, les dérogations sollicitées en cas d'impossibilité technique avérée et les mesures de substitution prévues dans ces derniers cas.

Deux décrets ont précisé ces dispositions :

- Le décret n° 2014-1321 du 4 novembre 2014 détermine le contenu et les conditions d'approbation des schémas directeurs d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée
- Le décret n° 2014-1323 du 4 novembre 2014 définit les critères de détermination des points d'arrêt à rendre accessibles de manière prioritaire (article D.1112-8 du code des transports).

Des normes techniques à respecter

Les normes techniques en vigueur précisent ce qu'est l'accessibilité pour chaque type de handicap, mais avec un cadre de contraintes techniques très variable d'un handicap à l'autre.

Des sujets sont transversaux aux différentes situations :

- l'information voyageur pour lesquelles des normes d'accessibilité existent et qui doivent spécifier l'accessibilité des services,
- la formation des personnels à l'accueil des personnes en situation de handicap.

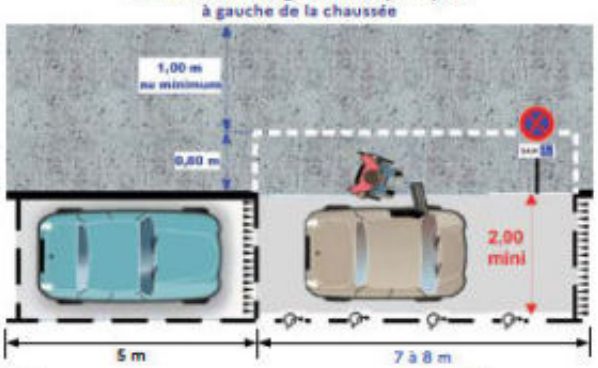
Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Décret n° 2006-1658 — Décryptage de l'arrêté du 15 janvier 2007 modifié

STATIONNEMENT

- 2 % de l'ensemble des emplacements de chaque zone de stationnement.
- Si la zone comprend plus de 500 places, le nombre est fixé par arrêté municipal, il ne peut être inférieur à 10.
- Accès au cheminement piéton libre de tout obstacle.
- Pour rappel, le stationnement des véhicules présentant une CMI-S est gratuit sur les emplacements situés en voirie.

Stationnement longitudinal de plain-pied à gauche de la chaussée





Panneau B6d
+
panneau M6h
+
marquage au sol pictogramme blanc sur les limites



Pictogramme normalisée article 118-2 paragraphe A et C de l'IISR 7e partie marquages au sol.

Pictogramme peint en blanc sur les limites ou le long de l'emplacement. Les dimensions : 0,50 m x 0,60 m ou 0,25 m x 0,30 m.

POSTES D'APPEL D'URGENCE ET ABORDS

Accessibles aux personnes en fauteuil roulant et aux personnes sourdes ou malentendantes.

- Délivrance d'un retour d'informations pouvant être reçu et interprété par une personne handicapée.
- Conforme à la norme NF P99-254.

◇ *Signal visuel pour attester la réception de l'appel.*

EMPLACEMENT D'ARRÊT DES VÉHICULES DE TRANSPORTS COLLECTIFS

Pour les transports guidés par rail, l'arrêt est équipé de bandes d'éveil de vigilance.

Avis de la CCDSA pour des dérogations d'ordre technique.

- Hauteur adapté aux véhicules utilisés.
- Un cheminement accessible entre trottoir et arrêt, dégagé de tout obstacle.
- Passage entre nez de bordure et retour abri : 0,90 m, 1,40 m si cheminement piéton non accessible côte cadre bati.
- Aire de rotation fauteuil : diam. 1,50 m.
  En urbain, sauf impossibilité, les arrêts sont aménagés en alignement ou en avancée.
- Signalétique et informations.
  Hauteur minimum des caractères : 12 cm pour l'identifiant de la ligne ; 8 cm au minimum pour le nom de l'arrêt ; des couleurs contrastées conformes (annexe 1).
- Pour le transport guidé : hauteur quai >26 cm équipé de bandes d'éveil de vigilance sur toute la longueur (NF P98-351).

◇ *Guide CEREMA*
« Points d'arrêt de bus et de car accessibles à tous : de la norme au confort » (Cf. page 4).

● *Les prescriptions concernant les machines automatiques de vente de tickets sont celles applicables aux ERP en cohérence avec celles des gares (art. 11 de l'arrêté du 1er août 2006) et elles ont été par le décret n° 2023-931 du 9 octobre 2023 relatif à l'accessibilité aux personnes handicapées des produits et services pris en application de l'article L. 412-13 du code de la consommation.*

Figure 124 Exemple de fiche réglementaire, Guide une voirie accessible à tous, actualisée 2023 , Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires (2023)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

2 - LES ENJEUX DE LA MISE EN ACCESSIBILITE DE LA CHAINE DE DEPLACEMENTS

ENJEUX SOCIAUX ET INTÉGRATION DES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP

La capacité de mobilité participe largement à l'intégration sociale des individus, notamment pour l'accès à l'emploi, aux services et aux équipements

Cette capacité est également un facteur d'intégration sociale, notamment pour les personnes très âgées qui peuvent se trouver sinon isolées.

FACILITATION DES DÉPLACEMENTS POUR TOUS ET MEILLEUR CONFORT

Les difficultés de déplacements rencontrées par les personnes en situation de handicap peuvent être partagées, à un niveau plus restreint, par l'ensemble de la population. Développer l'accessibilité c'est augmenter le confort et la sécurité pour tous, des plus jeunes aux plus âgés.

RENFORCEMENT DE L'ATTRACTIVITÉ DES TRANSPORTS COLLECTIFS

La mise en accessibilité du matériel roulant et des arrêts de transports collectifs permet également de fluidifier l'accès aux véhicules et ainsi de réaliser des gains de temps d'échanges.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

3 - ETAT DES LIEUX DE L'ACCESSIBILITE POUR ANNEMASSE AGGLO

Conformément aux objectifs portés par la loi, plusieurs documents et démarches traitant de l'accessibilité ont été mis en œuvre par les différents maîtres d'ouvrage compétents. Cette partie dresse un état des lieux des orientations et réalisations concernant Annemasse Agglo.

A - LA GOUVERNANCE

Annemasse Agglo a instauré sa commission intercommunale d'accessibilité par délibération du Conseil communautaire en juin 2009 et a missionné un référent politique, Véronique FENEUL, vice-présidente en charge de la gérontologie et du handicap, pour assurer le suivi et la mise en œuvre.

La commission intercommunale a pour objectif de formuler un avis sur l'ensemble des champs qui touchent l'accessibilité et la chaîne de déplacement, à savoir : le cadre bâti, le logement, les équipements publics, la voirie et les transports. La commission suit également le recensement des logements accessibles.

Cette commission regroupe des élus, (élus communautaires et des communes), des associations de personnes handicapées (Espace Handicap, APF, Pôle gérontologie genevois, REGAR, Nous Aussi), des représentants de la société civile et des mobilités douces (Bourgeons), des partenaires institutionnels (DDT 74, bailleurs, etc.), des techniciens des communes et de l'agglomération.

Des comités techniques ont permis de traiter les différentes thématiques :

Pour lancer la démarche sur les PAVE,

- Sur le schéma d'accessibilité des transports,
- Les diagnostics d'accessibilité des ERP,
- Le logement accessible,
- L'accessibilité des établissements privés et des commerces.

Les commissions communales sont le second niveau de gouvernance

Conformément à la loi, les communes de plus de 5 000 habitants ont une commission communale, soit les communes de Vétraz-Monthoux, Gaillard, Ambilly, Annemasse, Ville-la-Grand et Cranves-Sales.

Celles-ci disposent de leurs propres groupes de travail sur les thématiques qui relèvent de la compétence communale (PAVE, diagnostic d'accessibilité des ERP de la commune).

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

B - LES TRANSPORTS COLLECTIFS

Le ferroviaire : une accessibilité garantie à tous

Les SDA concernent les opérations de mise en accessibilité des services de transport. Initialement prévus dans un délai de 10 ans à compter de la loi du 11 février 2005, leur délai d'exécution a été prolongé par la loi du 26 septembre 2014, en fonction de la typologie de services.

Le SDA-Ad'AP répond aux exigences fixées par les nouveaux textes réglementaires qui prévoient une approche « complète » de l'accessibilité des services de transport, au travers de 4 composantes :

- l'aménagement de points d'arrêts prioritaires,

- les mesures de substitution pour les gares non prioritaires,

- le matériel roulant,

- les modalités de formation du personnel et d'information des usagers PMR.

Le dispositif du schéma agenda intègre ces 4 composantes dans son programme d'actions pour la période de 9 ans pour le volet ferroviaire et de 6 ans pour le volet routier.

Par ailleurs, les objectifs du SDA-Ad'AP Rhône-Alpes s'inscrivent dans le prolongement des objectifs du SDRA 2009, ajustés des enseignements tirés du bilan de la mise en œuvre du SDRA et des dispositions nouvelles de l'ordonnance de 2014.

Annemasse Agglo est concernée par le schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée (SDA-Ad'AP ou Sd'AP ou SDAP) d'Auvergne-Rhône-Alpes ferroviaire qui regroupe les deux schémas-agendas ferroviaires de l'ex-Région Auvergne voté le 23 septembre 2015 et de l'ex-Région Rhône-Alpes voté le 16 octobre 2015.

Le bilan d'avancement et d'actualisation de fin de période 2 (mi-2019 – mi-2022) présente le bilan pour ces deux SDAP ferroviaires.

La Région Auvergne-Rhône-Alpes est le chef de file des SDAP régionaux et pilote la mise en œuvre de ceux-ci en partenariat avec les parties prenantes des SDAP ferroviaires, à savoir l'Etat (DREAL), SNCF Mobilités et SNCF Gares& Connexions (incluant SNCF Réseau). L'intitulé donné est donc : SDAP ferroviaire régional Auvergne-Rhône-Alpes.

La mise en œuvre technique et opérationnelle des SDAP en Auvergne-Rhône-Alpes est uniformisée depuis 2017 pour les deux SDAP ferroviaires régionaux et intègre aussi dans le pilotage de la programmation pluriannuelle des études et des travaux les gares nationales implantées sur ce territoire.

Le présent bilan d'avancement et d'actualisation du SDAP ferroviaire régional d'Auvergne-Rhône-Alpes pour la fin de la période 2 porte donc sur l'ensemble des composantes des SDAP ferroviaires régionaux d'Auvergne et de Rhône-Alpes.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

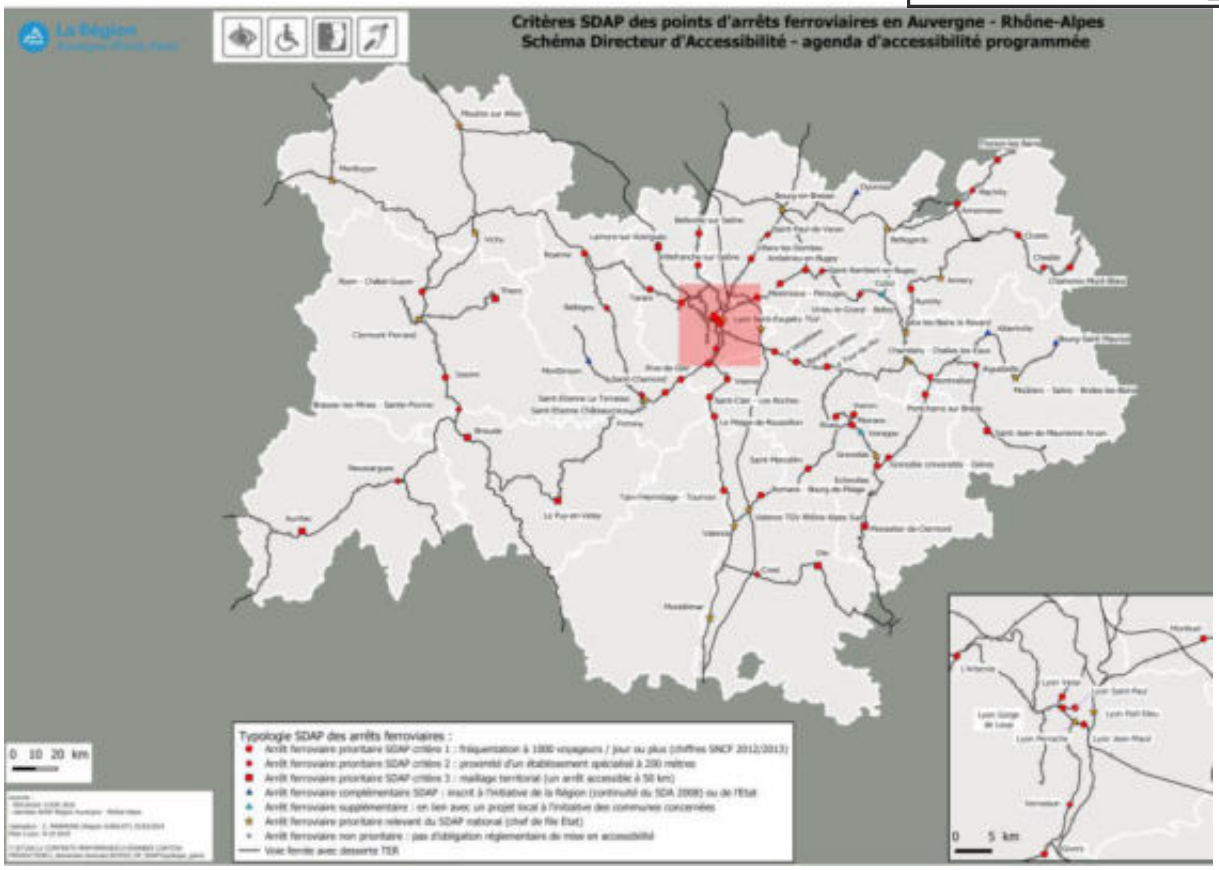


Figure 125 Carte des points d'arrêts ferroviaires du SDA Ap ferroviaire, Région Auvergne Rhône Alpes, 2022

Un bilan a été présenté en comité de pilotage SDAP ferroviaire tenu le 4 avril 2022 en présence de tous les partenaires du SDAP ferroviaire régional d'Auvergne-Rhône-Alpes et en comité de suivi SDAP ferroviaire auprès des associations représentant les personnes en situation de handicap et usagers des transports et référentes pour la concertation sur le SDAP régional tenu le 17 mai 2022.

Le niveau d'accessibilité est variable selon le modèle de train.

Selon le SDAP 2015 de la région Rhône Alpes, la gare d'Annemasse est une gare régionale, classée comme un point d'arrêt prioritaire (gare en critère 1, c'est-à-dire avec une fréquentation de plus de 1000 voyageurs par jour). Elle a fait l'objet d'une mise en accessibilité entre 2019 et 2022. Elle est donc considérée comme accessible selon les engagements du SDAP (attestation avec réserves).

La gare de Machilly est une gare régionale, considérée comme un point d'arrêt prioritaire (gare en critère 2, c'est-à-dire situé dans un rayon de 200m autour d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées). Elle a fait l'objet d'une étude pour sa mise en accessibilité entre 2022 et 2023 selon le bilan

A noter des projets innovants engagés comme la rédaction d'un carnet de voyage adapté aux spécificités cognitives (3 formats disponibles sur internet), une nouvelle tarification régionale pour la personne accompagnant un voyageur en situation de handicap

Le matériel roulant circulant sur les lignes TER et LEX répond à l'ensemble des critères d'accessibilité.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Le réseau tram TPG

Annemasse Agglo est concerné par les lignes TPG du tram. Les arrêts sont aux normes.

Le réseau BUS

Afin que tout le monde puisse se déplacer comme il le souhaite dans l'agglomération d'Annemasse, TAC Mobilités s'engage dans l'accessibilité de son réseau.

En station

De nombreux arrêts de bus sont équipés, quand la place le permet, de quais surélevés, minimisant ainsi l'écart entre le trottoir et le seuil du bus. Au sol, des bandes podotactiles sont apposées pour permettre aux déficients visuels de connaître l'emplacement de la première porte. Les arrêts accessibles sont mentionnés avec un "o" sur le plan du réseau.

À l'arrivée du bus, le nom de la ligne et la direction du véhicule sont automatiquement annoncés à voix haute au niveau de la première porte. Par exemple : "Ligne cinq ; direction Hôpital Findrol"

À bord

Les bus sont équipés de rampes rétractables automatiques ou manuelles, permettant aux personnes en fauteuil roulant de monter et descendre sans difficulté. Une fois à bord, des espaces réservés sont disponibles pour accueillir les fauteuils roulants ou les poussettes. Tous nos véhicules sont dits à plancher surbaissés.

Un système d'information sonore et visuel équipe l'ensemble du parc, annonçant : le nom de la ligne, la direction, les prochains arrêts et connexions possibles, les perturbations (arrêts non desservis).

Des boutons de demandes d'arrêts sont placés à proximité des places assises réservées pour demander son arrêt sans avoir à se déplacer avant l'arrêt complet du véhicule.

Avec le TAD PMR

Le TAD PMR est un service de Transport À la Demande réservé aux Personnes à Mobilité Réduite et en situation de handicap résidant sur le territoire d'Annemasse Agglo, n'étant pas en mesure d'emprunter les lignes régulières TAC.

Ce service est également accessible aux personnes en possession d'une carte Mobilité Inclusion.

Il permet de voyager entre deux adresses situées au sein des 12 communes de l'agglomération annemassienne, du lundi au vendredi de 6h à 19h, ainsi que le samedi de 8h30 à 12h30 puis de 13h30 à 18h.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

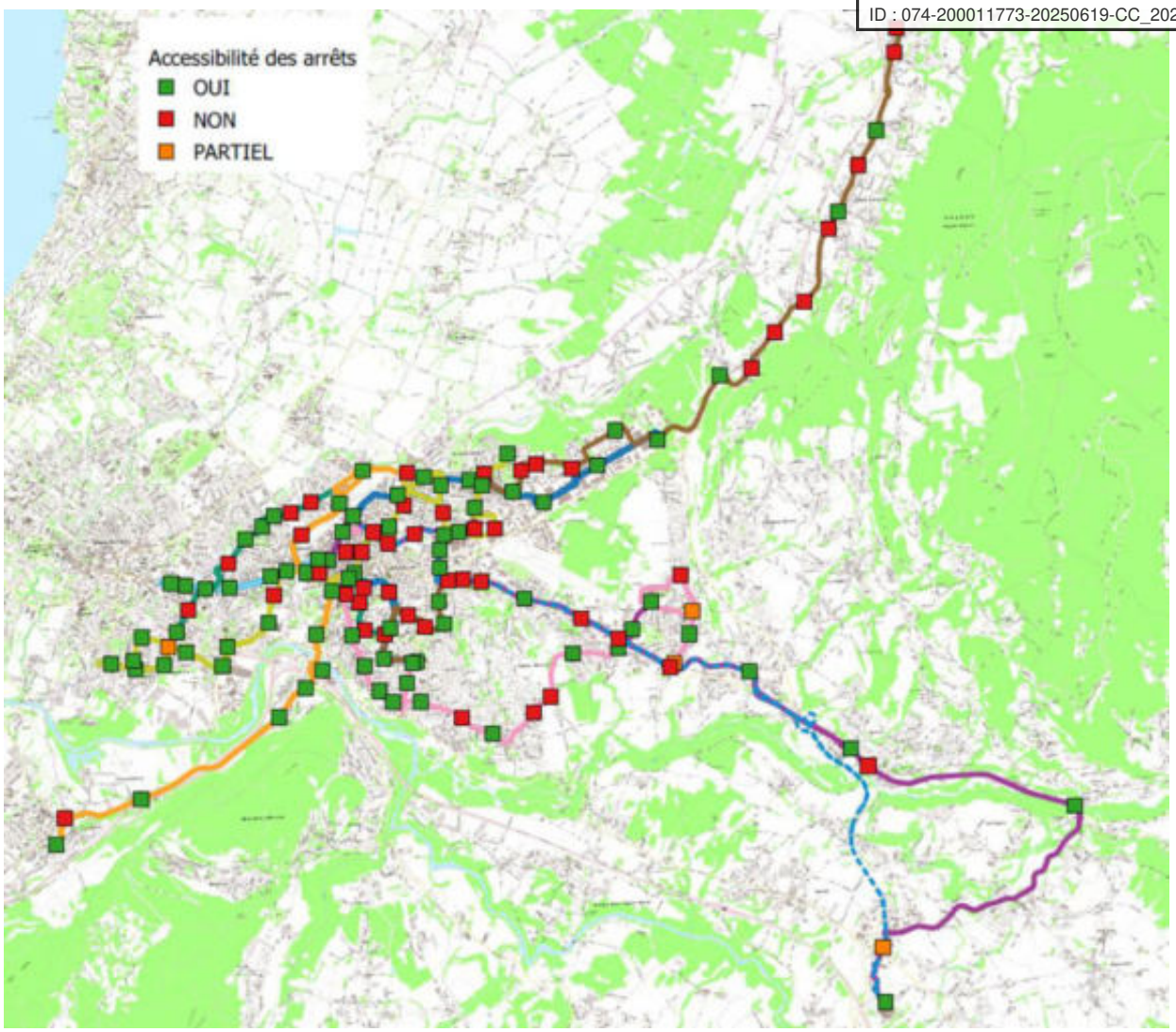


Figure 126 Accessibilité PMR par arrêt du réseau TAC, Annemasse Agglo, 2022

Les chiffres annoncent un réseau accessible à 67%, en fin 2021, avec une ligne BHNS à 90%. L'objectif du PDU annonçait une accessibilité totale des lignes en site propre. Les zones les plus lacunaires concerne l'hypercentre d'Annemasse et la ligne 7 direction Machilly.

La révision du schéma d'accessibilité annonce qu'Annemasse Agglo, avec TAC, prévoient de réadapter l'intégralité de ces arrêts et de mettre en service les arrêts futurs selon la prochaine DSP (2023-2029) pour atteindre les 100% d'accessibilité PMR sur l'intégralité du réseau.

Le SDA de 2016 nécessite d'être mis à jour

En effet, le réseau TAC a évolué depuis et continuera à évoluer à horizon 2023 et 2025. Il est donc essentiel de revisiter le programme de mise en accessibilité des quais/arrêts du réseau TAC sur la base du principe de l'aménagement de 10 arrêts par an.

Au-delà des éléments règlementaires (arrêts prioritaires) il est nécessaire de valider une stratégie permettant de définir l'ordre de priorité de travaux de mise en accessibilité des arrêts.

4 types d'éléments doivent être pris en compte pour définir l'ordre de priorité :

La faisabilité technique et foncière

Le phasage dans le cas où l'aménagement de l'arrêt est contraint par un projet urbain en interface ou de requalification de voirie programmé par une commune ou l'agglomération

- Les arrêts prioritaires au titre de la loi

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

- Des critères complémentaires définis par l'agglomération

Au-delà des arrêts prioritaires au titre de la loi LOM et des contraintes techniques, plusieurs autres critères complémentaires pourraient servir à définir les priorités de travaux :

- 1 seul quai aménagé (dans un sens) rendant l'arrêt partiellement accessible
- Niveau de fréquentation
- Proximité d'un établissement de santé et/ou personnes en situation de handicap
- Arrêt régulièrement fréquenté par des PMR (via retour association et utilisation du réseau TAD PMR)
- Taux d'accessibilité de la ligne
- Présence/absence d'autres arrêts accessibles à proximité

La révision du schéma d'accessibilité annonce qu'Annemasse Agglo, avec TAC, prévoient de réadapter l'intégralité de ces arrêts et de mettre en service les arrêts futurs selon la prochaine DSP (2023-2029) pour atteindre les 100% d'accessibilité PMR sur l'intégralité du réseau.

A l'achèvement des projets de transport en commun en site propre (tram, BHNS Tango et futur TCSP Bonne gare) la totalité des arrêts et du matériel sont accessibles

Le réseau Car Rhône Alpes

Le parc de matériel roulant des Cars Rhône-Alpes et des navettes aéroport est intégralement accessible pour l'embarquement des fauteuils roulants.

Un élévateur pour fauteuil roulant équipe tous les autocars des Cars Rhône-Alpes et deux places sont réservées par véhicule. Le service est ouvert sur réservation à l'avance. Le service d'accompagnement pour l'accès dans le véhicule est assuré par le conducteur, et ceci aux arrêts origine et destination de chaque ligne. Pour les montées/descentes aux arrêts intermédiaires, un service de substitution par taxi équipé PMR est assuré, sur réservation à l'avance.

Information en ligne POUR TOUS

De nombreuses informations en lignes sont disponibles pour permettre à l'ensemble des usagers de pouvoir se déplacer en autonomie et ce pour les différents réseaux (SNCF, TAC, LEX TPG)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Une grille tarifaire transport en communs unique et des supports multimodaux

Concernant les transports collectifs urbains, le Léman Pass (anciennement Unireso régional) permet aux usagers d'Annemasse Agglo de traverser le Grand Genève en suivant une grille tarifaire unifiée et harmonisée. Toutefois, la commune de Machilly n'en fait pas partie. Cela peut causer des incompréhensions pour les utilisateurs du réseau LEX et TAC.

Une application sur smartphone a été mise en place par TAC Mobilités afin de suivre en temps réel les horaires des transports publics.

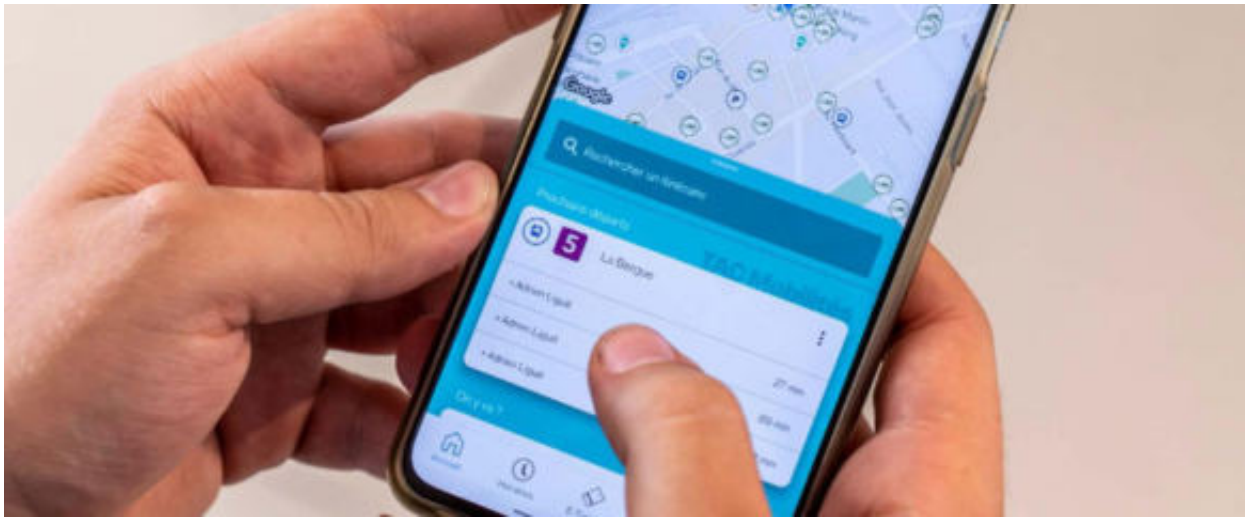


Figure 127- Application TAC Mobilités (Source : tp2a)

La carte Oùra a été mise en place afin de simplifier l'achat de titres pour emprunter le bus, le tram, le LEX, au sein de la région Auvergne-Rhône-Alpes. Elle permet également d'accéder aux parcs à vélos sécurisés pour stationner son vélo.



Figure 128- Utilisation d'une carte Oùra (Source : tp2a)

Par ailleurs, des efforts ont été produits afin de conforter les compléments d'offre entre les différents services de promotion de mobilité alternative, avec notamment des réductions des tarifs de parking public payant ou pour la location de vélos, pour les titulaires d'un abonnement Léman Pass et/ou Citiz.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

La mise en place de système d'informations voyageurs

Afin de simplifier la lecture et la compréhension des horaires TC, des Systèmes d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageurs (SAEIV) ont été mis en place depuis 2017 dans les bus et des Bornes d'Information Voyageurs (BIV) ont été mis en place au niveau des arrêts.

Des tarifications sociales pour les transports en commun

TAC Mobilités propose, aux plus jeunes et aux moins aisés, des aides avec la mise en place de tarifications spécifiques pour des abonnements de transports publics ou encore pour la location et l'achat des vélos (Prime vélo TAC).

Ces mesures ont pour vocation de faciliter l'accessibilité à ces modes de déplacements, renforçant leur attractivité.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

C - ESPACES PUBLICS

L'analyse quantitative et qualitative de l'accessibilité de espaces publics est relativement complexe compte tenu de la diversité des communes et du manque de données à disposition.

AVANCEMENT DES PAVE

Comme annoncé plus haut, le précédent PDU préconisait aux communes de réajuster leur PAVE. A ce jour, 10 des 12 communes ont approuvé et mis en œuvre leur plan. Ces PAVE sont pour la plupart assez ancien. Une révision de ces documents est nécessaire afin de se doter d'outils à jour tant sur le diagnostic que sur les actions à effectuer.

Les principales réalisations qui en ont découlés consistent en des réaménagements des espaces publics :

Abaissement et/ou élargissements de trottoirs ;

Mise en accessibilité des établissements publics ;

Places de stationnement PMR.

Néanmoins, il est important de remarquer que ces démarches sont souvent réalisées de façon spontanée, par les communes, et ne suivent pas toujours de plan directeur à proprement parler. Ainsi, d'importantes lacunes subsistent et se révèlent, en matière d'accessibilité PMR. Pour exemple, à Machilly, il existe un foyer de personnes handicapées où les trottoirs à proximité ne sont pas aménagés.

La liste des PAVE et leur état d'avancement :

- Ambilly : PAVE approuvée en 2010,
- Annemasse : PAVE approuvé en cours, révision en cours,
- Bonne : PAVE approuvé en 2010,
- Cranves-Sales : approuvé en 2010,
- Etrembières : approuvé en 2010,
- Gaillard : approuvé en 2010,
- Juvigny : pas de document à notre connaissance,
- Lucinges : approuvé en 2010, pas de révision engagée,
- Machilly : approuvé en 2010, pas de révision engagée,
- Saint-Cergues : approuvé en 2011 et révisé en 2025,
- Vetraz-Monthoux : approuvé en 2010, pas de révision engagée
- Ville-la-Grand : pas de document à notre connaissance.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

La qualité des aménagements de desserte et de traversée

- En poursuite des recommandations faite dans les PAVE, le PDU préconisait une mise en conformité de 275 points d'arrêts, à l'horizon 2024. En septembre 2022, seuls 166 d'entre eux ont été réaménagés.
- Par ailleurs, à travers la révision de son schéma directeur d'accessibilité des transports Annemasse Agglo a réalisé un Schéma d'Accessibilité Programmée (Ad'Ap). En tenant compte des futurs développements du réseau TAC, une étude de l'accessibilité PMR des arrêts du réseau TAC a été réalisée. Cette analyse résume dans une cartographie, l'état actuel de l'accessibilité des arrêts.
-
- Les chiffres annoncent un réseau accessible à 67%, en fin 2021, avec une ligne BHNS à 90%. L'objectif du PDU annonçait une accessibilité totale des lignes en site propre. Les zones les plus lacunaires concerne l'hypercentre d'Annemasse et la ligne 7 direction Machilly.
- La révision du schéma d'accessibilité annonce qu'Annemasse Agglo, avec TAC, prévoient de réadapter l'intégralité de ces arrêts et de mettre en service les arrêts futurs selon la prochaine DSP (2023-2029) pour atteindre les 100% d'accessibilité PMR sur l'intégralité du réseau.



Figure 129 Diagnostic PAVE (Gaillard)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

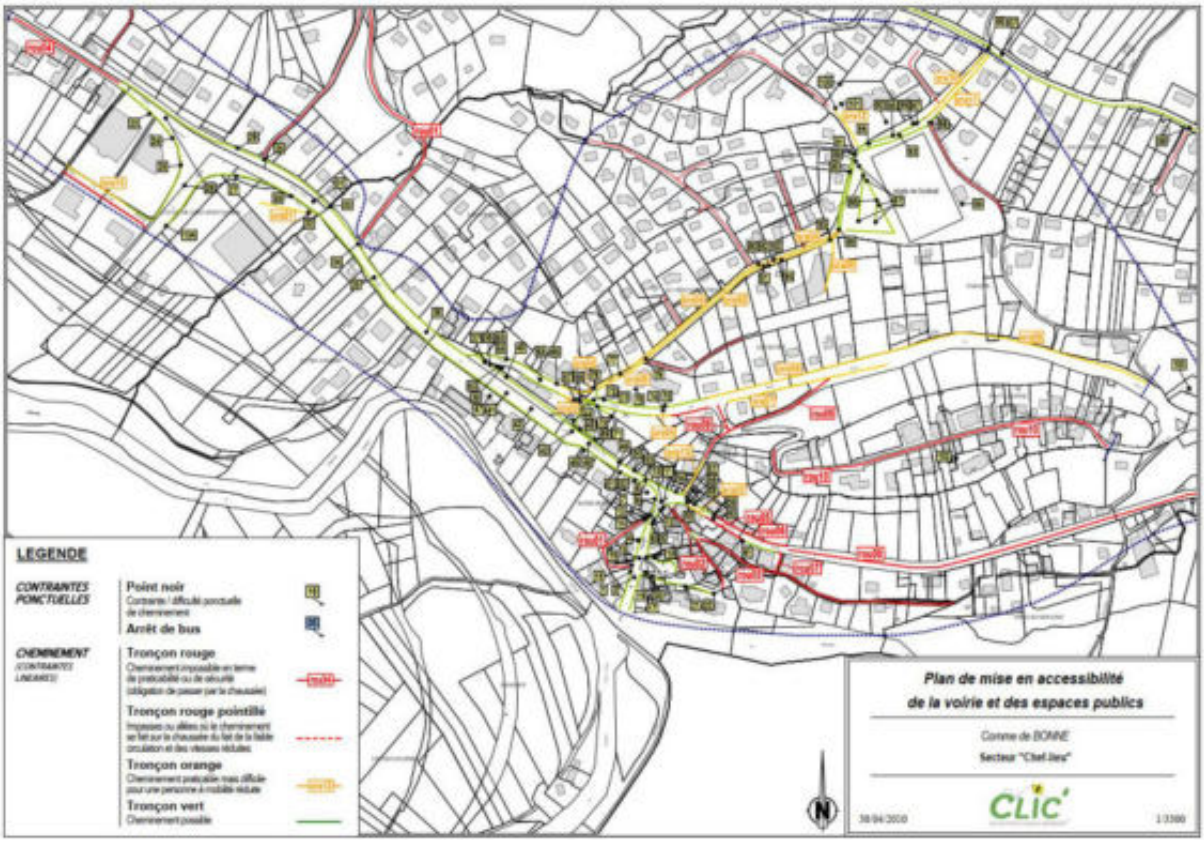


Figure 130 PAVE Bonne

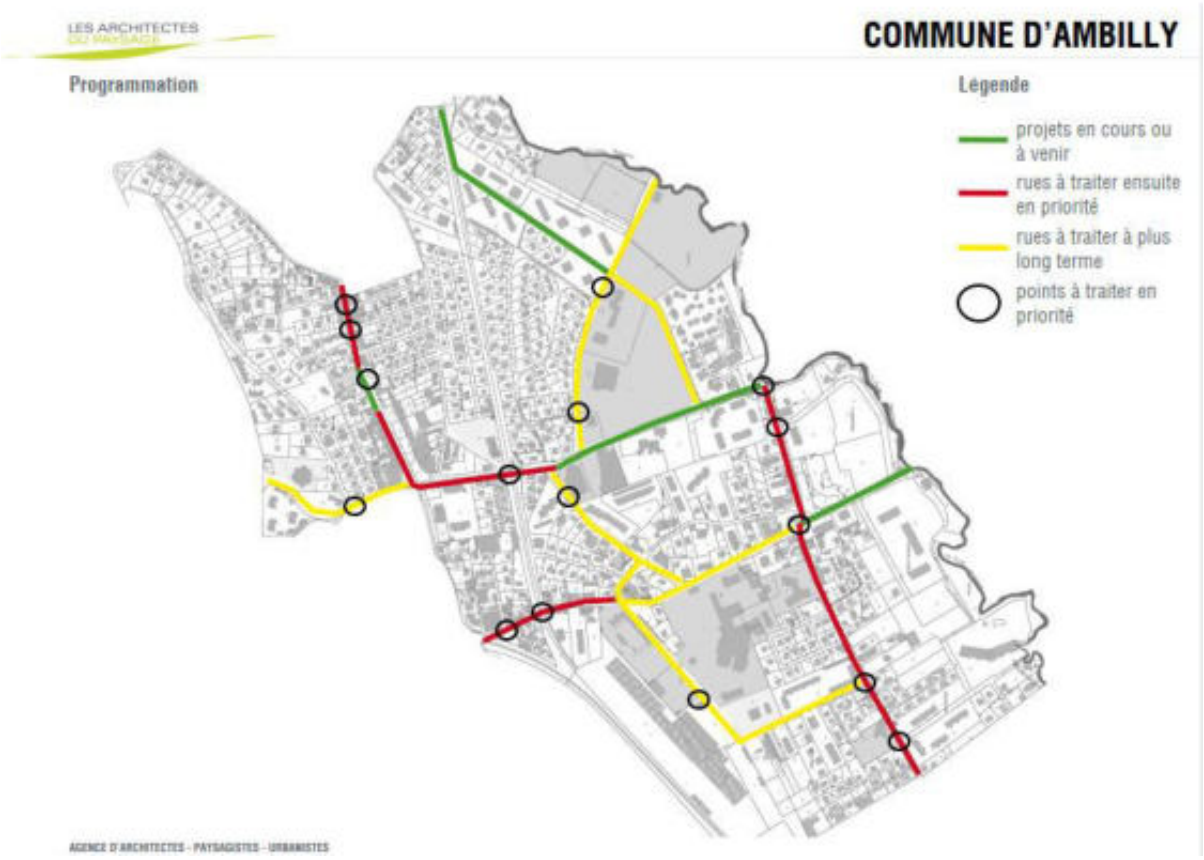


Figure 131 PAVE Ambilly

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

A noter que la Ville d'Annemasse établit un rapport annuel de la commission communale pour l'accessibilité de personnes handicapées et que le bureau d'étude INFRAPOLIS a été mandaté afin d'établir un état des lieux général des conditions d'accessibilité aux espaces publics par les personnes à mobilité réduite. Il ressort de cet état des lieux que l'accessibilité piétonne et PMR de la Ville d'Annemasse est en l'état plutôt satisfaisante, et peut être aisément améliorable en de nombreux endroits du fait de la configuration générale favorable des voiries publiques (emprises confortables et pentes faibles). Une concentration des difficultés est observée sur les secteurs de Brouaz et Vernand.

Par ailleurs, en comparaison de villes de configuration similaire (taille, densité), Annemasse peut être considérée comme une ville bien accessible.

La synthèse chiffrée pour Annemasse est la suivante concernant les voiries et espaces publics

1. Date d'élaboration du PAVE : 2011, révision envisagée après 2021.

2. Cheminement, trottoirs : sur un total de 42 km de voirie, 1415 défauts repérés, dont 130 mineurs, 1124 moyens, et 161 majeurs.

3. Stationnement réservé : 177 places au total, dont 61 de bonne qualité (34%), 108 avec un défaut moyen (61%) et 8 de mauvaise qualité (5%).

4. Passages piétons : 646 passages piétons au total, dont 328 de bonne qualité (51%), 274 de qualité moyenne (42%) et 44 de mauvaise qualité (7%).

5. Escaliers : 100 escaliers, dont 11 de bonne qualité, 33 de qualité moyenne (33%) et 56 de mauvaise qualité (56%).



Figure 132 Exemple d'aménagement de trottoirs réalisés (Annemasse)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Accessibilité des trottoirs

Les situations en matière d'accessibilité des trottoirs sont très variables d'une commune à une autre, d'un quartier à un autre et même d'une rue à une autre. De plus, toutes les communes n'ayant pas réalisé un diagnostic de l'accessibilité de leurs espaces publics, il est difficile d'établir un état des lieux général. On retrouve régulièrement sur ces espaces de nombreux obstacles qui mettent à mal la circulation de l'ensemble des usagers : panneaux, obstacles temporaires comme des conteneurs à déchets, obstacles en porte-à-faux, situés à une hauteur inférieure à 2,20 m…

Afin de permettre une plus grande accessibilité des espaces publics aux usagers en fauteuil roulant, des abaissés de trottoir, aussi appelés « bateaux », sont mis en place au niveau des traversées piétonnes. Cependant, on retrouve encore de nombreuses traversées piétonnes équipées de potelets, mis en place pour empêcher le passage et le stationnement des voitures. Ces potelets peuvent être un obstacle pour l'accessibilité des personnes en situation de handicap, mais également pour l'ensemble des usagers.

Places de stationnement adaptés

Les espaces de stationnement ouverts au public doivent comprendre des places adaptées et réservées aux usagers en situation de handicap disposant de la carte mobilité inclusion. Il est inscrit dans la loi qu'au moins 2 % des places doivent être adaptées, elles doivent notamment être situées à proximité des équipements publics. La répartition des places est inégale à l'échelle d'Annemasse Agglo. De plus, les données ne sont pas disponibles pour l'ensemble des communes.

Il faut noter que les places de stationnement adaptées existantes ne sont pas toutes conformes.

Résumé

10 : NOMBRE DE COMMUNES AYANT MIS EN ŒUVRE LEUR PAVE

166 : NOMBRE DE POINTS D'ARRÊTS MIS EN CONFORMITÉ (CONTRE 275 IDENTIFIÉS)

67% : PART DU RÉSEAU TC ACCESSIBLE AUX PMR (2021)

90% : PART DE LA LIGNE BHNS TANGO ACCESSIBLE AUX PMR (2021)

100% : OBJECTIF DSP 2023-2029 D'ACCESSIBILITÉ PMR SUR LE RÉSEAU TAC

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

TABLE DES ILLUSTRATIONS

FIGURE 1- BILAN DU PDU 2014 REALISE EN 2022 - ETAT DE REALISATION DES INFRASTRUCTURES PROGRAMMEES (SOURCE : ANNEMASSE AGGLO, 2022) 10
FIGURE 2 LES DOMAINES D'APPLICATION DU PDM 13
FIGURE 3 LES PHASES DU PDM 17
FIGURE 4- LE TERRITOIRE D'ANNEMASSE AGGLO (SOURCE : ANNEMASSE AGGLO) 21
FIGURE 5- LE TERRITOIRE DU POLE METROPOLITAIN DU GENEVOIS FRANÇAIS (SOURCE : PMGF) 22
FIGURE 6- MISSIONS ET COMPETENCES D'ANNEMASSE AGGLO (SOURCE : ANNEMASSE AGGLO) 23
FIGURE 7- RELATION ENTRE LE PDM ET LES AUTRES DOCUMENTS DE PLANIFICATION ET DE PROGRAMMATION TERRITORIALE) 24
FIGURE 8-ENJEUX SPECIFIQUES DES BASSINS URBAINS (SOURCE SRADETT AUVERGNE RHONE ALPES) 25
FIGURE 9-SCHEMA MULTIMODAL 2030 (SOURCE SCOT ANNEMASSE AGGLO 26
FIGURE 10-PERIMETRE DES PACA 28
FIGURE 11-OBJECTIF DE NEUTRALITE CARBONE (SOURCE CHARTE DU GRAND GENEVE) 29
FIGURE 12-CONTRAINTES NATURELLES ET ARTIFICIELLES (SOURCE ANNEMASSE AGGLO).. 35
FIGURE 13-POPULATION PAR EPCI AU SEIN DU GRAND GENEVE 37
FIGURE 14-DENSITE ET CARROYAGE 37
FIGURE 15-POPULATION PAR COMMUNE EN 2023 (SOURCE DDT 74) 38
FIGURE 16-POPULATION PAR COMMUNE EN 2023 (SOURCE DDT 74) 38
FIGURE 17-EVOLUTION DE LA POPULATION PAR AGE (SOURCE INSEE) 39
FIGURE 18-FRONTALIERS PAR COMMUNE (SOURCE OST) 40
FIGURE 19 – POLES GENERATEURS DE DEPLACEMENT 42
FIGURE 20 – FLUX QUOTIDIENS AUTOUR D'ANNEMASSE AGGLO, EN SEMAINE (EDGT 2016) 44
FIGURE 21- PARTS DES DEPLACEMENTS SELON LES FLUX ET MOTIFS PRINCIPAUX (EDGT 2016) 45
FIGURE 22- PARTS DES DEPLACEMENTS DES MODES PRINCIPAUX AU SEIN DU CŒUR DE L'AGGLOMERATION ANNEMASSIENNE (EDGT 2016) 45
FIGURE 23- EVOLUTION DU TAUX DE BI-MOTORISATION PAR SOUS-TERRITOIRE D'ANNEMASSE AGGLO (INSEE) 46
FIGURE 24- PARTS MODALES PAR SOUS TERRITOIRE POUR 2022 (SOURCE CEREMA, CITEC)46
FIGURE 25- EVOLUTION DES PARTS MODALES A L'ECHELLE D'ANNEMASSE AGGLO AVEC COMPARATIF ENTRE L'ETAT 2022 ET LES OBJECTIFS PDU 2014 (SOURCE : CITEC) 47
FIGURE 26- COMPARAISON ENTRE LES PARTS MODALES D'ANNEMASSE AGGLO (EDGT 2016) ET DU CANTON DE GENEVE (MRMT 2015) 48
FIGURE 27- COMPARATIF DES PARTS DE DEPLACEMENTS REALISES EN VOITURE ENTRE LES EPCI DU GENEVOIS FRANÇAIS (EDGT 2016) 48
FIGURE 28-PLAN DU RESEAU LEMAN EXPRESS (AU 10 DECEMBRE 2023) 53
FIGURE 29- OFFRE DU LEMAN EXPRESS EN 2023 (LEMANIS) 53
FIGURE 30- IMPACT LEX SUR LES PARTS MODALES EN 2022 54
FIGURE 31-TRAIN LEX EN GARE D'ANNEMASSE (RAMES SNCF ET CFF) 54
FIGURE 32- TER PARMI DES TRAINS LEX 55
FIGURE 33- TERRITOIRES LABELLISES SERM (SOURCE : ETAT, FEVRIER 2025) 56
FIGURE 34- LOGO TAC MOBILITES 57
FIGURE 35- MATERIEL ROULANT DU RESEAU TAC – LIGNE 5 (SOURCE : TP2A) 57
FIGURE 36-PLAN DU RESEAU TAC (AU 22 AVRIL 2025) (SOURCE : TAC MOBILITES) 59
FIGURE 37-BHNS TANGO (SOURCE : TP2A) 60
FIGURE 38- RESEAU TAC – TRACE DU BHNS ET DES LIGNES STRUCTURANTES DU RESEAU (SOURCE : CITEC, TAC MOBILITES) 61
FIGURE 39- RESEAU TAC – TRACE DES LIGNES URBAINES OU SECONDAIRES (SOURCE : CITEC, TAC MOBILITES) 62
FIGURE 40- TRACE TCSP GARE D'ANNEMASSE – BONNE, CENTRE – SITES PROPRES ETUDIES (SOURCE : ANNEMASSE AGGLO) 63
FIGURE 41- RESEAU TAC DES LIGNES REGULIERES AVEC PRISE EN COMPTE DU NOMBRE MOYEN DES MONTEES PAR JOUR (2022, SOURCE : CITIO, CITEC) 65

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

FIGURE 42- TAUX DE CHARGE MOYEN EN HEURE DE POINTE DU MATIN ET DU SOIR DES LIGNES DU RESEAU TAC (SEMAINE DU 15/05/2023, CITIO) 66
FIGURE 43- MONTEES ET DESCENTES PAR ARRET DE BUS (SEMAINE DU 15/05/2023, CITIO) 67
FIGURE 44- MINIBUS TAC UTILISE POUR LE SERVICE TAD (SOURCE : TP2A) 68
FIGURE 45- MATERIEL ROULANT CHOISI (BUS ELECTRIQUE STANDARD IVECO GX37) - (SOURCE : RAPPORT DELEGATAIRE 2023) 70
FIGURE 46- TRAMWAY T17 EN STATION CROIX D'AMBILLY - DIRECTION ANNEMASSE PARC (SOURCE : TP2A) 71
FIGURE 47- TRACE DU TRAMWAY D'ANNEMASSE AVEC L'EXTENSION PREVUE AU LYCEE DES GLIERES (SOURCE : ANNEMASSE AGGLO) 71
FIGURE 48- FLYER TPG FLEX SEYMAZ-VOIRONS (SOURCE : TPG) 72
FIGURE 49- TRACE DES LIGNES TPG IMPACTANT ANNEMASSE AGGLO (SOURCE : CITEC, TPG) 73
FIGURE 50- PLAN SCHEMATIQUE DU RESEAU PROXIM'ITI (DES LE 23/06/2025) 74
FIGURE 51-PLAN DU RESEAU CARS HAUTE-SAVOIE (SOURCE CD74) 75
FIGURE 52-PLAN DU RESEAU STAR'T (SOURCE STAR'T) 76
FIGURE 53-PLAN DES ZONES TARIFAIRES DE GENEVE ET SA REGION (VALABLE DES LE 15/12/2024) 77
FIGURE 54 – STRUCTURE ACTUELLE DU RESEAU TC AU SEIN D'ANNEMASSE AGGLO 79
FIGURE 55-CONTRAINTES NATURELLES ET ARTIFICIELLES, ETUDE « MODES ACTIFS », 2011 82
FIGURE 56-LONGUEURS DES DEPLACEMENTS INTERCOMMUNAUX SUR ANNEMASSE AGGLO, ETUDE « MODES ACTIFS », BUREAU INDDIGO, 2011 82
FIGURE 57- TRACE DES ITINERAIRES CYCLABLES STRUCTURANTS APPROUVES AU SEIN DU GRAND GENEVE (SOURCE : GRAND GENEVE) 83
FIGURE 58-TRACE DE LA VOIEVERTE DU GRAND GENEVE – ZOOM SUR ANNEMASSE AGGLO (SOURCE : ANNEMASSE AGGLO) 84
FIGURE 59-TRACE DE LA VIARHONA (SOURCE : ANNEMASSE AGGLO) 85
FIGURE 60-EXEMPLES (RESP.) DE BANDE CYCLABLE (AMBILLY), DE COULOIR BUS (VILLE-LA-GRAND), DE PISTE CYCLABLE BIDIRECTIONNELLE (CRANVES-SALES) ET DE DOUBLE SENS CYCLABLE (GAILLARD) 87
FIGURE 61- AMENAGEMENTS CYCLABLES INSCRIT AU SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE (SOURCE : ANNEMASSE AGGLO) 88
FIGURE 62-EXEMPLES (RESP.) D'UN AMENAGEMENT MIXTE SUR TROTTOIR NON REGLEMENTAIRE (VETRAZ-MONTHOUX) ET D'UNE ABSENCE D'ESPACE SECURITE PORTIERE LE LONG DES BANDES CYCLABLES 90
FIGURE 63- LOCALISATION ACTUELLE DES PARCS TAC DE STATIONNEMENT VELO, 2022 91
FIGURE 64 - A L'INTERIEUR D'UN DES PARCS A VELOS (SOURCE : TP2A) 91
FIGURE 65 - EXEMPLES DE DEFAILLANCES AVEC DES EMPLACEMENTS NON COUVERT (GARE D'ANNEMASSE) ET DE SURFACES INADAPTEES (ANNEMASSE) 92
FIGURE 66-MAISON DE LA MOBILITE ET DU TOURISME 93
FIGURE 67 -STATIONS DE VELOS EN LIBRE-SERVICE 93
FIGURE 68- EXEMPLES D'OBSTACLE SUR UN TROTTOIR ET D'UN TROTTOIR TROP ETROIT 95
FIGURE 69- PLAN DE CIRCULATION DU CENTRE – ETAT FUTUR 2025 – SCENARIO « RUE PAUL BERT EN ZONE DE RENCONTRE » 96
FIGURE 70- BILAN DES PRINCIPAUX AMENAGEMENTS CYCLABLES REALISES EN ZAE (A DATE DU PREMIER TRIMESTRE 2025) 97
FIGURE - AXES ROUTIERS PRINCIPAUX COMMUNIQUANT AVEC ANNEMASSE AGGLO (SOURCE : CITEC, IGN) 101
FIGURE - HIERARCHISATION (PAR EXPLOITATION) DU RESEAU ROUTIER (SOURCE : CITEC, IGN) 102
FIGURE 73 - RAPPEL DES FONCTIONS DE LA HIERARCHIE DU RESEAU ROUTIER – SOURCE PDU 2014 104
FIGURE 74 - HIERARCHISATION DU RESEAU ROUTIER – SOURCE PDU 2014 105
FIGURE 75 CARTE DE LA HIERARCHIE DU RESEAU ROUTIER DU CANTON DE GENEVE 106
FIGURE 76 CARTE DE LA HIERARCHIE DU RESEAU ROUTIER DU PDU 2014 – ZOOM CŒUR D'AGGLOMERATION 107

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

FIGURE 77 CARTE DE LA HIERARCHIE DU RESEAU ROUTIER D'ANNEMASSE AGGLO – ETAT 2019 108
FIGURE 78 CARTE DE LA HIERARCHIE DU RESEAU ROUTIER D'ANNEMASSE AGGLO PDM2025-2035 113
FIGURE 79 CARTE DE LA HIERARCHIE DU RESEAU ROUTIER D'ANNEMASSE AGGLO PDM2025-2035 114
FIGURE 80 CARTE DE LA HIERARCHIE DES DOUANES PDM 2025-2035 116
FIGURE 81 EVOLUTION DES DOMANIALITES SUR LES RD – DELIBERATION JUIN 2017 117
FIGURE 82 SCHEMA DES VOIRIES D'INTERET COMMUNAUTAIRE 2008 118
FIGURE 83 SCHEMA DES VOIRIES D'INTERET COMMUNAUTAIRE 2025 121
FIGURE 84- EVOLUTION DES CHARGES DE TRAFIC ENTRE 2011 ET 2019 SUR LES TRONÇONS PRINCIPAUX D'ANNEMASSE AGGLO (SOURCE : ANNEMASSE AGGLO) 122
FIGURE 85- CHARGES TJM 2019 DES AXES ROUTIERS PRINCIPAUX (SOURCE : HAUTE SAVOIE, CITEC) 123
FIGURE 86- EVOLUTION DES VITESSES MOYENNES DE PARCOURS EN HPS ENTRE 2015 ET 2023 (SOURCE : ANNEMASSE AGGLO, TOMTOM) 124
FIGURE 87- LOCALISATION DES ECRANS ET POSTES D'ENQUETES A LA FRONTIERE FR-VD-GE (SOURCE : ENQUETE AUX FRONTIERES 2023, TRANSITEC-ALYCE) 126
FIGURE 88- PROJETS D'INFRASTRUCTURE ROUTIERE A L'HORIZON DU PDM – SOURCE (CITEC) 127
FIGURE 89- TRACE DE LA LIAISON AUTOROUTIERE MACHILLY – THONON (SOURCE : HAUTE-SAVOIE) 128
FIGURE 90- PERIMETRE DE LA ZFE-M (ANNEMASSE AGGLO, 2025) 129
FIGURE 91- PERIMETRE DE LA ZFE-M (ANNEMASSE AGGLO, 2025) 130
FIGURE 92- EVOLUTION DU NOMBRE D'ACCIDENTS ENTRE 2005 ET 2021, BAAC 131
FIGURE 93- LOCALISATION DES ACCIDENTS SELON LEUR GRAVITE SUR ANNEMASSE AGGLO (2017 ET 2018), BAAC 132
FIGURE 94- COMPARAISON DE LA GRAVITE DES ACCIDENTS SUR ANNEMASSE AGGLO ENTRE 2017 ET 2021, BAAC 133
FIGURE 95- EMPLACEMENT DES STATIONS CITIZ D'AUTOPARTAGE, (SOURCE : ANNEMASSE AGGLO, CITIZ) 138
FIGURE 96- LOCALISATION DES POINTS DE CHARGE EXISTANTS PAR PUISSANCE (SOURCE : SYANE, OCTOBRE 2023 138
FIGURE 97- CARTE DES PARKING-RELAIS AU SEIN D'ANNEMASSE AGGLO (2025) 143
FIGURE 98- PLAN DE SITUATION ET PLAN MASSE DU P+R AUBRAC, 2023, CLEMENT VERGELY ARCHITECTES 144
FIGURE 99 EXTRAIT DU PDU 2014 149
FIGURE 100- EXEMPLE D'ATTRIBUTION DE NOMBRE DE PLACES POUR CHAQUE TYPE DE COMMUNE DE L'AGGLOMERATION POUR UNE OPERATION DE 30 LOGEMENTS 151
FIGURE 101 CARTOGRAPHIE DU ZONAGE STATIONNEMENT PAR SECTEURS POUR LE PDM 2025-2035 155
FIGURE 102 CARTOGRAPHIE DU ZONAGE STATIONNEMENT PAR SECTEURS POUR LE PDM 2025-2035 156
FIGURE 103 ILLUSTRATION LIEE A DES ETUDES DE STATIONNEMENT 158
FIGURE 104 EXEMPLE DE VEGETALISATION DE STATIONNEMENT, SOURCE ??? 159
FIGURE 105- EVOLUTION DES DESTINATIONS (DE 9 A 5 DESTINATIONS AVEC 23 SOUS-DESTINATIONS) DE L'ARTICLE STATIONNEMENT DU PLU 160
FIGURE 106 – AIDE A LA CONCEPTION DU STATIONNEMENT VELOS DANS LES CONSTRUCTIONS (SOURCE : ETAT, 2022) 166
FIGURE 107 SCHEMAS EXPLICATIFS POUR LE STATIONNEMENT (SOURCE GUIDE MINISTERIEL) 167
FIGURE 108 TABLEAU FIXANT LES NORMES POUR LES BATIMENTS NEUFS (SOURCE GUIDE MINISTERIEL) 167
FIGURE 109- MOUVEMENTS DE MARCHANDISES B2B SUR LE TERRITOIRE D'ANNEMASSE AGGLO 170
FIGURE 110- MOUVEMENTS DE MARCHANDISES B2B - ZOOM SUR ANNEMASSE (SOURCE : FRETURB, INTERFACE TRANSPORT, 2023) 171
FIGURE 111- PART DES MOUVEMENTS DE MARCHANDISES ET DES ETABLISSEMENTS CONCERNES (SOURCE : INSEE 2019, FRETURB, INTERFACE TRANSPORT) 172

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

FIGURE 112- REPARTITION DES MOUVEMENTS DE MARCHANDISES PAR SECTEUR D'ACTIVITE (SOURCE : INSEE, FRETURB, INTERFACE TRANSPORT, 2023) 172
FIGURE 113- MOUVEMENTS HEBDOMADAIRES GENERES PAR LES ACHATS EN LIGNE DES MENAGES 173
FIGURE 114- EVOLUTION DU NOMBRE D'EMPLOIS SALARIES LOGISTIQUES ENTRE 2006 ET 2021 174
FIGURE 115- LOCALISATION DES ACTEURS DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE 175
FIGURE 116- LOCALISATION DES LICENCES DU TRANSPORT INTERIEUR ET COMMUNAUTAIRES 176
FIGURE 117 DECOUPAGE DU TERRITOIRE (SOURCE : SCOT) 184
FIGURE 118 SCHEMA D'OPTIMISATION DES DEPLACEMENTS (SOURCE CITEC) 188
FIGURE 119 – AIDE A LA PRIORISATION DES MODES SELON LA DISTANCE DE PARCOURS (SOURCE : CITEC) 192
FIGURE 120 – ROSE DES DEPLACEMENTS PAR MODES AUTOUR D'ANNEMASSE (SOURCE : CITEC, 2023) 194
FIGURE 121- EVOLUTION DES CHARGES DE TRAFIC ENTRE 2011 ET 2019 SUR LES TRONÇONS PRINCIPAUX D'ANNEMASSE AGGLO (SOURCE : ANNEMASSE AGGLO) 196
FIGURE 122- SCENARIO RETENU POUR LES PARTS MODALES (SOURCE : CITEC) 200
FIGURE 123- COMPARATIF ETAT ACTUEL / SCENARIO RETENU POUR LES PARTS MODALES (SOURCE : CITEC) 201
FIGURE 124 EXEMPLE DE FICHE REGLEMENTAIRE, GUIDE UNE VOIRIE ACCESSIBLE A TOUS, ACTUALISEE 2023 , MINISTERE DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE ET DE LA COHESION DES TERRITOIRES (2023) 310
FIGURE 125 CARTE DES POINTS D'ARRETS FERROVIAIRES DU SDA AP FERROVIAIRE, REGION AUVERGNE RHONE ALPES, 2022 314
FIGURE 126 ACCESSIBILITE PMR PAR ARRET DU RESEAU TAC, ANNEMASSE AGGLO, 2022 .316
FIGURE 127- APPLICATION TAC MOBILITES (SOURCE : TP2A) 318
FIGURE 128- UTILISATION D'UNE CARTE OURA (SOURCE : TP2A) 318
FIGURE 129 DIAGNOSTIC PAVE (GAILLARD) 321
FIGURE 130 PAVE BONNE 322
FIGURE 131 PAVE AMBILLY 322
FIGURE 132 EXEMPLE D'AMENAGEMENT DE TROTTOIRS REALISES (ANNEMASSE) 323

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

G - Lexique

Ad'Ap : Agenda d'Accessibilité Programmée

AOM : Autorité Organisatrice de la Mobilité

AOTU : Autorité Organisatrice des Transports Urbains

B2B : Business To Business (Entreprise à Entreprise)

B2C : Business To Consumer (Entreprise au Consommateur=

BAAC : Bureau d'Analyse des Accidents de la Circulation

BHNS : Bus à Haut Niveau de Service

BIV : Bornes d'Information Voyageurs.

CD74 : Conseil Départemental de la Haute- Savoie

DDT74 : Direction Départementale des Territoires de la Haute-Savoie

DSP : Délégation du Service Public

ELU : Espace de Logistique Urbain

EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunal

ERP : Etablissement Recevant du Public

GES : Gaz à Effet de Serre

HP : Heure de Pointe

HPM : Heure de Pointe du Matin

HPS : Heure de Pointe du Soir

LEX : Léman Express

MaaS : Mobility as a Service

MMT : Maison de la Mobilité et du Tourisme

P+R : Parking-Relais

PAVE : Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics

PCAET :Plan Climat Air Energie Territorial

PDA : Plan de Déplacement Administration

PDE : Plan de Déplacement Entreprises

PDIE : Plan de Déplacement Inter-Entreprises

PDS : Plan de Déplacement Scolaires

PDU : Plan de Déplacements Urbains

PMGF : Pole Métropolitain du Genevois Français

PMR : Personnes à Mobilité Réduite

PEM : Pôle d'Echange Multimodal

PL : Poids Lourds

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

PDU : Plan de Déplacements Urbains

PDE : Plan de Déplacements Entreprise

PDM : Plan de Mobilité

PLU : Plan Local d'Urbanisme

PMGF : Pole Métropolitain du Genevois Français

PPA : Personnes Publiques Associées

PTU : Périmètre de Transport Urbain

RD : Route Départementale

RN : Route Nationale

RPFSP : Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés

SAEIV : Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information des Voyageurs

SAGS : Société d'Assistance et de Gestion du Stationnement

SDA : Schéma Directeur d'Accessibilité

Syane : Syndicat des énergies et du numérique de Haute-Savoie

TAD : Transport A la Demande

TCSP : Transport en Commun en Site Propre

TP2A : Transport Public de l'Agglomération d'Annemasse

TIM : Transports Individuels Motorisés

TPG : Transport Publics Genevois

TJMA : Trafic Journalier Moyen Annuel

ZA : Zone d'Activité

ZAE : Zone d'Activités Economiques

ZAC : Zone d'Activités Commerciales

ZFE : Zone à Faible Emission

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Annemasse Agglo

Annemasse - Les Voirons Agglomération

www.annemasse-agglo.fr

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE



PLAN DE MOBILITÉ
de l'agglomération annemassienne
2025-2035

RÉSUMÉ NON TECHNIQUE

PHASE ARRÊT

Annemasse Agglo

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

TABLE DES MATIERES

A - LE PLAN DE MOBILITE 3

B - ORGANISATION DE LA DEMARCHE 6

C - LE DIAGNOSTIC TERRITORIAL 7

D - ANALYSE THEMATIQUE 10

E - LA STRATEGIE DU PDM 13

F - LE PLAN D'ACTION 16

G - L'ANNEXE ACCESSIBILITE 18

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

A - LE PLAN DE MOBILITÉ

La question de la mobilité sur le territoire d'Annemasse Agglo

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

Parmi eux, le Plan de Mobilité (PDM), auparavant nommé Plan de Déplacement Urbain (PDU) est un ensemble de mesures visant à définir l'organisation des déplacements des personnes et marchandises sur un territoire. 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.

Le nouveau Plan de Mobilité va permettre de définir la politique de transport et de déplacement à l'échelle de l'agglomération sur les 10 prochaines années. L'enjeu est fort : 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, soit les 12 communes d'Annemasse Agglo, le Plan de Mobilité met aussi en lien les initiatives portées par l'Agglo avec celles portées aux niveaux des communes et des territoires voisins.

Annemasse Agglo a donc engagé la révision de son Plan de Mobilité, à l'horizon 2025- 2035.

Le contexte réglementaire

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

L'article L.1214-2 du Code des transports décrit le contenu du Plan de Mobilité (PDM).

Il dispose des éléments suivants :

- *« 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 et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité. »*

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Le contenu obligatoire

En lien avec les enjeux propres au territoire, Annemasse Agglo a choisi 5 items phares à particulièrement approfondir, sur les 11 items obligatoires de la LOM 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



A noter que certaines thématiques ne sont pas du ressort d'Annemasse Agglo comme le Schéma Directeur des Infrastructures de Recharges pour Véhicules Electriques (SDIRVE) qui, à l'exception des bornes installées dans les ZAE, sont de la compétence du Syndicat des Energies et de l'Aménagement Numérique de Haute-Savoie (SYANE).

De même certaines compétences comme la gestion des voiries concernent plusieurs structures : les voiries communales par les communes, les voiries dans les ZAE par Annemasse Agglo, les routes départementales par le Conseil Départemental de Haute-Savoie, l'autoroute par le concessionnaire Autoroutes et Tunnel du Mont-Blanc (ATMB).

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

L'annexe accessibilité

Le Plan de Mobilité doit également comporter une annexe particulière traitant de l'accessibilité (article R.214-1 du code des transports).

Cette annexe indique les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

L'annexe accessibilité doit donc assurer la bonne prise en compte de l'interface voirie/transport en faisant le lien entre la mise en accessibilité des réseaux de transports, et la mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Cette annexe doit donc prendre en compte, le cas échéant, les schémas et plans réalisés sur le territoire en lien avec l'accessibilité : Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA), Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE), etc.

L'évaluation environnementale

La mise en œuvre du Plan de Mobilité inclut l'élaboration d'une évaluation environnementale stratégique. C'est une obligation inscrite dans le Code des transports. Ce document évalue et estime les impacts du PDM sur l'environnement en prenant en compte de nombreux critères.

Les liens avec les différents documents de planification

Le PDM d'Annemasse-Agglomération s'inscrit dans une hiérarchie de normes qui organise la compatibilité et l'opposabilité des documents de planification entre eux.

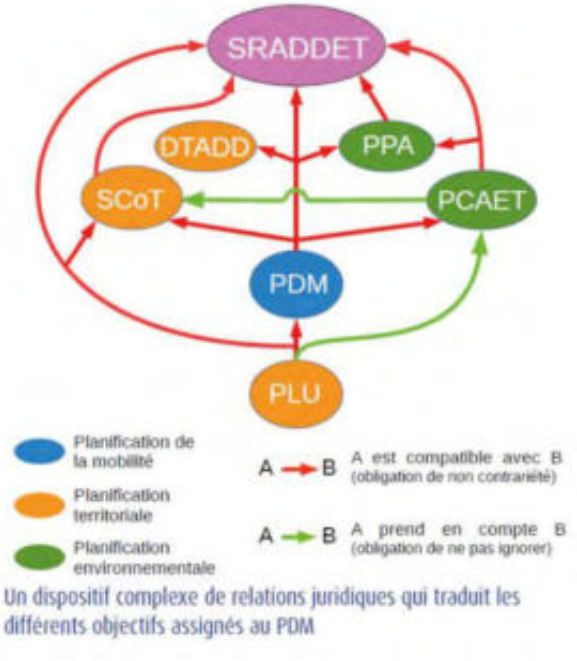
En vertu des dispositions de l'article L.214-7 du code des transports, il se doit d'être cohérent avec :

- Les orientations des Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT).
- Les orientations des directives territoriales d'aménagement et des schémas de secteur.
- Les Plans Climat-Air-Energie Territoriale (PCAET).
- Les règles générales du fascicule Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET).

Par ailleurs, les actions du PDM doivent également tendre vers les principes de la Charte du projet d'agglomération franco-valdo-genevois, du « Grand Genève en Transition ». Inversement, en vertu des dispositions des articles L.214-4 à L.214-6 du code des transports, les documents et actes suivants doivent être compatibles avec le PDM :

- Les cartes communales, les plans locaux d'urbanisme communaux et intercommunaux et les documents tenant lieu
- Les actes pris au titre du pouvoir de la police du stationnement.
- Les actes relatifs à la gestion du domaine public routier.
- Les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE



Un dispositif complexe de relations juridiques qui traduit les différents objectifs assignés au PDM

Le PDM n'est pas un document stratégique isolé, mais il s'inscrit bien au contraire dans une action politique plus large. Il entretient des liens juridiques avec d'autres documents de planification supra communaux que sont le SRADDET, les documents stratégiques transfrontaliers comme la Vision Territoriale Transfrontalière 2050, le PCAET et en particulier, le SCoT.

B - ORGANISATION DE LA DEMARCHE

Le Plan de mobilité s'organise à travers trois grandes phases de réalisation :



Elaboration du diagnostic et définition des enjeux – février 2023 à mars 2024

L'objectif de cette phase est de dresser un inventaire complet de l'offre de transport et de la demande de mobilité dans le territoire d'Annemasse Agglo. Dans la continuité du diagnostic du territoire en matière de mobilité, cette phase comprend l'identification et la hiérarchisation des enjeux du PDM 2025-2035.

Les grandes orientations à suivre destinées à répondre aux enjeux sont développées par axes stratégiques en alignement avec les politiques à l'œuvre dans des domaines interdépendants (urbanisation, mobilité, qualité de l'air, etc..). Cela permet d'assurer une cohérence et une dynamique commune aux actions entreprises et une vision partagée du territoire en 2035.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Construction de la stratégie – mars 2024 à septembre 2024

Les objectifs sont déclinés par axes stratégiques et les ambitions de la stratégie mobilité chiffrées. L'enjeu de cette phase se situera donc dans la définition d'un scénario volontariste avec l'affichage des ambitions et des axes de travail.

Elaboration du programme d'actions – septembre 2024 à mai 2025

L'objectif principal de cette phase est de proposer un programme d'actions concrètes permettant la mise en œuvre de la stratégie mobilité validée dans la phase précédente.

Il s'agit en particulier de :

- Recenser l'ensemble des déclinaisons opérationnelles des propositions en accord avec le comité de pilotage et le comité technique ;
- Rassembler les mesures dans un programme d'actions ;
- Détailler chaque mesure sous forme de fiches d'actions pour permettre un suivi individuel ;

Ces différentes phases s'inscrivent dans une démarche de concertation associant les partenaires institutionnelles, les associations et la population. Le PDM est le fruit d'un travail partenarial avec les instances décisionnelles.

C - LE DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Un territoire en transition au cœur des enjeux métropolitains

Le territoire d'Annemasse-Les Voirons Agglomération (Annemasse Agglo) est une intercommunalité créée le 1er janvier 2008 qui rassemble 12 communes (Ambilly, Annemasse, Bonne, Cranves-Sales, Etrembières, Gaillard, Juvigny, Lucinges, Machilly, Saint-Cergues, Vétraz-Monthoux et Ville-la-Grand).



Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

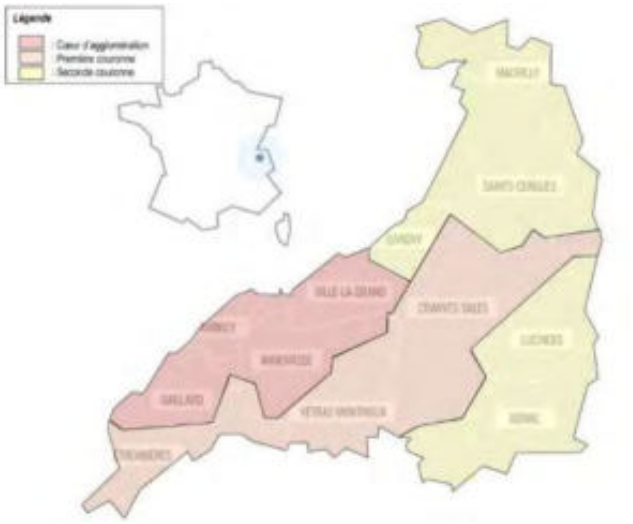
Situé en Haute-Savoie et limitrophe du canton de Genève, Annemasse Agglo s'inscrit dans un bassin de vie transfrontalier de plus d'1 million d'habitants, dont la métropole principale est Genève. Ce contexte transfrontalier, avec la forte croissance économique du Grand Genève rend ce territoire très attractif mais avec des fragilités et des disparités importantes. En effet, il connaît une forte croissance urbaine (2 à 3 % par an), se traduisant par une augmentation constante des déplacements.



Annemasse-Agglo appartient à l'agglomération transfrontalière du Grand Genève, composée au total de 212 communes mais également du Pôle Métropolitain du Genevois français (PMGF) regroupant les EPCI autour de Genève côté Français

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Une vitalité démographique et résidentielle exceptionnelle

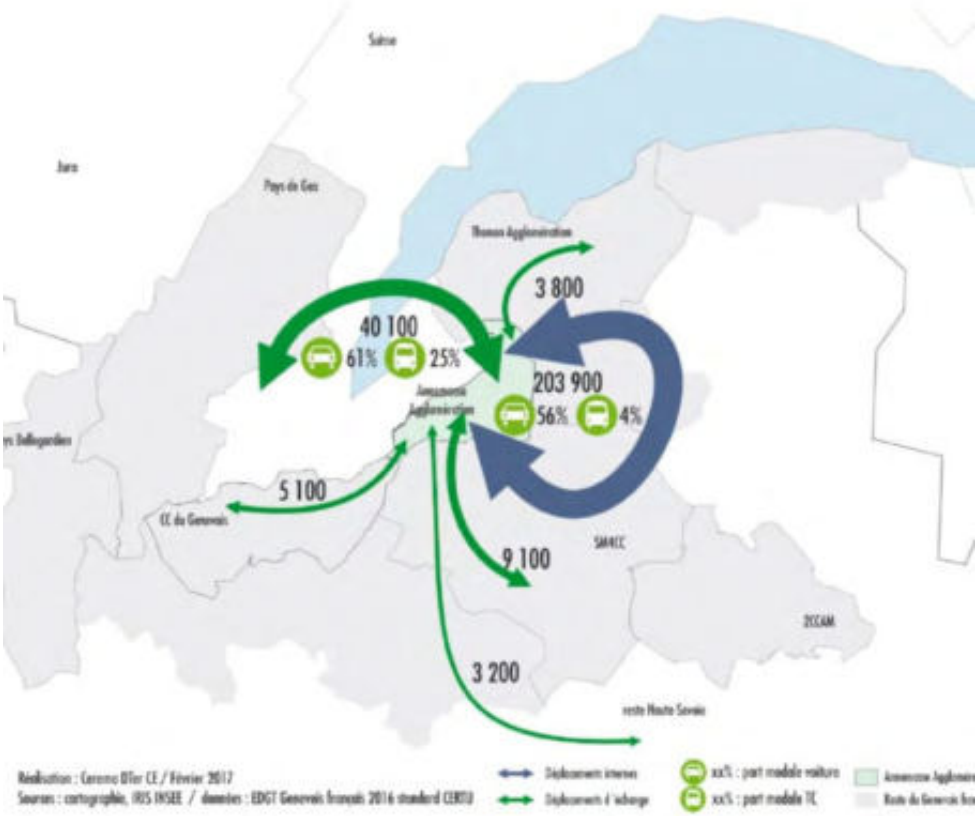


En 2022, plus **de 103'500 habitants (+2.3%/an) vivent sur cet espace dont** près de 70% dans le cœur d'agglomération (20% en première couronne et 10% en seconde). Le développement démographique et économique a entrainé une densification et un étalement urbain, avec une transformation forte de la physionomie du territoire ces dernières années.

328'000 déplacements ont lieu chaque jour, dont **plus de 70 %** en interne au sein du territoire. Le flux de transit occupe une place non négligeable, avec environ **23 %**.

La relation domicile-travail est la raison de **25 % des déplacements**, suivi par les motifs liés aux accompagnements et aux achats (**18 % respectivement**). Positionné au cœur des dynamiques métropolitaines du Grand Genève, les déplacements sont en augmentation et concernent tous les motifs (travail, achat, loisirs).

Concernant la répartition géographique, la périphérie connait une **augmentation des flux de +11 %, depuis 2007,** tandis que le cœur d'agglomération (hors Annemasse) voit **une diminution de 2 %.**



Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

D - ANALYSE THEMATIQUE

Transports collectifs

Grace aux actions menées dans le cadre du précédent Plan de Déplacement Urbain, l'offre de transports publics a été considérablement améliorée avec la mise en service d'axes forts (Leman Express, tramway, bus à haut niveau de service avec voies réservées).

Avec 70 000 voyageurs quotidiens sur l'ensemble du réseau dont 15 000 sur l'axe Annemasse-Genève, le Léman Express connait un succès large, avec des saturations aux heures de pointe.

Réseau TCU (TAC + TRAM)	**2011**	**2022**
Fréquentation (Nombre de voyages)	4'514'717	7'416'237
Nombre de voyages par an et par habitant	55,9	71,61
Vitesse commerciale moyenne	15,8	17,2

En 2022	**Fréquentation en nombre de voyage**
Réseau LEX	29'873'760 (dont env. 5'475'000 sur Annemasse)
Tramway d'Annemasse	4'023'712
BHNS Tango	1'394'820
Réseau TAC	3'392'525
Total	**12'891'237**

Depuis 10 ans, le réseau TAC a fortement évolué avec 60 millions de places par kilomètres en 2022 (qualité de desserte améliorée, mise en place de ligne à haut niveau de service) et attire de plus en plus d'usagers.

La part modale des transports collectifs atteint 11,3% en 2022, contre 4.7% en 2007.

Toutefois la structuration du réseau priorise majoritairement un déplacement au sein et vers le cœur d'agglomération et Genève, et les secteurs périphériques demeurent moins bien desservis entre eux. Des projets engagés (mise en service de la phase 2 du tramway, seconde ligne BHNS vers Bonne) vont venir améliorer le réseau dans les prochaines années.

La nouvelle délégation de service public (2023-2029) prévoit une augmentation de la fréquence sur toutes les lignes ainsi qu'une meilleure correspondance entre les lignes urbaines et ferroviaires.

Modes actifs

Atouts paysagers du territoire, dénivelé moyen de la majorité des zones résidentielles et des distances intercommunales faibles (moins de 5km) favorisent le développement des mobilités actives à Annemasse Agglo.

La réalisation de la voieVerte, la mise en place de mesures servicielles (locations de vélos, vélos en libre-service, vélo stations, primes à l'achat), les aménagements du réseau cyclable (93kms) ont entrainé une hausse des usagers (+40% depuis 2019 pour la VoieVerte du Grand Genève).

Toutefois, la part modale des vélos stagne et reste faible **(env. 2% en 2022)** malgré un saut de 36% du nombre de déplacements en vélos depuis 2007**.** Le réseau des liaisons douces est encore coupé par des infrastructures de transport avec un manque de continuité dans les itinéraires.

La marche à pied est le second mode de déplacement sur le territoire **(27% des déplacements)**, bénéficiant entre autres de l'effet Covid, de la piétonisation du centre d'Annemasse et ses courtes distances, et de sensibilisation de la population aux problématiques environnementales

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Sécurité et déplacements motorisés

Ces dernières années, le réseau routier d'Annemasse Agglo a connu une forte augmentation de son trafic **(+2.3%/an entre 2014 et 2019)**, sur tous les types d'axes, pendant que les infrastructures n'ont que faiblement évoluées. Les situations de saturation en heures de pointe se multiplient **(+50'000 véh/jr sur l'A40)**, incitant à des effets de shunt sur des tronçons inadaptés.

Des projets sont en cours avec le doublement de voies sur la voie express D903 **(2028)** et des réflexions sur le réaménagement du nœud d'Etrembières. Par ailleurs, une Zone à Faibles Emissions Mobilité à l'horizon 2025 va voir le jour sur le centre d'Annemasse, afin d'assurer la transition énergétique des mobilités et la santé publique.

Des mesures de sécurisation et de pacification du réseau ont été mises en œuvre avec une considérable diminution de ces cas. Toutefois, le nombre total d'accidents à blessés légers a augmenté (en lien avec l'augmentation du nombre de cyclistes).

Nouvelles mobilités

La société se transforme et fait évoluer les pratiques de mobilité et les attentes des usagers.

Depuis 2014, 11 Plans de Déplacements Entreprise ont été engagés, avec l'ambition de mise en œuvre d'une vingtaine supplémentaire à l'horizon 2029. Cette démarche permet de sensibiliser et d'accompagner les travailleurs d'Annemasse Agglo vers un report modal de la voiture pour leurs déplacements relatifs au travail et lutter ainsi contre un taux d'autosoliste très important (75% des déplacements).

Annemasse Agglo s'associe à Citiz pour mettre en place, en cœur d'agglomération, 5 stations d'autopartage avec des projets de développement à venir (ZAC Etoile par exemple)

L'essor des véhicules électriques se traduit sur le territoire par l'installation, depuis 2017, de dizaines de bornes de recharges, majoritairement localisées dans le cœur d'agglomération.

Stationnement

La place de la voiture demeure importante en circulation comme en stationnement avec une offre conséquente de stationnement public à l'échelle d'Annemasse Agglo (10'000 places environ), avec une gestion différenciée selon les communes (zones payantes, zones bleues, gratuité…).
850 places dans les P+R développés sur des secteurs stratégiques (Altéa, Jean Monet, Machilly, et Lucie Aubrac en 2024) doivent permettre d'encourager l'intermodalité et limiter le trafic automobile en cœur d'agglomération.

Accessibilité

Pour les transports collectifs, la mise en place d'une tarification unique dans le Grand Genève a sensiblement simplifié l'accessibilité des usagers au regard de la billettique (seule la commune de Machilly n'est pas incluse dans la même zone tarifaire). La mise en place de tarifications sociales par TAC Mobilités a renforcé l'accessibilité du réseau à tous.

Concernant l'accessibilité des voiries, 10 sur 12 communes ont approuvé et mis en œuvre leur Plan DE Mise en Accessibilité de la Voiries et des Espaces publics.

Selon le Schéma d'Accessibilité Programmée révisé, 67% du réseau TC est accessibilité aux PMR. Pour la nouvelle DSP (2023 – 2029), un des objectifs est d'assurer une accessibilité intégrale des PMR.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Logistique

Le transport de marchandises en ville recouvre plusieurs activités génératrices de déplacements : livraisons, collecte des déchets, transport de matériaux, déplacements de particuliers liés aux achats. Ceux-ci représentent en moyenne, en France, environ 10% des déplacements d'une agglomération (Programme National Marchandise en Ville).

L'attractivité économique et commerciale du territoire d'Annemasse Agglo entraîne des flux de marchandise avec 42 750 mouvements de marchandises par semaine dont 41% pour la seule ville d'Annemasse (et 23% sur pour le centre-ville). Les activités de petit commerce sont celles qui génèrent le plus de mouvements : ces sites sont principalement destinataires de marchandises et non expéditeurs.

Les nouvelles pratiques, comme le e-commerce, viennent bouleverser les usages et représentent 26% des mouvements totaux, avec des sites de logistiques éparpillés sur le territoire.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

E - LA STRATEGIE DU PDM

Le projet porté par le Plan de Mobilité pour l'horizon 2035 entend **répondre aux grands défis de la mobilité de demain.** Le Plan De Mobilité d'Annemasse Agglo doit permettre de répondre aux différents enjeux inhérents aux questions de mobilité.

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 PDM 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.

Quatre grandes priorités sont retenues pour constituer le socle du projet de PDM :

4 grands enjeux sont déclinés en axe de travail prenant en compte l'organisation multipolaire du territoire, le contexte transfrontalier, la diversité des tissus urbains, et la multiplicité des motifs, des échelles et des temporalités de déplacements.

A-Réduire et optimiser les déplacements

Considérer la mobilité durable comme socle de l'aménagement du territoire
Réduire les besoins de déplacements et mieux utiliser sa voiture
Sécuriser et faciliter les déplacements en vélos
Réduire l'auto-solisme
Economiser les ressources, prévenir les risques et limiter les impacts sur l'environnement

B- Provoquer des changements de comportement

Coordonner les différents acteurs et améliorer le parcours client
Expérimenter et tester de nouvelles solutions de mobilités
Faire de la mobilité active la base de la structuration de la chaine de mobilité
Convaincre les usagers d'adapter leurs pratiques

C-Hiérarchiser et adapter les modes de déplacements à chaque territoire

Structurer le réseau de transport public autour des besoins de l'armature urbaine
Faciliter et renforcer l'intermodalité
Hiérarchiser et adapter le réseau de voirie
Intégrer la logistique en fonction des espaces

D-Proposer et garantir une mobilité pour tous

Poursuivre la valorisation et le développement des grands équipements et des liaisons vers les extérieurs
Améliorer la performance du réseau des transports publics
Accélérer la transition énergétique
Prendre en compte la diversité des besoins et des situations collectives et individuelles

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

La volonté d'inscrire des objectifs de répartition modale qui illustrent la stratégie ambitieuse

La stratégie du Plan De Mobilité 2025-2035 repose sur l'incitation ambitieuse de chaque habitant à changer ses comportements de mobilité vers des pratiques de mobilités plus durables ;

Elle consiste à fixer des objectifs de parts modales en fonction des grands enjeux fixes, en prenant en compte les évolutions des déplacements

Les objectifs chiffrés doivent établir les points suivants :

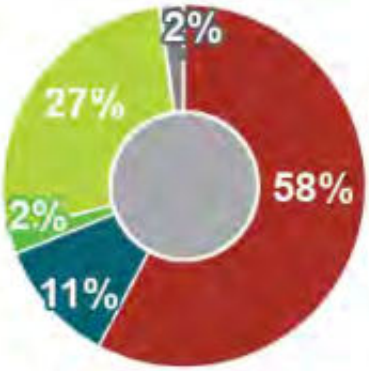
- Estimer les volumes de déplacements futurs sur la base de projections ;
- Distribuer les déplacements futurs dans l'espace et le temps ;
- Répartir les déplacements par mode et affecter les déplacements sur les réseaux ;

Afin de fixer et déterminer le futur système de mobilité sur le territoire, le travail pour la révision du PDM a consisté à établir plusieurs choix possibles en matière de de répartition des parts modales, en s'appuyant sur les objectifs établis dans les documents de planification et les politiques publiques.

Le scenario du PDM 2025-2035 retient la politique entamée via le PDU 2014 qui a permis la mise en œuvre de transports collectifs structurants sur le territoire, avec un objectif de 16% de parts modales pour les TC. Un choix fort a été effectué par la collectivité en direction de la pratique du vélo avec 10% de parts modales contre 8% initialement prévus. Il s'agit d'acter le changement de comportement et créer une dynamique forte autour de l'écosystème vélo.

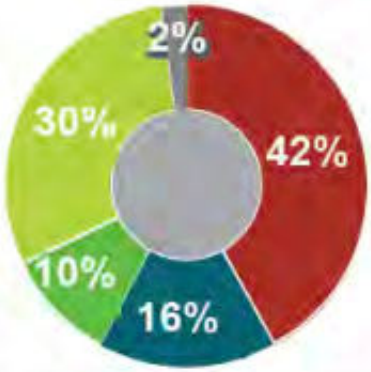
Annemasse Agglo s'est fixé des objectifs opérationnels à l'horizon 2035, avec comme enjeu principal le report modal, avec une majorité des déplacements réalisée par des modes alternatifs à la voiture individuelle.

Etal 2023

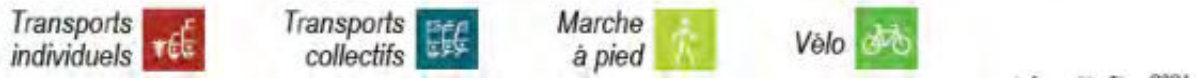


Indicateurs démographiques	
Nombre de déplacements quotidiens	367'300
Population totale *(source : Projection SCoT + DDT)*	103'556
Nombre de déplacements quotidiens par personne	**3.8**

Scénario 2 bis « Trajectoire Climat »

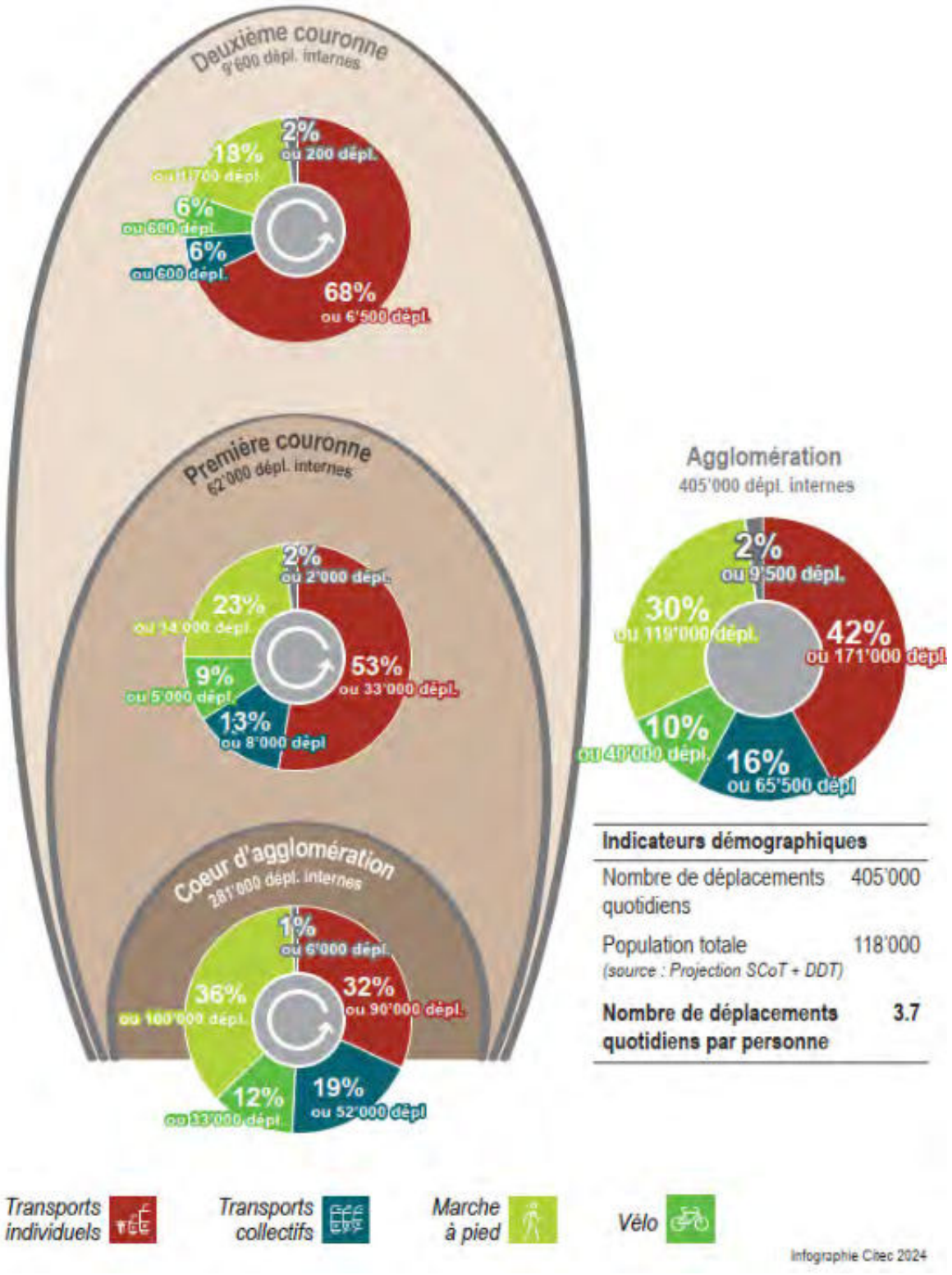


Indicateurs démographiques	
Nombre de déplacements quotidiens	405'000
Population totale *(source : Projection SCoT + DDT)*	118'000
Nombre de déplacements quotidiens par personne	**3.7**



Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Le scénario 2 bis dit « trajectoire climat » est décomposé par typologie de territoire et par volume de déplacement à horizon 2035



Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

F - LE PLAN D'ACTION

Le Plan de Mobilité doit permettre la mise en place d'un cercle vertueux en encourageant dans les territoires de nouvelles approches des mobilités qui facilitent et amplifient de nouveaux usages et comportements.

Ainsi, la mise en œuvre d'un plan d'action ambitieux susceptible de répondre à l'urgence d'une mobilité diversifiée et durable est nécessaire. Il s'articule autour de quatre enjeux complémentaires et transversaux relevant à la fois d'une action sur la demande de mobilité et sur l'usage des modes de déplacements les moins carbonés.

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.

• créer les conditions d'une mobilité durable à travers la mise en œuvre de ses politiques d'aménagement du territoire (urbanisme, logement, …) ;

• aménager des rues accessibles pour tous, confortables, sécurisées, pour la pratique de tous les modes de déplacements, en premier lieu celle des modes actifs présents, marche à pied et vélo;

• créer un choc d'offres d'infrastructures de transports collectifs d'une part et de services d'autre part, pour transporter plus de voyageurs, dans des conditions de voyages agréables à un coût supportable par tous ;

• proposer un panel de solutions favorisant des pratiques de mobilité peu émissives pour aider à l'évolution des comportements de mobilité ;

• créer des conditions favorables pour des flux de marchandises plus vertueux.

Outre le moindre impact climatique recherché, cette action combinatoire contribuera à la réduction des pollutions locales, sonores et atmosphériques ; et participera à l'amélioration de la santé et de la sécurité des usagers du territoire.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Le projet porté par le Plan de Mobilité 2025-2035 entend répondre aux 4 grands enjeux et objectifs par la définition de 73 actions.

	**16 sur les Transports Collectifs**
	**10 sur les Modes Actifs**
	**8 sur les Nouvelles Mobilités**
	**13 sur le Transport Individuel Motorisé**
	**2 sur le Stationnement**
	**4 sur l'Accessibilité**
	**16 sur la Logistique et les marchandises (issues de la Charte InterLUD+)**
	**4 sur la Mise en œuvre et le monitoring**

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

G - L'ANNEXE ACCESSIBILITE

Les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) doivent, lors de la réalisation ou de la révision de leur Plan de Mobilité (PDM), inclure une annexe spécifique traitant de l'accessibilité.

Lorsque l'on présente l'accessibilité, c'est souvent sous l'angle des personnes handicapées avec une première image de personne en fauteuil roulant ou aveugle.

Cependant, **le terme de mobilité réduite désigne toutes les personnes rencontrant des difficultés de mobilité, au-delà des 6 grandes catégories de handicap** (que sont le handicap moteur, les maladies invalidantes, le handicap visuel, le handicap auditif, le handicap mental, le handicap psychique).

Prévue par la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées (« loi Handicap »), cette annexe au PDM indique « **les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite, ainsi que le calendrier de réalisation correspondant** ».

ENJEUX SOCIAUX ET INTÉGRATION DES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP

La capacité de mobilité participe largement à l'intégration sociale des individus, notamment pour l'accès à l'emploi, aux services et aux équipements

Cette capacité est également un facteur d'intégration sociale, notamment pour les personnes très âgées qui peuvent se trouver sinon isolées.

FACILITATION DES DÉPLACEMENTS POUR TOUS ET MEILLEUR CONFORT

Les difficultés de déplacements rencontrées par les personnes en situation de handicap peuvent être partagées, à un niveau plus restreint, par l'ensemble de la population. Développer l'accessibilité c'est augmenter le confort et la sécurité pour tous, des plus jeunes aux plus âgés.

RENFORCEMENT DE L'ATTRACTIVITÉ DES TRANSPORTS COLLECTIFS

La mise en accessibilité du matériel roulant et des arrêts de transports collectifs permet également de fluidifier l'accès aux véhicules et ainsi de réaliser des gains de temps d'échanges.

La notion d'accessibilité poursuit plusieurs objectifs et revêt plusieurs dimensions :

- Éthique : assurer une égalité d'accessibilité pour tous.
- Sociale : éviter l'exclusion et favoriser le vivre ensemble (vieillissement de la population).
- Spatiale : améliorer les conditions d'accès pour tous dans notre environnement quotidien (logement, équipements public, commerce, transport, voirie, espace public…).

Parmi les actions retenues pour l'élaboration du PDM, de nombreuses mesures concernent directement ou indirectement les enjeux d'accessibilité.

Le projet défini par le PDM entend répondre aux obligations réglementaires et tendres vers une accessibilité complète de la chaine de déplacements pour les personnes en différentes situations de handicap. Ci-après sont synthétisées les actions du Plan de déplacements de nature à atteindre ces objectifs ; les engagements et modalités de suivi des différents Schémas directeurs d'accessibilité restant valables.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Annemasse **Agglo**

Annemasse - Les Voirons Agglomération

www.annemasse-agglo.fr

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE



ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Plan de Mobilité de l'agglomération annemassienne

PHASE ARRÊT

Annemasse **Agglo**

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

SOMMAIRE

1 Contexte 5

2 Etat initial de l'environnement 7

2.1 Milieu physique et occupation du sol 9
2.2 Paysages et patrimoine 22
2.3 Milieux naturels et biodiversité 37
2.4 Eau 79
2.5 Ressources minérales 106
2.6 Climat, air, Énergie 114
2.7 Les nuisances sonores 149
2.8 Déchets 164
2.9 Sites et sols pollués 175
2.10 Risques naturels et technologiques 189
2.11 Spatialisation des enjeux et leviers d'actions du PDM 218
2.12 Hiérarchisation des enjeux environnementaux du PDM 229

3 Analyse de l'articulation 235

3.1 Le SCoT d'Annemasse Agglomération 238
3.2 Le PCAET d'Annemasse agglomération 243
3.3 Le SRADDET Auvergne-Rhône-Alpes 247

4 Justification des choix 263

4.1 Solutions de substitution raisonnables 265
4.2 Motifs des choix 273
4.3 Justification des choix au regard de l'environnement 283

5 Analyse des incidences du PDM 287

5.1 Méthodologie de l'analyse des incidences du PDM 290
5.2 Analyse des incidences du plan d'actions 298
5.3 Secteurs susceptibles d'être impactés 301
5.4 Incidences Natura 2000 312
5.5 Analyse quantitative des émissions de polluants et GES 315
5.6 Analyse des effets cumulés 316
5.7 Synthèse de l'analyse des incidences 319
5.8 Synthèse des mesures ERC 320

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

6 Suivi 321
6.1 La définition des indicateurs 323
6.2 Le suivi au titre de l'environnement 323

7 Méthodologie de l'évaluation environnementale 327
7.1 Une démarche itérative 329
7.2 Méthodologie générale étape par étape 329
7.3 Limites de l'évaluation environnementale 330
8 Résumé non technique 331

8.1 Synthèse de l'état initial de l'environnement et scénario au fil de l'eau thématique 333
8.2 Un PDM cohérent 341
8.3 Résumé de la justification des choix 341
8.4 Résumé de l'analyse des incidences 342
8.5 Des indicateurs de suivi 347

9 Annexes 349
9.1 Définitions 351
9.2 Matrice d'analyse du plan d'actions 358
9.3 Résultats des croisements cartographiques entre SSEI et sensibilités environnementales 367
9.4 Mesures compensatoires des projets se cumulant au PDM 372
9.5 Résultats des évaluations des scénarios par ATMO 374

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

1 Contexte

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Conformément aux dispositions des articles L.122-1 à L.122-3 et R.122-1 à R.122-20 du Code de l'environnement, les documents de planification susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement doivent faire l'objet d'une évaluation environnementale préalable.

L'article R.122-20 du Code de l'environnement précise notamment que les plans sectoriels élaborés dans les domaines des transports, de l'énergie, de l'industrie, des déchets, de la gestion de l'eau, des télécommunications, du tourisme, de l'urbanisme, de l'aménagement du territoire, de l'affectation des sols, de l'agriculture, de la sylviculture, de la pêche, et des zones rurales, lorsqu'ils définissent le cadre dans lequel la mise en œuvre de projets est susceptible d'avoir des effets notables sur l'environnement, sont soumis de manière obligatoire à évaluation environnementale.

À ce titre, le Plan de Mobilité (PDM) d'Annemasse Agglomération, en tant que document de planification sectoriel dans le domaine des transports, entre dans le champ d'application de cette procédure, et ce de manière systématique.

L'évaluation environnementale a pour objectif d'intégrer les enjeux environnementaux dès la phase d'élaboration du plan, d'en évaluer les incidences potentielles sur l'environnement et la santé humaine, et d'informer le public ainsi que les autorités compétentes, conformément aux principes de prévention, de participation et de transparence prévus par le droit national et européen.

Elle a donné lieu à la réalisation d'un rapport environnemental, qui vise à :

- fournir une analyse des effets probables du plan sur l'environnement ;

- examiner les solutions alternatives raisonnables ;

- proposer des mesures d'évitement, de réduction et de compensation ;

- assurer une prise en compte effective des enjeux environnementaux dans la définition et la mise en œuvre du Plan de Mobilité.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

2 Etat initial de l'environnement

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Le rapport environnemental comprend (R.122-20 du Code de l'environnement) :

- 2° Une description de l'état initial de l'environnement sur le territoire concerné, les perspectives de son évolution probable si le plan, schéma, programme ou document de planification n'est pas mis en œuvre, les principaux enjeux environnementaux de la zone dans laquelle s'appliquera le plan, schéma, programme ou document de planification et les caractéristiques environnementales des zones qui sont susceptibles d'être touchées par la mise en œuvre du plan, schéma, programme ou document de planification. Lorsque l'échelle du plan, schéma, programme ou document de planification le permet, les zonages environnementaux existants sont identifiés

2.1 MILIEU PHYSIQUE ET OCCUPATION DU SOL

2.1.1 Éléments de cadrage

Contexte règlementaire

Depuis la loi Grenelle II de 2010, les plans locaux d'urbanisme, à travers leur PADD, fixent « des objectifs de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain » (article L123-1-3 du code de l'urbanisme). La loi Alur de mars 2014 a précisé que ces objectifs devaient être « chiffrés ».

La loi « Climat et résilience » du 22 aout 2021 fixe un double objectif : diviser par deux le rythme de bétonisation entre 2021 et 2031 par rapport à la décennie précédente (de 250 000 à 125 000 hectares) et atteindre d'ici à 2050 zéro artificialisation nette, l'objectif de réduction de la consommation d'espaces naturels, forestiers et agricoles par l'urbanisation est inscrit dans le PADD du SCoT d'Annemasse Agglomération.

Interaction de la thématique avec le PDM

Problématique	Réponse du PDM	
	Effets attendus du PDM	Moyens d'action du PDM
Consommation d'espaces naturels ou agricoles	Potentiellement négatif	Intégrer l'aspect consommation d'espaces dans chaque projet d'aménagement du territoire

Changement climatique et occupation du sol : types de vulnérabilité

Les grands types d'occupation du sol (espaces naturels, agricoles ou artificialisés) présentent des vulnérabilités différentes au changement climatique.

- **Espaces agricoles** : le stress hydrique et le stress thermique impactent autant les cultures que les cheptels et durcissent les contraintes économiques du monde agricole, voire engendrent des pertes économiques. Les conflits d'usage de l'eau associés à la prolifération et l'apparition de nouveaux nuisibles pouvant entrainer un recours aux pesticides causeraient une dégradation de la qualité de l'eau et de la qualité des récoltes.
- **Espaces naturels** : voir la fiche « milieux naturels et biodiversité »

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

- **Espaces naturels de loisirs** : la baisse significative de l'enneigement tant en durée qu'en quantité impacte le tourisme hivernal.
- **Espaces artificialisés** : le **confort thermique** des bâtiments (publics et logements) dépend principalement de la température de l'air ambiant. L'évacuation de l'humidité, l'étanchéité, les matériaux et l'isolation du bâtiment ne sont pas suffisamment optimisés dans le parc ancien pour des températures élevées durant plusieurs jours.

2.1.2 Le climat

SOURCES : CLIMATE-DATA.ORG, PLU D'ANNEMASSE, METEO FRANCE

Le climat du territoire est de type tempéré à tendance continentale, caractérisé par de fortes amplitudes : spatiales, selon l'altitude, et temporelles (dans une même journée ou au fil des saisons) et par la présence de pluies régulières. Les niveaux de précipitations à Annemasse sont notables, car il pleut même pendant le mois le plus aride. La carte climatique de Köppen-Geiger[1] y classe le climat comme étant tempéré, humide avec des précipitations toute l'année et un été tempéré (dont la température moyenne du mois le plus chaud est inférieure à 22 °C, et les températures moyennes des 4 mois les plus chauds sont supérieures à 10 °C).

Météo France identifie les inondations comme un risque naturel sur la CA Annemasse-Les Voirons-Agglomération (source : Géorisques) ainsi qu'une sensibilité possible au phénomène d'ilot de chaleur urbaine.

Températures

SOURCE : CLIMATE-DATA.ORG, PLU D'ANNEMASSE

Les températures sont régies par un fort contraste thermique entre l'été et l'hiver. Les températures moyennes mensuelles varient entre un minimum de -2 °C en janvier et un maximum de 24 °C en juillet.

[1] La classification de Koppen classe les climats en fonction des précipitations et des températures. La première lettre indique le type de climat (tropical, tempéré, continental, etc.), la deuxième la pluviométrie (sec en été, ou en hiver, humide, mousson, etc.) et la troisième lettre indique les variations de température (été chaud dont les températures du mois le plus chaud excèdent 22 °C, été tempéré, hiver très froid, etc.).

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

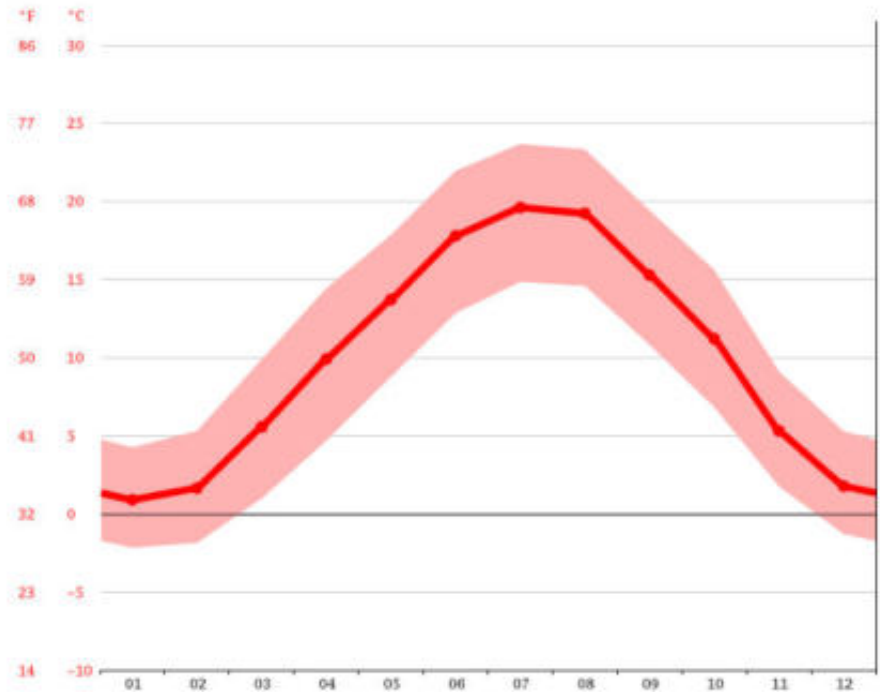


Figure 1 : Courbe d'évolution des températures moyennes d'Annemasse

Par ailleurs, concernant l'évolution des températures dans les décennies à venir, la tendance est une hausse des températures, quelle que soit la saison (voir graphique ci-dessous).



Figure 2 : Température moyenne par saison (en °C) pour Annemasse Agglomération (source : climadiag)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Précipitations

SOURCE : CLIMATE-DATA.ORG, PLU D'ANNEMASSE

Sur l'année, le cumul des précipitations à Annemasse est de l'ordre de 1 468 mm. Les précipitations sont modérées par rapport à l'ensemble de la Haute-Savoie, mais prennent souvent un caractère orageux. Le mois de mai est en général le mois où les précipitations sont les plus fréquentes (147 mm en moyenne), mais leur intensité est faible. Au printemps, des crues importantes peuvent survenir, entrainées par de fortes précipitations et la fonte des neiges. Les chutes de neige sont concentrées de décembre à mars, avec un maximum en janvier. À Annemasse, il neige en moyenne une quinzaine de jours par an. Le mois avec le moins de précipitations est février avec 106 mm.

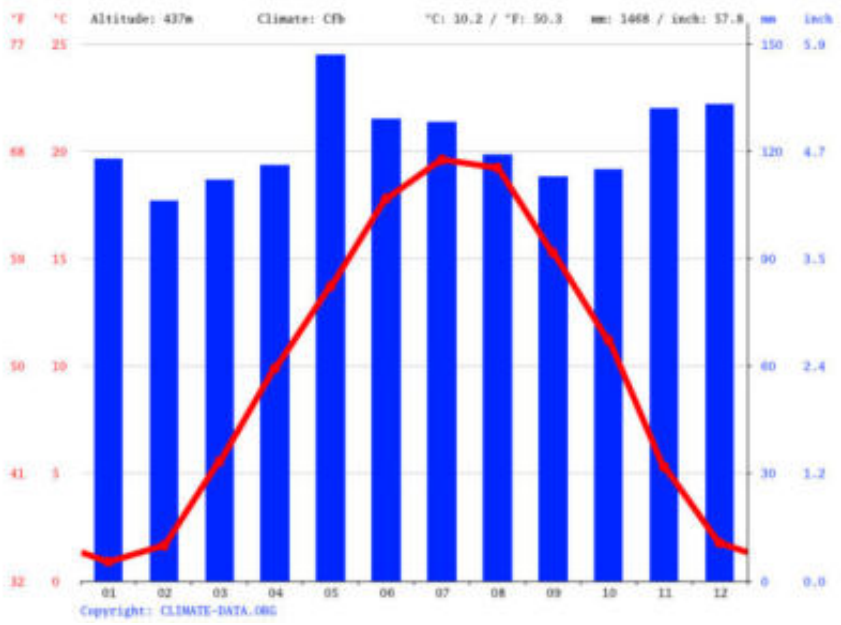


Figure 3 : Diagramme ombrothermique d'Annemasse

Concernant l'évolution des précipitations, la tendance en 2050 correspond à une hausse des précipitations en hiver et une baisse des précipitations en été (voir graphique ci-dessous).

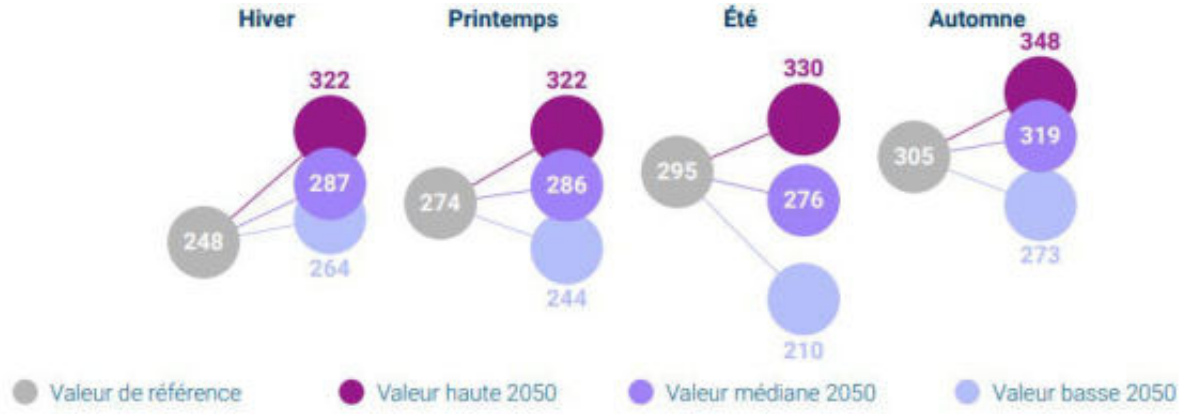


Figure 4 : Cumul de précipitations par saison en mm (source : climadiag)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Ensoleillement

À Annemasse, la durée d'ensoleillement est de 2 694,5 h par an en moyenne. Le mois qui connait un nombre maximal d'heures quotidiennes d'ensoleillement radieux est juillet avec une durée moyenne d'environ 10,7 heures. Au total, il y a environ 331,63 heures d'ensoleillement tout au long de cette période particulière. En moyenne, la localité d'Annemasse connait le moins d'heures d'ensoleillement par jour en janvier. La durée totale d'ensoleillement au cours de cette période est enregistrée à 140,6 heures, tandis qu'une moyenne d'environ 4,53 heures est reçue par jour.

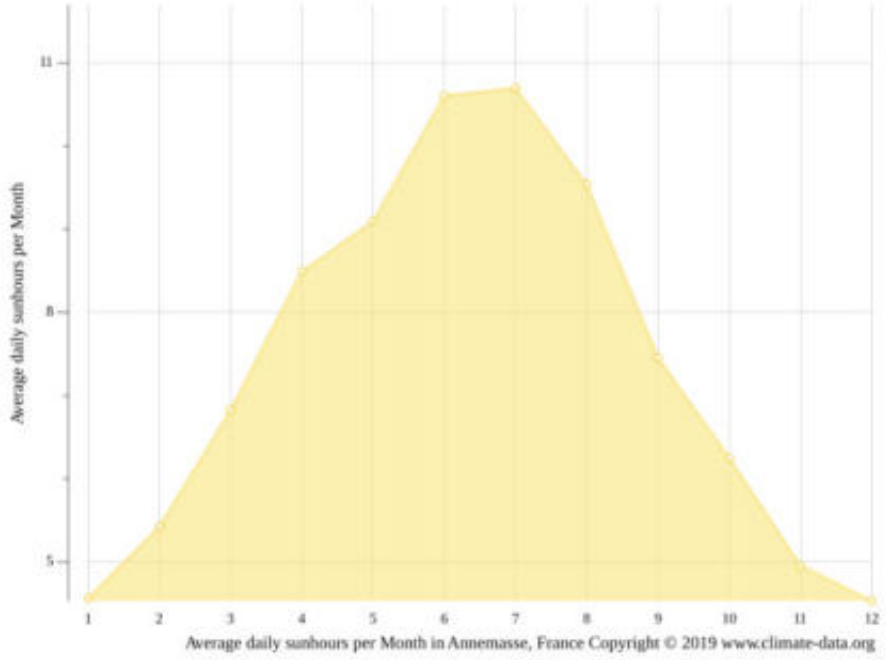


Figure 5 : Courbe d'évolution de la durée moyenne d'ensoleillement d'Annemasse

Vents

SOURCE : PLU D'ANNEMASSE

Les vents, influencés par le relief, ont une prédominance nord/nord-est (la bise). La force du vent est généralement faible, avec des épisodes pouvant dépasser 5 m/s. Les vents d'ouest à nord-ouest amènent les perturbations océaniques, les vents de sud/sud-ouest génèrent des orages violents.

2.1.3 La géologie

SOURCES : ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT SCOT ANNEMASSE AGGLOMERATION, BRGM

Une appartenance géographique aux Préalpes, mais entre deux couches géologiques :

- Une origine jurassique (Salève) où se superposent des couches géologiques très lisibles dans le paysage sur le versant genevois. Un sol formé de roches calcaires, qui se sont déposées dans des mers peu profondes et tropicales au cours des époques Jurassique et Crétacé (entre 150 et 120 millions d'années). Une roche friable qui se dissout dans l'eau entrainant une forte sensibilité aux infiltrations.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

- Une origine propre aux Préalpes sur les Voirons. Un sous-sol constitué de couches sédimentaires, principalement composées de grès, une pierre également friable et soluble, entrainant une sensibilité aux infiltrations.

La plaine est composée d'alluvions d'origines glaciaires et fluviatiles (déposés par une rivière), formant un sol très riche propice à l'agriculture.

Les principales formations géologiques présentes sur le territoire sont représentées sur la carte suivante.

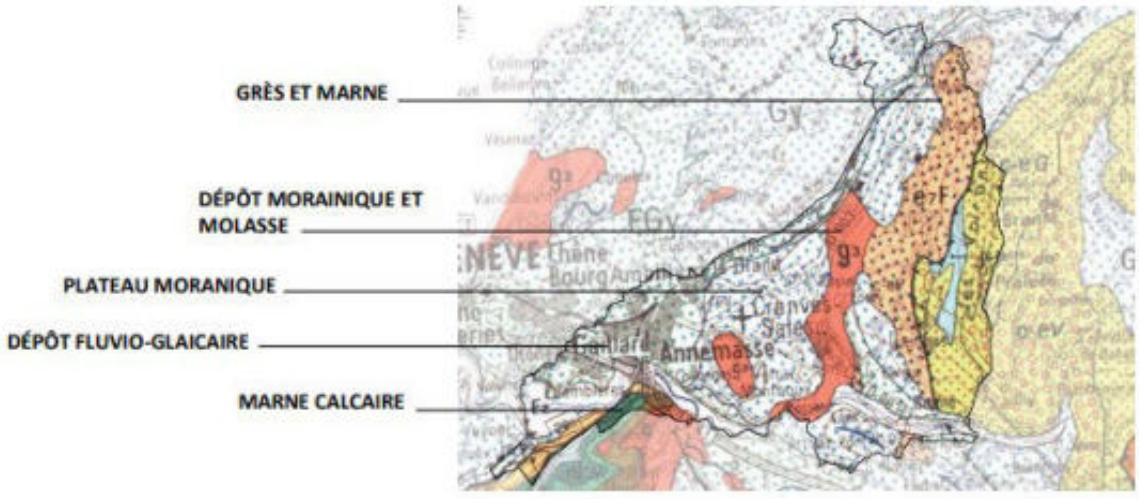


Figure 6 : Carte géologique de l'agglomération d'Annemasse (source : SCOT d'Annemasse Agglomération)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

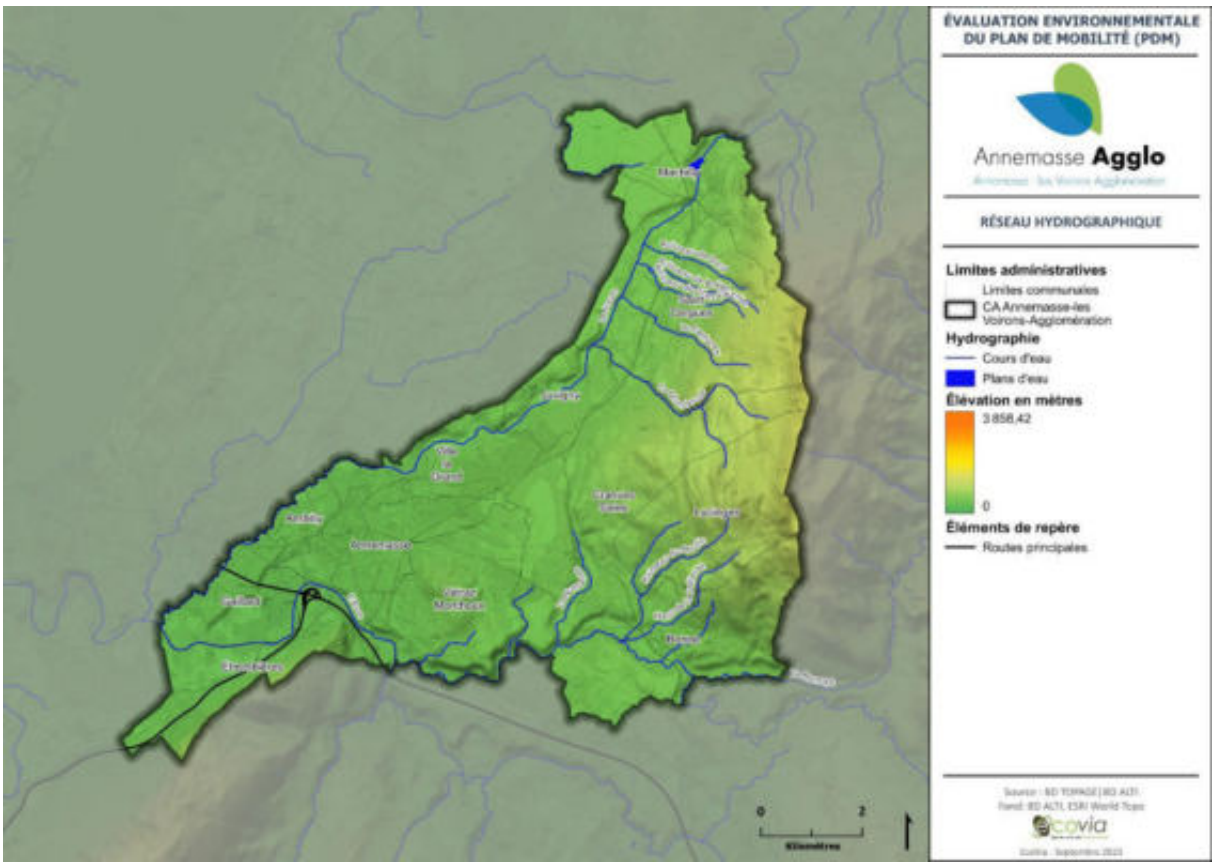
2.1.4 La topographie et le relief

SOURCE : ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT SCOT

Ces spécificités géologiques sont extrêmement lisibles dans le paysage formé par trois grandes entités :

- le Salève s'élevant au-dessus de la plaine genevoise ;
- Les Voirons, contrefort du Chablais constituant le fond de scène de l'agglomération et une ouverture vers les Alpes (massif des Bornes) ;
- Le bassin genevois, une grande plaine formée par l'ancien glacier des Alpes, dont est originaire le Lac Léman.

Le relief contrasté, entre une plaine et un fond de scène marqué par les sommets alpins, forme un contexte favorable aux vues sur les Alpes et le Jura qui fondent l'identité du grand paysage et participe à la qualité des lieux.



2.1.5 L'hydrographie

SOURCE : SCOT ANNEMASSE AGGLOMERATION

La Menoge, l'Arve et le Foron sont les principaux cours d'eau du territoire bien que le réseau hydrographique soit dense sur l'ensemble du secteur. La majeure partie des cours d'eau est à ciel ouvert, mais quelques tronçons sont enterrés et, dans certains cas, entièrement intégrés au réseau d'assainissement.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

2.1.6 Occupation du sol

Les données présentées ci-dessous sont issues des données SIG de la DDT Haute-Savoie pour les années 2008, 2015 et 2020.

L'occupation du sol en 2020

En 2020, les proportions étaient similaires à 2015. Le territoire est caractérisé par une forte proportion d'espaces artificialisés, environ un quart de surfaces agricoles et un tiers d'espaces naturels.

Occupation du sol en 2020	Annemasse Agglomération	
	Surface (ha)	Surface (%)
Agricole	2036	26,2
Artificiel	2 911	37,4
Autres espaces naturels	506	6,5
Forêt	2 235	28,7
Surface en eau	94	1,2
Total général	**7 783**	100

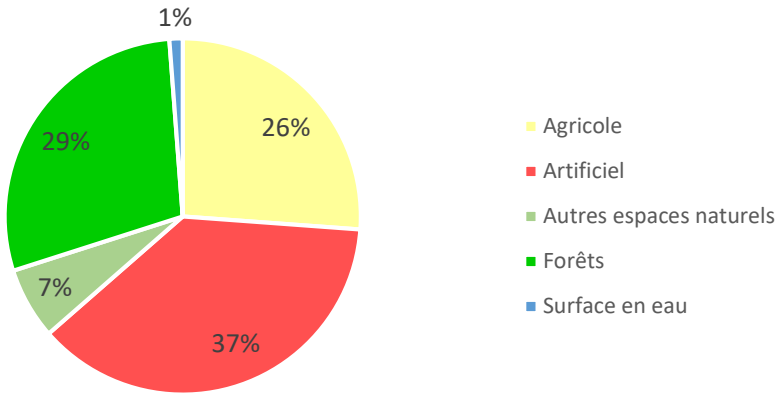
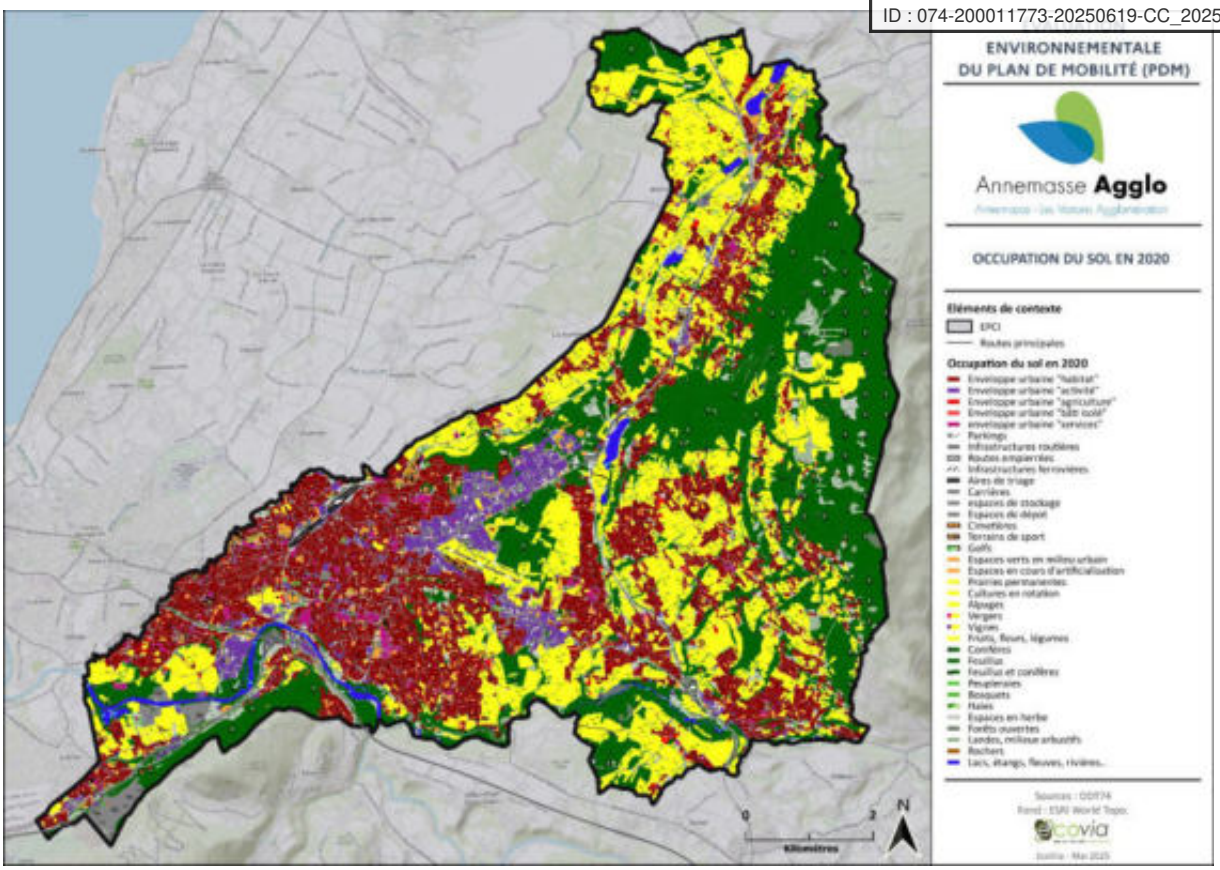


Figure 7 : répartition de l'occupation du sol en 2020 (source : DDT)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE



Évolution de l'occupation des sols entre 2008 et 2020

152,5 ha (près de 2 % du territoire) ont changé d'occupation des sols entre 2008 et 2020 :

		2020				
		Territoires artificialisés	Territoires agricoles	Forêts et milieux semi-naturels	Surfaces en eau	TOTAL
2008	Territoires artificialisés	–	0,2	2	0	2,2
	Territoires agricoles	105,1	–	0	0	105,1
	Forêts et milieux semi-naturels	45,2	0	–	0	45,2
	Surfaces en eau	0	0	0	–	0
	TOTAL	150,3	0,2	2	0	152,5

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

SOURCE : EIE DU SCOT ANNEMASSE AGGLOMERATION

Une consommation foncière à forte dominante résidentielle

Entre 2004 et 2017 :

- 77 % du foncier urbanisé à l'échelle d'Annemasse Agglomération a été destiné à la production de logements, soit 136 ha (ce qui représente en moyenne une artificialisation de 9 000 m² de terrain par an et par commune, hors renouvellement urbain). Les espaces artificialisés à vocation dominante d'habitat ont été globalement équilibrés sur la période, avec 50 % du développement réalisé en extension et 50 % en dents creuses ;
- 23 % de la consommation foncière globale à l'échelle de l'Agglo a été due au développement économique et commercial, soit près de 40 ha et une moyenne de l'ordre de 2 500 m² par an et par commune sur la période, hors renouvellement urbain.

Une forte dynamique de production réalisée en renouvellement urbain

Entre 2008 et 2012, 1 717 logements ont été produits en renouvellement urbain au sein de la ville agglomérée soit environ 43 % des logements produits et 56 % du foncier mobilisé. Cette dynamique est également amorcée sur les bourgs, avec 37 % de logements produits sur la période (soit près de 300 logements).

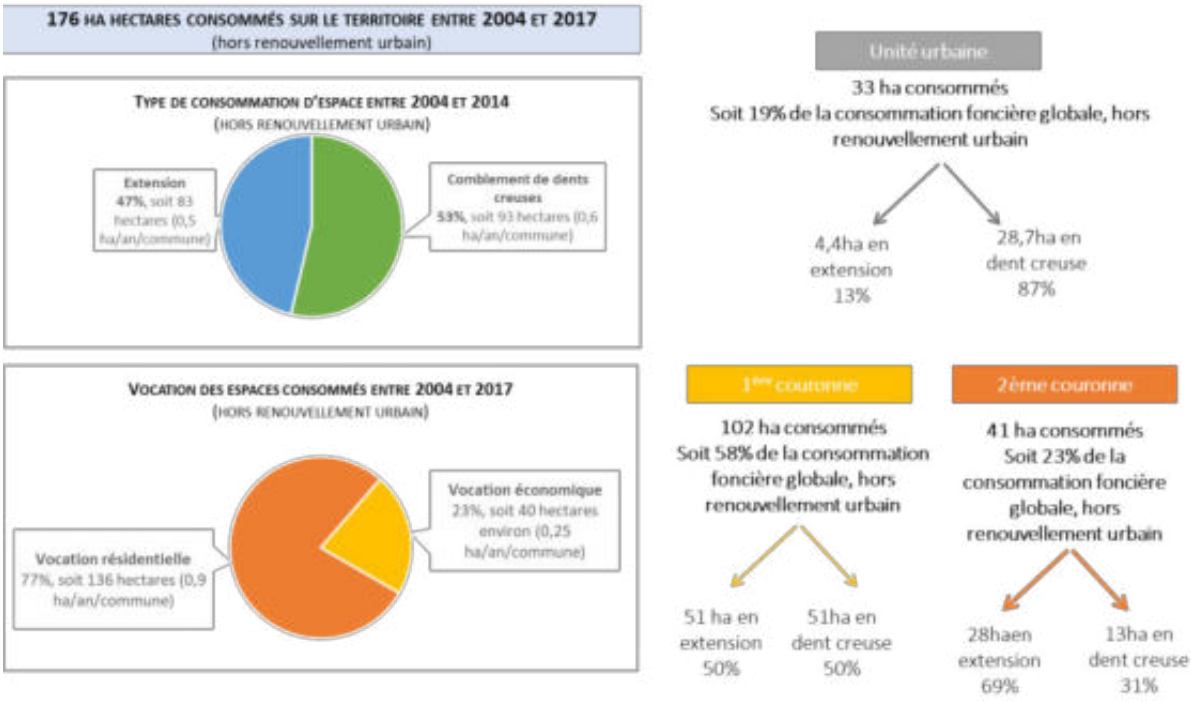


Figure 8 : Analyse de la consommation d'espaces entre 2004 et 2017 (EIE du SCOT Annemasse Agglomération)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

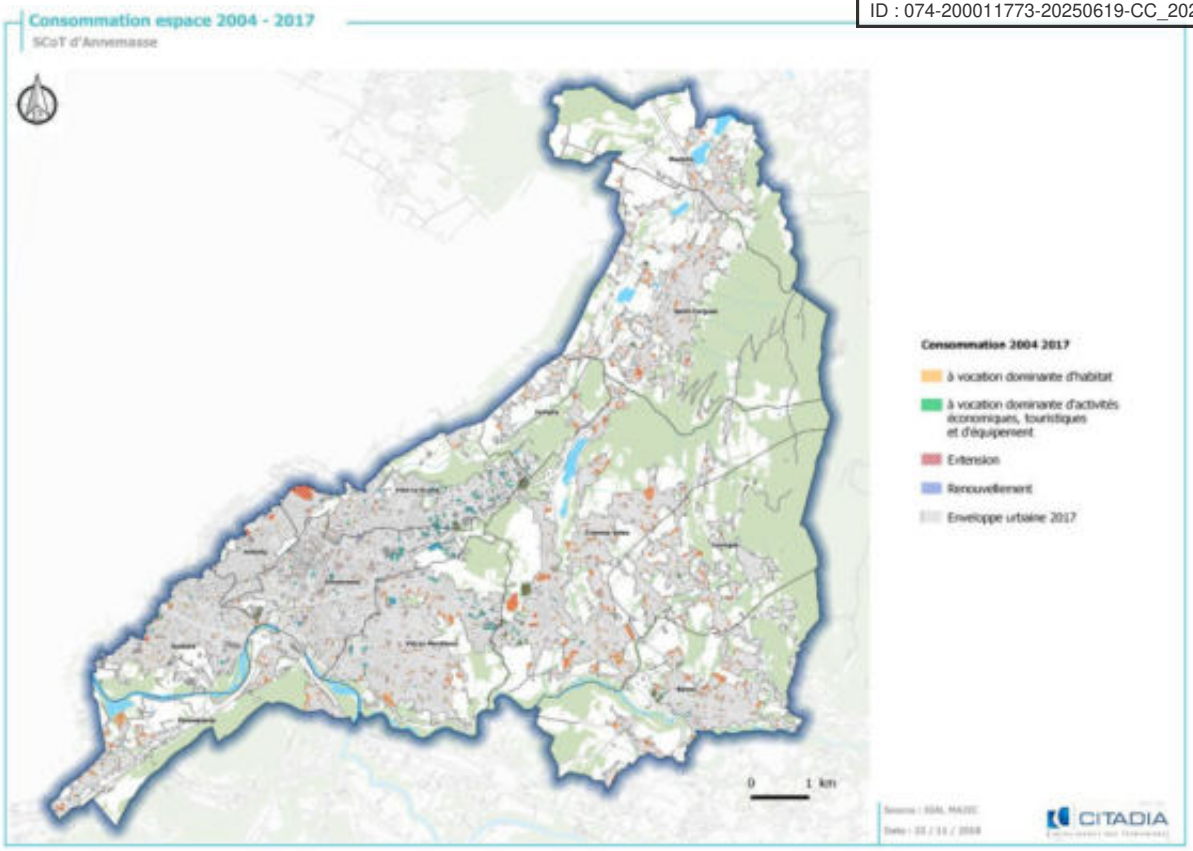


Figure 9 : Carte de la consommation d'espaces entre 2004 et 2017 (EIE du SCOT d'Annemasse Agglomération)

La consommation d'espaces de l'agglomération témoigne d'une dynamique de production en dents creuses qui atteste de l'attractivité résidentielle du territoire et la vitalité des marchés fonciers et immobiliers :

- À l'échelle des 12 communes, près de 60 % des dents creuses identifiées en 2004 ont été urbanisées au cours des treize dernières années ;
- Le taux de mobilisation* s'élève à plus de 65 % des dents creuses sur l'unité urbaine et la 1re couronne, pour avoisiner 50 % sur les communes de 2e couronne.

*Le taux de mobilisation des dents creuses désigne le rapport entre les dents creuses identifiées en 2017/les dents creuses identifiées au sein des espaces urbanisés en 2004.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Une densification des logements autour du centre urbain entre 2017 et 2021

Au regard de la période 2004-2017, l'Agglomération d'Annemasse a nettement accentué le comblement des dents creuses plutôt que d'effectuer des extensions urbaines.

Les productions de logements se concentrent essentiellement en proportions égales en cœur d'agglomération, au niveau du centre-ville et dans la 1re couronne.

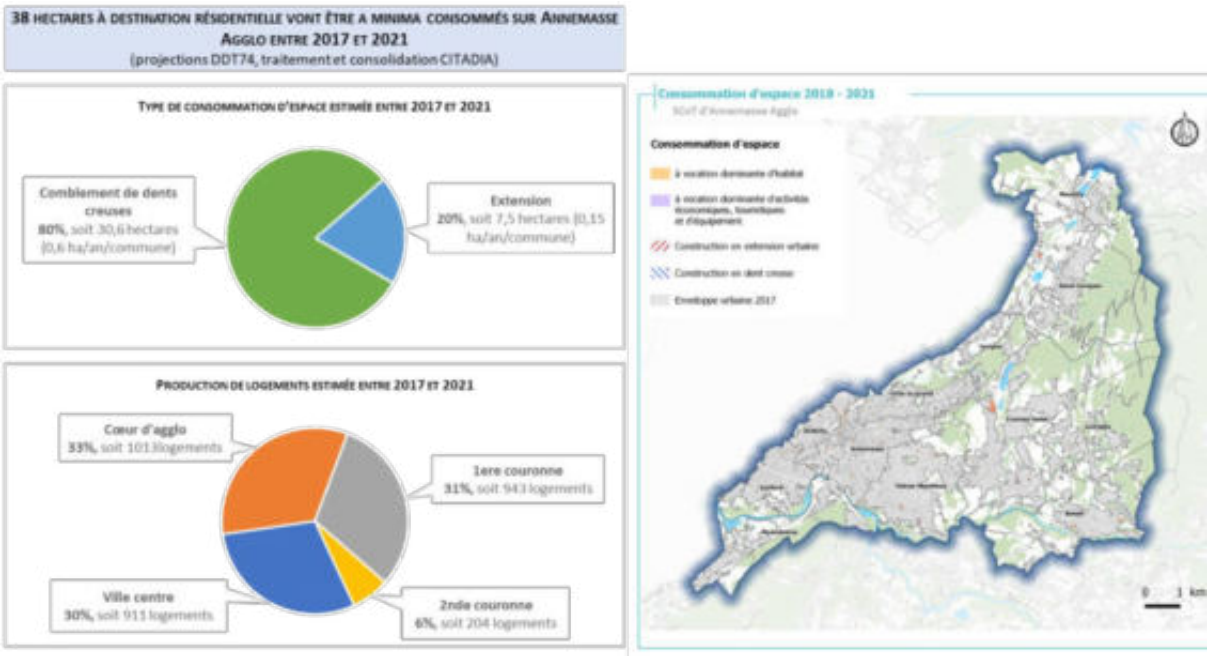


Figure 10 : Consommation d'espaces entre 2017 et 2021 (EIE du SCoT d'Annemasse Agglomération)

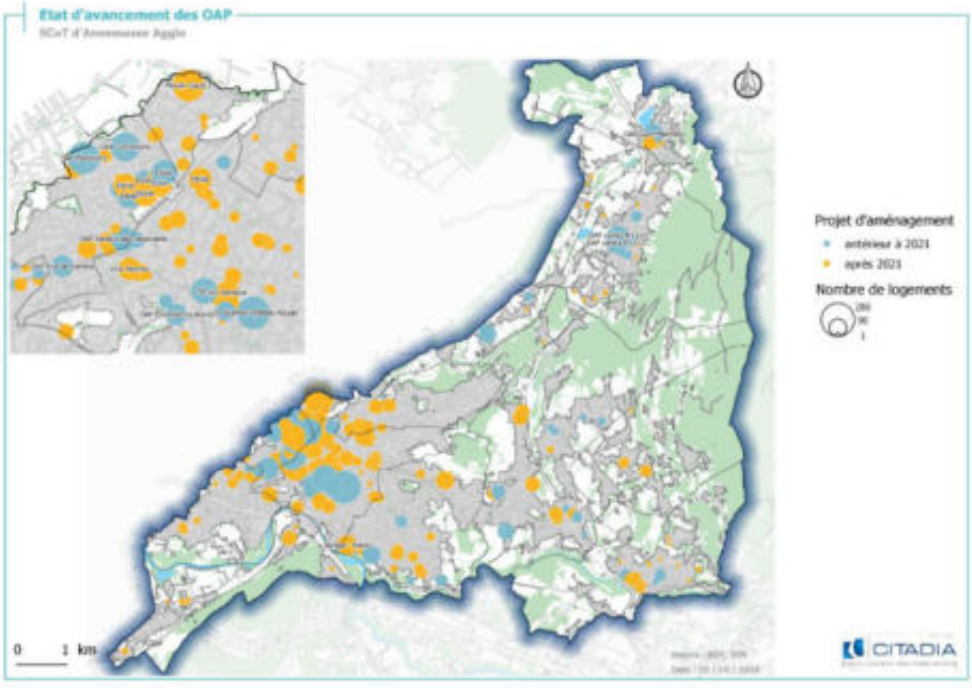


Figure 11 : Cartographie des opérations d'aménagement structurantes à horizon 2021 et 2030 (source : EIE du SCoT)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Analyse atouts-faiblesses et perspectives

Le diagnostic de la situation actuelle est traduit dans les champs atouts et faiblesses (colonne de gauche). Tandis que les perspectives d'évolution sont autant d'opportunités ou de menaces (colonne de droite).

Situation actuelle		Perspectives d'évolution	
+	Atout pour le territoire	⇗La situation initiale va se poursuivre	Les perspectives d'évolution sont positives
-	Faiblesse pour le territoire	⇘La situation initiale va ralentir ou s'inverser	Les perspectives d'évolution sont négatives

Situation actuelle			Perspectives d'évolution
-	Les espaces artificialisés occupent plus du tiers du territoire (37 %)	⇗	Globalement, les espaces artificialisés et les infrastructures de transport existantes vont persister au détriment des milieux naturels et agricoles
+	Un territoire très concerné par les espaces agricoles et les forêts qui représentent chacun environ un quart de la superficie du territoire	⇗	Le changement climatique accentuera l'effet « ilot de chaleur » sur les espaces urbains artificialisés
-	Le territoire est traversé par des infrastructures autoroutières (9 km), mais aussi par des voies secondaires (105 km de départementales).	⇗	L'artificialisation du territoire devrait ralentir au vu des objectifs de réduction de la consommation
-	Un relief marqué et une altitude élevée constituant une contrainte pour l'aménagement urbain et la praticité des modes doux	⇗	Les caractéristiques du relief continueront d'être une contrainte pour l'aménagement

Proposition d'enjeux pour le PDM

- Prendre en compte les effets des changements climatiques dans les décisions d'aménagement afin de s'y adapter (intégration d'une trame verte urbaine, adaptation des revêtements de voirie, rénovation énergétique des bâtiments…)
- Prioriser les espaces disponibles dans les taches urbaines pour l'accueil de nouvelles infrastructures
- Anticiper la création de nouvelles zones urbaines afin de s'assurer leur desserte en transports en commun
- Considérer l'espace comme une ressource qu'il convient de protéger et de mettre en valeur
- Réutiliser l'existant afin d'éviter de nouvelles consommations d'espace consécutives à la création de nouvelles voies
- Réduire la part de la voiture individuelle sur certains axes secondaires, au profit d'un développement d'axes de mobilité douce ou d'axes de transports en commun

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

2.2 PAYSAGES ET PATRIMOINE

N. B. Ce paragraphe est élaboré à partir de l'EIE du SCOT d'Annemasse Agglomération.

2.2.1 Les grands paysages

Un territoire favorable aux vues et perspectives

Le relief contrasté, entre une plaine et un fond de scène marqué par les sommets alpins, **forme un contexte favorable aux vues.**

Les espaces agricoles permettent de créer de larges espaces ouverts permettant de profiter de panoramas sur les reliefs environnants.

Dans **l'espace construit, les vues sont plus rares**. La perspective est dirigée par les implantations bâties, au détour d'une rue apparait un sommet. Les vues sont rarement mises en scène et ne participent pas à la composition de l'espace.

Le territoire est marqué par une covisibilité importante. À la fois les reliefs sont perceptibles depuis la plaine, mais la plaine est également perceptible depuis les reliefs.

Cela entraine une logique de solidarité à l'échelle du territoire puisque tout élément aménagé conséquent sera perceptible en plusieurs points du territoire.







Panorama sur la plaine du Léman depuis les Voirons, Saint-Cergues//Panorama sur le Salève, Juvigny//Covisibilité entre les Voirons et Vétraz-Monthoux

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Un paysage bouleversé au cours des dernières décennies

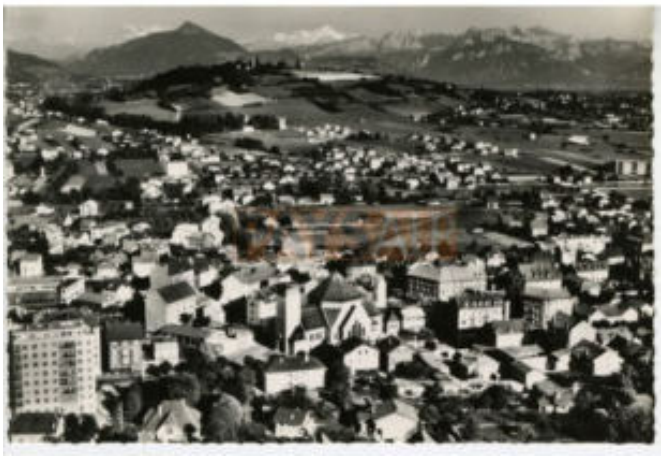
Historiquement le territoire est à physionomie rurale, Annemasse est une ville entourée de champs. Annemasse Agglo se caractérise alors par ces parcelles agricoles à proximité directe des villes et villages, avec en particulier une forte présence du maraichage dans la plaine fluvioglaciaire.

La proximité avec Genève et la Suisse a entrainé une forte pression foncière, rapide, générant un étalement urbain constitué de zones résidentielles, zone d'activités, centres commerciaux… allant même jusqu'à gagner les coteaux avec un mitage marqué.

Il en résulte **aujourd'hui un paysage bouleversé qui a subi une croissance rapide et peu maitrisée**. L'objectif à travers ce diagnostic sur le paysage est d'identifier des leviers pour construire les dynamiques de demain afin d'affirmer voire révéler la qualité du territoire.







ANNEMASSE AGGLO AVANT LES ANNÉES 60

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE





ANNEMASSE AGGLO AUJOURD'HUI Photos : Ville d'Annemasse, écomusée Paysalp.

Les grands paysages naturels menacés par l'urbanisation

Du socle géographique découle une occupation de l'espace facilement identifiable :

Les boisements occupent les coteaux les plus pentus du Salève et des Voirons. Tandis que les terrains plats et ceux plus faiblement pentus sont partagés entre l'agriculture et l'urbanisation avec quelques boisements enclavés.

L'équilibre agricole/urbain tend à disparaitre au profit de ce dernier, notamment à proximité d'Annemasse et Genève.

Un fort contraste est-ouest

Le territoire conserve de grands secteurs agricoles et naturels majeurs avec cependant une distinction est-ouest.

L'est du territoire conserve une physionomie rurale participant à la qualité du cadre de vie, promesse d'évasion à proximité de l'agglomération genevoise. **L'ouest est quant à lui fortement marqué par la masse urbaine** qui a tendance à s'étaler le long des axes principaux formant des continuums urbains.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

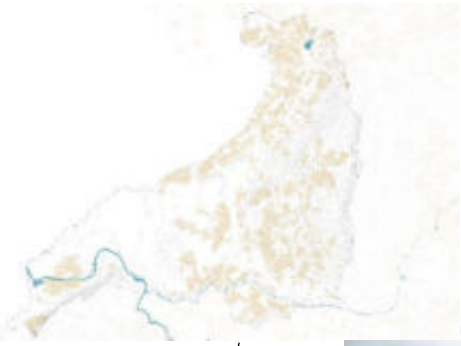
34 %

TRAME BOISéE



28 %

TRAME AGRICOLE



36 %

TRAME BÂTI





OUEST







Rue de Genève, Gaillard

ZA Mont Blanc, Annemasse

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

2.2.2 Les grandes entités paysagères

Des entités influencées par l'urbanisation

La géographie du territoire est relativement homogène, trois grandes entités géographiques sont distinguées : **Le Salève ; le massif des Voirons ; la plaine.**

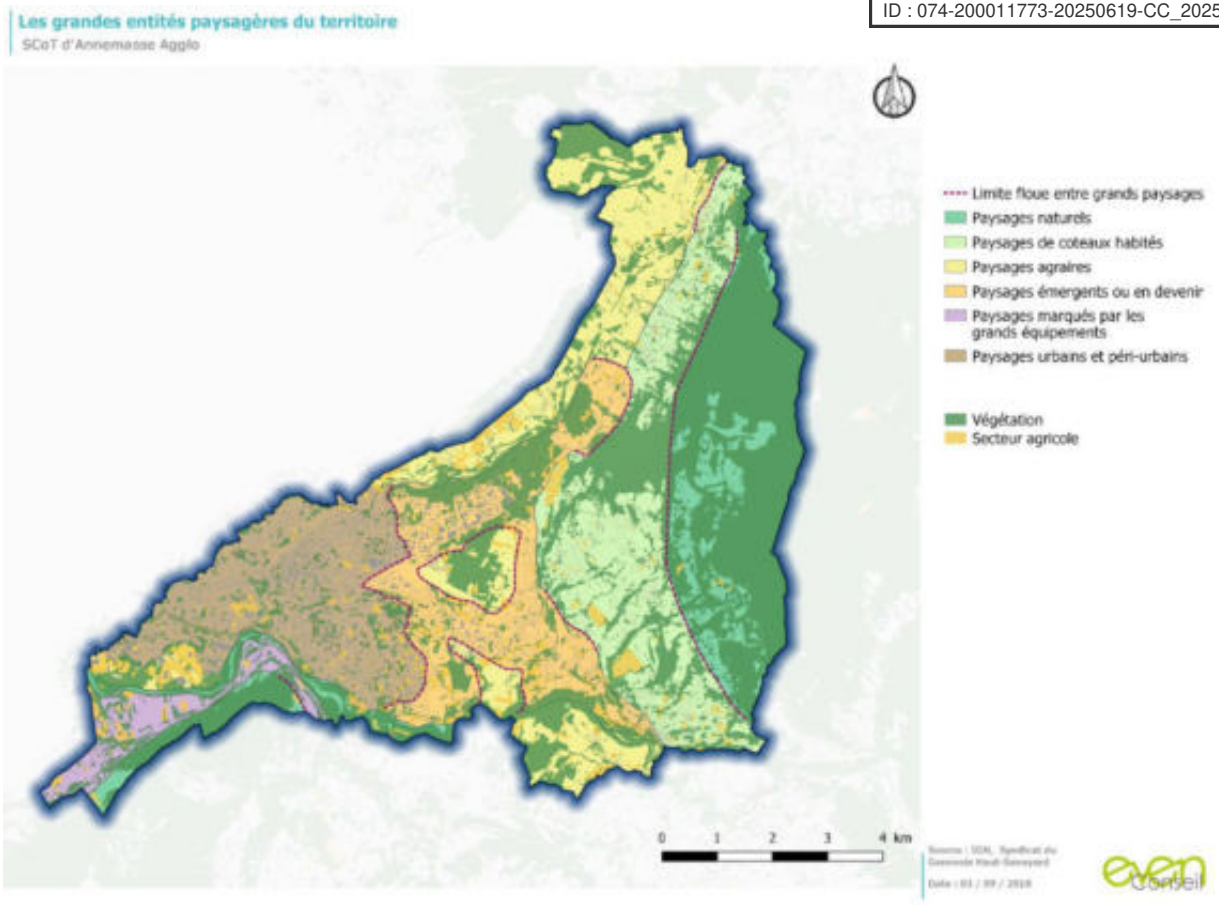
Le paysage est globalement un paysage de moyenne montagne caractéristique des Préalpes.

Ce qui permet de distinguer les entités entre elles est l'impact de l'urbanisation sur ce paysage :

- Paysages naturels : ils conservent une forme originelle d'Annemasse agglo, notamment à travers la forte présence de petit patrimoine et de motifs paysagers naturels caractéristiques
- Les paysages de coteaux : subissent une tendance au mitage et une banalisation de ceux-ci par la disparition des motifs locaux (petits patrimoines, ruisseaux) et espaces agricoles qui font l'attractivité des lieux entrainant une tendance à l'uniformisation
- Les paysages agraires : ils conservent une physionomie à dominante agricole, permettant le dégagement de point de vue sur le grand paysage permis par le maintien d'espaces ouverts, ce sont des espaces sensibles d'une grande qualité paysagère dans ce contexte global de forte pression urbaine
- Les paysages émergents : ce sont ceux subissant le plus fortement la pression foncière, accueillant les extensions urbaines, zones commerciales et d'activités, une ambivalence entre cœur urbain et espace agricole qui ne tire profit ni de l'un ni de l'autre
- Les paysages marqués par les grands équipements : l'impact des infrastructures est tel qu'il est difficile d'y échapper aussi bien visuellement qu'acoustiquement, un paysage relégué offrant pourtant une grande qualité naturelle à valoriser
- Les paysages urbains : des fragments de naturalités subsistent dans ces espaces, la croissance urbaine rapide des décennies précédentes laisse place aujourd'hui à un paysage urbain peu structuré, sans grand patrimoine ni réelle transversalité entre les espaces.

Le territoire tend à perdre de sa richesse par un double phénomène de standardisation motivé par la pression foncière qui tend à gagner sur les territoires encore empreints de ruralité, et l'avancée de la forêt qui tend à fermer les paysages et la vue, notamment sur les coteaux. La pression foncière et la diminution des espaces agricoles tendent à fermer le paysage, à limiter les vues, les apports de lumière, les possibilités d'évasion dans la masse urbaine, diminuant l'attractivité des lieux et aboutissant à son uniformisation.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE



Un paysage de juxtapositions dues aux limites brutales entre les espaces

Les transitions entre les paysages, aussi bien à l'échelle des grandes entités que des micropaysages, sont souvent brutales. Il en ressort la perception d'un **paysage fait de juxtapositions où les espaces se côtoient sans pour autant former un tout**. Un paysage aggloméré peu qualitatif subissant le développement.

À l'échelle du grand paysage, les transitions entre les espaces sont marquées par une avancée progressive de l'étalement urbain venant rompre avec la qualité des ambiances rurales. Une apparition d'éléments nouveaux étrangers à ces paysages ruraux (zones d'activités, panneaux publicitaires…) est à noter. L'échelle et le volume de ceux-ci ne facilitent pas leur intégration paysagère.

À l'échelle des macropaysages, celle du quartier où les espaces se font face sans pour autant communiquer. L'absence, bien souvent, d'éléments qui font la qualité de la ville (mixité, rue, espaces publics, place du piéton…) participe à cette perception générale d'un territoire qui subit un développement plus qu'il ne l'organise.

La qualification des limites et une réflexion globale des projets dans leur contexte paysager sont un levier pour valoriser les paysages du quotidien.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE







Zone d'activités des Vouards au milieu d'un environnement naturel (en haut)/Zone d'activités Mont-Blanc accolée à des secteurs d'habitat (en bas à gauche)/Quartiers nouveaux sans transition avec les espaces agricoles et la zone d'activité le bordant (en bas à droite)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

2.2.3 Les entrées de territoire

Des entrées de territoire à la qualité amoindrie à proximité de l'agglomération

En limite du territoire, le caractère naturel ou agricole des lieux offre une ambiance paysagère agréable. Le caractère ouvert permet d'offrir des vues sur le paysage et les sommets environnants. Les passages boisés donnent un rythme au parcours.

C'est en se rapprochant de l'agglomération que le paysage se complexifie et perd de sa lisibilité. Celui-ci est brouillé par des transitions brutales et également par l'absence de composition de l'espace.

Une large place est faite à la voiture reléguant le piéton et les modes doux au second plan. **Le langage est routier et ne permet pas de lire les prémices d'une entrée d'agglomération**.

Les zones d'activité suivent une logique individualiste où se succèdent parkings, éléments publicitaires, clôtures imposantes, etc. tous pensés individuellement à l'échelle du bâtiment plutôt que de la zone entière.

Des entrées en cours de valorisation

La rue de Genève et la gare font actuellement l'objet de mesures de requalification, notamment liée à l'arrivée du tramway. Un travail de composition paysager et urbain offre les promesses d'une qualité paysagère pour ces entrées d'agglomération.

Les entrées d'agglomération se faisant par des zones d'activités font également mesure d'une réflexion pour renforcer le traitement paysager et l'effet vitrine de celles-ci.

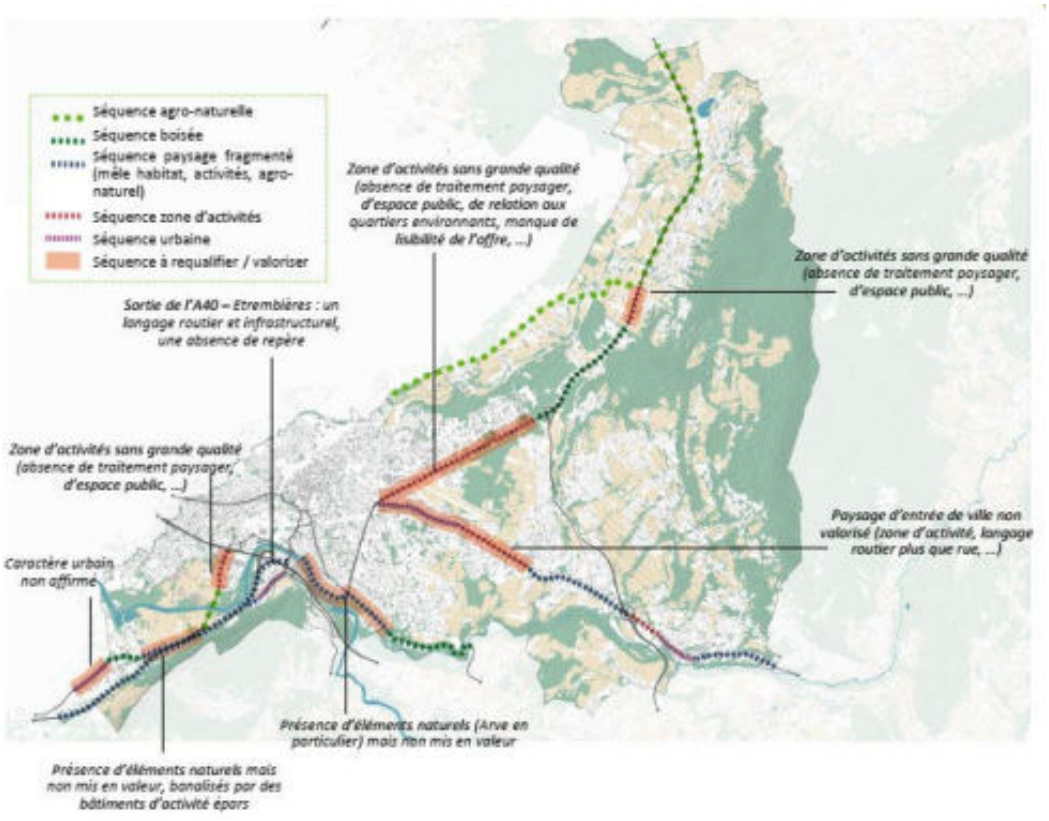


Figure 12 : entrées de territoire (source : SCoT)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE



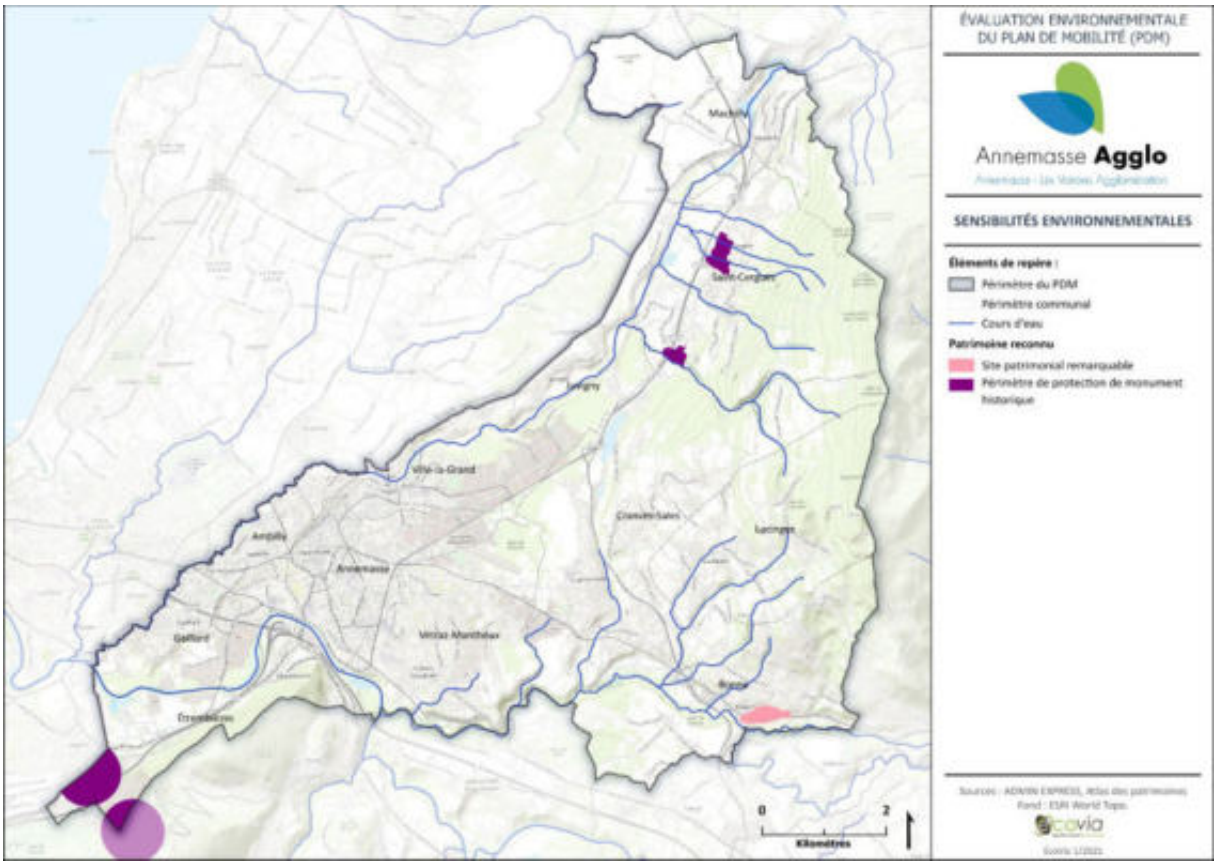
ZA Vouards le long de D1006//ZA Borly-Erables entrée d'agglomération//ZA Mont Blanc entrée de ville d'Annemasse

2.2.4 Les leviers de valorisation paysagère

Un Patrimoine institutionnel peu présent, mais des éléments patrimoniaux et paysagers divers

Seulement 2 monuments historiques sont recensés sur l'ensemble du territoire : *Croix de chemin en bois sculpté* et *Dolmen dit La Cave ou Chambre aux Fées* localisés à Saint-Cergues. Un site patrimonial remarquable, celui de Bonne est recensé.

Aucun site classé ou inscrit n'est présent.



Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

La faible présence de patrimoine institutionnel ne signifie pas pour autant l'absence de qualité paysagère. On retrouve un petit patrimoine assez important organisé autour de trois grandes thématiques :

- Patrimoine religieux (église, chapelle, croix de chemin…) avec la présence de l'Église Notre-Dame de la Paix à Étrembières, classée patrimoine du XXe siècle ;
- Vernaculaire (architecture de pierre-voute, centre bourg, quelques fontaines, lavoirs…) ;
- Administratifs (école, église).

Des cœurs de villages patrimoniaux et valorisés

Par ailleurs, le caractère naturel et rural encore préservé sur certaines portions du territoire offre des ambiances mettant en valeur un ensemble paysager. S'il est difficile d'isoler un élément, l'ensemble du secteur offre une qualité remarquable. On peut citer en exemple Haute-Bonne ainsi que les Hauts Monthoux.

D'une manière générale, les territoires plus ruraux sont moins impactés par l'étalement urbain et conservent des implantations et morphologies historiques. De nombreux aménagements d'espaces publics permettent de mettre en avant cette spécificité.



Monument historique de la Croix de Chemin en bois sculpté à Saint-Cergues



Croix de chemin Vétraz-Monthoux

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE




Site d'intérêt patrimonial de Haute-Bonne (gauche) et Haut Monthoux (droite)




Ecole de la Fraternité Ambilly, patrimoine du XXème siècle (gauche) / Ferme en pierre Saint Cergues (droite)

Des sites d'intérêt paysager, sans relation entre eux

- Des secteurs agricoles à préserver : qualité paysagère, ressource économique, petit patrimoine ;
- Des sites en devenir : Sites des Iles, Site du Brouaz, Site du Bois de Rosses -> des programmes à définir ;
- Des espaces publics de qualités ;
- Des parcs et jardins.

Ces espaces constituent des **espaces de ressourcement de proximité. Aujourd'hui les liens entre ces espaces sont peu affirmés** ce qui rejoint la problématique des transitions brutales et l'absence de lien entre les différents éléments du territoire.

On observe de **grandes continuités agronaturelles au sud et à l'est** du territoire et **une constellation de micro-espaces naturels dans la masse urbaine**. La mise en réseau de ces espaces est absente, les itinéraires de randonnées se concentrent dans les espaces à dominance naturelle. Par ailleurs, le GR des Balcons du Léman traverse les Voirons sur la limite est du territoire d'Annemasse agglomération et rejoint le Salève en passant par Bonne. Là, il recoupe la voie verte, seule connexion douce existante sur son tracé et permettant la liaison avec le cœur d'Agglo. Un meilleur maillage des liaisons piétonnes et vélos permettrait d'améliorer les connexions entre les itinéraires et la qualité du cadre de vie par des espaces paysagers, parcs et jardins de proximités ainsi que le fonctionnement écologique du territoire.

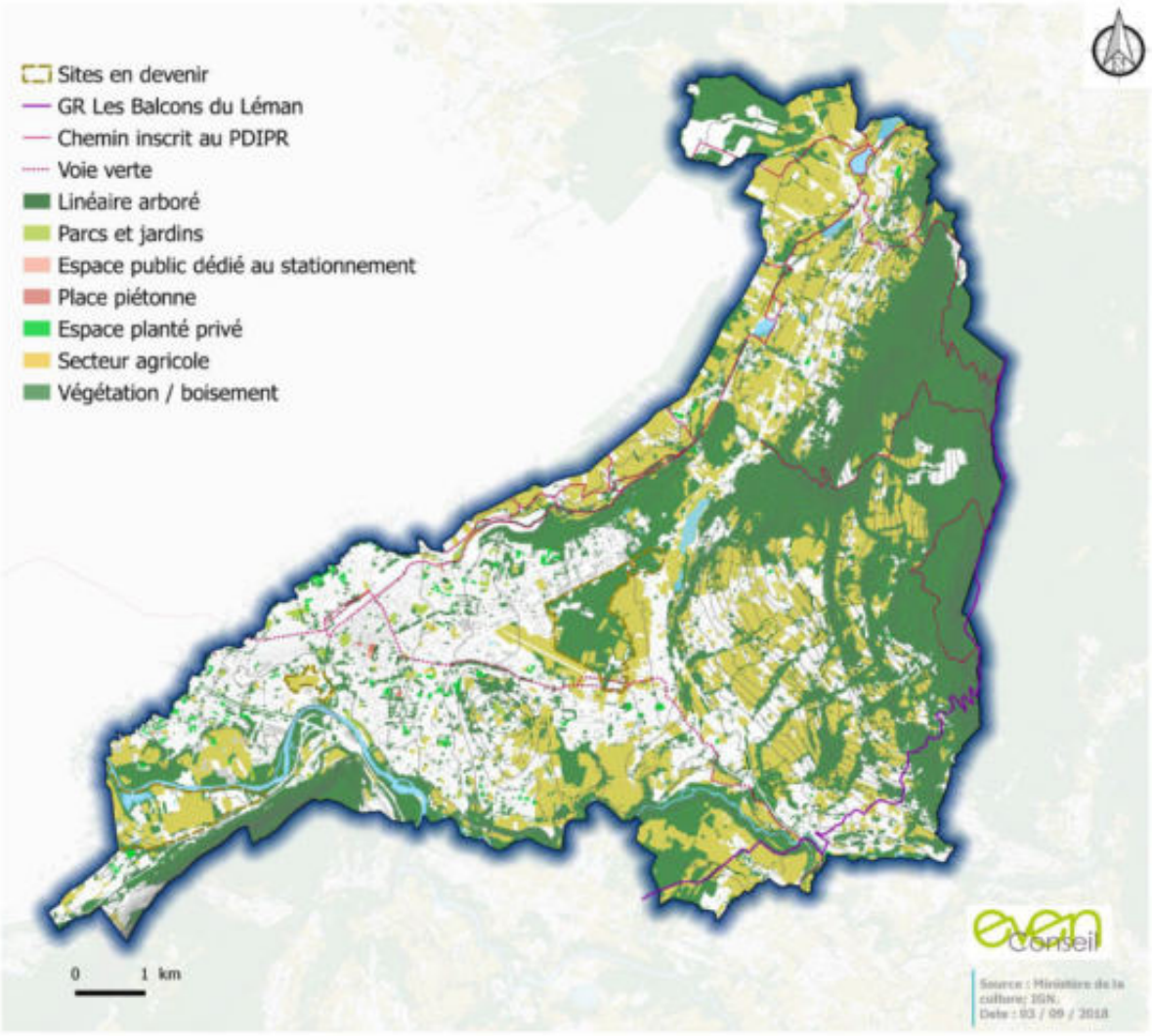
Ces espaces peuvent aussi permettre de **qualifier les paysages urbains ;** à la fois ceux situés en périphéries, mais également ceux de **l'ensemble du territoire** à travers des

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

aménagements paysagers, renforçant le caractère naturel d'Annemasse Agglo. Des travaux en ce sens apparaissent, comme les coteaux du Vernand, labellisés ENS qui permettent d'accéder, depuis le cœur de ville d'Annemasse, au jardin des Iris situé au bord de l'Arve.

L'enjeu : le lien entre eux

La trame paysagère et les vecteurs de découverte
SCoT d'Annemasse Agglo



Des potentiels à valoriser

Par ailleurs, les espaces agricoles à proximité (plaine maraichère de Gaillard et du Bruz, site des iles et Bois de Rosses) sont des sites où l'intérêt paysager est majeur. **En contact direct avec le cœur d'agglomération, ils sont des espaces à la qualité paysagère préexistante, mais non valorisée.**

Il en est de même **pour les bords de l'Arve dont l'accès est plus que limité**. Le parcours de santé sur Gaillard est difficilement accessible et peu valorisé, aussi bien sur le plan de l'accès que de la qualité paysagère. À Annemasse, le jardin des Iris permet une promenade le long de la rivière, mais les liens pour accéder au jardin depuis le cœur d'agglomération sont peu qualitatifs à l'exception des coteaux du Vernand labellisés ENS. Le **même constat est**

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

fait sur la Menoge, en revanche le projet de voie verte pourra permettre une meilleure accessibilité et valorisera le secteur pour les usagers.

Le Foron tisse des liens plus forts avec la trame urbaine, notamment autour du parc public des Écureuils de Ville-la-Grand. Ce parc constitue un point de départ de randonnée inscrit au PDIPR longeant le Foron jusqu'aux limites du territoire.

DES ESPACES PUBLICS EXISTANTS DE QUALITÉ



Parc de Haut Monthoux (gauche)//Parc de Montessuit, Annemasse (droite)

DES ESPACES AGRICOLES PARTICIPANT À LA QUALITÉ DES PAYSAGES



Plaine maraichère de Gaillard (gauche)//Espace agricole du Bois de Rosses (droite)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

DES COURS D'EAU NON VALORISES

Accès peu valorisé ni évident au parcours de santé de Gaillard bordant l'Arve (gauche)//Shopping Etrembières construit sur les berges de l'Arve, mais non visible (droite)





Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

2.2.5 Synthèse

Analyse atouts-faiblesses et perspectives

Le diagnostic de la situation actuelle est traduit dans les champs atouts et faiblesses (colonne de gauche). Tandis que les perspectives d'évolution sont autant d'opportunités ou de menaces (colonne de droite).

Situation actuelle		Perspectives d'évolution	
+	Atout pour le territoire	⇗La situation initiale va se poursuivre	Les perspectives d'évolution sont positives
-	Faiblesse pour le territoire	⇘La situation initiale va ralentir ou	Les perspectives d'évolution sont négatives

Situation actuelle		Perspectives d'évolution	
+	En dehors de l'espace construit, un contexte paysager favorable aux vues	⇗	Une conservation de la physionomie rurale à l'est du fait du contexte en relief peu favorable à l'urbanisation
-	Des paysages naturels et des vues dégradés et fermés	⇗	Forte pression foncière entrainant une urbanisation rapide et peu maitrisée À l'ouest, une tendance à l'étalement urbain qui se poursuit le long des axes de transport principaux Une avancée de la forêt qui tend à fermer les paysages et la vue, notamment sur les coteaux La mise en place du SCOT permet une valorisation des efforts fournis en termes d'étalement urbain
+	Des paysages agraires, espaces sensibles d'une grande qualité paysagère, et des paysages de coteaux attractifs	?	Ces paysages sont menacés par l'urbanisation en croissance
-	Des entrées de paysage à la qualité amoindrie	?	Une réflexion engagée sur la requalification des entrées de territoire
-	Un patrimoine institutionnel peu présent, mais des éléments patrimoniaux et paysagers divers	⇗	Le patrimoine rural, moins impacté par l'étalement urbain, conserve des morphologies historiques à mettre en avant

Les enjeux pour le PDM

- Augmenter la place du piéton dans les espaces publics pour permettre une réappropriation de la ville par les habitants ;
- Développer les voies vertes intégrant les modes actifs et la végétation (alignements d'arbres, haie, espaces verts, jardins, etc.) qui permet de qualifier et hiérarchiser les voies ;
- Réduire l'utilisation de la voiture particulière et par voie de conséquence de ses émissions polluantes, associées à la dégradation des monuments ;
- Favoriser une intégration paysagère des infrastructures et équipements de transport aux différentes échelles du paysage.
- Favoriser un meilleur maillage pédestre, une meilleure connexion entre les itinéraires piétons et cyclistes.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

2.3 MILIEUX NATURELS ET BIODIVERSITE

2.3.1 Cadre règlementaire et documents de référence

Positionnement de la thématique vis-à-vis du PDM

En tant qu'outil de gestion et de planification des modalités de transport sur un territoire, le PDM est amené à impacter les flux sur les voies de circulation existantes, et à proposer le cas échéant de nouvelles voies de déplacement. Ce faisant, il crée des incidences directes (création de voies, donc consommation d'espace et fragmentations des espaces, obstacles au déplacement des espèces, destruction des continuités écologiques) ou indirectes (augmentation du risque de collisions, pollutions de l'eau, dérangement sonore, etc.) sur les milieux naturels et les espèces qui y vivent. Il doit donc éviter autant que possible le développement d'infrastructures et équipements de transport sur les milieux naturels et, sur les autres secteurs de son territoire, bien prendre en compte les continuités écologiques.4

Problématique	Réponse du PDM	
	Effets attendus du PDM	**Moyens d'action du PDM**
- **Patrimoine naturel : riche, mais fragile, une pression anthropique s'exerce sur ces milieux.** - **Consommation d'espaces naturels ou agricoles**	↘	**Action limitée à l'échelle du PDM ; mesures d'accompagnement à prévoir** - Attirer l'attention des maitres d'ouvrage sur les zones à enjeux patrimoniaux lors d'éventuels travaux de voiries ; - Prévoir des espaces tampons entre les zones humides ou aquatiques et les infrastructures ; - Optimiser les projets afin de réduire la consommation d'espace et préserver ainsi la nature « ordinaire » et les continuités écologiques ; - Intégrer les continuités écologiques identifiées et avérées ; - Identifier des mesures d'accompagnement en fonction des zones concernées potentiellement par des actions du PDM (prévoir notamment des mesures d'évitement/réduction pour les projets susceptibles d'impacter les corridors écologiques identifiés — mise en œuvre de la séquence « éviter/réduire/compenser » —, prévoir une gestion écologique durable des accotements ou abords des infrastructures de transport). - Encourager et favoriser la restauration des ruptures de continuités écologiques liées aux infrastructures de transport existantes

Au niveau international et communautaire

- Convention de l'UNESCO du 16 novembre 1972 sur la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel ;
- Convention de Washington (mai 1973) : protection des espèces animales et végétales menacées dans le monde ;
- Convention de Bonn du 23 juin 1973 pour la protection des espèces migratrices ;
- Convention de Berne du 19 septembre 1979 relative à la conservation de la vie sauvage et des milieux naturels en Europe ;
- Directive Habitats, faune et flore du 21 mai 1992 et Directive Oiseaux du 30 novembre 2009 et leur transposition dans le Code de l'environnement.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

À l'échelle nationale

- Loi du 10 juillet 1976 sur la protection de la nature, prévoyant la conservation partielle ou totale d'espèces animales non domestiques, ou végétales non cultivées lorsqu'un intérêt particulier ou les nécessités de la préservation du patrimoine biologique national le justifient ;
- Le Programme national d'action pour la préservation de la faune et de la flore sauvages (1994) ;
- Natura 2000 : transposition en droit français par ordonnance du 11 avril 2001 ;
- Loi sur la chasse du 26 juillet 2000 (modifiée le 30 juillet 2003) prévoyant l'établissement d'orientations régionales de gestion de la faune sauvage et de la qualité de ses habitats ;
- La Stratégie nationale de la biodiversité (février 2004) ;
- La Loi Grenelle 1, loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement promulguée le 3 aout 2009 ;
- La Loi Grenelle 2 portant « engagement national pour l'environnement », promulguée le 12 juillet 2010, correspond à la mise en application d'une partie des engagements du Grenelle Environnement et notamment ceux concernant la restauration de la biodiversité à travers la mise en place d'une trame verte et bleue et de Schémas régionaux de cohérence écologique ;
- Loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages du 8 aout 2016.*

Éléments de cadrage a l'échelle régionale

Le SRADDET Auvergne-Rhône-Alpes a repris les continuités écologiques définies par les deux anciens schémas régionaux de cohérence écologique (SRCE) d'Auvergne et de Rhône-Alpes. Trois objectifs s'attaquent particulièrement la question de la biodiversité et des continuités écologiques (O1.6, O4.4 et O7.5). Ils sont appuyés par les règles assurant la traduction et la protection des continuités écologiques (les réservoirs, les corridors, la trame bleue) au niveau territorial, la protection des milieux supports de biodiversité, et l'amélioration de la perméabilité des infrastructures de transport (n° 5, n° 29, n° 35, n° 36, n° 37, n° 39, n° 40, n° 41).

Le SRADDET inclut désormais le SRCE. Le Schéma régional de cohérence écologique Rhône-Alpes a été adopté par délibération du conseil régional le 19 juin 2014 et par arrêté préfectoral le 16 juillet 2014.

Il a vocation à proposer deux types de mesures :

- Des mesures contractuelles à privilégier pour la préservation, et la remise en bon état de la fonctionnalité des continuités ;
- Les mesures prévues pour accompagner la mise en œuvre des continuités écologiques pour les communes concernées.

Sur le territoire d'Annemasse Agglo, le SRCE identifie des corridors terrestres à remettre en bon état traduisant une fonctionnalité écologique impactée par les activités humaines. Quatre réservoirs de biodiversité sont recensés et correspondent notamment aux sites N2000. Le massif des Voirons et le Salève sont les deux principales entités boisées. Malgré la présence de nombreuses zones humides, la trame bleue est elle aussi impactée par le développement urbain, la continuité des cours d'eau étant entravée par de nombreux obstacles à l'écoulement (cf. carte ci-après).

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

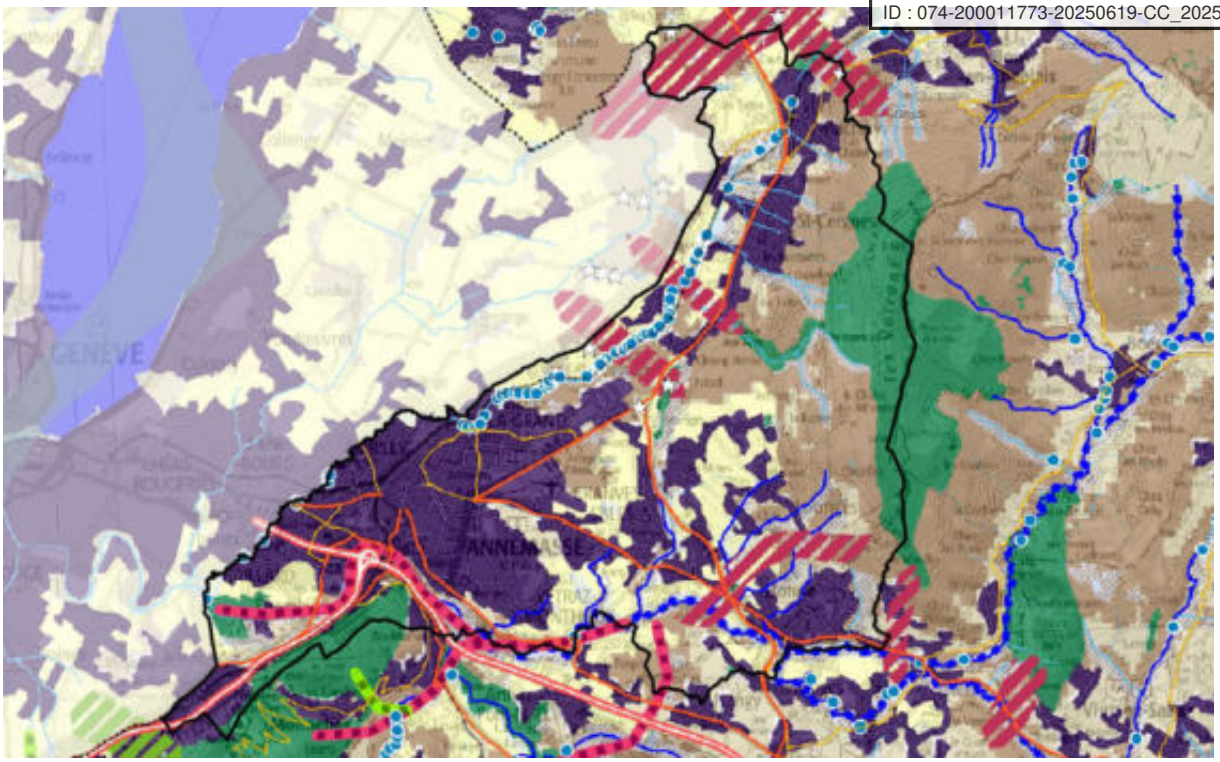
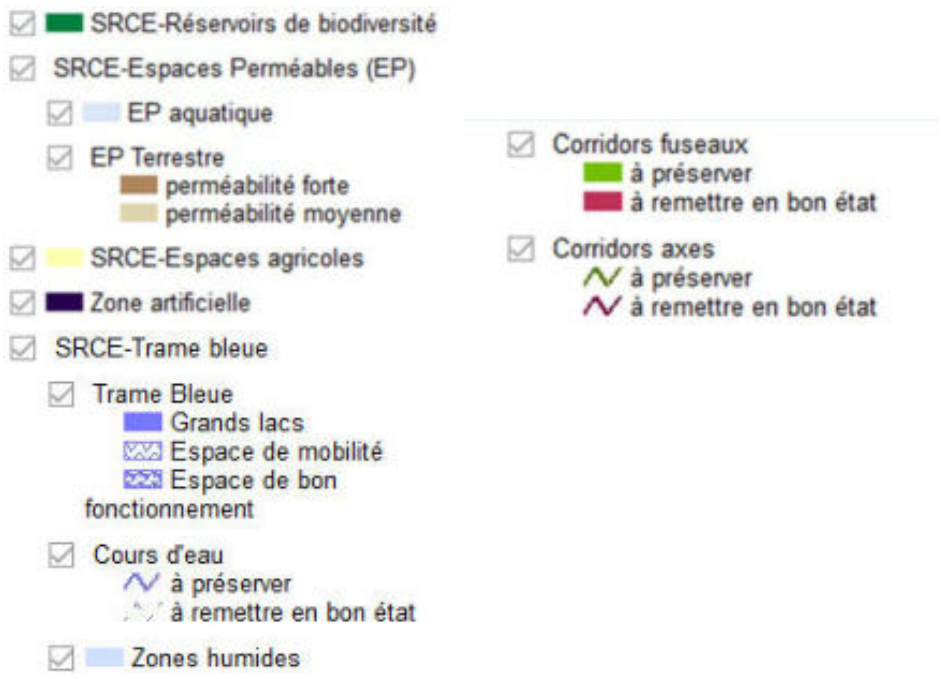


Figure 13 : Cartographie du SRCE PACA sur le territoire d'Annemasse Agglo



Le contrat vert et bleu est un outil de la Région Auvergne-Rhône-Alpes permettant de répondre aux objectifs de maintien, de restauration des corridors biologiques et de préservation de la biodiversité. Sur le territoire d'Annemasse Agglo, plusieurs contrats TVB sont portés par les acteurs locaux et la Région :

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

- 1. Contrats corridors Arve-Lac transfrontalier, portés par Annemasse Agglo et le canton de Genève pour une période de 5 ans s'est terminé en novembre 2017. Le périmètre du Contrat corridor Arve-Lac s'étend sur 17 300 hectares, et concerne 12 communes suisses et 13 communes françaises. Le territoire Arve-Lac abrite un patrimoine naturel de grand intérêt, avec des habitats remarquables et une position stratégique de connexion entre de grands ensembles : le Massif des Voirons, les bois de Jussy/Douvaine, la vallée du Foron, l'Hermance, le Miolan ou encore la plaine de Seymaz. Les objectifs principaux de ce contrat sont la **préservation et la restauration des connexions biologiques** ainsi que le **franchissement des voies de communication**.

- 2. Contrat vert et bleu « Arve – Porte des Alpes », porté par le syndicat mixte d'aménagement de l'Arve et de ses affluents (SM3A) pour une durée de 5 ans à compter du 16 novembre 2016, terminé en 2022.

Le Grand Genève a assuré l'élaboration des études préalables portant sur les territoires de Salève — Voirons et Bargy — Glières – Môle. Le SM3A anime et réalise des actions réparties en différents volets :

- Règlementaire, afin de mieux prendre en compte les réservoirs de biodiversité et la trame verte et bleue dans les documents de portée règlementaire
- Travaux, consistant en des opérations de restauration des continuités écologiques
- Études, pour améliorer les connaissances sur le fonctionnement écologique
- Sensibilisation, afin de communiquer sur les actions entreprises dans le cadre du contrat vert et bleu, d'animer et de coordonner l'ensemble des actions s'y rapportant.

Le contrat regroupe 36 mesures portées par 12 maitres d'ouvrage, que sont des intercommunalités, les sociétés d'autoroutes et le Conseil départemental au titre des actions sur le franchissement des voiries par la faune, et les acteurs associatifs.

- 3. Contrat corridors transfrontalier Champagne – Genevois, porté par le Grand Genève et l'agglomération Franco-Valdo-Genevoise (AFVG), en cours d'élaboration.

Le périmètre de ce projet est **limitrophe au périmètre du SCoT d'Annemasse Agglo** par la commune d'Étrembières. Le contrat corridors a été initié en 2012 à la suite des études préalables qui ont eu lieu sur 2 secteurs : – Salève – Plaine — Vuache – Etournel – Laire. Son périmètre se situe sur 19 communes en France et 13 en Suisse, soit 22 465 hectares, et s'étend des crêtes du Salève, du Mont Sion et du Vuache jusqu'à l'Arve et au Rhône. L'ensemble dispose d'une grande valeur biologique, avec la présence de nombreuses espèces menacées.

Par des **actions de sensibilisation**, de restauration de milieux à valeur patrimoniale (vergers traditionnels) ou de **gestion de la faune** (franchissement sécurisé d'infrastructure routière), ce contrat corridors a pour objectif de renforcer les corridors écologiques sur le territoire Champagne–Genevois. Il ainsi vise un objectif ambitieux : rétablir les conditions-cadres pour le maintien de la faune et de la flore sur le territoire du Genevois et le sud du canton de Genève.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Le Plan d'actions sur les zones humides (PAZH)

Sur le territoire d'Annemasse agglomération, la préservation et la restauration des milieux humides sont un enjeu fort, inscrit dans le SAGE de l'Arve.

Dans sa disposition ZH-1 « Développer les connaissances relatives aux zones humides en vue d'une stratégie zones humides opérationnelle », le SAGE de l'Arve indique qu'il est nécessaire que la structure porteuse du SAGE (le SM3A) conduise une démarche de priorisation des zones humides à préserver et/ou à restaurer sur le territoire. Cette disposition a permis la mise en place d'un Plan de Gestion stratégique des Zones humides (PGSZH) à l'échelle du territoire du SAGE. Le PGS ZH du SAGE de l'Arve a été élaboré par la Commission locale de l'eau (CLE) du SAGE de l'Arve. Il définit le cadre à mettre en œuvre pour :

- S'assurer d'une gestion opérationnelle des zones humides qualifiées de stratégiques pour les bassins versants du SAGE de l'Arve,
- Préserver toutes les zones humides du territoire du SAGE,
- Améliorer la connaissance.

Le PGSZH du SAGE de l'Arve s'articule autour de 4 grands axes de travail :

- Définir les zones humides « stratégiques » du SAGE,
- S'assurer d'une gestion opérationnelle des zones humides « stratégiques »,
- Préserver de façon efficace toutes les zones humides sur le périmètre du SAGE,
- Améliorer la connaissance.

Le PGSZH établit un programme d'actions et de gestion exclusivement pour les zones humides « stratégiques », regroupées en 33 secteurs et correspondant aux zones humides de la trame turquoise, au chapelet des zones humides présentes le long du cours d'eau du Foron, de l'Arve et de la Menoge, à la tourbière de Lossy et au chapelet de zones humides en dessous de Lossy qui borde la Nussance.

Annemasse Agglomération dispose ainsi d'une actualisation et d'une homogénéisation des connaissances des zones humides sur son territoire et définir les priorités d'actions à engager pour leur préservation et leur restauration à travers un plan d'actions et des notices de gestion communales.

Le contrat de territoire Espace Naturel Sensible

Annemasse Agglo a signé avec le Conseil Départemental de la Haute-Savoie un Contrat de Territoire Espaces Naturels Sensibles (CTENS) le 28 janvier 2020 pour une durée de 5 ans (Haute-Savoie Actualités, 2020).

Le CTENS identifie les enjeux prioritaires suivants :

- préserver les paysages, les réservoirs de biodiversité, les zones relais et de nature ordinaire permettant aux animaux de traverser cette aire urbaine
- préserver et restaurer les corridors écologiques, espaces de passages entre les différents lieux de vie des animaux
- mettre en place une stratégie foncière pour repérer au niveau de la parcelle les espaces naturels menacés et/ou d'intérêt
- contrer les espèces exotiques envahissantes
- préserver la ressource en eau

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

- Attirer l'attention du public sur la biodiversité et l'environnement.
- Afin d'y répondre, de nombreux projets sont mis en œuvre :
- études scientifiques pour mieux connaitre les espèces animales diurnes et nocturnes, endémiques sur le territoire, leurs déplacements et leurs habitats
- travaux favorisant la continuité écologique
- labellisation de sites en Espaces Naturels Sensibles
- Sensibilisation des habitants…
- Mettre en place d'une liste d'espèces patrimoniales pour Annemasse Agglomération
- Mailler de milieux à préserver et à améliorer pour l'accueil de ces espèces
- Identifier les axes de déplacement de la faune et des mesures à mettre en place pour les restaurer et les préserver

Les élus ont exprimé fortement lors de la concertation pour la construction du Contrat de Territoire Espaces Naturels Sensibles, la nécessité de suivre l'ensemble des zones humides, y compris en dehors de la trame turquoise et y compris non stratégiques pour le SAGE Arve.

Une fiche action intitulée PG1.10 – Établissement d'un plan d'actions sur les zones humides autres que stratégiques du SAGE de l'Arve a été établie, dans le cadre de ce Contrat de Territoire Espaces Naturels Sensibles.

La stratégie a été validée en juillet 2023 sur ces zones humides, avec la volonté de travailler sur 3 axes : des actions transversales (communication…), des actions sur des zones humides considérées prioritaires sur Annemasse Agglo, et des fiches-actions définies pour chaque zone humide connue.

2.3.2 Constat et définitions

Un mitage des espaces naturels qui menace la biodiversité

La fragmentation et l'artificialisation des espaces naturels sont parmi les principales causes de la diminution de la biodiversité en France. Cette fragmentation nuit au déplacement des espèces qui est essentiel à l'accomplissement de leur cycle de vie et participe au maintien des populations par des échanges génétiques entre individus. Ces interactions sont également nécessaires à la viabilité des écosystèmes. Bien qu'il existe des règlementations actuelles qui préservent et gèrent les espaces à forte valeur écologique, il convient d'aller plus loin en préservant ou restaurant leur interconnectivité. Pour y remédier, les documents de planification territoriale intègrent une réflexion permettant la préservation et la restauration des continuités écologiques : la Trame Verte et Bleue (TVB).

Contexte règlementaire

Une des mesures phares du Grenelle de l'environnement a été de reconstituer un réseau écologique sur l'ensemble du territoire français, afin d'identifier par une approche multiscalaire des espaces de continuités entre milieux naturels.

L'article 121 de la loi portant engagement national pour l'environnement (ou Grenelle 2) complète le livre III du Code de l'environnement, par un titre VII « trame verte et trame bleue ».

La trame verte et bleue (TVB) régie par les articles L.371-1 suivants du Code de l'environnement constitue un nouvel outil au service de l'aménagement durable des territoires. La TVB vise à identifier ou à restaurer un réseau écologique, cohérent et fonctionnel sur le territoire, permettant aux espèces animales et végétales de communiquer, circuler,

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

s'alimenter, se reproduire et se reposer, afin que leur survie soit garantie. Des « réservoirs de biodiversité » seront reliés par des « corridors écologiques » intégrant des milieux terrestres (trame verte) et des milieux aquatiques (trame bleue). Sa cartographie est intégrée dans le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) élaboré conjointement par l'État et la Région et doit être prise en compte par le SCoT en application de l'article L371-3 du Code de l'environnement.

Un réseau de réservoirs et de corridors identifié à différentes échelles

- Les « réservoirs de biodiversité » : les zones remarquables pour leur intérêt écologique et leur état de conservation accueillant les espèces patrimoniales ;
- Les « corridors écologiques » : les espaces de connexion entre les réservoirs, dont la nature permet les déplacements journaliers, saisonniers ou annuels de la faune

Définition d'un réservoir de biodiversité

(Art. R. 371-19 – II du CE)

« Espaces dans lesquels la biodiversité est la plus riche ou la mieux représentée, où les espèces peuvent effectuer tout ou partie de leur cycle de vie et où les habitats naturels peuvent assurer leur fonctionnement en ayant notamment une taille suffisante, qui abritent des noyaux de populations d'espèces à partir desquels les individus se dispersent ou qui sont susceptibles de permettre l'accueil de nouvelles populations d'espèces »

Définition d'un corridor écologique

(Art. R. 371-19 – III du CE)

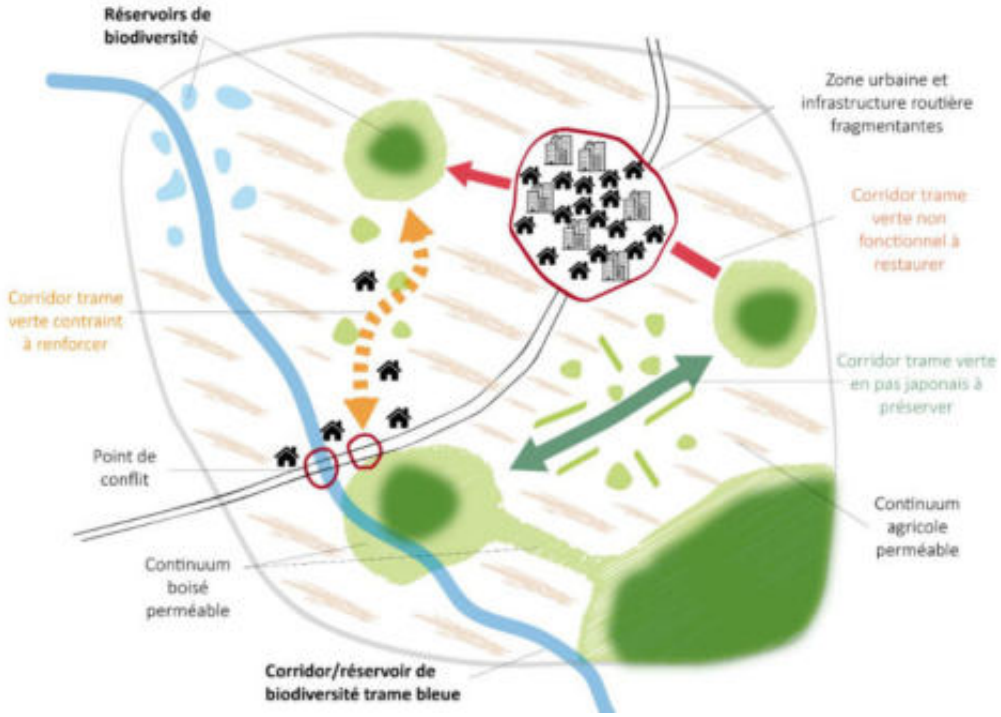
« Éléments permettant les connexions entre des réservoirs de biodiversité, offrant des conditions favorables à leur déplacement et à l'accomplissement de leur cycle de vie. Les corridors écologiques peuvent être linéaires, discontinus ou paysagers ».

Le SCOT d'Annemasse Agglomération identifie une trame environnementale, non constructible intégrant les réservoirs, les continuités et définis des corridors restreints en 3 catégories : à préserver, à conforter, à restaurer. Le SCOT demande une étude plus fine, à la parcelle, de ces corridors restreints et une intégration dans les futurs PLU. Cette précision a été faire par le CTENS d'Annemasse Agglo et fournie aux communes dans le cadre de leurs révisions de PLU.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Un fonctionnement par sous-trame de milieux naturels

Tous ces éléments sont identifiés par type de milieu (forestiers, ouverts, aquatiques) constituant alors des sous-trames. Les sous-trames sont ensuite croisées avec les éléments fragmentants (zones urbaines, infrastructures routières et ferroviaires…) pour faire apparaitre l'ensemble du réseau écologique (la Trame Verte et Bleue) et ses enjeux de protection et/ou de restauration.



2.3.3 Les espèces

La faune

Plusieurs inventaires sur la faune ont été menés sur le territoire du SCoT, les observations de la Ligue de Protection des Oiseaux et d'Asters révèlent la présence de nombreuses espèces à forte valeur patrimoniale, voire protégées.

Les secteurs boisés accueillent le Chamois, le Cerf et le Lynx pour les mammifères. L'avifaune est représentée notamment par la **Gélinotte des bois**, le Pic noir et la Chouette de Tengmalm. Le Grand Capricorne occupe quant à lui les vieux chênes et de nombreuses espèces de chauve-souris nichent aussi dans ces forêts matures.

Les milieux ouverts sont occupés par les Chevreuils et Sangliers. La **Chevêche d'Athéna** est régulièrement observée au niveau des vieux vergers. L'Azuré des paluds est fréquent au niveau des prairies fleuries. La **Pie-grièche écorcheur** est présente au niveau des espaces bocagers.

Enfin, les milieux humides et aquatiques sont colonisés par une faune variée. La **Loutre** et le Castor ont été observés dans les affluents de l'Arve. Les zones humides accueillent aussi des populations de **Sonneur à ventre jaune** ainsi que de nombreux odonates. Les truites farios et écrevisses à pattes blanches occupent les cours d'eau.

L'étude des espèces patrimoniales d'Annemasse Agglomération de 2020 et 2021 identifie les espèces patrimoniales suivantes :

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

- Zones humides en bon état de conservation : Conocéphale des roseaux
- La Géline et le Foron : Cuivré des marais
- Bord d'Arve : Couleuvre à collier helvétique
- Lisière boisements de feuillus : Couleuvre d'esculape

Le Vertigo étroit et le Vertigo des Moulins, la Souris des laiches et le Campagnol amphibie sont également référencés sans secteurs concernés connus à ce jour bien que ces espèces privilégient les zones humides.

La flore

Les habitats variés et remarquables du secteur sont propices à une importante diversité floristique. Des stations à Sabots de Vénus et à Clématites des Alpes ont été recensées dans les milieux forestiers. Le Lycopode inondé a été recensé dans les tourbières du Salève et la Serratule à tige nue occupe les prairies de montagnes au niveau du massif des Voirons.

Annemasse Agglo est concerné par la problématique des plantes invasives, notamment la renouée du Japon qui envahit les berges des cours d'eau du territoire et menace les espèces locales et l'équilibre des écosystèmes. Des actions de gestion sont réalisées pour limiter la propagation de la plante, mais demeurent insuffisantes.

L'étude des espèces patrimoniales recense des espèces floristiques patrimoniales au niveau des secteurs suivants :

- Bois de Rosse
- Foron
- Les Voirons
- Bord de l'Arve
- Marais de Lossy
- Cimetière de Loëx
- Clos de Babuty
- Petit Salève
- Les Peupliers

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE



Crédit photo : INPN, Contrat vert et bleu, C. Gilles.

De gauche à droite :

En haut : Sonneur à ventre jaune.

Au centre : Pie-grièche écorcheur, Sabot de Vénus et Truite fario.

En bas : Azuré des paluds et Chevêche d'Athéna.

2.3.4 Les périmètres d'inventaires et de protection

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Plusieurs types de zonages environnementaux concernent le territoire :

- 4 Zones Spéciales de Conservation intégrées à Natura 2000 ;
- 4 cours d'eau classés en listes 1 et 2 du Code de l'Environnement ;
- 8 ZNIEFF de type I ;
- 4 ZNIEFF de type II ;
- 5 Arrêtés préfectoraux de protection de biotope ;
- 9 Espaces Naturels Sensibles ;

Hormis pour les ZNIEFF de type II, ces sites remarquables sont considérés comme réservoirs de biodiversité.

Les zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF)

L'inventaire des ZNIEFF, lancé en 1982, est un outil d'information et d'inventaire patrimonial à l'échelle nationale (France métropolitaine et DOM-TOM). Cet élément majeur de la politique de protection de la nature a ainsi pour but d'identifier et de décrire des secteurs en bon état de conservation dont le potentiel biologique s'avère important. Ils renvoient donc à des secteurs terrestre, fluvial et marin particulièrement intéressants sur le plan écologique, notamment en raison de l'équilibre ou de la richesse des écosystèmes. Cet inventaire permet ainsi de meilleures gestion et protection des espaces identifiés par sa prise en compte dans le cadre de projets d'aménagement du territoire (documents d'urbanisme, élaboration de schémas départementaux de carrières, etc.) sans pour autant se substituer aux études d'impacts. Il faut noter que ces inventaires n'ont, en effet, pas de valeur juridique directe. Une fois réalisé, cet inventaire scientifique des richesses écologiques, floristiques et faunistiques est validé aux niveaux régional et national.

Ces ZNIEFF sont réparties en deux types :

- Les **ZNIEFF de type I** correspondant à des secteurs d'intérêt biologique ou écologique remarquables,
- Les **ZNIEFF de type II**, globalement plus vaste, renvoyant à de grands ensembles naturels riches et peu modifiés aux potentialités biologiques importantes.

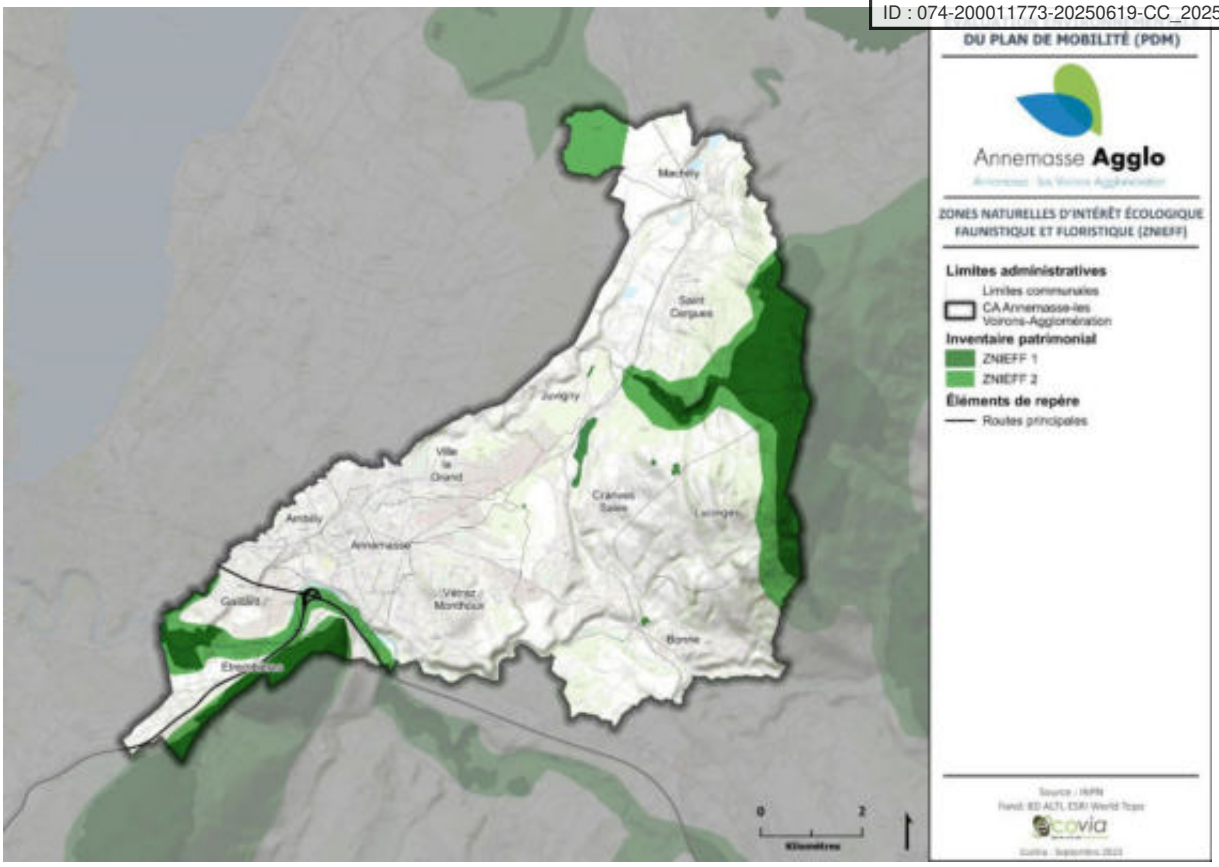
Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Annemasse Agglo compte **8 ZNIEFF de type 1 et 4 ZNIEFF de type 2**. Celles-ci couvrent 2 048 ha, soit **environ 26 %** de la superficie du territoire.

Nom ZNIEFF 1	Surface totale ZNIEFF (ha)	Surface ZNIEFF PDM (ha)	Part du site compris dans AA (%)	Part d'AA concernée par le site (%)
Prairie humide du bois des Rosses	0,2	0,2	100 %	0,002 %
Tourbière de Lossy	18	18	100 %	0,2 %
Friche à Molinie sur argile de la Plantaz	0,6	0,6	100 %	0,008 %
Les Voirons et le ravin de Chandouze	1 004	466	46 %	6 %
Complexe d'anciennes gravières et forêt riveraine de l'Arve à la frontière suisse	60	59	99 %	0,8 %
Le Salève	3 360	116	3 %	2 %
Friche à Molinie sur argile de la Chavanne	1,4	1,4	100 %	0,02 %
Marais entre Armiaz et Le Noble	2,8	2,8	100 %	0,04 %

Nom ZNIEFF 2	Surface totale ZNIEFF (ha)	Surface ZNIEFF PDM (ha)	Part du site compris dans AA (%)	Part d'AA concernée par le site (%)
Chainons occidentaux du Chablais	6 261	821	13 %	11 %
Ensemble fonctionnel de la rivière Arve et de ses annexes	5 610	270	5 %	3 %
Mont Salève	5 036	161	3 %	2 %
Zones humides et boisements du Genevois	2 413	131	5 %	2 %

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE



Espaces naturels sensibles

Les espaces naturels sensibles (ENS) constituent un outil de protection des espaces naturels soit par acquisition foncière soit à travers la signature de conventions avec les propriétaires privés ou publics. Cet outil a donc pour objectif de préserver la qualité des sites, des paysages, des milieux naturels et des champs d'expansion des crues tout en assurant la sauvegarde des habitats naturels. Il permet également l'aménagement des espaces ainsi identifiés afin de permettre leur ouverture au public, sauf exception justifiée par la fragilité du milieu naturel. Ils sont le résultat de la politique départementale de protection de gestion et d'ouverture au public d'espaces naturels.

SOURCE : SITE DU DEPARTEMENT HAUTE-SAVOIE

À l'échelle départementale, le Conseil départemental de Haute-Savoie a décidé de renforcer son ambition de préservation de la nature et des paysages en instaurant pour la seconde fois consécutive un Schéma départemental des Espaces Naturels Sensibles.

Adopté en 2016 par le Département, ce nouveau Schéma permet de mieux prendre en compte les nouveaux enjeux (par exemple, le changement climatique ou le développement des activités sportives de pleine nature) et de concilier urbanisation, tourisme, agriculture et biodiversité. Réalisé en étroite collaboration avec tous les acteurs locaux (collectivités, associations…), il s'articule autour de 3 axes :

- préserver la nature et les paysages ;
- valoriser la nature et les paysages et accueillir les publics ;
- enrichir la connaissance sur la biodiversité et les paysages et la partager.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

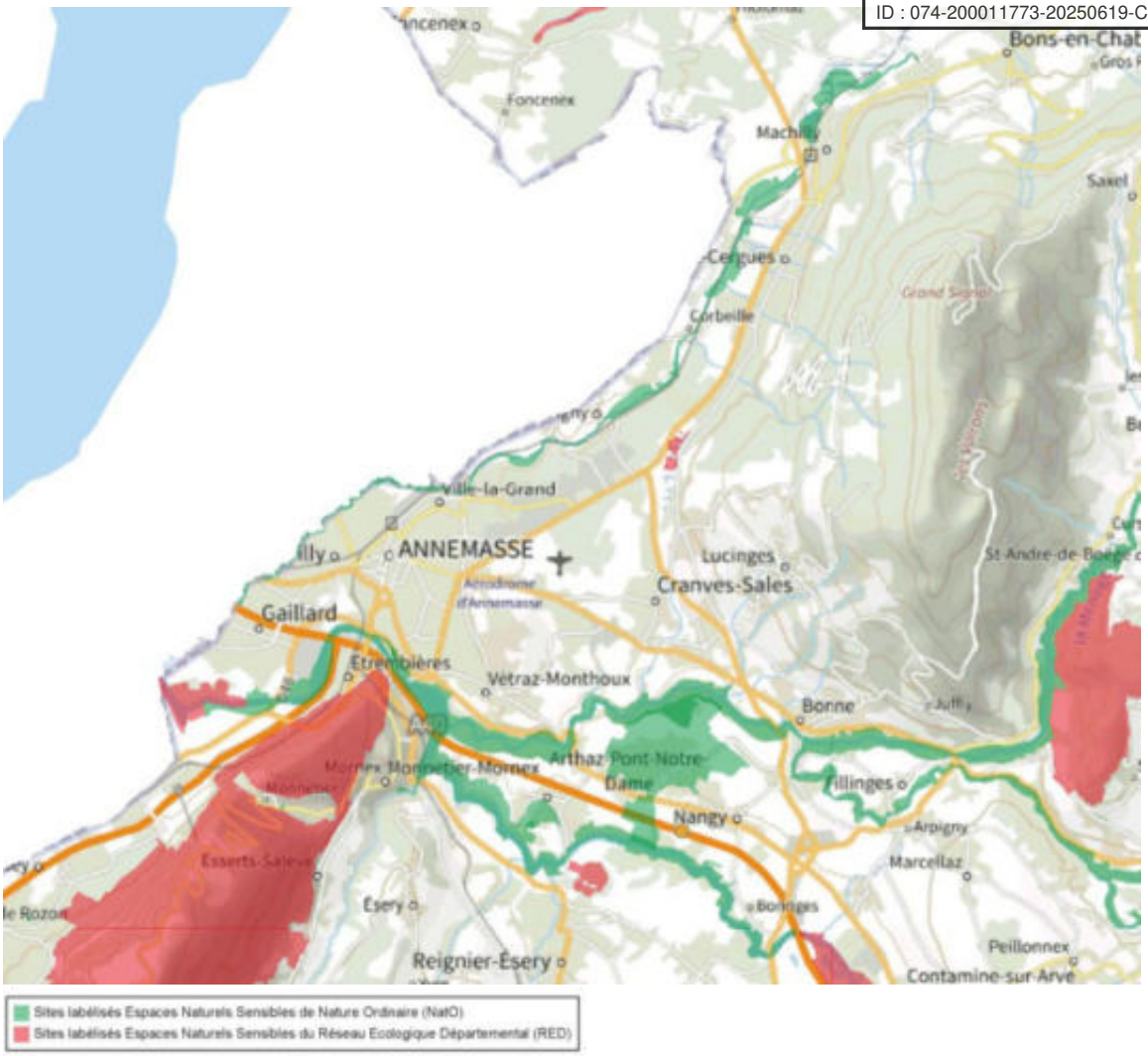
À travers ce schéma, des contrats de territoire ENS ont vu le jour afin de mettre en œuvre une politique globale de préservation et de valorisation du patrimoine naturel à une échelle pertinente, intercommunale, de massif ou de bassin (cf. partie-cadre règlementaire). Annemasse Agglomération est concernée par 3 Contrats de territoire ENS : le CTENS Salève, porté par le Syndicat mixte du Salève, le CTENS Arve et affluents, porté par le SM3A, et le CTENS AA, porté par AA recouvrant le reste du territoire. Au sein de ces contrats, des sites ENS sont labellisés.

Le Conseil Départemental de Haute-Savoie a recensé différents ENS sur le département. Ils sont classés dans différentes catégories, au sein du SCoT d'Annemasse on compte 9 ENS :

- 6 sites ENS classés au titre des sites de Nature ordinaire
- 3 sites ENS classés au titre du Réseau écologique départemental

Nom ENS	Surface ENS dans AA (ha)	Communes
Tourbière de Lossy	9	Cranves-Sales
Iles d'Étrembières	54	Étrembières
Massif du Salève	101	Cruseilles, Menthonnex en Bornes, Villy, Le Bouveret, Vovray en Bornes, Copponex, Cernex, Andilly, Saint-Blaise, Presilly, Beaumont, Feigères, Neydens, Saint-Julien-en-Genevois, Archamps, Collonges sous Salève
Plateau de Loëx	167	Bonne, Arthaz Pont Notre-Dame
Foron de Fillinges	2	Bonne, Fillinges, Marcellaz, Peillonnex, Viuz-en-Sallaz
Foron du Chablais genevois	135	Ambilly, Bons-en-Chablais, Gaillard, Juvigny, Machilly, Saint-Cergues, Ville-la-Grand
Arve aval	115	Vétraz-Monthoux, Étrembières, Gaillard, Annemasse
Menoge	145	Arthaz-Pont-Notre-Dame, Boëge, Bonne, Burdignin, Cranves-Sales, Draillant, Fillinges, Habère-Lullin, Habère-Poche, Saint-André-de-Boëge, Vétraz-Monthoux, Villard
Coteaux du Vernand	1	Annemasse

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE



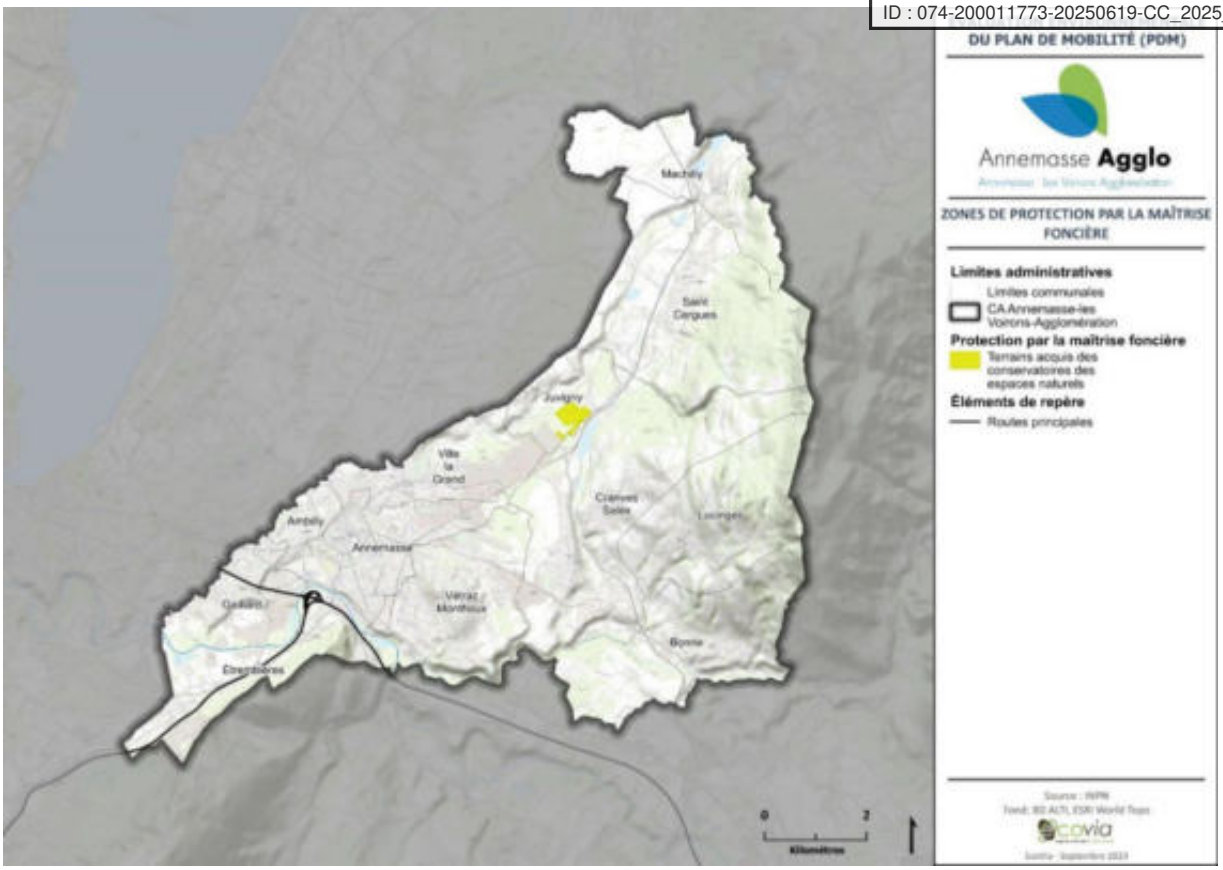
Sites du Conservatoire des espaces naturels (CEN)

Les conservatoires d'espaces naturels sont des associations engagées à but non lucratif. Soutenus par l'État, les collectivités territoriales et certains partenaires privés, les CEN sont des gestionnaires reconnus qui accordent une grande importance à la concertation pour ce qui est de la gestion des sites qu'ils gèrent et qu'ils achètent parfois ainsi que pour leur expertise scientifique et technique.

Les CEN entretiennent des relations partenariales avec l'ensemble des acteurs de la biodiversité dans l'animation de projets de territoire, notamment avec les autres gestionnaires de milieux naturels. Ils accompagnent également la mise en œuvre de politiques contractuelles : principaux acteurs privés de la mise en œuvre de NATURA 2000 en France, impliqués depuis longtemps dans la création de corridors écologiques, etc.

Sur le territoire d'Annemasse Agglomération, un site de 19,4 hectares appartient au CEN et est associé aux mesures compensatoires RTE sur la commune de Juvigny.

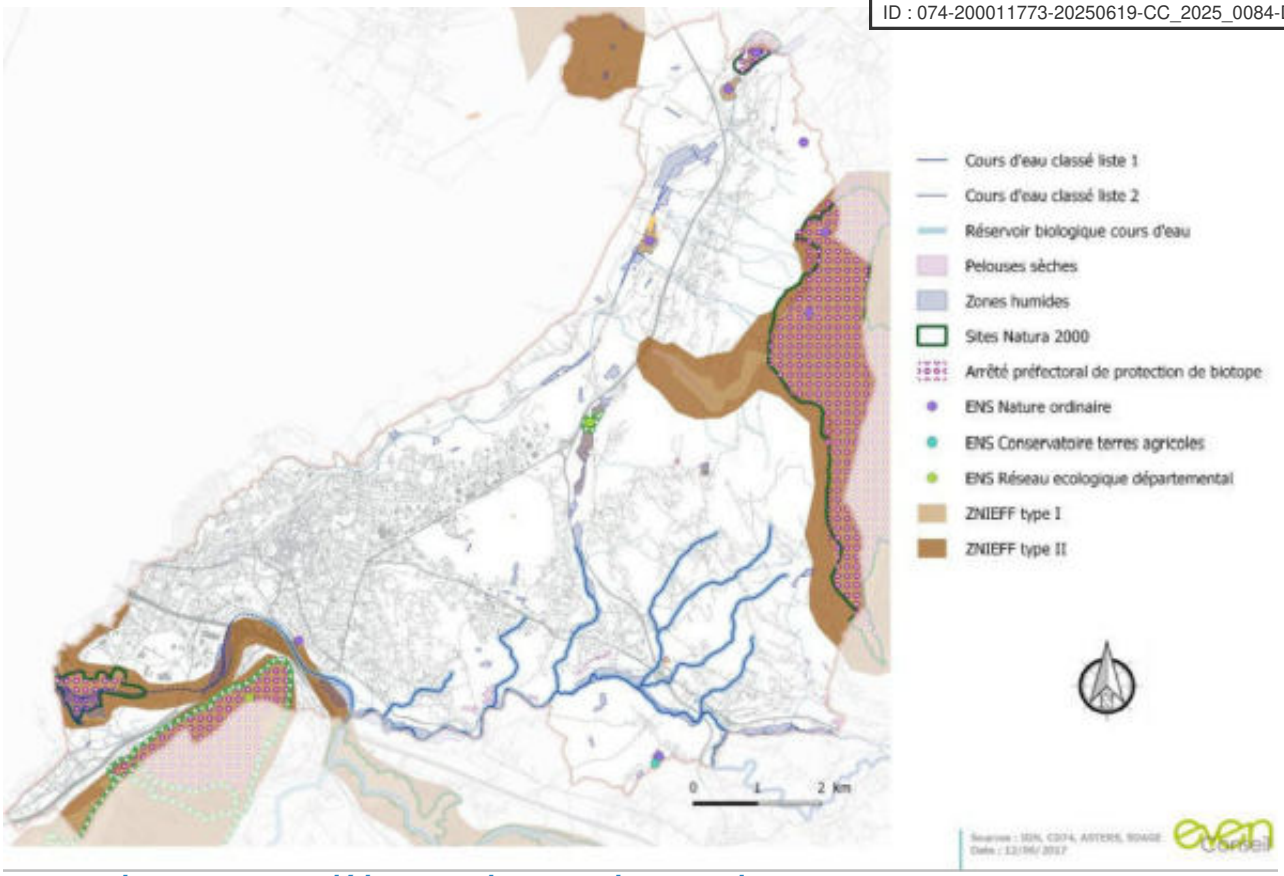
Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE



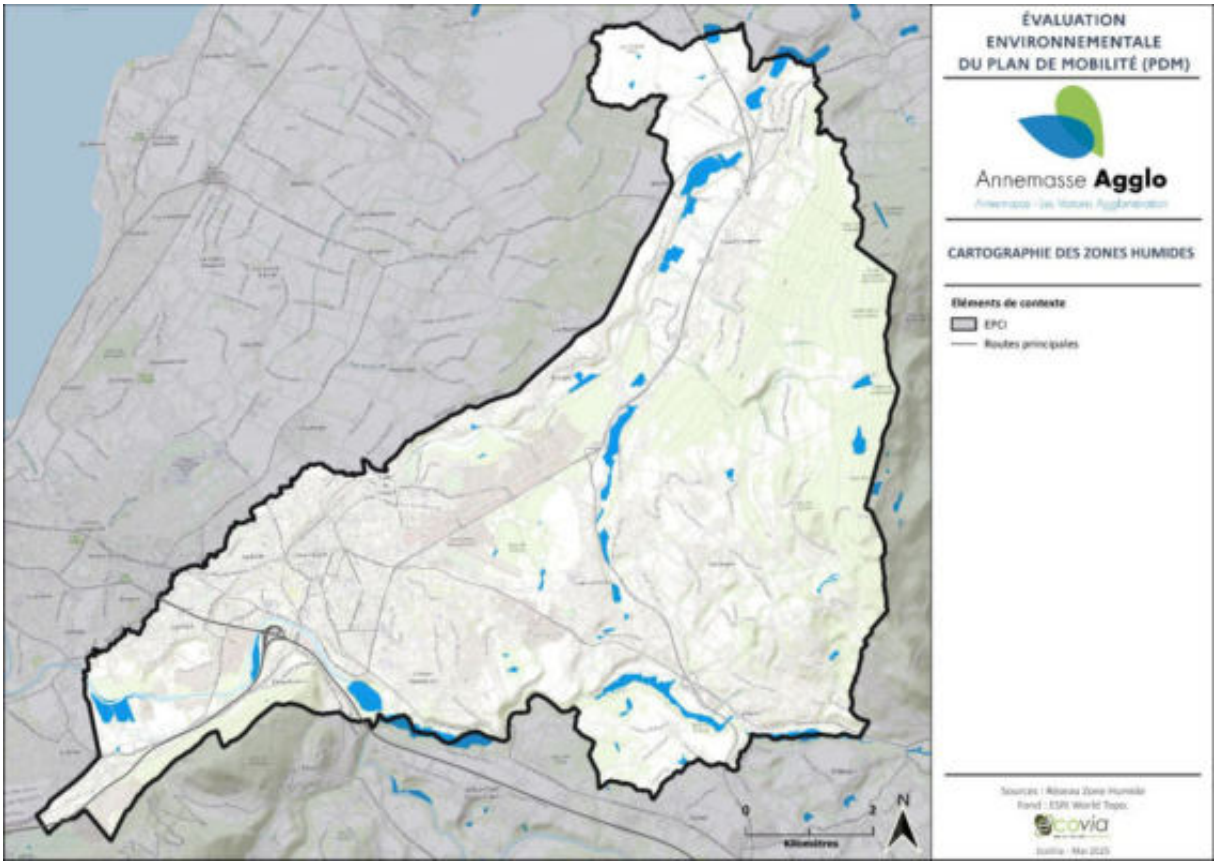
Inventaires et classements

La construction de la TVB se base aussi sur des inventaires locaux notamment concernant les **zones humides et les pelouses sèches**. Un premier inventaire départemental a été réalisé par Asters en 2012. Even Conseil a ensuite mis à jour cet inventaire spécifiquement sur le territoire d'Annemasse Agglo. Un atlas des zones humides a été établi par croisement des différentes données. **Ces milieux remarquables sont considérés comme réservoirs de biodiversité.**

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE



Carte des zonages d'inventaire et de TVB du SCOT



Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE



Vue sur le massif des Voirons depuis le lac de Machilly



Affluent de la Menoge, Vétraz-Monthoux



Zone humide de l'Arve, Étrembières

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Les listes 1 et 2 de classement des cours d'eau sont fixées par l'article L. 214-17 du Code de l'Environnement. Elles visent à prévenir la dégradation et préserver la fonctionnalité de cours d'eau à forte valeur patrimoniale.

La liste 1 interdit la construction de tout nouvel ouvrage faisant obstacle à la continuité écologique. L'aménagement d'ouvrage existant demeure possible, mais des prescriptions s'appliquent à tout projet pour ne pas dégrader l'état du cours d'eau. Les objectifs d'atteinte de bon état des cours d'eau fixés par le SDAGE doivent être assurés, ainsi que la protection des poissons migrateurs.

Sur les cours d'eau en liste 2, tout ouvrage doit être géré, entretenu et équipé pour permettre le transport suffisant des sédiments et la circulation des poissons migrateurs dans les 5 ans qui suivent la publication de l'arrêté.

L'Arve est classée cours d'eau Liste 2, le Foron, la Menoge ainsi que ses affluents sont classés en Liste 1. Bien que le Foron ne soit pas classé sur le tronçon traversant le territoire d'Annemasse Agglo, sa dynamique fluviale importante et les écosystèmes variés présents le long de son tracé en font un cours d'eau remarquable et un réservoir de biodiversité des milieux aquatiques.

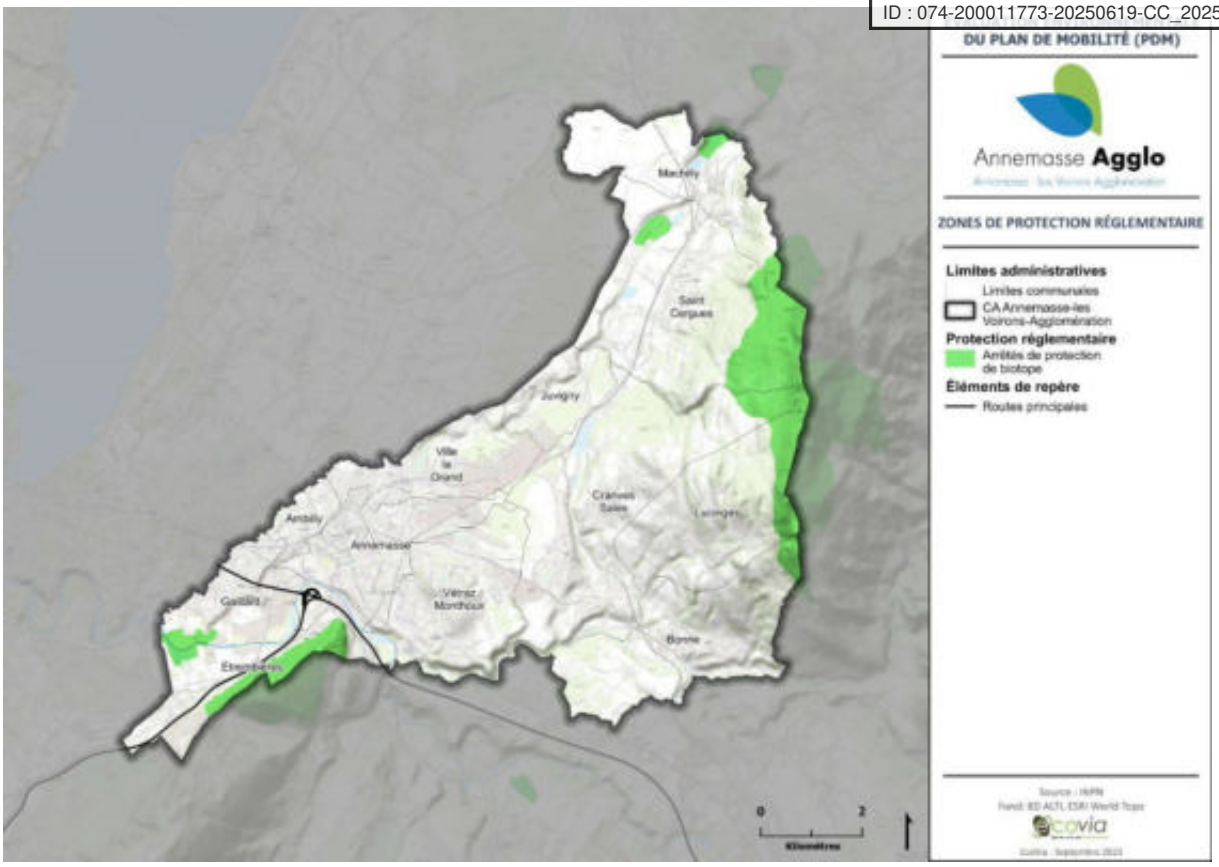
Les arrêtés préfectoraux de protection de biotope (APPB)

Les arrêtés préfectoraux de protection de biotope (APPB) sont des outils permettant la préservation d'habitats (mares, landes, dunes, pelouses, etc.) nécessaires à la survie d'espèces protégées au titre du Code de l'environnement. Ils permettent également la protection de ces milieux contre les activités portant atteinte à leur équilibre écologique (destruction de haies et talus, épandage de produits phytosanitaires, etc.). Ils ont été institués par décret en 1977 (en application de la loi de 1976 sur la protection de la nature). Ils s'appliquent sur tout ou partie du territoire d'un département, et essentiellement sur les milieux naturels peu exploités par l'homme servant d'habitat à une espèce protégée animale ou végétale. Ils peuvent porter sur des sites relevant du domaine public de l'État ou des collectivités ou sur des propriétés privées.

Le territoire compte **5 APPB** sur une surface totale de 632 ha (**soit 8 % du territoire).**

Nom APPB	Surface APPB dans Annemasse Agglo (ha)
Massif des Voirons	454
Marais A La Dame et de Grange Vigny	15
Le petit Salève	98
Bois de La Vernaz et des iles D'Arve	41
Aulnaie glutineuse nommée Marais de Blésy	23

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE



Réseau Natura 2000

Le réseau Natura 2000

SOURCE : INPN

Le réseau **Natura 2000** renvoie à un ensemble de sites naturels européens, terrestres et marins, identifiés pour la rareté ou la fragilité des espèces sauvages, animales ou végétales, ou de leurs habitats alors considérés d'intérêt communautaire.

Ce réseau correspond ainsi aux sites identifiés au titre de deux directives européennes, la **Directive Oiseaux** et la **Directive Habitats Faune Flore**, qui permettent leur protection et leur conservation de manière règlementaire. Pour plus d'efficacité, ce réseau concilie préservation de la nature et de sa biodiversité intrinsèque et préoccupations socioéconomiques locales. Il se compose de deux catégories : les **zones de protection spéciale (ZPS)** et les **zones spéciales de conservation (ZSC)** :

- Les zones de protection spéciale (ZPS) renvoient, pour la plupart d'entre elles, aux zones classées en zone importante pour la conservation des oiseaux (ZICO). Les ZPS ont ainsi pour but la conservation des espèces d'oiseaux sauvages figurant à l'annexe I de la Directive « Oiseaux » ou de zones identifiées comme étant des aires de reproduction, de mue, d'hivernage ou encore de zones relais pour les oiseaux migrateurs. Elles sont désignées par arrêté ministériel sans consultation de la Commission européenne.
- Les zones spéciales de conservation (ZSC) visent la conservation du patrimoine naturel exceptionnel qu'elles abritent, que ce soit des types d'habitats ou des espèces animales et végétales d'intérêt communautaire figurant aux annexes I et II de la Directive « Habitats ». Pour désigner une zone en ZSC, chaque État membre fait part de ses propositions à la Commission européenne, sous la forme de pSIC (proposition de site

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

d'intérêt communautaire). Après approbation par la Commission, la pSIC est inscrite comme site d'intérêt communautaire (SIC) et est intégrée au réseau Natura 2000. Un arrêté ministériel désigne ensuite le site comme ZSC.

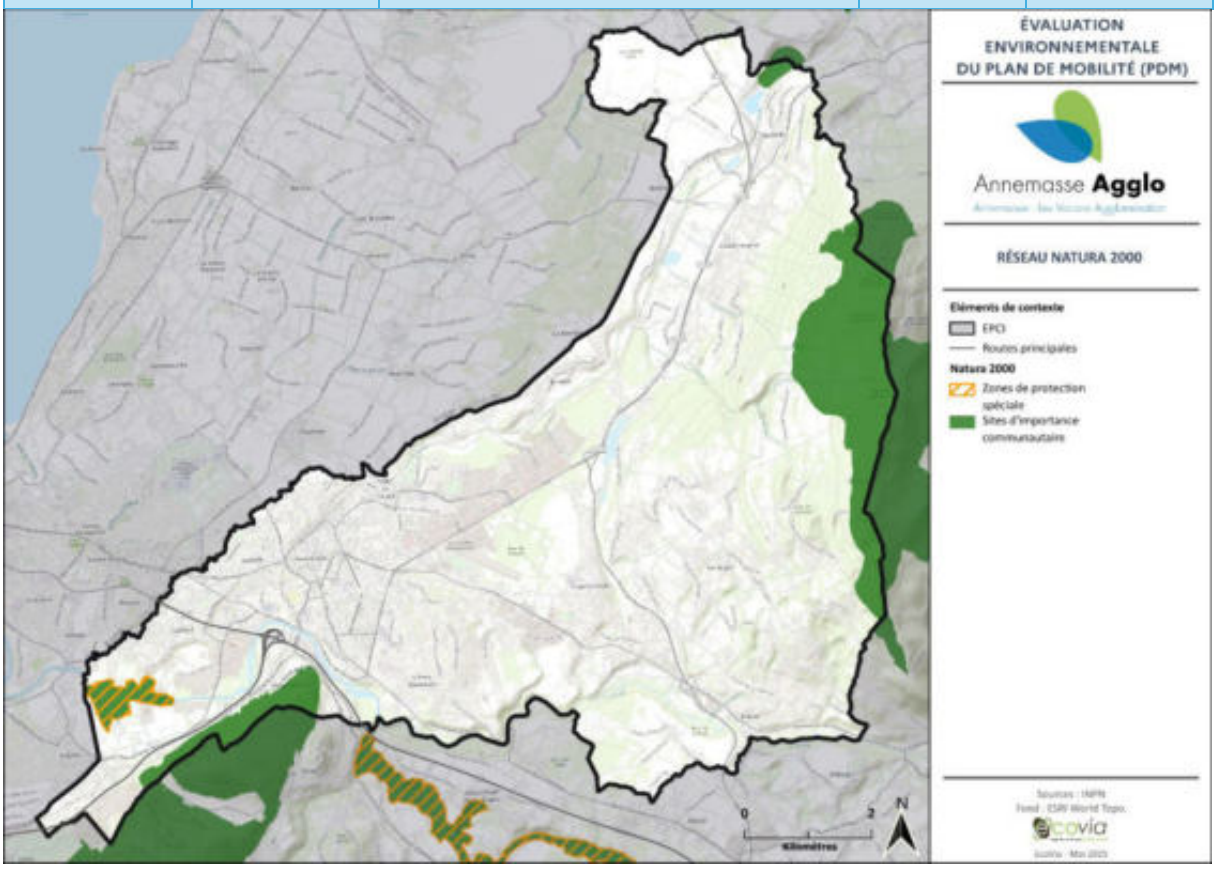
Le **document d'objectifs (DOCOB**) définit les orientations de gestion et de conservation d'un site Natura 2000, ainsi que les moyens à mettre en œuvre pour le maintien ou le rétablissement dans un état de conservation favorable des habitats ou des espèces ayant justifié la désignation du site. Les plans et programmes (comme le PDM) ainsi que les projets qui sont susceptibles de porter atteinte de manière significative à un ou plusieurs sites Natura 2000 sont soumis à une évaluation d'incidences Natura 2000.

L'ensemble des sites Natura 2000 couvrent 564 ha (sans double comptage), soit environ 7,2 % de la superficie du territoire dont :

- 1 ZPS sur 53 ha, soit 0,7 % du territoire ;
- 4 ZSC sur 616 ha, soit 8 % du territoire.

Les sites Natura 2000 de l'agglomération sont listés dans le tableau et représentés sur la carte ci-après.

Type de zone	Code	Nom Natura 2000	Surface N2000 dans AA (ha)	Part AA concernée par le site (%)
ZPS	FR8212032	Vallée de l'Arve	53	0,7 %
ZSC	FR8201722	Zones humides du Bas Chablais	14	0,2 %
ZSC	FR8201710	Massif des Voirons	452	6 %
ZSC	FR8201712	Le Salève	98	1 %
ZSC	FR8201715*	Vallée de l'Arve*	53*	0,7 %

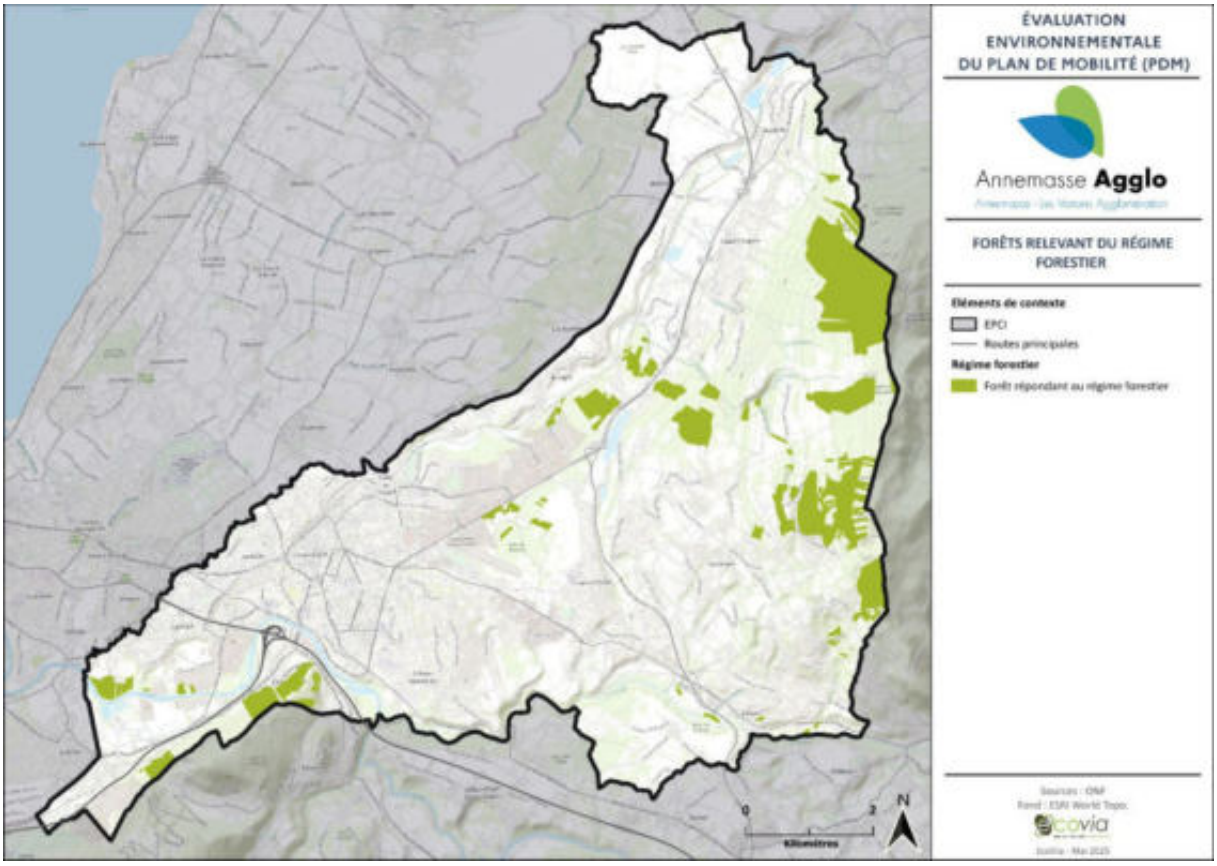


Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Autre périmètre : les forêts du régime forestier

Le régime forestier est un ensemble de règles s'appliquant aux forêts qui appartiennent à l'État, aux collectivités territoriales ou à des établissements publics et d'utilité publique. L'Office national des forêts (ONF), établissement public industriel et commercial (EPIC), créé par la loi du 23 décembre 1964 est le seul gestionnaire autorisé à mettre en œuvre le régime forestier, en partenariat avec le propriétaire public.

Sur le territoire d'Annemasse Agglo, les forêts relevant du régime forestier représentent près de 500 hectares soit 6 % du territoire.



2.3.5 Les principaux milieux naturels

SOURCES : SCOT D'ANNEMASSE AGGLOMERATION ; RAPPORT « ÉTUDE GENERALE TRANSFRONTALIERE SUR LES CORRIDORS ECOLOGIQUES ET LEURS FONCTIONNALITES » (ANNEMASSE AGGLOMERATION, DEPARTEMENT HAUTE-SAVOIE, FEDERATION DEPARTEMENTALE DES CHASSEURS DE HAUTE-SAVOIE, 2022) ; PAZH D'ANNEMASSE AGGLOMERATION 2023.

Une sous-trame forestière localisée

La sous-trame forestière d'Annemasse Agglo se répartit inégalement sur le territoire. En effet l'urbanisation importante laisse peu de place aux espaces forestiers continus et fragmente les formations boisées. La forte présence de la forêt se situe à l'Est, au niveau du massif des Voirons encore préservé ainsi qu'au Sud, le long de la Menoge et de l'Arve en direction du Salève. Au nord d'Annemasse et de Vétraz-Monthoux, le Bois de Rosses représente l'unique continuité forestière entre les deux réservoirs de biodiversité boisés. En effet, il fait le lien entre le bois des côtes à l'Ouest et les bois des Allongets et de la Plantaz à l'Ouest. Cependant il est enfermé dans l'urbanisation et que les connexions sont faibles.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

LES ENJEUX POUR LA PRÉSERVATION DE LA BIODIVERSITÉ

Bien que les entités boisées soient dispersées sur le territoire, elles recouvrent plus d'un tiers d'Annemasse Agglo (34 %) et sont constituées d'une grande variété de milieux abritant une biodiversité importante.

Ces espaces sont majoritairement protégés par le réseau Natura 2000 et sont reconnus réservoirs de biodiversité par le SRCE Rhône-Alpes. Les enjeux de conservation sont donc importants sur ces espaces naturels.

UN POTENTIEL ÉCONOMIQUE DURABLE IMPORTANT

Les milieux forestiers sont source de production de bois d'œuvre et de bois-énergie. La sylviculture est une filière durable et renouvelable pour pallier l'utilisation massive des énergies fossiles telles que les produits pétroliers. Les forêts sont donc une ressource à part entière et une activité économique à promouvoir pour la valorisation énergétique. L'agglomération d'Annemasse a ainsi développé plusieurs chaufferies bois pour répondre à cette nécessité.

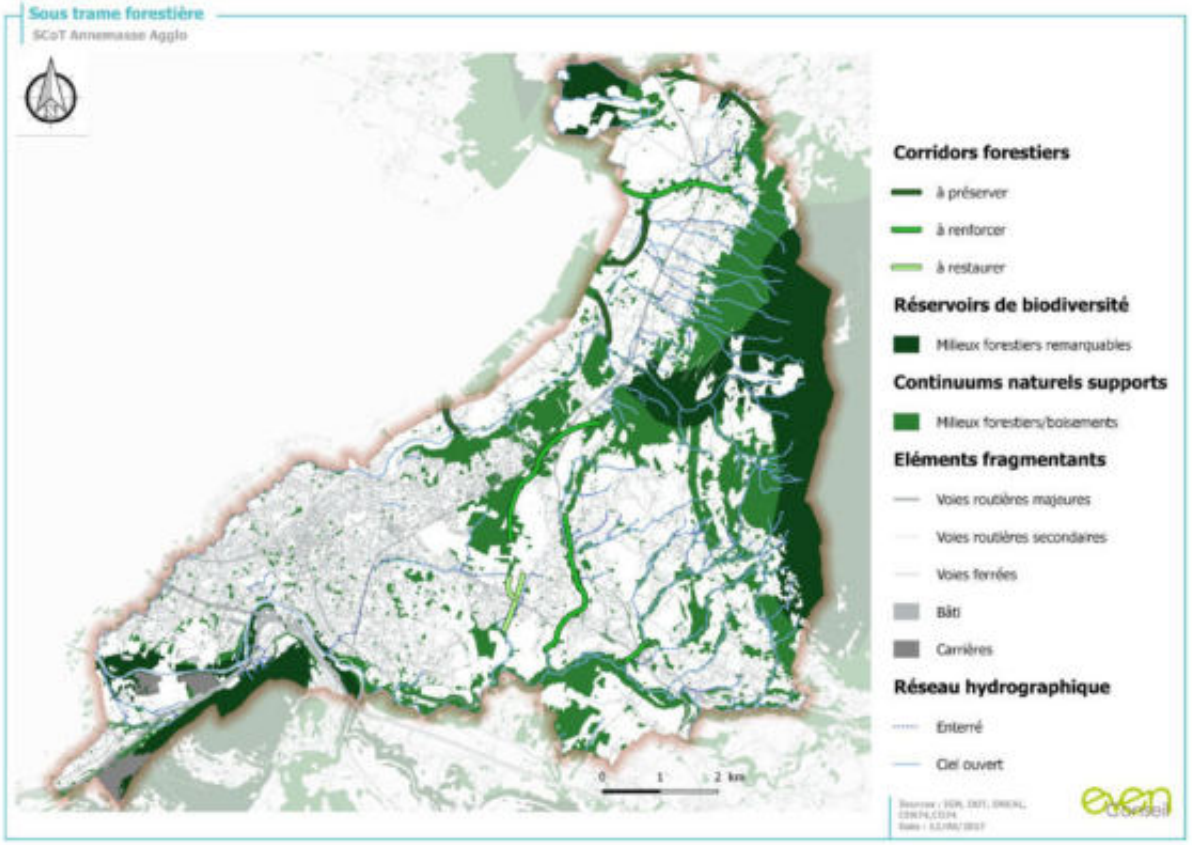
LA NÉCESSITÉ DE LA PRÉSERVER

La forêt a aussi d'autres rôles : elle influe sur la qualité de l'eau, la régulation des crues et la protection des versants contre l'érosion. Les espaces boisés sont aussi des lieux de loisirs et de détente, une plus-value pour la qualité du cadre de vie des habitants. Un équilibre durable doit ainsi être trouvé entre ces rôles pour maintenir les services écosystémiques tels que la captation de carbone assurés par la forêt.



Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Sous trame forestière du Salève entaillée par les activités humaines au niveau de la carrière d'Étrembières



Une sous-trame des milieux ouverts diversifiée

Elle est dominée par les prairies et les espaces cultivés. La biodiversité associée aux milieux ouverts est proportionnelle à la pression anthropique exercée. Les prairies sauvages utilisées pour la fauche sont plus intéressantes que les parcelles cultivées souvent traitées. De plus, l'AOC reblochon induit une qualité environnementale et une diversité floristique particulières dans les prairies de fauche. Les prairies permanentes sont des puits naturels de carbone sur le long terme, d'où l'importance de leur préservation.

On remarque toutefois l'avancée progressive de la forêt et la fermeture des milieux du fait de l'abandon de l'agriculture sur les coteaux des Voirons.

Sur le territoire ce sont les prairies qui sont les plus présentes. Des parcelles en maraichage sont concentrées autour de Gaillard et des vignes occupent les coteaux de Ville-la-Grand. Quelques grandes cultures de céréales marquent le Sud et le nord du territoire. Le projet agricole d'agglomération porte un objectif de sensibilisation et d'accompagnement des agriculteurs vers des pratiques plus respectueuses de l'environnement : diagnostics d'exploitation, labellisation HVE et bio, sensibilisation à l'agroforesterie par exemple.

28 % du territoire est constitué de milieux ouverts.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Inventaire des pelouses sèches

Le Conservatoire d'Espaces naturels de Haute-Savoie, Asters, a recensé les pelouses sèches sur le département en 2012. Ces espaces naturels sont inscrits dans la directive européenne « Habitat Faune Flore ». Les pelouses sèches sont constituées d'une végétation relativement rase. Graminées, chardons et certains arbustes comme les pruneliers, qui sont les formations végétales que l'on retrouve le plus souvent sur ces milieux. Ces pelouses apparaissent sur des sols en pente, pauvres et calcaires qui retiennent faiblement l'eau.

Des parcelles sur les coteaux ensoleillés au sud du territoire sont occupées par des pelouses sèches, qui ont en grande partie été colonisées par les arbustes (aubépines, prunelier, églantier…) du fait de l'abandon de l'élevage ou des cultures. Au droit des secteurs les plus ouverts, ces pelouses abritent des populations d'orchidées dont certaines espèces peuvent être rares, voire protégées. Ces pelouses sèches participent à la diversité des milieux sur le territoire d'Annemasse Agglomération, mais constituent surtout des réservoirs de biodiversité floristique et faunistique, et contribuent à la formation d'une Trame verte terrestre.





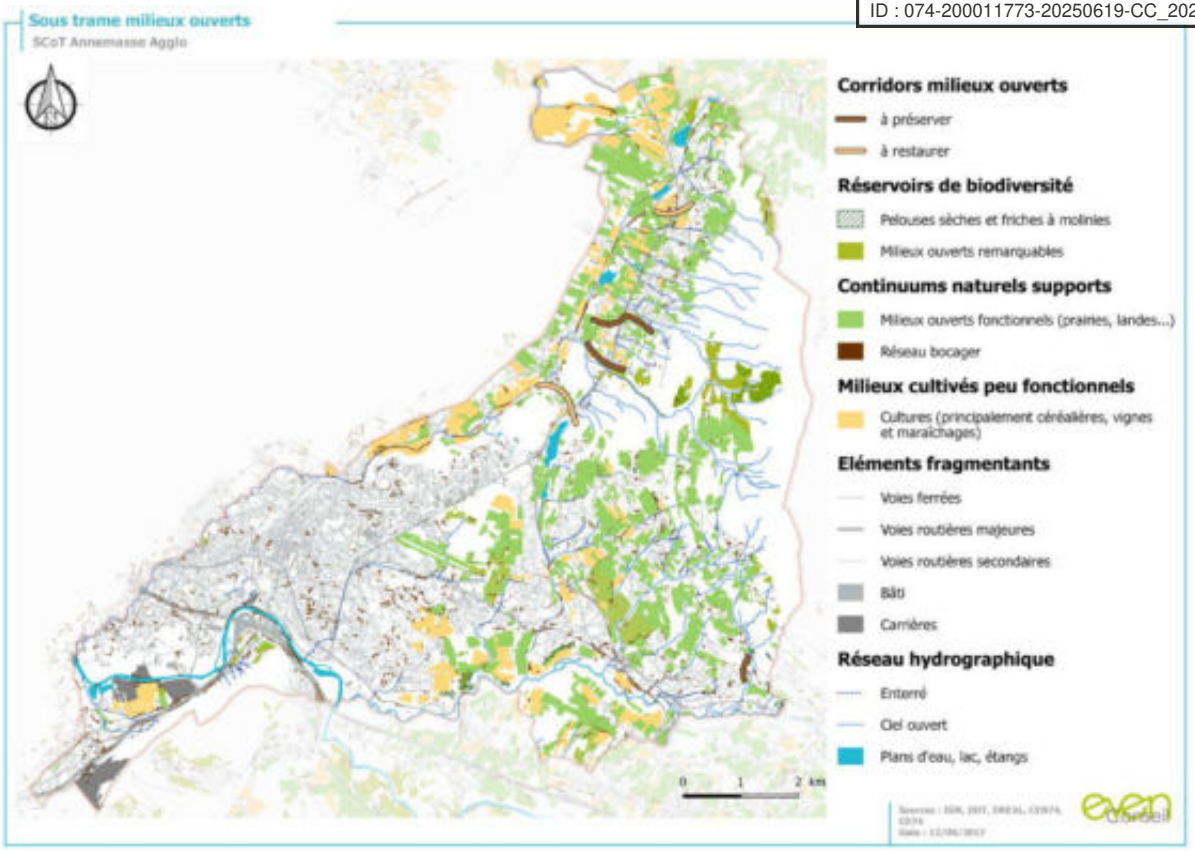






Paysages agricoles d'Annemasse Agglo entre vignes, vergers, cultures, prairies et maraichages.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE



Une sous-trame aquatique bien développée

La Menoge, l'Arve et le Foron sont les principaux cours d'eau du territoire bien que le réseau hydrographique soit dense sur l'ensemble du secteur. La majeure partie des cours d'eau est à ciel ouvert, mais quelques tronçons sont enterrés et, dans certains cas, entièrement intégrés au réseau d'assainissement.

UNE MAUVAISE QUALITÉ DES COURS D'EAU

La qualité des cours d'eau est établie selon leur état chimique et écologique. Le Schéma directeur d'Aménagement et de Gestion de l'Eau (SDAGE) du bassin Rhône-Méditerranée met en place des objectifs d'atteinte de bon état des cours d'eau. Le Foron en amont de Ville-la-Grand et la Menoge présentent un bon état écologique. Malgré cela, leurs objectifs sont repoussés à 2027 en raison des obstacles à l'écoulement présents sur leur tracé, mais aussi des teneurs trop élevées en substances dangereuses, organiques et oxydables. L'Arve et le Foron, en aval de Ville-la-Grand, présentent un état moyen avec des objectifs de bon état repoussés à 2027.

UN ENVIRONNEMENT PEU FAVORABLE À LA BIODIVERSITÉ

L'impact de l'urbanisation est fort sur le territoire du SCoT. Les eaux de pluie polluées se déversent dans les cours d'eau par ruissellement. Une augmentation de la température de certains étangs et lacs est aussi constatée et modifie les écosystèmes présents. Les conditions écologiques ne sont pas propices à l'installation de nombreuses espèces inféodées au milieu aquatique, la biodiversité y est donc limitée.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

MISE À JOUR DE L'INVENTAIRE ZONES HUMIDES

À la suite de la vérification des zones humides du département par Even Conseil en 2017, la présence et la délimitation des zones humides ont pu être confirmées et cartographiées. Au total, le territoire d'Annemasse Agglo compte ainsi 56 zones humides pour une surface de 321 hectares. Elles sont constituées par des prairies humides, des mares et roseraies ainsi que des peupleraies et saulaies.

321 ha de zones humides sont recensés sur le territoire d'Annemasse Agglomération, ainsi que 147 km linéaires de cours d'eau à ciel ouvert et 19 km enterrés. Enfin, 1,4 % du territoire est recouvert par des étendues d'eau. Les zones humides et étendues d'eau participent à l'atténuation au changement climatique en tant qu'ilots de fraicheur, mais elles sont cependant menacées par les fortes chaleurs.

L'étude pour le Plan d'actions sur les zones humides d'Annemasse Agglomération en 2023 retient 8 zones humides retenues prioritaires pour des investigations plus poussées et des actions concrètes pour leur restauration.

Communes	Nb de zones prospectée	Zones non humides en ha	Zones humides avérées (totalement ou partiellement) dans le cadre de l'étude		Autres ZH gérées par le SM3A en ha	Total ZH en ha	Recouvrement sur la commune/agglomération
			en ha	en nombre			
AMBILLY	1	0,2		0			
ANNEMASSE	5*	2,0	2,2	3		2,2	0,3%
BONNE	7	4,3	3,0	5	24,7	27,7	2,2%
CRANVES SALES	16	10,1	10,0	12	42,3	52,3	2,7%
ETREMBIERES	6	0,8	0,0	2	33,6	33,7	4,3%
GAILLARD	1	0,8		0	3,5	3,5	0,6%
JUVIGNY	4	1,0	14,3	3	5,0	19,4	5,0%
LUCINGES	6	1,1	1,1	4	1,6	2,7	0,2%
MACHILLY	9**	6,5	6,5	6	14,1	20,6	2,5%
SAINT CERGUES	7	1,7	1,4	4	36,1	37,5	2,1%
VETRAZ MONTHOUX	11	8,9	3,9	8	12,7	16,6	1,6%
VILLE LA GRAND	2	0,3	3,2	1	0,7	3,8	0,6%
Territoire d'Annemasse agglomération	**75**	**37,5**	**45,7**	**48**	**174,2**	**220,0**	**2,8%**

*une zone restant à prospecter
**une zone non prospectée car refus accès

Figure 14 : Résultats de l'étude pour le PAZH, ÉcoVia, 2023

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE



Zone humide du Moulin des Marais, Machilly

Définition des zones humides
(Article L.211-1 du Code de l'Environnement)
Les zones humides sont des « terrains, exploités ou non, habituellement inondés ou gorgés d'eau douce, salée ou saumâtre de façon permanente ou temporaire ; la végétation, quand elle existe, y est dominée par des plantes hygrophiles pendant au moins une partie de l'année ».



Ripisylve et zone humide du Foron, Juvigny



Bosquet humide de saules, Saint-Cergues



Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

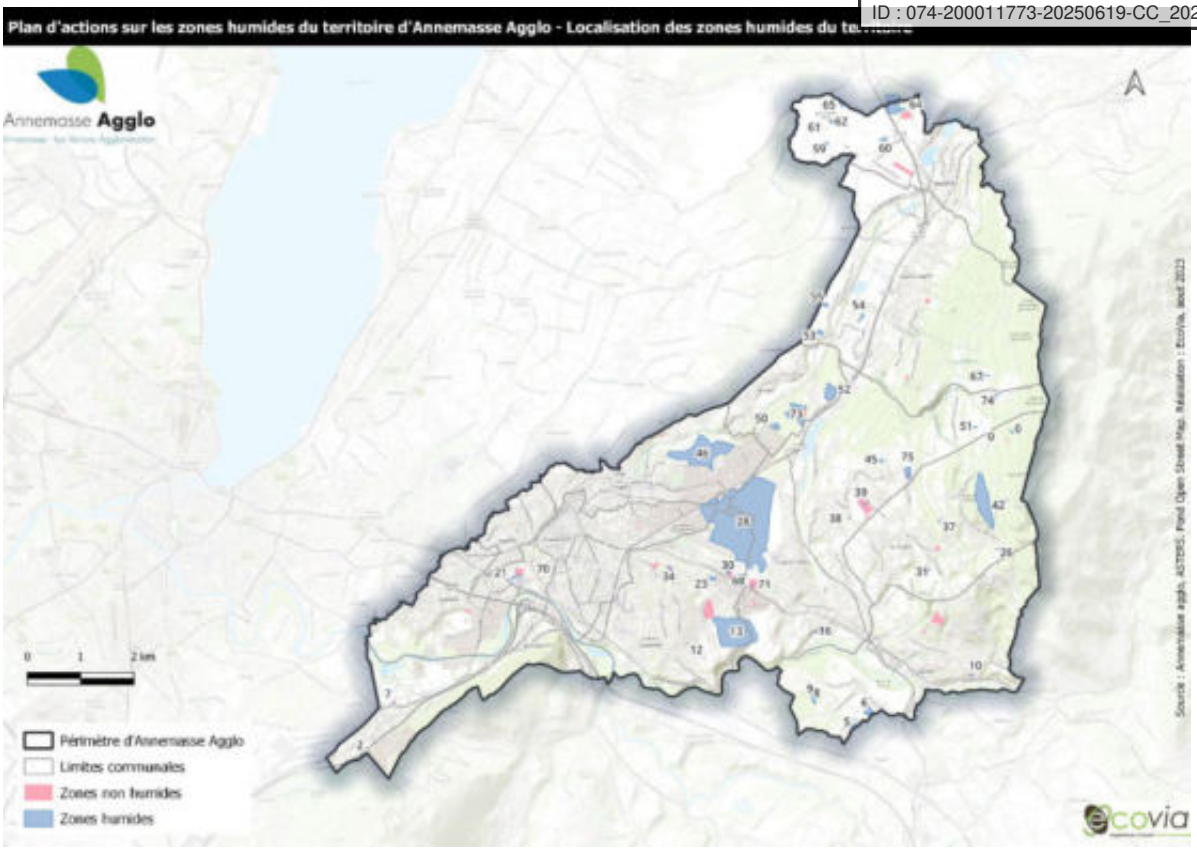


Figure 15 : Localisation des zones humides et non humides d'Annemasse Agglomération (Étude PAZH, ÉcoVia, 2023)

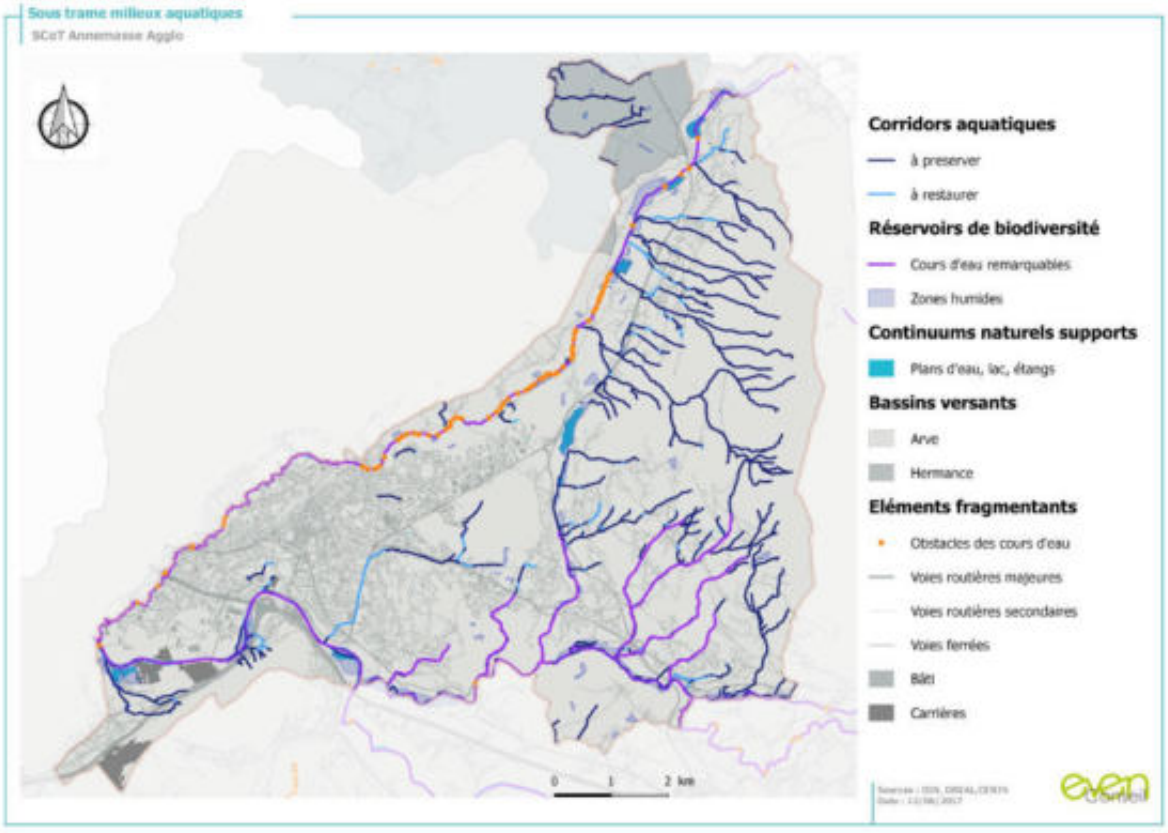


Figure 16 : Sous-trame milieux aquatiques d'Annemasse Agglo (SCOT d'Annemasse Agglo)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

D'après le rapport « Étude générale transfrontalière sur les corridors écologiques et leurs fonctionnalités », Annemasse Agglomération présente une richesse faunistique en dépit de l'occupation du sol de plus en plus sous pression.

Le territoire du CTENS d'Annemasse Agglo compte 11 corridors écologiques dont 4 sont fonctionnels, 5 sont dégradés et 2 interrompus.

Les principales liaisons entre les grands réservoirs de biodiversité restent encore possibles grâce à :

- Bois de Jussy – Massif des Voirons : possible grâce au corridor écologique n° 1 qui est à restaurer et au corridor écologique n° 6.
- Bois des Allongets – Bois de Rosses : encore possible, mais perturbé. Le corridor écologique n° 8 doit être restauré.
- Massif des Voirons – Menoge : encore possible, mais perturbé. Le corridor écologique n° 9 doit être restauré.

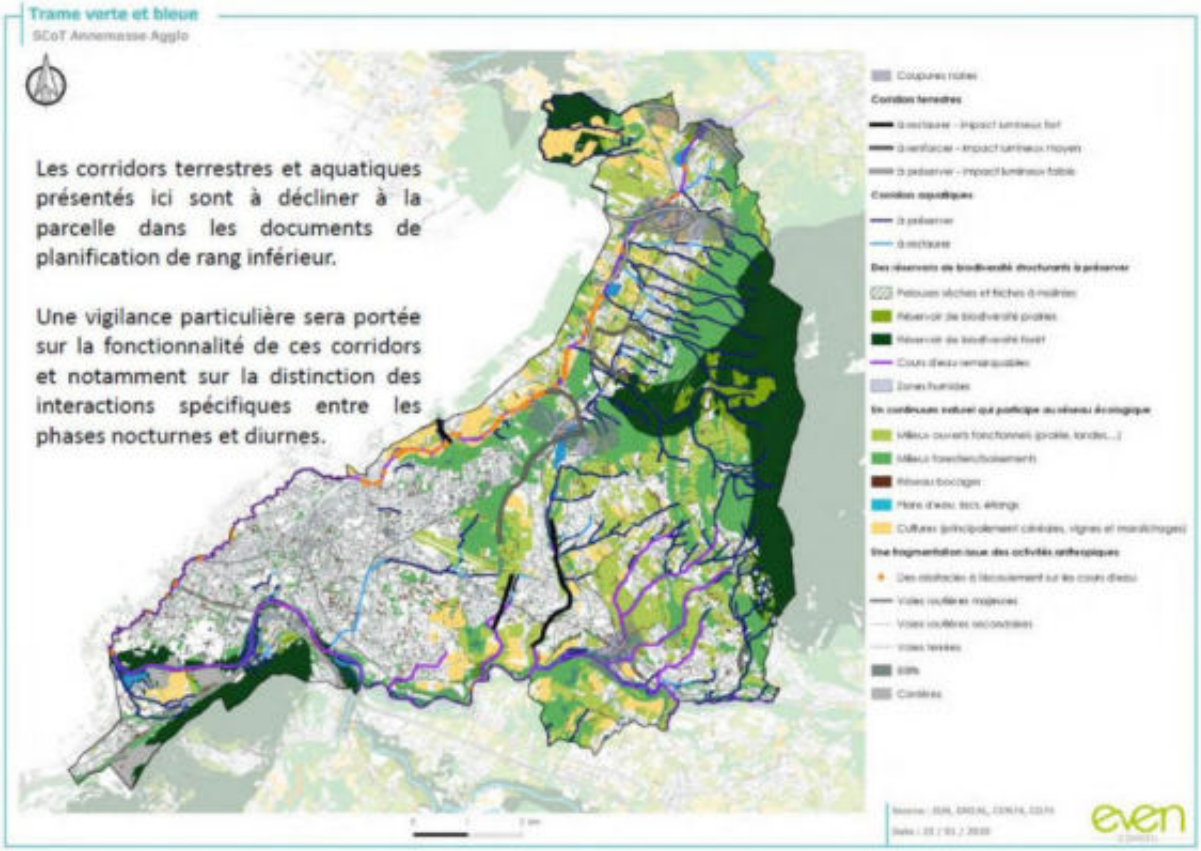


Figure 17 : Trame verte et bleue d'Annemasse Agglomération, données 2020, Even Conseil (SCOT Annemasse Agglo)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

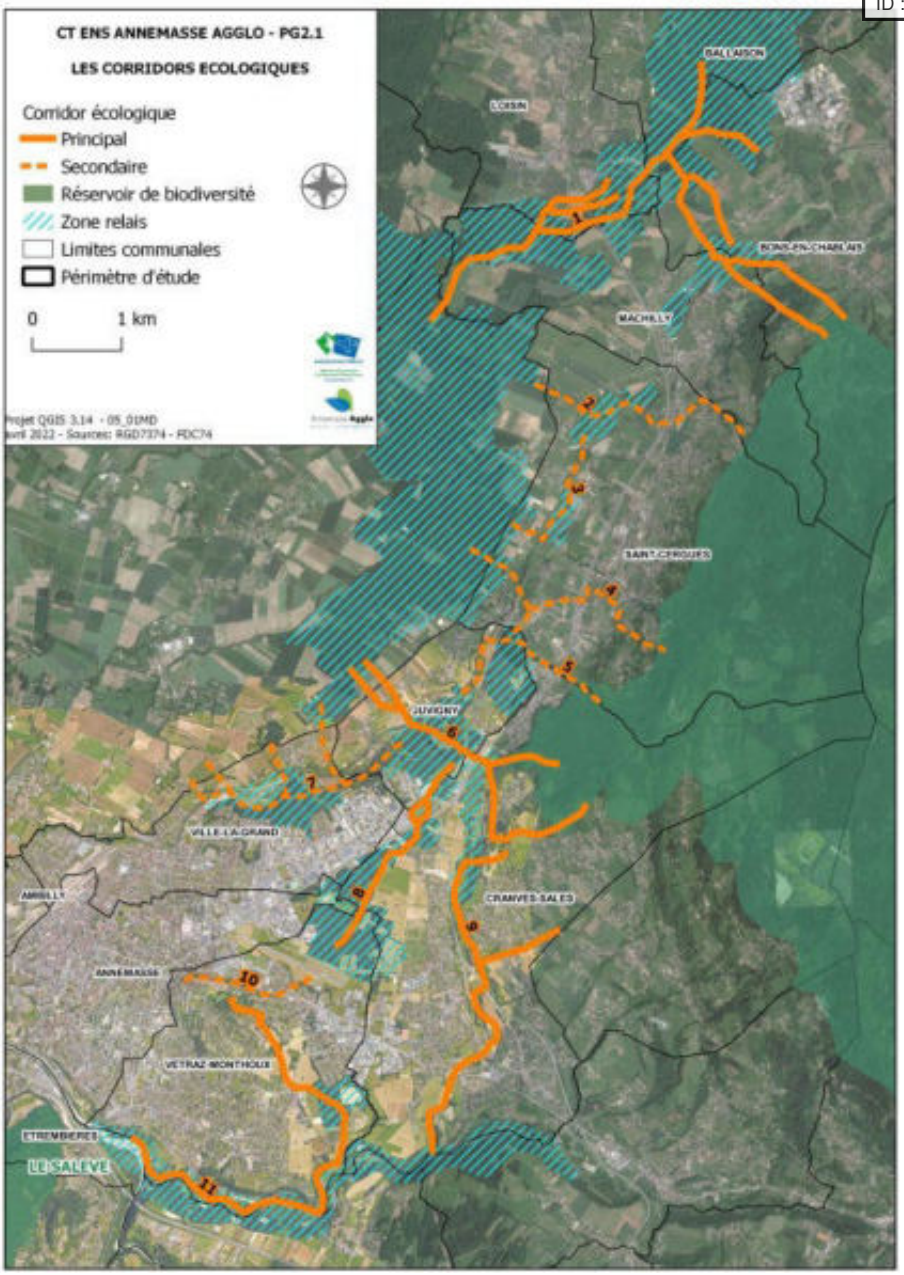


Figure 18 : Les corridors écologiques d'Annemasse Agglo selon leur rôle (Rapport « Étude générale transfrontalière sur les corridors écologiques et leurs fonctionnalités », Annemasse Agglomération, Département Haute-Savoie, Fédération départementale des chasseurs de la Haute-Savoie, 2022)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

N°CORRIDOR ECOLOGIQUE	LIAISON	INTERET			ROLE	MENACES	PERMEABILITE	NIVEAU
		Petite faune	Moyenne faune	Grande faune				
1	Bois de Jussy par les Grands bois au massif des Voirons	x	x	x	Principal	Infrastructures linéaires	Dégradé	A renforcer
2	Bois de Jussy par Moniaz au massif des Voirons	x	x		Secondaire	Infrastructures linéaires	(illegible)	A restaurer
3	Bois de Jussy par Bois Davaud à Moniaz	x	x	x	Secondaire	Urbanisation	Fonctionnel	A préserver
4	Bois de Jussy au massif des Voirons	x	x		Secondaire	Infrastructures linéaires Urbanisation Projet collège de Saint-Cergues	(illegible)	A restaurer
5	Bois de Jussy par la Chandouze au massif des Voirons	x	x	x	Secondaire	Fréquentation humaine passage de la Chandouze	Dégradé	A renforcer
6	Bois de Jussy par les Allongets au massif des Voirons	x	x	x	Principal	Urbanisation	Fonctionnel	A préserver
7	Bois de Jussy au bois des Côtes et Allongets	x	x	x	Secondaire	Infrastructures linéaires projet de Via Rhona	Fonctionnel	A renforcer
8	Bois des Allongets au bois de Rosses	x	x	x	Principal	infrastructures linéaires Urbanisation	Dégradé	A renforcer
9	Massif des Voirons par Lossy à la Menoge	x	x	x	Principal	Infrastructures linéaires Urbanisation Projet élargissement RD903	Dégradé	A renforcer
10	Bois de Rosses au Haut-Monthoux	x	x		Secondaire	Urbanisation	Dégradé	A renforcer
11	Corly à la Menoge	x	x	x	Principal	infrastructures linéaires urbanisation	Fonctionnel	A préserver

Figure 19 : Synthèse des corridors écologiques d'Annemasse Agglo (Rapport « Étude générale transfrontalière sur les corridors écologiques et leurs fonctionnalités », Annemasse Agglomération, Département Haute-Savoie, Fédération départementale des chasseurs de la Haute-Savoie, 2022)

2.3.6 Les fonctionnalités écologiques

Hiérarchisation des corridors

Les corridors sont élaborés par la méthode de dilatation-érosion en partant du principe que ces axes de déplacement doivent être maintenus en priorité pour les espèces dont la mobilité et l'utilisation de l'espace sont les moins vastes donc potentiellement les plus contraintes et menacées. L'analyse est effectuée **par sous-trame. Les corridors sont hiérarchisés en trois catégories :**

- À préserver : lorsqu'ils sont fonctionnels sur l'ensemble de leur tracé et permettent une liaison efficiente entre les réservoirs de biodiversité
- À renforcer : lorsqu'ils sont fonctionnels sur une partie seulement de leur tracé à cause notamment de pression urbaine trop importante ou d'obstacles. Leur visibilité doit être renforcée pour maintenir leur rôle.
- À restaurer : lorsqu'ils ne sont plus fonctionnels, mais qu'ils doivent être remis en état pour assurer une liaison entre les réservoirs de biodiversité.

Les continuums naturels ou espaces relais

Les continuums naturels sont constitués de milieux naturels perméables ne faisant pas l'objet d'une protection ou d'un zonage règlementaire particulier. Ils ne sont donc pas identifiés comme réservoirs de biodiversité, mais sont des indicateurs de l'installation et de la circulation de la biodiversité. Leur intérêt écologique est proportionnel à leur fonctionnalité et à la pression anthropique qu'ils supportent.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Les cours d'eau, réservoirs et corridors

Les cours d'eau, du fait de leur propriété linéaire, sont considérés comme corridors écologiques pour la faune aquatique, mais aussi comme réservoirs de biodiversité. Seuls les cours d'eau listés sont pris en compte au sein de cette deuxième catégorie. La hiérarchisation des corridors aquatiques est basée sur les objectifs d'atteinte de bon état écologique donnés par le SDAGE. Ainsi les cours d'eau ayant déjà atteint leur objectif de bon état écologique en 2015 sont catégorisés en corridor à préserver. À l'opposé, les cours d'eau qui ont un objectif de bon état écologique prévu pour 2021 sont catégorisés en corridor à renforcer et en corridor à restaurer pour des objectifs repoussés pour 2027.



Vue sur les Voirons depuis Juvigny

Les éléments fragmentants

L'ÉTALEMENT URBAIN ET L'ARTIFICIALISATION DES SOLS

SOURCE : RAPPORT « ÉTUDE GENERALE TRANSFRONTALIERE SUR LES CORRIDORS ECOLOGIQUES ET LEURS FONCTIONNALITES », ANNEMASSE AGGLOMERATION, DEPARTEMENT HAUTE-SAVOIE, FEDERATION DEPARTEMENTALE DES CHASSEURS DE LA HAUTE-SAVOIE, 2022

Les dynamiques de développement urbain ont des impacts irréversibles sur la fonctionnalité écologique des espaces naturels. Cette dynamique a pour conséquence de fragmenter les espaces naturels et agricoles, d'augmenter la pression anthropique (nuisances sonores, pollution lumineuse…) sur ces espaces et d'isoler progressivement les grands ensembles naturels. Plusieurs corridors écologiques, présentés sur la carte page suivante, ne sont aujourd'hui plus fonctionnels, en majeure partie à cause de l'étalement urbain et des

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

infrastructures linéaires qui y sont liées. Au total, 14 points de conflits ont été repérés selon l'étude et sont présentés sur la carte ci-après. Ils sont détaillés dans des fiches par corridor écologique.

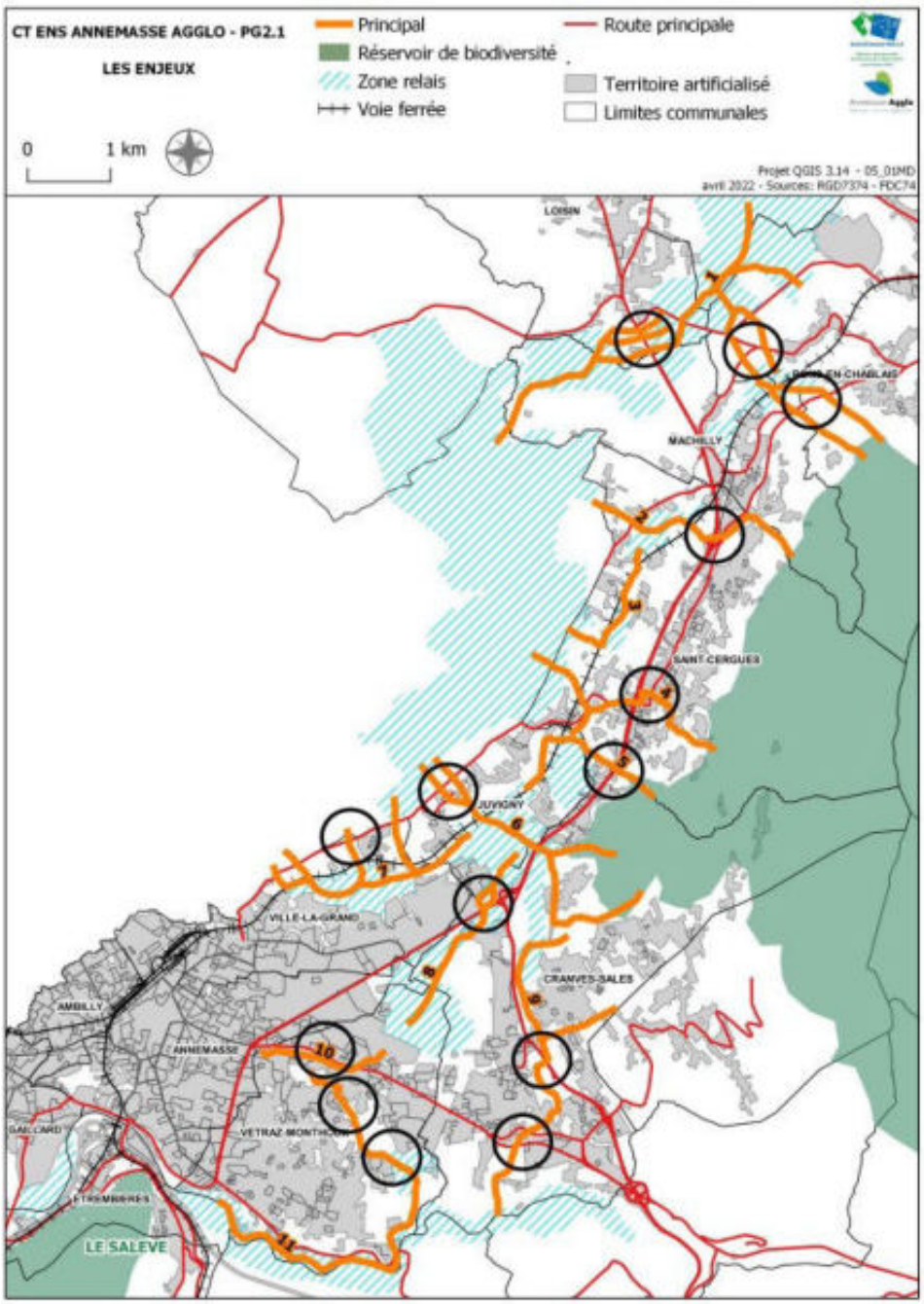


Figure 20 : Les points de conflits sur le territoire d'Annemasse Agglomération (Étude sur les corridors écologiques, Annemasse Agglomération, Département Haute-Savoie, Fédération départementale des chasseurs de la Haute-Savoie, 2022)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT CONTRAIGNANTES

SOURCE : ÉTUDE SUR LES CORRIDORS ECOLOGIQUES, ANNEMASSE AGGLOMERATION, DEPARTEMENT HAUTE-SAVOIE, FEDERATION DEPARTEMENTALE DES CHASSEURS DE LA HAUTE-SAVOIE, 2022

Le territoire est traversé par des infrastructures autoroutières, mais aussi par des voies secondaires (départementales). Ces routes représentent des obstacles infranchissables pour la faune.

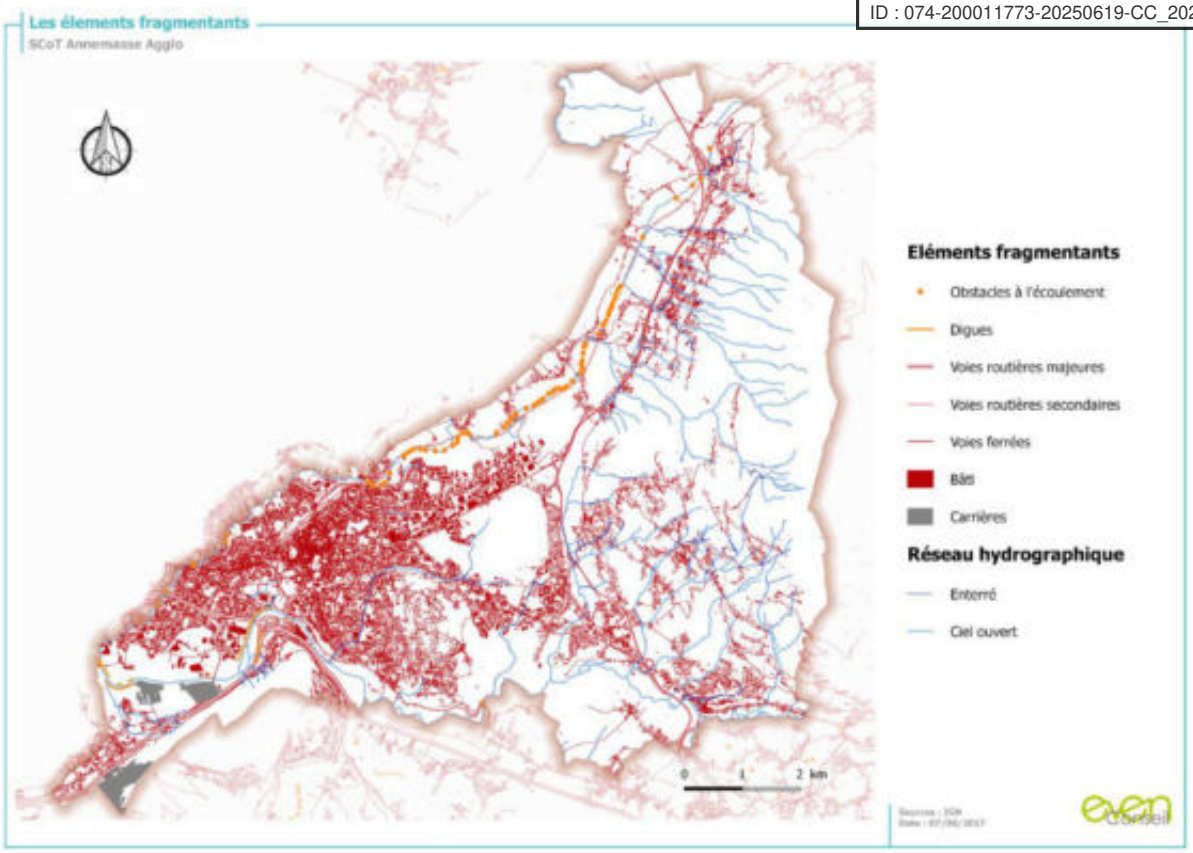
Les infrastructures linéaires de transport impactent négativement le fonctionnement des milieux naturels et des continuités écologiques de plusieurs manières :

- En entrainant des pertes d'habitat (emprise, artificialisation des sols, colmatages de rivière, assèchement de zones humides…) et un morcèlement des habitats résiduels (effet de filtre, de lisière, de barrière entre habitats…) ;
- En générant des perturbations sur les espèces (dérangement par le bruit, la lumière, pollutions, mortalité par collision…). Ces impacts sont multiples, complexes et dépendent des habitats et des espèces considérés, des territoires, de la qualité d'aménagement des infrastructures vis-à-vis de la faune et de la flore… Ils sont souvent méconnus ou difficilement quantifiables. Le territoire d'étude est maillé par un réseau de voies de communication, pour la grande majorité constituée de routes départementales. Une 2x2 voie est présente et constitue un obstacle majeur du territoire. L'autoroute A40 au sud-ouest de la zone sépare le territoire du Salève et des Bornes. On considère que plus une voie est large, plus elle est difficile à traverser par une espèce.
-

DES OBSTACLES À L'ÉCOULEMENT LOCALISÉS

Les cours d'eau sont des éléments de la TVB, leur fonctionnalité écologique doit être maintenue notamment au sein des espaces urbanisés en tant que réservoir de biodiversité ou corridor. La circulation des espèces peut être cependant perturbée, voire empêchée par la présence d'ouvrages faisant obstacle à l'écoulement ou encore par l'artificialisation des lits. Le SRCE a recensé plusieurs obstacles à l'écoulement le long des cours d'eau majeurs du territoire.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE



Les constructions recouvrent 4,6 % du territoire. Au total, 36 % du territoire est artificialisé.

Les corridors terrestres et aquatiques sont à décliner à la parcelle dans les documents de planification de rang inférieur.

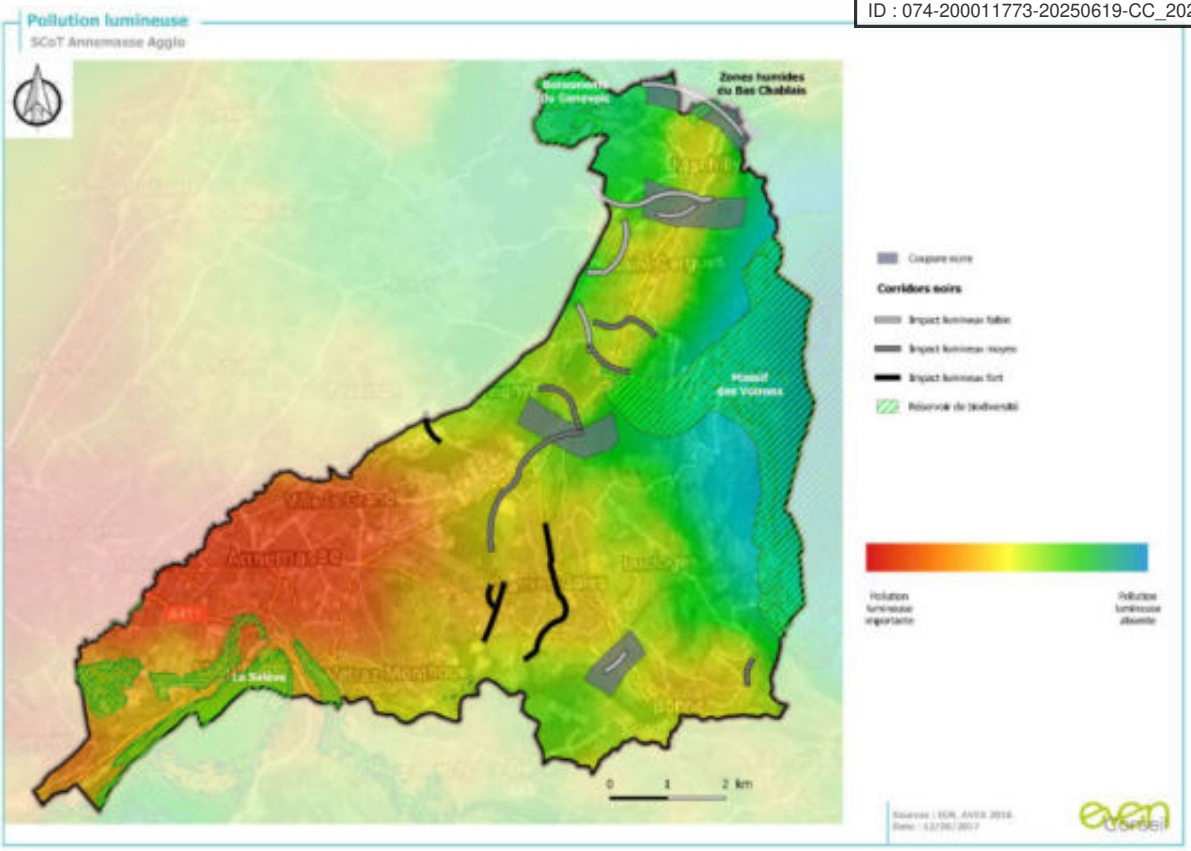
Une vigilance particulière sera portée sur la fonctionnalité des corridors et notamment sur la distinction des interactions spécifiques entre les phases nocturnes et diurnes.

UNE POLLUTION LUMINEUSE OMNIPRÉSENTE

La pollution lumineuse influe sur de nombreuses espèces, qu'elles soient nocturnes ou diurnes. En modifiant l'alternance jour/nuit naturelle, la luminosité artificielle à des conséquences physiologiques sur tous les organismes.

La commune d'Annemasse est fortement impactée par la pollution lumineuse. Ainsi, le réservoir de biodiversité du Salève et les étangs se retrouvent éclairés la nuit, gênant potentiellement les espèces animales et leur déplacement. L'est du territoire est en revanche épargné par cette pollution grâce à une densité de l'urbanisation moins importante et des efforts des communes tournés vers l'extinction des bourgs. Le massif des Voirons constitue ainsi une zone noire. Quelques coupures noires demeurent aussi préservées et permettent le passage des espèces d'un réservoir à l'autre. Parmi les corridors écologiques, ceux proches d'Annemasse sont impactés par la pollution lumineuse. Ces axes font ainsi face à de nombreuses fragmentations, de nuit comme de jour. Leur restauration semble donc indispensable pour maintenir les interactions entre les réservoirs de biodiversité.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE



2.3.7 La trame verte et bleue urbaine

Un cœur d'agglomération favorable au renforcement de la trame verte et bleue urbaine

L'étude sur les continuités écologiques montre que le centre-ville est pauvre en espaces de nature. Les communes d'Annemasse, de Ville-la-Grand et de Gaillard détiennent les notes les plus faibles en termes d'indice de qualité écologique générale. C'est finalement en zone périphérique, sur les communes de Cranves-Sales, Étrembières et Juvigny que l'on retrouve les parcelles avec un indice général meilleur.

De manière générale, les valeurs de l'indice général sont faibles. Malgré un dérangement et une présence d'obstacles importants, les parcs municipaux se retrouvent avec de bonnes notes, comme l'on peut retrouver dans de meilleures parcelles tel que le bois de Rosses ou encore les bords de La Menoge. Bien qu'il y ait de très grandes superficies pour les parcelles présentes sur la commune de Gaillard, leur caractère de culture/maraicher va de pair avec une faible diversité floristique ainsi qu'un fort dérangement. Cette plaine d'activité a perdu son potentiel d'accueil pour la biodiversité. Ce sont clairement les zones périurbaines qui sortent du lot. La restauration d'une trame verte urbaine, maillant l'enveloppe urbaine et permettant les connexions entre parcs et jardins, est à prévoir. Les études en cours sur la remise à ciel ouvert du cours d'eau Géline viennent conforter cette trame, car la réouverture de ce cours d'eau participe à la trame verte et bleue urbaine.

Bien que le territoire se caractérise par un cœur urbain très artificialisé, une trame verte et bleue urbaine se dessine à travers les rivières, les parcs, les espaces verts privés et publics et les aménagements paysagers. Ces espaces sont dits de « nature ordinaire », mais leur maintien est essentiel pour renforcer le réseau écologique, assurer une bonne qualité

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

paysagère en ville et améliorer le cadre de vie des habitants avec des espaces de respiration dans la trame urbaine.

Une trame verte et bleue urbaine linéaire

L'Arve et le Foron traversent l'agglomération et constituent de véritables sillons naturels grâce à leur ripisylve et leur berge. Les infrastructures routières présentent des accotements végétalisés, les carrefours conservent aussi une ambiance naturelle et aérée grâce aux haies et terrepleins enherbés. Enfin, les alignements d'arbres constituent aussi un réseau arboré propice à la biodiversité en ville.

Des espaces verts résidentiels et agricoles en périphérie

Annemasse Agglo est caractérisé par la proximité de l'agriculture vis-à-vis de la dynamique urbaine. Les prairies et parcelles cultivées sont situées en périphérie de l'agglomération et renforcent ainsi la trame verte urbaine. De même, les secteurs résidentiels présentent des jardins privés accueillant la biodiversité. Ces espaces souvent clôturés présentent malgré tout une fragmentation pour les déplacements de la faune.



Cœur d'îlôt à Ambilly



Rue Jean Moulin à Ambilly

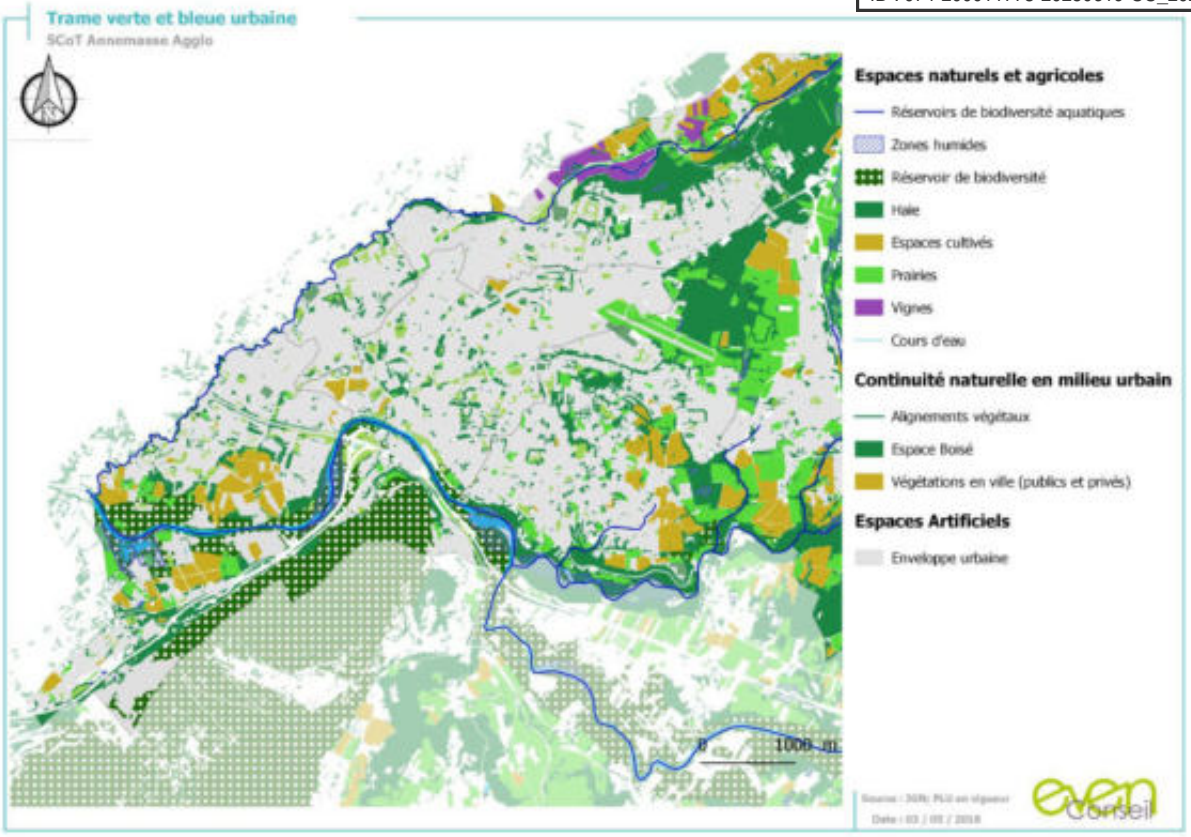


Rue Albert Curioz à Annemasse



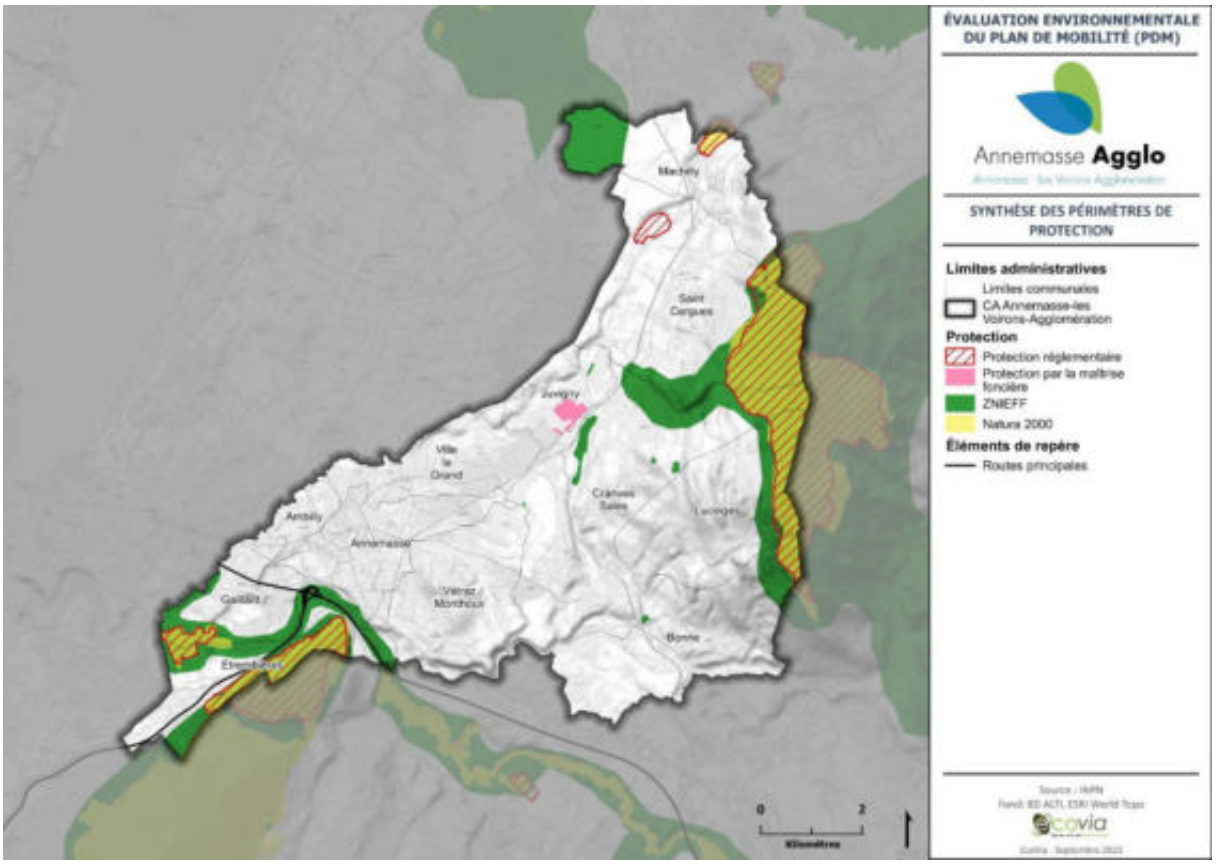
Parc Montessuit à Annemasse

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE



Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

2.3.8 Synthèse



Analyse atouts-faiblesses et perspectives

Le diagnostic de la situation actuelle est traduit dans les champs atouts et faiblesses (colonne de gauche). Tandis que les perspectives d'évolution sont autant d'opportunités ou de menaces (colonne de droite).

Situation actuelle		Perspectives d'évolution	
+	Atout pour le territoire	⇗La situation initiale va se poursuivre	Les perspectives d'évolution sont positives
-	Faiblesse pour le territoire	⇘La situation initiale va ralentir ou s'inverser	Les perspectives d'évolution sont négatives

Situation actuelle		Perspectives d'évolution	
+	Un réseau hydrographique dense	⇗	Les actions des syndicats de bassins versants chargés de cette compétence, notamment la stratégie zones humides, sur une partie du territoire du PDM visent à restaurer et protéger ces fonctionnalités
-	Une qualité dégradée des cours d'eau due à l'urbanisation (pollution)	⇗	
-	Des milieux humides et aquatiques, dont les fonctionnalités sont fortement perturbées, voire menacées	⇗	Le changement climatique pourrait avoir un impact négatif non négligeable sur les milieux humides et aquatiques
-	Une problématique de plantes exotiques envahissantes	⇗	En l'absence de mesures spécifiques, ces espèces peuvent se maintenir, voire s'étendre, notamment avec le changement climatique.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

-	Une forte pression urbaine sur les espaces naturels et agricoles	?	Cette pression tend à s'accroître depuis la mise en œuvre du SCoT et les intentions liées aux objectifs du « zéro artificialisation nette » qui vont s'amplifier de manière règlementaire dans les prochaines années. Les PAEN (périmètres de protection des espaces agricoles et naturels périurbains) sont sne cours de définition sur Annemasse Agglomération.
-	Des cœurs de nature et axes de déplacement fragilisés par la fragmentation.		
+	Plusieurs périmètres d'inventaires : 8 ZNIEFF de type 1 et 4 ZNIEFF de type 2, des zones humides	⇗	Ces périmètres d'inventaire vont continuer à jouer leur rôle.
+	Plusieurs espaces protégés ou gérés : 9 ENS, 6 sites Natura 2000 et 5 APPB, 2 cours d'eau classés au titre du L214-17 du Code de l'Environnement	⇗	Ces protections vont continuer à jouer leur rôle… … Cependant ils sont superposés les uns sur les autres une augmentation des périmètres de protection plutôt que leur superposition permettrait de protéger une surface plus importante.

Proposition d'enjeux pour le PDM

- Préserver les milieux naturels et préserver la faune et la flore sauvages, limiter la consommation d'espace :
    - Protéger strictement les réservoirs de biodiversité forestiers, les zones humides et les pelouses sèches, notamment au regard des pressions urbaines ;
    - Réduire la propagation des espèces invasives par une implication conjointe des acteurs concernés et une surveillance constante
    - Préserver également les espaces supports de la biodiversité en ville et la biodiversité ordinaire sur le territoire, qui participe aux fonctionnalités écologiques globales ;
    - Encadrer l'accès aux milieux naturels les plus fragiles ;
    - Diminuer la place de la voiture au profit de la mobilité douce et du maillage vert urbain, permettant de favoriser la trame verte et bleue et les mobilités actives.
- Prendre en compte et préserver les continuités écologiques, notamment lors des projets d'infrastructures :
    - Prendre en compte et préserver les réservoirs de biodiversité et les corridors écologiques identifiés dans la TVB du territoire notamment par la préservation des coupures vertes
    - Maitriser voire réduire la fragmentation des grands espaces naturels fonctionnels, contre l'isolement du Massif des Voirons et du Salève par la préservation de la fonctionnalité des corridors écologiques et des éléments bloquants ou impactants tels que la luminosité nocturne.
    - Sur les autres secteurs, activer les leviers d'action se situant au niveau des diagnostics préalables, des études d'impact, de la conception et de la gestion des abords des nouvelles infrastructures de transport.
    - Prévoir des espaces tampons entre les zones humides ou aquatiques et les infrastructures ;

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

- Restaurer à minima les grandes continuités écologiques identifiées dans le SRADDET et renforcer les capacités de dispersion et de circulation de toutes les espèces (faune et flore), notamment sur les infrastructures existantes. Anticiper les obstacles aux déplacements de la faune dans les projets d'aménagement (clôtures, accès, voiries…).

N. B. Les actions à mettre en œuvre pour préserver les milieux naturels et la biodiversité sont assez limitées à l'échelle du PDM. Des mesures d'accompagnement seront cependant à prévoir en fonction des zones potentiellement impactées. Le maillage vert urbain en revanche est à penser conjointement avec la nature en ville.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

2.4 EAU

2.4.1 Cadre règlementaire

Le droit de l'eau s'est construit progressivement sur la base du code rural, à travers différentes lois :

- **Loi 2004 de transposition de la DCE.** Elle implique la gestion par bassin versant (unité hydrographique naturelle), la mise en place d'un document de planification (le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux – SDAGE), le principe de gestion équilibrée pour satisfaire tous les usages, la prise en compte des milieux aquatiques, la participation des acteurs de l'eau à la gestion sont autant de principes développés par la Directive ;
- **Loi LEMA 2006** sur l'eau et les milieux aquatiques du 30 décembre 2006 permet :
    - De se doter des outils en vue d'atteindre en 2015 l'objectif de « bon état » des eaux fixé par la DCE ;
    - D'améliorer le service public de l'eau et de l'assainissement : accès à l'eau pour tous avec une gestion plus transparente ;
    - De moderniser l'organisation de la pêche en eau douce ;
    - Les nouveaux classements entrent en vigueur dès la publication des listes par arrêté du préfet de bassin. Les anciens classements deviennent caducs dès cette publication et à défaut, le 1er janvier 2014 ;

Liste	Objectif	Conséquence
1	**Préserver** des cours d'eau ou tronçons de cours d'eau : en très bon état écologique « réservoirs biologiques », dotés d'une riche biodiversité jouant le rôle de pépinière nécessitant une protection complète des poissons migrateurs amphihalins	**Interdiction** de construire tout nouvel obstacle à la continuité écologique, quel que soit l'usage.
2	**Restaurer** des cours d'eau pour lesquels il est nécessaire d'assurer le transport suffisant des sédiments et la circulation des poissons migrateurs.	**Obligation** de mise en conformité des ouvrages au plus tard dans les 5 ans après publication de la liste.

Enfin, la LEMA tente de prendre en compte l'adaptation au changement climatique dans la gestion des ressources en eau.

- Les lois 2009 et 2010 Grenelle I et II ;
- **La loi MAPTAM de modernisation de l'action publique** territoriale et l'affirmation des métropoles du 27 janvier 2014 attribue aux communes puis EPCI, une compétence exclusive et obligatoire relative à la gestion des milieux aquatiques et la prévention des inondations (GEMAPI).
- Depuis le 1er janvier 2017, le Grand Annecy a en charge la GEMAPI, compétence qu'elle partage avec des syndicats mixtes présents sur le territoire dont le SILA depuis 2018. La politique de gestion des milieux aquatiques de ces syndicats n'est pas définie selon les mêmes modalités. Le Grand Annecy ne dispose pas des mêmes prérogatives : transferts totaux, maitrise d'ouvrage d'opérations ciblées, délégation…

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Documents de rang supérieur

Le SDAGE Rhône-Méditerranée-Corse

Le 18 mars 2022, le comité de bassin a adopté le Schéma directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) qui fixe la stratégie pour l'atteinte du bon état des milieux aquatiques en 2027 et a donné un avis favorable au programme de mesures (PDM) qui définit les actions à mener pour atteindre cet objectif. Ces documents sont entrés en vigueur le 4 avril 2022 à la suite de la publication au Journal officiel de la République française de l'arrêté d'approbation du préfet du 21 mars 2022. Les orientations fondamentales du SDAGE et leurs dispositions sont **opposables** aux Plans locaux d'urbanisme.

Le SAGE du bassin de l'Arve

Le SAGE est un outil de gestion concertée de l'eau sur un territoire, il définit des orientations que les SCoT et PLU doivent respecter par principe de compatibilité.

Les enjeux du SAGE du bassin de l'Arve sont :

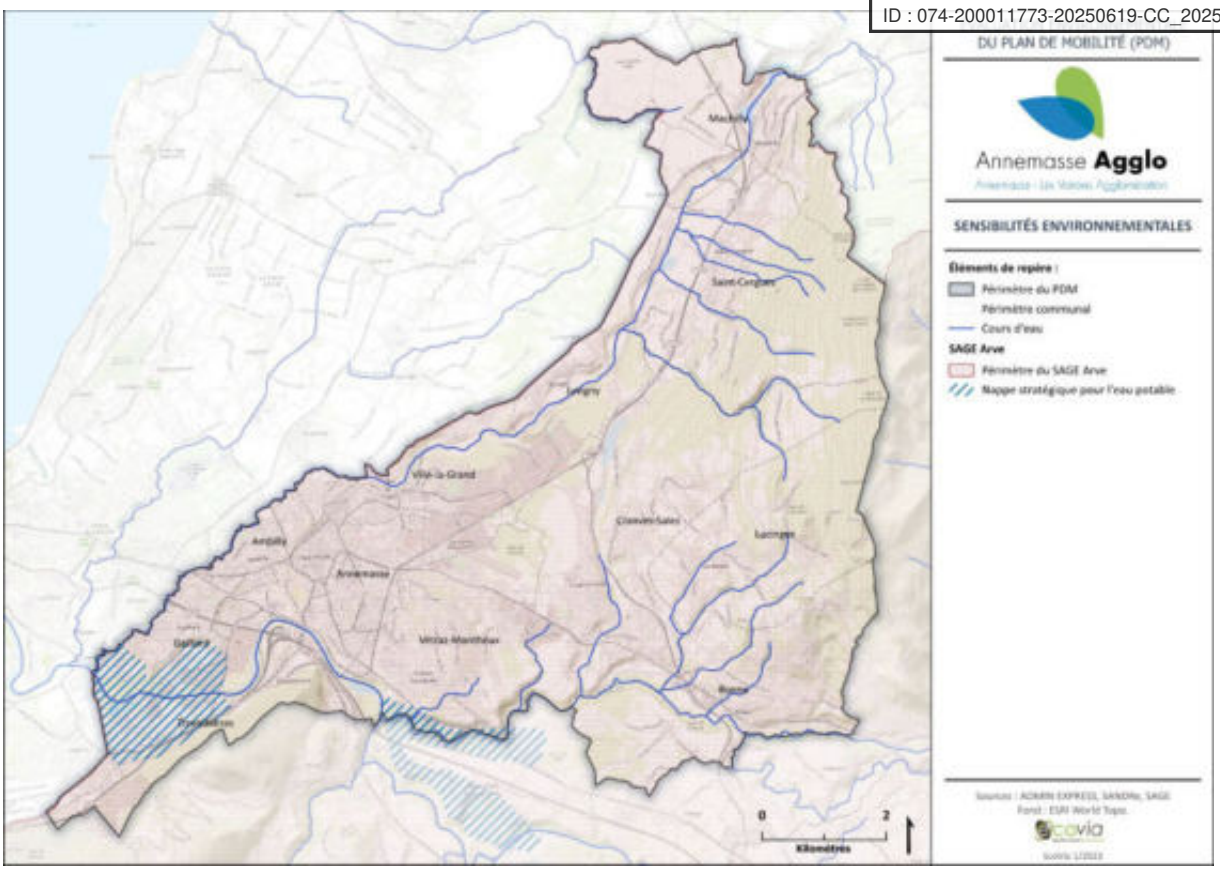
- Mettre en œuvre une gestion globale à l'échelle du bassin versant ;
- Améliorer la connaissance et assurer une veille scientifique et technique ;
- Anticiper l'avenir en intégrant les perspectives de développement urbain et touristique des territoires et les conséquences probables du changement climatique ;
- Améliorer la prise en compte de l'eau dans l'aménagement du territoire ;
- Poursuivre l'amélioration de la qualité de l'eau ;
- Garantir la satisfaction des usages et des milieux ;
- Préserver et restaurer les milieux aquatiques et humides ;
- Rétablir l'équilibre sédimentaire des cours d'eau du bassin versant, préserver leurs espaces de liberté et restaurer la continuité piscicole et les milieux aquatiques ;
- Améliorer la prévision et la prévention pour mieux vivre avec le risque.



Berges de l'Arve, Etrembières

Le SAGE a identifié un certain nombre de secteurs à enjeux, dont les nappes stratégiques pour l'eau potable. Il identifie 9 nappes stratégiques pour l'AEP sur lesquelles des zones de sauvegarde ont été cartographiées au 1/25000 et pour lesquelles des dispositions et règles de préservation sont proposées.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE



Le SRADDET Auvergne-Rhoˆne-Alpes

Le rapport d'objectifs demande à répondre aux enjeux de fonctionnement et d'état des continuités écologiques aquatiques (O1.6 et O3.9) et ceux des masses d'eau (O4.5). Il consacre les règles n° 8 et n° 38 du fascicule à la préservation de la trame bleue et des ressources en eau et demande à ce titre :

- Assurer et démontrer l'adéquation entre le développement projeté à l'échelle intercommunale et communale et les capacités en eau potable, en assainissement et en gestion des eaux pluviales (ressources, traitement et réseaux) ;
- Prévoir des aménagements qui favorisent les économies d'eau et une meilleure gestion des eaux pluviales ;
- Limiter l'urbanisation sur les impluviums ;
- Assurer la protection des ressources en eau stratégiques à long terme vis-à-vis des activités incompatibles ;
- Préciser et préserver la trame bleue du territoire ;
- Établir des préconisations en vue de sa restauration.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Les objectifs et enjeux du SCoT

Le SCoT d'Annemasse agglomération compte plusieurs dispositions traitant de la thématique eau :

- Préserver durablement les ressources en eau potable
    - Garantir la préservation de la ressource en eau potable par une occupation du sol adéquate dans les périmètres de protection des captages, préférentiellement à vocation d'espaces naturels, afin d'éviter les pollutions liées à l'urbanisation ou à l'agriculture ;
    - Les documents d'urbanisme locaux devront justifier de la mise en place d'outils participants à l'atteinte des objectifs de restauration et de préservation des masses d'eau en lien avec les objectifs du SDAGE et du SAGE ;
    - Préserver les nappes stratégiques des zones à enjeu concentriques 1, 2, et 3 que le SAGE délimite : il s'agira d'adapter les choix d'urbanisation dans ces secteurs de façon à maitriser les risques de pollution sur les zones à enjeu 2 et 3 et à assurer une exploitation de ces ressources pour l'eau potable dans les zones à enjeu 1 ;
- Assurer une gestion des eaux pluviales performante et intégrée
    - Les documents d'urbanisme mettront en place les dispositions règlementaires visant à assurer une imperméabilisation minimale des sols dans les aménagements, y compris au niveau des espaces de stationnement (coefficient de biotope, coefficient d'espaces de pleine terre, revêtement perméable, gestion alternative des eaux pluviales…) ;
    - En s'appuyant sur le schéma directeur des eaux pluviales d'Annemasse Agglo, prendre en compte dans les diagnostics des documents d'urbanisme locaux les points de saturation des réseaux éventuels et les secteurs soumis à des problématiques particulières d'inondation par ruissellement urbain, et y définir des coefficients de perméabilité des sols plus importants ;
    - Une infiltration des eaux à la parcelle sera privilégiée dès lors que la nature des sols le permettra. Dans le cas contraire, des équipements de rétention permettant un rejet limité dans le réseau d'assainissement seront mis en œuvre, conformément au zonage inscrit dans le schéma directeur des eaux pluviales ;
    - Imposer la préservation durable des éléments végétaux (haies, bosquets, bandes enherbées…) permettant de maitriser le ruissellement des eaux pluviales et de retenir les sols ;
    - Les aménagements de rétention à ciel ouvert font l'objet d'aménagements paysagers. Les projets de nouveaux aménagements de gestion des eaux pluviales peuvent être identifiés par des emplacements réservés ;
    - Dans les zones d'activités économiques ou secteurs susceptibles de générer une pollution spécifique (aires de stationnement, voirie et axes routiers…), les documents d'urbanisme locaux devront imposer un prétraitement avant rejet des eaux pluviales au milieu naturel. Des dérogations pourront être admises pour les réaménagements et axes routiers existants dès lors que le traitement implique des délais ou des couts disproportionnés au regard du réaménagement prévu ;
    - Les documents d'urbanisme mettront en place les dispositions règlementaires permettant de favoriser le développement des dispositifs de récupération des eaux pluviales ;

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

- Le SCoT recommande et encourage la récupération des eaux pluviales, en particulier dans le cadre des projets d'équipements publics, les secteurs d'activité économique et les projets collectifs toutes vocations confondues (aménagement de citernes pour l'alimentation en eau des jardins, entretien du matériel…) ;
- Le SCoT encourage la généralisation des principes de gestion des eaux pluviales inscrits dans le schéma directeur des eaux pluviales afin d'éviter d'aggraver les risques dans certains secteurs ;
- Les gestionnaires de réseaux et de voirie sont incités à porter une politique d'amélioration de la situation sur les réseaux en matière de traitement des eaux de ruissellement.

Les périmètres de protection des points de captage d'eau potable

La Loi du 16 juillet 1964 a rendu obligatoire l'instauration des périmètres de protection autour des captages d'eau potable et la Loi sur l'eau du 3 janvier 1992 a étendu cette exigence aux captages antérieurs à 1964 pour lesquels la protection naturelle est insuffisante. Les périmètres de protection des captages, définis aux articles L.1321-2 et R.1321-13 du Code de la santé publique, assurent la protection des captages d'eau destinée à la consommation humaine vis-à-vis des pollutions ponctuelles et accidentelles. La mise en place de ces périmètres de protection est obligatoire sur l'ensemble des captages depuis la loi du 3 janvier 1992.

En 2005 au titre des bonnes conditions agricoles et environnementales, le principe d'une zone non traitée (ZNT) d'au moins cinq mètres au voisinage des points d'eau est mis en place. L'arrêté ministériel du 12 septembre 2006 est venu ensuite préciser les points d'eau auxquels devaient s'appliquer les zones de non-traitement : cours d'eau, plans d'eau, fossés et points d'eau permanents ou intermittents figurant en points, traits continus ou discontinus sur les cartes au 1/25000 e de l'Institut géographique national.

L'absence de mise en place de **périmètres de protection** peut engager la responsabilité pénale du service de distribution d'eau potable ou du maitre d'ouvrage du captage. Il lui appartient donc de s'assurer que ces périmètres ont bien été définis, qu'un arrêté de déclaration d'utilité publique a été signé par le Préfet et que **les documents d'urbanisme ont été mis en compatibilité** avec ce dernier.

Concernant l'identification des points d'eau protégés par une zone de non-traitement phytosanitaire (ZNT), le tribunal administratif de Grenoble a annulé les arrêtés préfectoraux de périmètres de protection en Haute-Savoie à la suite du recours déposé par FNE fin 2019 : « de nombreux cours d'eau ne sont pas comptabilisés, et ne sont donc pas protégés, alors qu'ils le devraient ».

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Le Plan de Gestion de l'Eau (PGE) du Salève

L'objectif de ce plan est de définir les zones sensibles pour la préservation de la qualité de l'eau et de travailler avec les gestionnaires du Salève et les usagers pour la protection de l'eau (protection des dolines, mise en place de nouveaux abreuvoirs pour les éleveurs, charte sylvicole, etc.).

Les contrats de rivière

Un contrat de rivière repose sur une forte mobilisation des élus locaux, des riverains et des usagers sur un territoire cohérent autour d'un projet commun pour réhabiliter et valoriser leur patrimoine aquatique.

Contrat Arve Pure 2018 :

La lutte contre les pollutions par les micropolluants et les substances dangereuses (métaux, polluants organiques, pesticides…) constitue un enjeu environnemental, sanitaire et économique. Ces substances, même à très faible concentration, dégradent la qualité de l'eau potable et des milieux aquatiques.

Dans la vallée de l'Arve, des efforts importants et efficaces ont déjà été conduits au travers du contrat de rivière et du 1er contrat Arve Pure 2012. Cependant le territoire reste identifié comme zone d'action prioritaire par l'Agence de l'eau (dans le SDAGE) pour une action renforcée de réduction des rejets polluants.

Compte tenu de la multitude d'activités qui génère une pollution, le choix et l'efficacité des actions à mettre en œuvre reposent sur des démarches collectives mobilisant les acteurs concernés sur un même territoire : émetteurs de rejets, gestionnaires des réseaux d'assainissement, organismes de contrôle, financeurs.

Les collectivités locales, les industriels, les petites et moyennes entreprises se mobilisent avec l'Agence de l'Eau Rhône-Méditerranée-Corse dans ce nouveau contrat Arve Pure 2018. Il cible les rejets toxiques, non domestiques, au milieu naturel et dans les réseaux publics d'assainissement. Il s'agit de mettre en œuvre un programme d'actions visant à mieux connaitre ces pollutions et à les réduire (incitation à la réalisation de travaux dans les établissements ciblés avec aide de l'agence de l'eau bonifiée dans le cadre de ce contrat, suivi des rejets, régularisation administrative des rejets au réseau, sensibilisation, etc.). Pour la mise en œuvre des actions, des chargés de mission sont cofinancés par l'Agence de l'eau dans des collectivités et organismes partenaires.

Adopté le 20 février 2015, le contrat Arve Pure 2018 s'étend à l'échelle du SAGE de l'Arve, soit 106 communes. Il est coordonné par le SM3A avec pour partenaires actuels l'Agence de l'eau Rhône-Méditerranée-Corse et le Syndicat national du décolletage (SNDEC) et les quatre collectivités initialement impliquées dans les opérations collectives Arve Pure 2012 dont Annemasse Agglo.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Contrat de territoire Espace Naturel Sensible Arve et affluents

Lors d'un contrat de territoire conduit sur la période 2017 – 2018 par l'Agence de l'eau, le département de la Haute-Savoie (dans le cadre des Espaces Naturels Sensibles) et le Canton de Genève ont mené des opérations de restauration morphologique et renaturation sur le Foron. Ces opérations ont notamment permis sur plusieurs secteurs du Foron un reméandrage, la création de ripisylves et de zones humides, un enlèvement des seuils… Les opérations ont aussi inclus l'aspect protection des biens et des personnes (gestion des débordements et stabilisation des berges). D'autres opérations étaient liées à l'aspect sécurité (plages de dépôts, stabilisation de berges, optimisation du gabarit hydraulique).

Programmes et études complémentaires :

Des études complémentaires et programmes en cours participent à la préservation de la qualité des cours d'eau du territoire. L'Arve et le Foron bénéficiaient de contrats de rivières, aujourd'hui terminés. Mais les acteurs restent mobilisés et actifs et les programmes PAPI, GEMAPI assurent la continuité des actions menées sur leur réseau hydrographique. Le contrat vert et bleu joue lui aussi un rôle essentiel pour la préservation et la restauration de la qualité des rivières et milieux associés, notamment par le biais des actions menées conjointement avec les agriculteurs : labellisation HVE, diagnostics d'exploitation, plantation de haies et sensibilisation à l'agroforesterie dans le cadre du projet agricole d'exploitation.



Marais Grange Vignais, Machilly

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

SOURCES : AGENCE DE L'EAU RHONE-MEDITERRANEE

Zone sensible à l'eutrophisation

L'eutrophisation est la conséquence d'un enrichissement excessif en nutriments (azote, phosphore) conduisant à des développements végétaux anormaux dont la décomposition à leur mort (et la respiration nocturne) provoque une diminution notable de la teneur en oxygène. Il s'en suit, entre autres, une diversité animale et végétale amoindrie et des usages perturbés (alimentation en eau potable, loisirs…). Ce phénomène est également fonction des conditions physiques d'écoulement (notamment vitesse d'écoulement et ensoleillement qui influent sur la température de l'eau). La pollution domestique et la pollution agricole sont les causes anthropiques majeures d'enrichissement en nutriments des masses d'eau.

Les zones sensibles à l'eutrophisation sont des bassins versants, lacs ou zones maritimes sujettes à l'eutrophisation et dans lesquelles les rejets de nitrates et/ou phosphate doivent être réduits. Ce zonage induit des incidences sur le niveau de traitement exigé pour les stations d'épuration, notamment en termes des rejets d'azote global et de phosphore total.

Le bassin versant du Lac Léman a été désigné comme zone sensible à l'eutrophisation, par l'Arrêté du 9 février 2010. Pour ce bassin, le phosphore est le paramètre de pollution nécessitant un traitement plus rigoureux. L'arrêté demande que des mesures soient mises en œuvre au plus tard 7 ans après sa publication au journal officiel. Cela concerne donc la totalité du bassin versant des Dranses et de l'Est lémanique.

Zone de répartition des eaux

Les zones de répartition des eaux (ZRE) sont définies en application de l'article R211-71 du code de l'environnement (CE), comme des « zones présentant une insuffisance, autre qu'exceptionnelle, des ressources par rapport aux besoins ».

L'inscription d'une ressource (bassin hydrologique ou système aquifère) en ZRE constitue le moyen d'assurer une gestion plus fine et renforcée des demandes de prélèvements dans cette ressource, en application de la rubrique 1.3.1.0. du Titre 1er de l'article R214-1 relatif au régime des procédures d'autorisation et de déclaration sur les prélèvements de la ressource en eau.

Dans les zones classées en ZRE, tout prélèvement supérieur ou égal à 8 m3/h dans les eaux souterraines, les eaux de surface et leurs nappes d'accompagnement est soumis à autorisation, à l'exception :

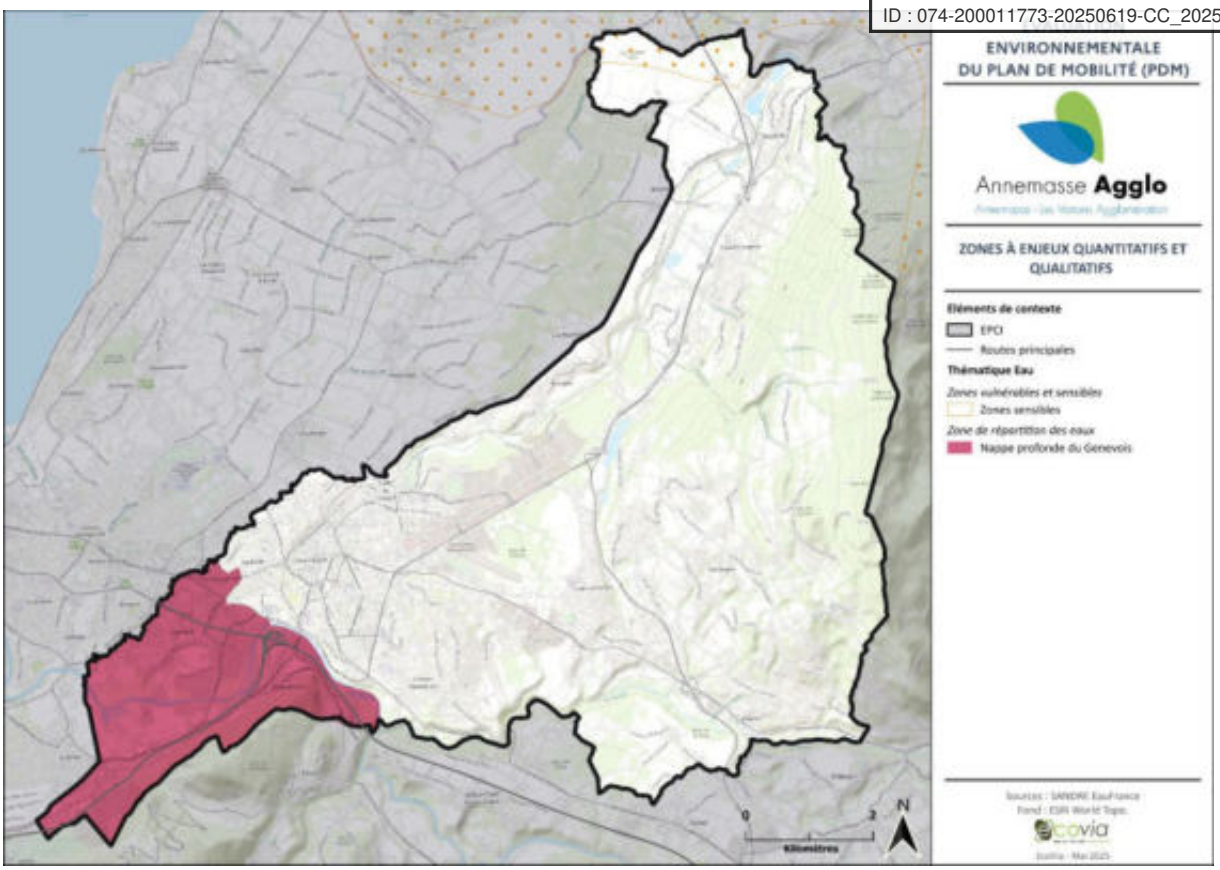
- Des prélèvements soumis à une convention relative au débit affecté (art. R211-73 du CE),
- Des prélèvements inférieurs à 1 000 m³/an réputés domestiques.

Et, comme dans le cas général, tout prélèvement dans les ressources en eau est soumis à déclaration à l'exception des prélèvements considérés comme domestiques (art. R214-5 du CE).

Par cette implication règlementaire, le classement en ZRE permet une connaissance accrue des prélèvements existants et la gestion du régime des procédures d'autorisation/déclaration de la loi sur l'eau (R241 du CE) à l'échelle d'un bassin versant ou d'une entité hydrogéologique en prenant en compte les effets cumulés des autorisations individuelles.

Le territoire est concerné par la ZRE de la Nappe profonde du Genevois.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE



Changement climatique et ressources en eau : types de vulnérabilité

La vulnérabilité du territoire réside principalement dans son hydrographie et ses ressources renouvelables.

- Concernant la ressource en eau, le changement climatique est susceptible d'induire un **assèchement** des sols de plus en plus marqué, un renforcement des étiages estivaux des cours d'eau et plus globalement des débits des rivières du printemps à l'automne, la baisse du niveau du lac, le tarissement des nappes souterraines et la diminution de l'enneigement ;
- L'évolution de la saisonnalité des précipitations entrainant des évènements pluvieux intenses dans des périodes où les sols auront déjà atteint leur capacité d'infiltration maximale peut entrainer une **surcharge des réseaux**. Les réseaux d'assainissement non dimensionnés pour de tels évènements seraient alors saturés ;
- Cette même saisonnalité pourrait entrainer la **dégradation de la qualité de l'eau** durant les périodes plus sèches, en augmentant la concentration en polluants ;
- Durant ces périodes, les demandes en eau risquent d'augmenter pour l'agriculture et les usages domestiques et industriels, rendant le territoire vulnérable aux **conflits d'usages** sur la ressource en eau.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

2.4.2 Le réseau hydrographique local et l'état des masses d'eau

Les eaux de surface

Le territoire se trouve principalement dans le Bassin versant de l'Arve référencé HR_06_01 au SDAGE Rhône-Méditerranée. Il est également concerné par une petite partie du Bassin versant du Sud-Ouest Lémanique. Les masses d'eau de référence prises en compte dans ce Bassin sur le territoire sont les suivantes :

- Le torrent le Foron de Fillinges
- l'Arve de la confluence avec la Menoge jusqu'au Rhône
- Le Foron en amont de Ville-la-Grand
- Le Foron à l'aval de Ville-la-Grand
- La Menoge.

Des cours d'eau qui n'atteignent pas le bon état

L'état écologique des masses d'eau est qualifié selon cinq classes : très bon, bon, moyen, médiocre ou mauvais. La mesure de l'état chimique comprend deux classements, soit bon, soit mauvais.

Le Foron, en amont de Ville-la-Grand, et la Menoge présentent un bon état chimique avec des objectifs atteints en 2015. L'Arve présente un état mauvais avec des objectifs repoussés pour 2033. En cause des pollutions dues aux hydrocarbures, le trafic routier étant dense sur le territoire. Les cours d'eau sont situés à proximité directe de ces voies et récupèrent la pollution accumulée sur les surfaces de ruissellement, qui sont lessivées par les eaux de pluie.



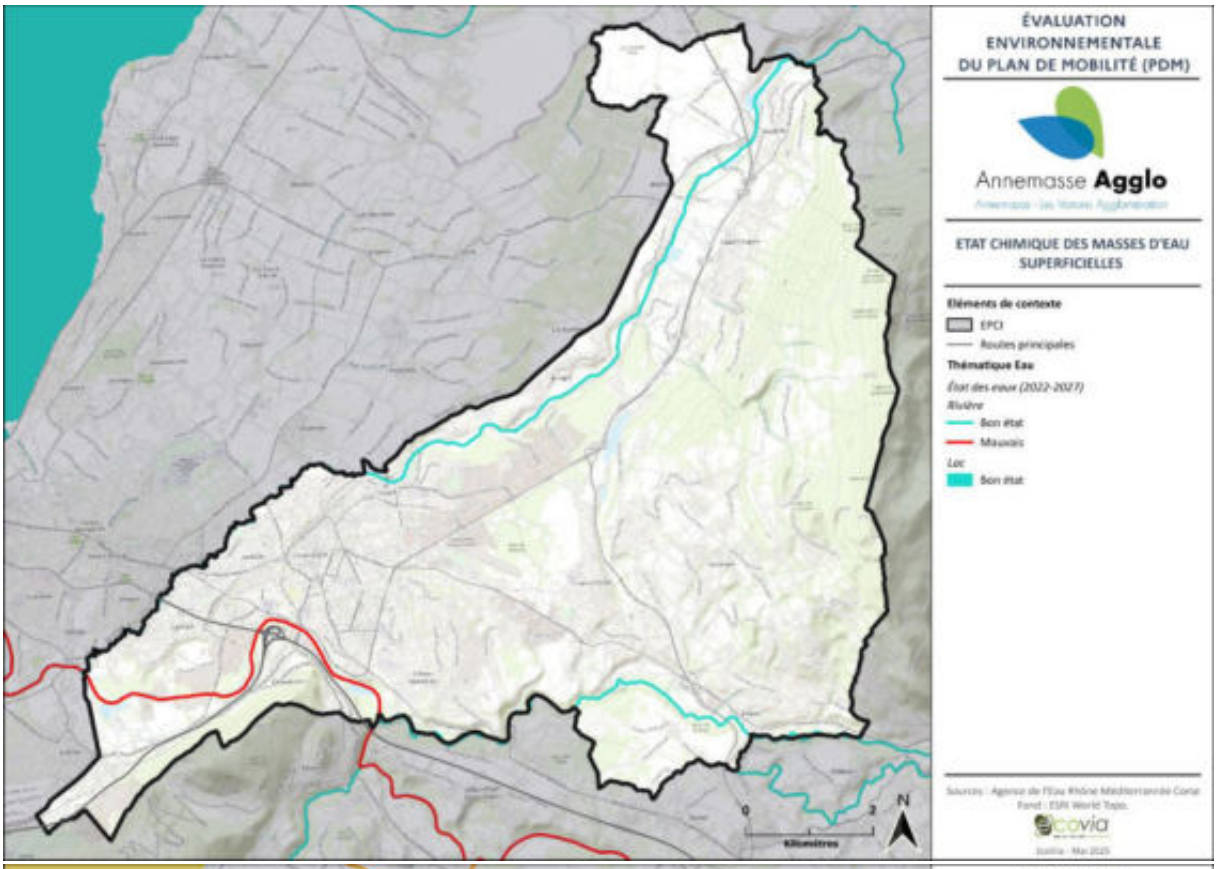
Pont au dessus de l'Arve, Etrembières

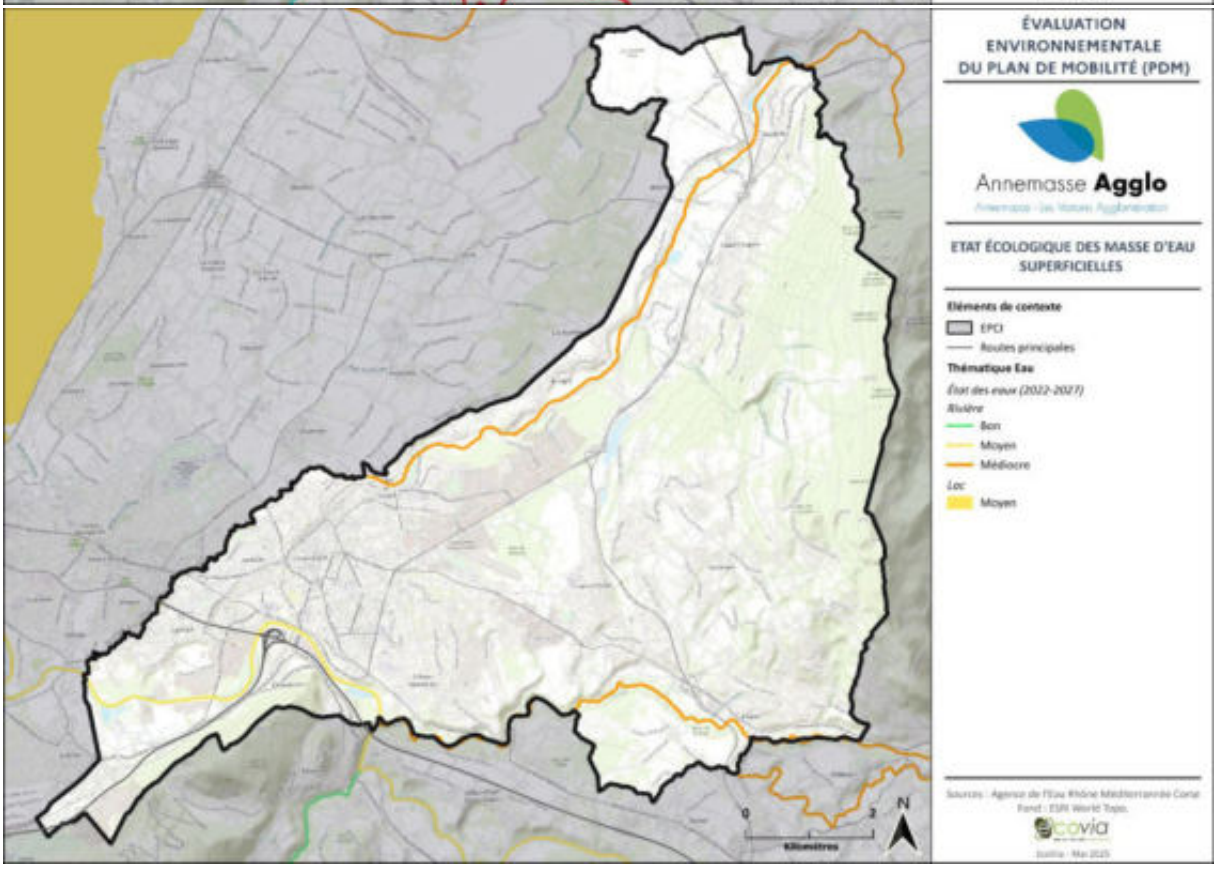
Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Tableau 1 : états des masses d'eau superficielles (source : états des lieux 2019 et 2013 du SDAGE)

Masses d'eau	Objectif bon état		État écologique			État chimique état		
	Écologique	Chimique (avec ubiquistes)	2013	2019	Paramètres déclassant	2013	2019	Paramètres déclassants
torrent le Foron de Fillinges	2027	2015	Médiocre	Médiocre		Bon	Bon	
l'Arve de la confluence avec la Menoge jusqu'au Rhône	2027	2033	Moyen	Moyen		Mauvais	Mauvais	Benzo(b)fluoranthène, Benzo(g,h,i)perylene, Fluoranthène
Le Foron en amont de Ville-la-Grand	2027	2015	Médiocre	Médiocre	Invertébrés, Diatomées, Diflufénicanil	Bon	Bon	
Le Foron à l'aval de Ville-la-Grand	2027	2021	Moyen	Moyen	Diatomées	Mauvais	Bon	
La Menoge	2027	2015	Médiocre	Médiocre	Diatomées, Poissons, Macrophytes	Bon	Bon	

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE





Toutes ces masses d'eau présentent de plus un risque de non-atteinte du bon état (RNABE) en 2027, pour différentes pressions :

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

- Altération de la continuité écologique ;
- Altération de la morphologie ;
- Altération du régime hydrologique ;
- Pollutions par les nutriments agricoles ;
- Pollutions par les nutriments urbains et industriels ;
- Pollutions par les pesticides ;
- Pollutions par les substances toxiques (hors pesticides) ;
- Prélèvements d'eau.

Une bonne qualité des eaux souterraines

Leur état global est relatif à deux critères :

- État quantitatif, qui apprécie l'équilibre entre les prélèvements et la recharge naturelle ;
- État chimique, qui apprécie la qualité de l'eau au regard des concentrations de 41 polluants.

Ces deux aspects sont mesurés selon deux classes : bon ou mauvais.

Les masses d'eau souterraine référencées au SDAGE pour le territoire sont :

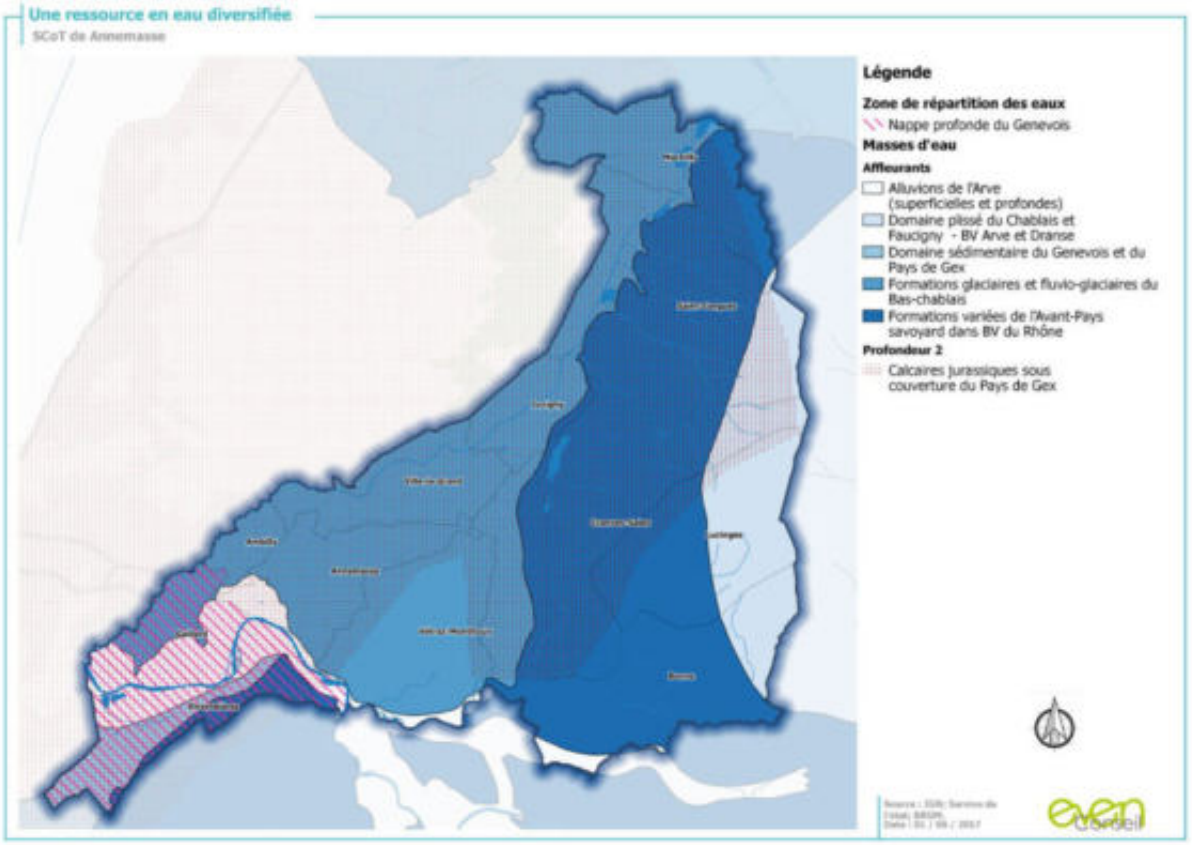
- Alluvions de l'Arve (superficielles et profondes) ;
- Domaine plissé du Chablais et Faucigny – BV Arve et Dranse ;
- Domaine sédimentaire du Genevois et du Pays de Gex (formations graveleuses sur molasse et/ou moraines peu perméables) ;
- Formations fluvioglaciaires nappe profonde du Genevois ;
- Formations glaciaires et fluvioglaciaires du Bas-Chablais, terrasses Thonon et Delta de la Dranse ;
- Formations variées de l'Avant-Pays savoyard dans BV du Rhône.

Pour ces 5 nappes de profondeurs différentes, leur bon état quantitatif et qualitatif a été atteint en 2015, et perdure en 2019.

La nappe profonde du Genevois est classée en zone de répartition des eaux du fait d'un déséquilibre quantitatif entre les besoins identifiés et les ressources disponibles. C'est un outil dérivé de l'article R. 211-71 du Code de l'Environnement qui vise à ne pas aggraver les déficits constatés en termes de ressource en eau potable. Les seuils d'autorisation et de déclaration sont donc plus contraignants.

Cette nappe est également identifiée comme étant exposée à un risque de non atteinte du bon état à cause de pollutions par les pesticides ou par les substances toxiques (hors pesticides).

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE



	Etat quantitatif	Etat chimique	Objectif de bon état chimique et quantitatif
Alluvion de l'Arve	Bon Etat	Bon Etat	2015
Domaines plissé du bas chablais et faucigny	Bon Etat	Bon Etat	2015
Domaine sédimentaire du genevois	Bon Etat	Bon Etat	2015
Formation variée de l'avant pays savoyard	Bon Etat	Bon Etat	2015
Calcaire jurassiques sous couverture du pays de gex	Bon Etat	Bon Etat	2015

2.4.3 Les usages et pressions

SOURCES : BNPE, PORTAIL SISPEA

Les usages de l'eau sont multiples et peuvent être incompatibles entre eux ou avec les objectifs de bon état écologique. De forts prélèvements en eau accentuent la fragilisation des milieux pouvant entrainer des crises et des conflits d'usage en période d'étiage. Sur le territoire d'Annemasse agglomération, seuls deux usages sont reportés dans la BNPE : eau potable (99 % des prélèvements déclarés en 2020) et industrie. Environ 56 m³/hab. ont été prélevés, c'est moins qu'à l'échelle départementale (94) ou régionale (76).

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

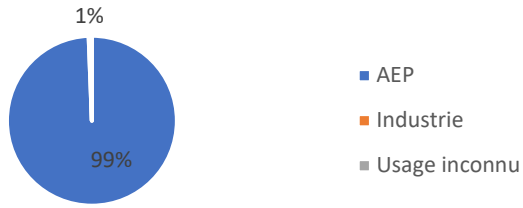


Figure 21 : Répartition des prélèvements d'eau (source : BNPE)

Les prélèvements déclarés sont croissants depuis 2012.

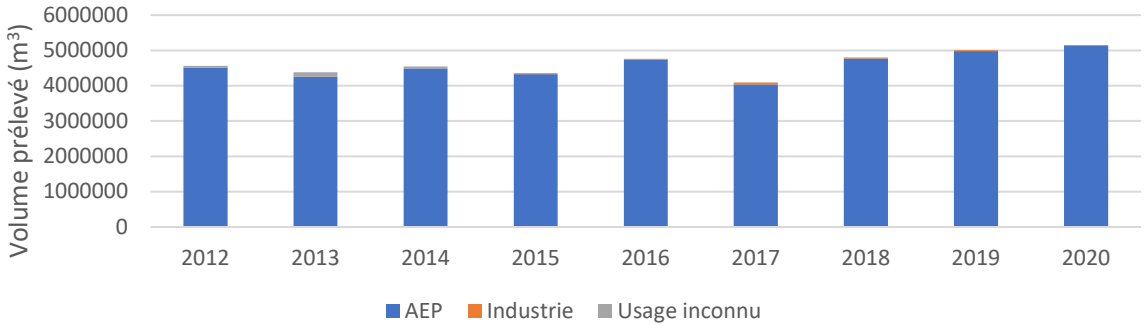
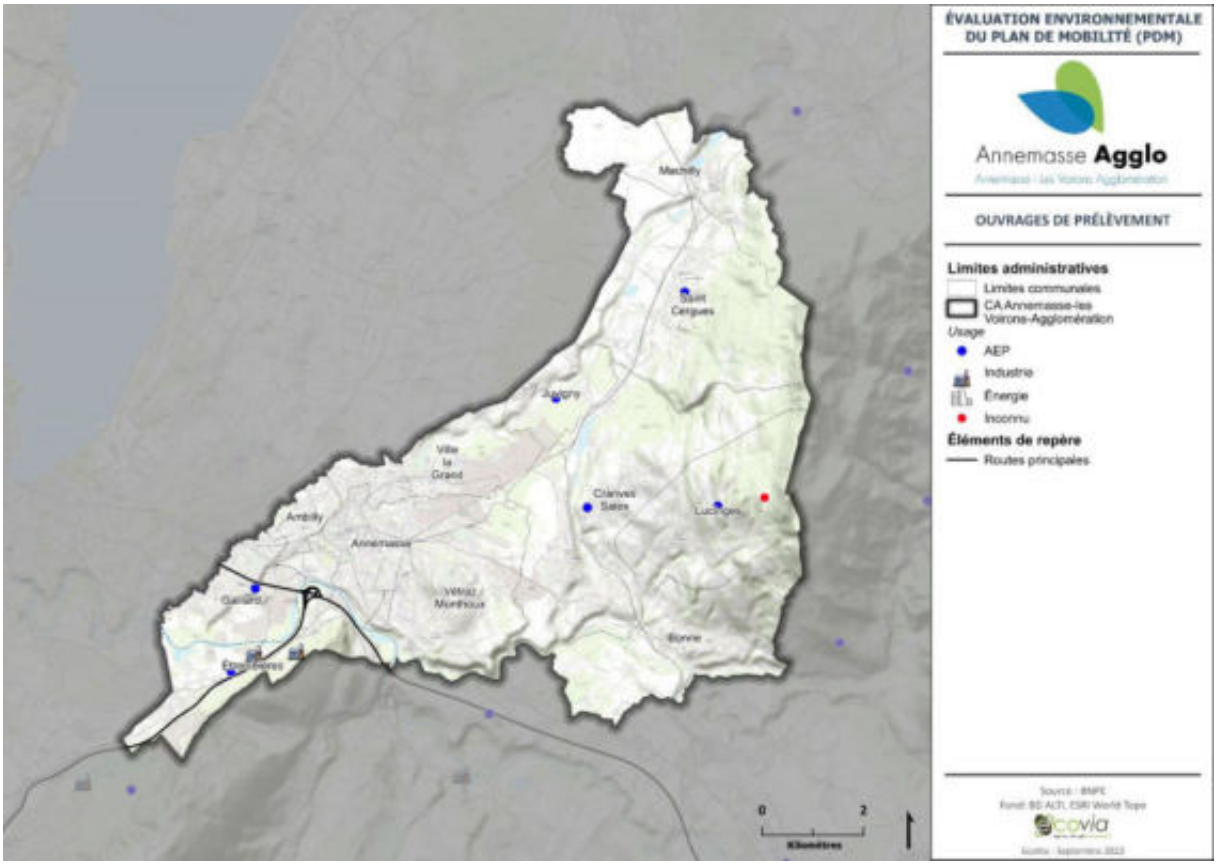


Figure 22 : évolution des prélèvements d'eau (source : BNPE)



Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

L'alimentation en eau potable

Une gestion centralisée pour une plus grande efficacité

La Communauté d'Agglomération Annemasse Agglo assure le service d'alimentation en eau potable sur l'ensemble de son territoire. Il s'agit d'une gestion en régie, les missions confiées à Annemasse Agglo sont la production, le transport et la distribution de l'eau potable. Le service estime 92 023 habitants desservis en 2021 pour 34 186 abonnés.

La production d'eau potable provient à la fois du pompage dans les nappes phréatiques et du captage de sources gravitaires. Les zones de captage où les prélèvements étaient les plus importants en 2021 sont celles du Nant, des Eaux-Belles, et de Veyrier.

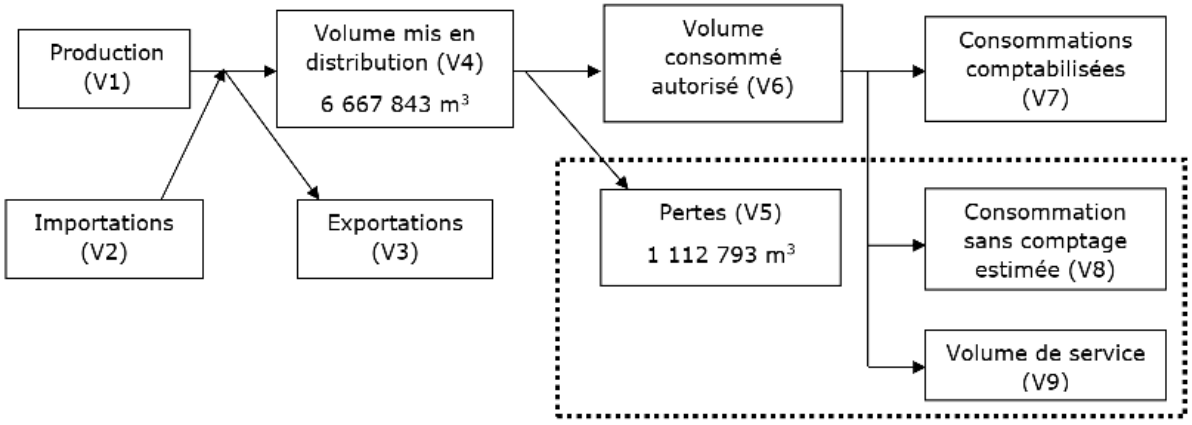


Figure 23 : décomposition des volumes produits et consommés (source : RPQS, année 2021)

Nappe prélevée	Captage ou pompage correspondants
Nappe de la Basse Vallée de l'Arve à Arthaz	Pompage du Nant, Captage des Moulins
Nappe de la Nussance	Captage de la Bray
Nappe franco suisse du Genevois à Etrembières et Gaillard	Pompage de Veyrier
Nappes du Foron	Captages de Pré chaleur et de Juvigny

Répartition des sites de prélèvement d'eau potable dans les nappes souterraines, RA 2015.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Un encadrement de la ressource par le schéma directeur d'alimentation en eau potable

Le SDAEP a été finalisé en 2015 et mis à jour en 2023, il s'agit d'un programme de travaux planifiant sur plusieurs années :

- La sécurisation de l'alimentation par un maillage entre les différents réseaux ;
- Le redimensionnement de certains réseaux pour améliorer la qualité de l'eau, le fonctionnement du réseau ou encore pour favoriser les prélèvements gravitaires ;
- Le renouvellement des conduites.

Annemasse Agglo présente un bilan besoins-ressources déficitaire à l'horizon 2030. La mise en réseau des ouvrages de production permettrait d'équilibrer la ressource entre les secteurs sous et surdimensionnés. Les collectivités étudient actuellement la faisabilité d'interconnexion entre syndicats d'alimentation voisins ou transfrontaliers.

La mise à jour du schéma directeur a nécessité l'actualisation du bilan besoin-ressource qui permet de recenser, selon les différentes Unités de Distribution (UDI), la consommation d'eau par les usagers ainsi que la capacité de production des différentes ressources.

Cette mise à jour a induit le constat d'un déficit en jour de pointe dès 2025 ainsi qu'un déficit au jour moyen dès 2030. L'hypothèse basse ne décale le déficit que de quelques années (5 ans). Au regard des besoins en jour moyen, à échéance 2040, Annemasse Agglo va avoir besoin de 1,4 million de m³/an pour équilibrer la balance besoins-ressources. Pour ce faire, plusieurs pistes sont envisagées :

- Augmenter la quantité des volumes produits pour répondre au déficit moyen :
    - Augmenter les pompages dans la nappe du Genevois (puits de Veyrier, +1 Mm3/an) ;
    - Prélever le surplus non exploité de la nappe du Pas-de-l'Échelle (actuellement géré et exploité par SRB, +500 000 m³/an) ;
- Créer des interconnexions avec les collectivités voisines pour répondre au déficit de pointe[2].

D'autres pistes sont à l'étude, notamment prélever de l'eau du lac via Thonon Agglo ou via la Suisse, mais ces pistes constituent des projets avec des investissements lourds et sur un pas de temps plus éloigné.

[2] Il existe actuellement une interconnexion opérationnelle réservée au secours avec les Suisses (SIG). Les Suisses nous ont indiqué la capacité technique de livrer de l'eau en continu, et non plus uniquement en secours, pour un volume restant à confirmer, mais pouvant aller jusqu'à 1 million de m³/an. Les discussions techniques et financières sont en cours.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

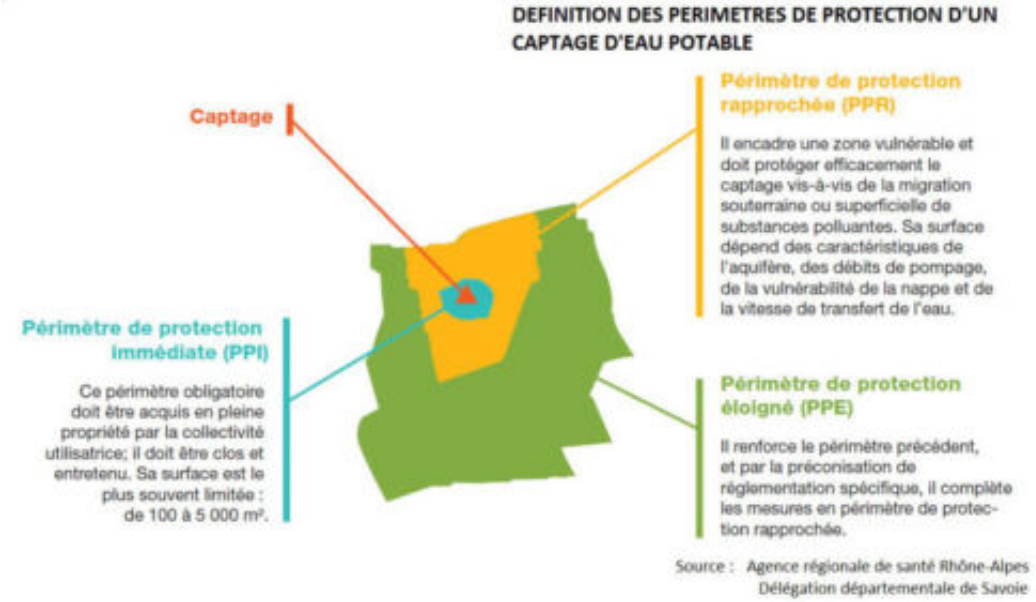
La performance et la sécurisation du réseau

Une eau de bonne qualité

Selon l'Agence Régionale de la Santé (ARS), le taux de conformité de la qualité de l'eau est de 100 % pour les paramètres physicochimiques et 99,5 % pour les paramètres microbiologiques.

Le rendement du réseau est de 84 % en 2021, après traitement, la longueur du réseau est de 441 km de canalisations.

Une très bonne protection des captages



Source : Agence régionale de santé Rhône-Alpes
Délégation départementale de Savoie

Tous les captages d'eau potable alimentant le territoire sont protégés par une DUP et la mise en place de périmètres de protection. Annemasse Agglo a de plus acquis le foncier sur l'essentiel des périmètres de protection immédiat afin d'assurer la préservation de ces espaces. Les périmètres de protection des captages sont définis par le Code de la santé publique via l'article L. 1321-2. Ils ont été rendus obligatoires pour tous les ouvrages de prélèvement d'eau potable depuis la loi sur l'eau du 3 janvier 1992.

Trois niveaux sont établis à partir d'études réalisées par des hydrologues agrées en matière d'hygiène publique :

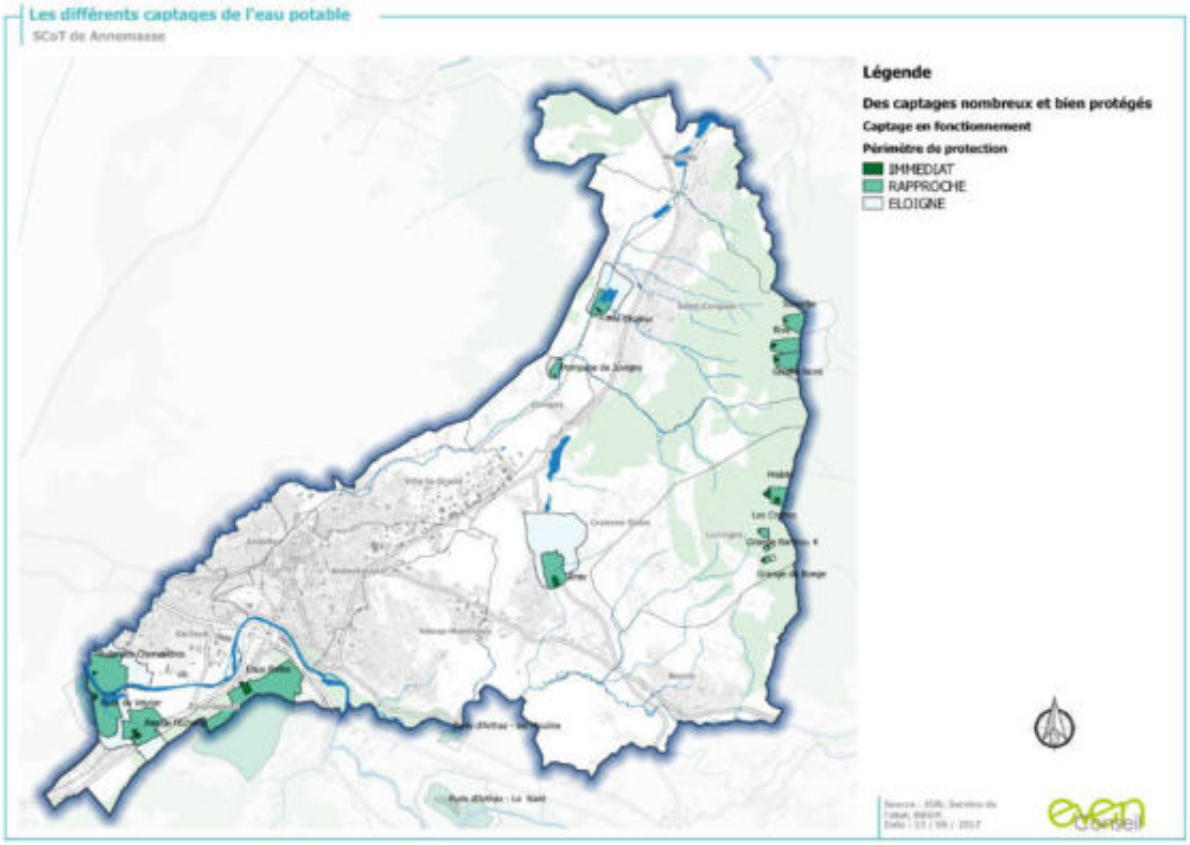
Sur le territoire, l'indice de protection moyen est de 78 % en 2021, et ce, grâce à leur protection par DUP. La dernière date du 7 novembre 2014.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Tableau 2 : ressources et prélèvements (source : RPQS, 2021)

Ressource et implantation	Indice de protection de la ressource exercice 2021	Débits nominaux	Volume prélevé durant l'exercice 2020 en m³	Volume prélevé durant l'exercice 2021 en m³
Captage de la Rive	80		31 351	30 334
Captage de Veyrier	80	600 m³/h 12 000 m³/j	1 416 678	1 597 565
Captage de la Gouille Noire	80		31 351	30 334
Captage de la Servette	80		31 351	30 334
Captage des Crottes	60		127 683	130 694
Captage des Prés Chaleurs	80	28 m³/h 672 m³/j	84 207	79 354
Captage des Granges Barthou	60		17 947	22 947
Captage de Juvigny	60		47 694	37 652
Captage de Nant	80	1 200 m³/h 24 000 m³/j	2 026 200	1 496 700
Captage des Eaux Belles	80		2 277 253	2 401 346
Captage de Bray	80	40 m³/h 800 m³/j	74 113	87 539
Captage des Granges de Boëge	60		27 869	82 532
Captage des Moulins	60	83 L/s 6 000 m³/j	645 924	543 781
Captage des Pralets	80	1 900 m³/j	286 297	331 882
Total	77,64		**7 125 918**	**6 902 994**

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE



Le traitement des eaux usées

SOURCES : RPQS 2021, PORTAIL DE L'ASSAINISSEMENT

L'assainissement collectif et non collectif relève de la compétence d'Annemasse agglomération. Celle-ci assure la collecte, le transport, la dépollution et le contrôle de raccordement en régie. 90 535 habitants sont estimés, pour 32 636 abonnés en 2021.

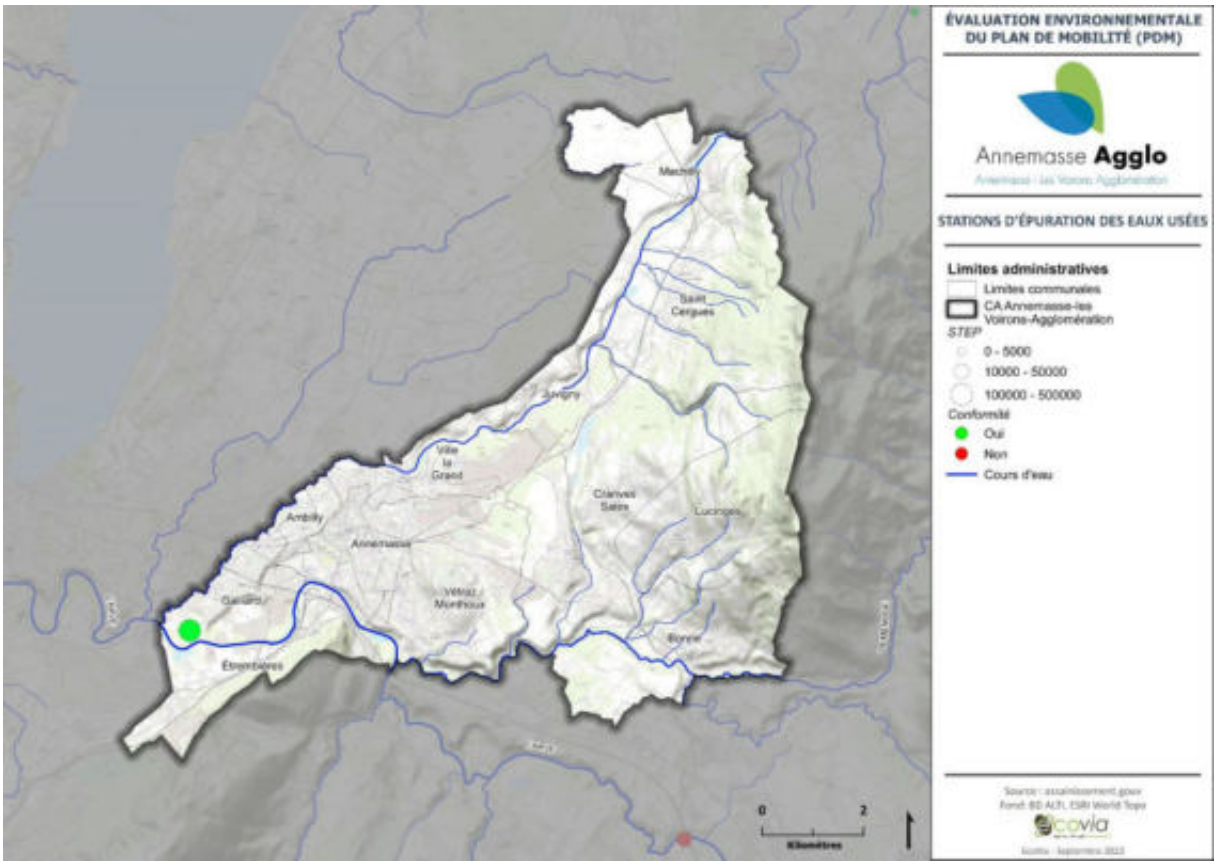
Une station d'épuration performante

Tous les effluents collectés sont acheminés vers la station d'épuration (STEP) de Gaillard implantée au Bois de Vernaz. Cette STEP est gérée par la communauté d'agglomération et dispose d'une capacité nominale de 124 000 équivalents habitants (EH) et d'un débit journalier de référence égal à 32 750 m³/jour.

En 2021, le débit moyen entrant était de 22 304 m³/jour et la charge maximale reçue de 125 710 EH. La quantité de boues produites était de 1 193 tonnes contre 892 tonnes en 2014. La grande majorité de ces boues sont compostées, une autre partie est utilisée par les agriculteurs pour l'épandage. Le milieu naturel récepteur des eaux traitées par la station est le cours d'eau de l'Arve.

La STEP est conforme en équipement et performance en 2021. Ces dernières années, des travaux conséquents ont été effectués concernant l'amélioration du traitement des boues d'épuration. Des travaux sont en cours de connexion avec l'UDEP suisse pour la gestion des micropolluants.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE



Les réseaux d'eaux usées en cours de réhabilitation

Le réseau d'assainissement collectif

Le réseau de collecte et/ou transfert du service public d'assainissement collectif est constitué de :

- 76 km de réseau unitaire hors branchements ;
- 254 km de réseau séparatif d'eaux usées hors branchements.

Soit un linéaire de collecte total de 330 km en 2021 (326 km au 31/12/2014).

Le réseau de collecte est conforme en 2021.

Le réseau d'assainissement non collectif

L'ensemble des douze communes est relié au réseau d'assainissement collectif. Cependant certains hameaux ne sont pas desservis par ce réseau, c'est pourquoi ils possèdent un système d'assainissement non collectif. Le service public de l'assainissement non collectif (SPANC) est chargé du contrôle de ces installations, il dessert 2 003 habitants. Le taux de couverture de l'ANC est de 2 % avec un taux de conformité de 69 %.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE



Débordements sur voirie au niveau de la zone d'activité des Vouards, Saint-Cergues – Even Conseil

La gestion des eaux pluviales

SOURCE : EIE DU SCOT, NOTE DE PRESENTATION DU ZONAGE PLUVIAL (2019)

Une gestion forte et encadrée

L'augmentation des surfaces imperméables des collecteurs d'eaux pluviales entraine des inondations en zone urbaine ainsi que des phénomènes de pollution accrue du milieu récepteur. Depuis une vingtaine d'années, une politique de gestion des eaux pluviales à la source est menée par l'agglomération. Un Schéma directeur de gestion des eaux pluviales est en cours d'élaboration. Il est composé d'un zonage des eaux pluviales sur les 12 communes et d'un programme de travaux.

De plus, des efforts sont faits par la collectivité pour récupérer les eaux pluviales afin de les réutiliser pour des usages divers :

- Une cuve de récupération des eaux de pluie à la Maison de l'Eau ;
- Une borne de puisage à la STEP Ocybèle mettant à disposition de l'eau épurée sortie de la STEP ;
- Pour chaque nouveau permis de construire les pétitionnaires sont enjoints à utiliser les eaux de pluie quand cela est possible ;

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

- Le développement, lorsque c'est possible de techniques d'infiltration sur les chantiers de réseau d'Annemasse agglo (impact double de limitation du ruissellement et d'amélioration de la qualité des rejets au milieu naturel).

Dans le secteur rural, la collecte des eaux s'organise comme suit :

- En amont, les eaux de ruissellement sont drainées par des fossés et ruisseaux. La gestion du réseau de collecte relève principalement de la compétence voirie et privée ;
- En aval, dans les zones urbanisées, les eaux sont collectées par un réseau enterré et s'évacuent vers les cours d'eau. La gestion dépend de la compétence voirie ou agglomération ;

La séparation des eaux usées et des eaux pluviales est imposée pour toute modification ou nouvelle construction. Toutefois, le rejet des eaux pluviales se fait dans un réseau unitaire lorsqu'aucune autre solution n'est envisageable.

La problématique de gestion des eaux pluviales

Le zonage des eaux pluviales permet d'imposer la gestion à la parcelle et donc de limiter les rejets d'eaux pluviales dans le milieu naturel par temps de pluie, mais il ne permet pas d'imposer le type de techniques à utiliser. Ainsi, par souci de simplicité, les terrassiers et constructeurs proposent uniquement des solutions en rétention enterrée pour compenser l'imperméabilisation. Or, il est possible d'utiliser d'autres leviers :

- diminuer l'imperméabilisation : le SDAGE demande de compenser à hauteur de 150 % l'imperméabilisation des sols ;
- utiliser des techniques alternatives d'étalement des apports pluviaux comme la noue ou les bassins aériens paysagers ;
- mettre en place un coefficient de biotope qui incite les aménageurs à penser différemment en ouvrant les espaces et en privilégiant la désimperméabilisation et le maintien d'espaces libres.

Dans le cadre de l'élaboration du zonage pluvial, les différentes analyses menées ont conduit à identifier les axes de réflexion suivants, à prendre en compte dans la définition du zonage des eaux pluviales et de ces prescriptions :

- Distinguer les projets des particuliers de ceux des aménageurs-lotisseurs, afin d'imposer des contraintes adaptées aux moyens financiers et techniques de chacun
- Imposer un débit de rejet à chaque projet, avec des objectifs :
    - d'intégration de la démarche environnementale de l'Agglomération,
    - de sensibilisation des usagers,
    - de respect de la faisabilité technique et financière,
    - d'équité entre les usagers, en tenant compte des spécificités du sous-bassin versant concerné
- Guider les usagers dans le dimensionnement des rétentions à mettre en place.

Le zonage prévoit notamment des mesures compensatoires pour les nouvelles imperméabilisations (selon le secteur : rural, urbain, etc., et la période de retour : 10, 20 ou 30 ans), dont un débit de rejet pour chaque sous-bassin versant.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Tableau 3 : limites hautes des débits de rejet (source : zonage pluvial, 2019)

	Minimum	Maximum	Moyenne
Bassin versant du Foron	4 L/s/ha	10 L/s/ha	5 L/s/ha
Bassin versant de la Menoge	5 L/s/ha	137 L/s/ha	41 L/s/ha
Bassin versant de l'Arve	5 L/s/ha	35 L/s/ha	12 L/s/ha
Territoire Agglomération			**18 L/s/ha**

En tenant compte de ces limites hautes, des limites basses qui visent à intégrer la faisabilité technique de la conduite d'évacuation des eaux pluviales (3L/s pour les particuliers et 1 L/s pour les aménageurs/lotisseurs), et le débit admissible du sous-bassin versant (calculé dans le cadre du schéma directeur), l'Agglomération met en place des mesures :

- Pour les projets de maisons individuelles et jumelées jusqu'à 3 logements : le débit imposé est de 3 L/s, sans distinction de zone ou de nature des constructions. La majeure partie des parcelles destinées à ce type de constructions ont une surface inférieure à 1 500 m². Appliqué la limite haute de 20 L/s/ha conduirait à des débits inférieurs à la limite basse retenue de 3 L/s.
- Pour les autres projets : le débit de rejet imposé correspond au minimum entre le débit admissible du sous-bassin versant concerné et la limite haute de 20 L/s/ha ; ce débit ne pouvant être inférieur à 1 L/s. Ceci se traduit par des débits de rejets imposés compris entre 4 et 20 L/s/ha sur l'ensemble du territoire, valeurs précisées dans la notice du zonage.

En outre, la notice de zonage préconise le recours à des techniques dites « alternatives » pour la mise en œuvre des mesures compensatoires (infiltration, rétention). Des mesures compensatoires pour une meilleure gestion qualitative des rejets pluviaux sont associées à des usages d'activités susceptibles de générer une pollution des eaux (nombreuses places de parking, stations-service…).

La gestion alternative des eaux pluviales

Annemasse Agglo souhaite aménager des canaux au sein de l'agglomération pour faire revenir l'eau dans le centre-ville et l'intégrer à la trame verte urbaine, le long de voies douces. À l'image des aménagements des parcs urbains de l'agglomération, ces travaux veillent aussi a retrouver une bonne perméabilité des sols, le projet de canaux pourra donc s'intégrer au réseau d'eaux pluviales. Annemasse Agglo souhaite aussi développer des bassins phytoépurateurs pour améliorer la qualité avant rejet au milieu. La Géline, rivière souterraine, devrait être prochainement remise à ciel ouvert afin de collecter les eaux pluviales sur son tracé.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE



Aménagement bassin biotope Parc Jean Beauquis, Ambilly – Source : Le Dauphine

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

2.4.4 Synthèse

Analyse atouts-faiblesses et perspectives

Le diagnostic de la situation actuelle est traduit dans les champs atouts et faiblesses (colonne de gauche). Tandis que les perspectives d'évolution sont autant d'opportunités ou de menaces (colonne de droite).

Situation actuelle		Perspectives d'évolution	
+	Atout pour le territoire	⇗La situation initiale va se poursuivre ou s'accélérer	Les perspectives d'évolution sont positives
-	Faiblesse pour le territoire	⇘La situation initiale va ralentir ou s'inverser	Les perspectives d'évolution sont négatives

	Situation actuelle		Perspectives d'évolution
-	Des cours d'eau qui n'atteignent pas le bon état	⇗	Le SDAGE identifie un risque de non-atteinte du bon état en 2027 pour tous les cours d'eau du territoire. Les états se maintiennent depuis 2013. Le changement climatique pourrait impacter le débit des cours d'eau, qui deviendraient plus sensibles aux pollutions en cas de baisse significative.
+	Des eaux souterraines en bon état	⇗	L'état se maintient depuis 2013. Le changement climatique pourrait impacter la ressource en eau (recharge des nappes limitée du fait des sècheresses potentielles, etc.).
+	SAGE de l'Arve en cours sur le territoire	⇗	
+	Des usages tournés majoritairement vers l'eau potable, avec des prélèvements inférieurs aux territoires de comparaison	⇗	Les prélèvements ont tendance à augmenter depuis 2012. Le SDAEP a calculé que le bilan besoins-ressources sera déficitaire à l'horizon 2025, l'agglomération devra rechercher de nouvelles ressources ou interconnexion pour pallier les potentielles pénuries d'eau potable. Un travail de fond sur la sobriété des usages de l'eau potable devra également être effectué, car les réseaux d'eau potable sont déjà performants.
+	Les indicateurs de qualité et performance des réseaux sont satisfaisants	⇗	La mise en œuvre du zonage pluvial devrait permettre de maintenir ou améliorer les indicateurs.
+	Une gestion des eaux pluviales tournée vers les techniques alternatives et de prévention	⇗	La mise en œuvre du schéma directeur et du zonage pluvial permet de pérenniser la gestion. Le changement climatique pourrait influer sur les précipitations.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Proposition d'enjeux pour le PDM

- Limiter l'imperméabilisation des sols lors de la construction des infrastructures de transport ou de stationnement pour prendre en compte les risques d'inondation et de pollution des eaux liés au ruissellement (voir partie risques)
    - Prévoir un réseau de collecte du pluvial et des eaux de pluie efficace : canalisations étanches, chaussées drainantes, fossés filtrants, bassins de rétention (avec filtre végétal à base de roseaux par exemple), débits limités lors du rejet dans le milieu ;
    - Opter pour des revêtements perméables (pleine terre ou végétalisés) au niveau des voies permettant de ne pas contraindre l'écoulement naturel des eaux ;
    - Dans la mesure du possible, développer des réseaux de voirie éloignés des captages et de leurs périmètres de protection. Dans le cas contraire, proposer des mesures de réduction et de compensation des impacts.
- Intégrer la préservation des profils naturels des cours d'eau lors du franchissement de ceux-ci par de nouvelles infrastructures de transport.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

2.5 RESSOURCES MINERALES

2.5.1 Éléments de cadrage

Le PDM dispose de peu de moyens d'action sur cette thématique.

Problématique	Réponse du PDU	
	Effets attendus du PDM	**Moyens d'action du PDM**
Ressources minérales : permettre une accessibilité facilitée et maitrisée des granulats sur le territoire	⇔	Privilégier l'utilisation des ressources situées le plus près possible des lieux de consommation, de réutilisation et de décharge et limiter au maximum le transport des granulats.

Documents de rang supérieur

Le Schéma régional des carrières (SRC) d'Auvergne–Rhône-Alpes

Ce schéma a été approuvé en décembre 2021, et s'impose aux SCoT et documents d'urbanisme locaux par un lien de compatibilité. Il se substitue aux SDC. Différentes mesures du SRC ciblent directement les documents d'urbanisme :

- I Limiter le recours aux ressources minérales primaires (promouvoir des projets peu consommateurs en matériaux, maintenir et favoriser les implantations de regroupement, tri, transit et recyclage des matériaux et déchets valorisables s'insérant dans une logistique de proximité des bassins de consommation)
- II Privilégier le renouvellement et/ou l'extension des carrières autorisées sous réserve des orientations VI, VII et X du schéma
- III Préserver la possibilité d'accéder aux gisements dits « de report » et de les exploiter :
- IV Approvisionner les territoires dans une logique de proximité
- VI Ne pas exploiter les gisements en zone de sensibilité rédhibitoire
- VII Éviter d'exploiter les gisements de granulats en zone de sensibilité majeure, sauf dans les cas ci-dessous
    - VII.1 Selon la situation d'approvisionnement du territoire, le renouvellement, l'extension et la création de carrières sont interdits ou limités en zones d'enjeux majeurs, selon des modalités décrites
    - VII.2 Gestion potentielle des effets cumulés
- VIII Remettre en état les carrières dans l'objectif de ne pas augmenter l'artificialisation nette des sols
- IX Prendre en compte les enjeux agricoles dans les projets
- X Préserver les intérêts liés à la ressource en eau
- XII Permettre l'accès effectif aux gisements d'intérêt national et régional

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Rhône-Méditerranée-Corse

Le SDAGE 2022-2027 a été adopté le 18 mars 2022. Il fixe des prescriptions limitant les impacts des carrières sur l'eau et les milieux aquatiques : une mesure « Réduire l'impact d'un plan d'eau ou d'une carrière sur les eaux superficielles ou souterraines » traite cette question en particulier.

Rappel du SCoT

Le DOO du SCoT contient différentes prescriptions en rapport avec les ressources minérales

- En matière d'exploitation de matériaux, maintenir et valoriser l'activité de la carrière en cours d'exploitation située à Étrembières, comme une zone dédiée à l'exploitation de ressources primaires indispensables au développement et besoins du territoire et du bassin de vie transfrontalier (chapitre 2.3) ;
- Le SCoT soutient la volonté du Pôle métropolitain du Genevois français d'aller vers une politique transfrontalière renforcée de la gestion globale des matériaux, de leur excavation, recyclage à leur stockage (matériaux inertes), tout en expérimentant des solutions nouvelles, compte tenu des flux existants à l'échelle transfrontalière avec le Canton de Genève et les autres territoires du Pôle métropolitain (2.3) ;
- L'usage des écomatériaux dans le bâti est recherché (3.1, 3.5)

2.5.2 Éléments de diagnostic

Éléments de géologie locale

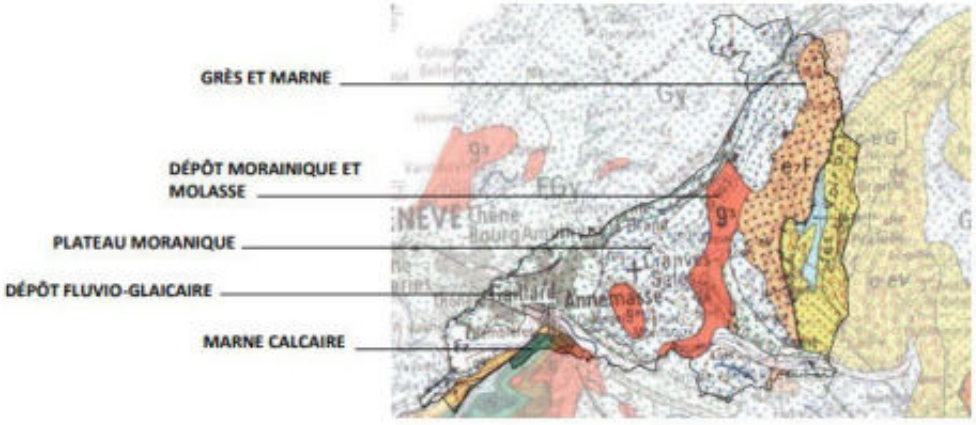
SOURCES : ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT SCOT ANNEMASSE AGGLOMERATION, BRGM

Le territoire appartient aux Préalpes, entre deux couches géologiques :

- Une origine jurassique (Salève) où se superposent des couches géologiques très lisibles dans le paysage sur le versant genevois. Un sol formé de roches calcaires, qui se sont déposées dans des mers peu profondes et tropicales au cours des époques Jurassique et Crétacé (entre 150 et 120 millions d'années). Une roche friable qui se dissout dans l'eau entrainant une forte sensibilité aux infiltrations.
- Une origine propre aux Préalpes sur les Voirons. Un sous-sol constitué de couches sédimentaires, principalement composées de grès, une pierre également friable et soluble, entrainant une sensibilité aux infiltrations.

La plaine est composée d'alluvions d'origines glaciaires et fluviatiles (déposés par une rivière), formant un sol très riche propice à l'agriculture.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE



Carte géologique de l'agglomération d'Annemasse (source : SCOT d'Annemasse Agglomération)

Des gisements identifiés par le SRC

SOURCE : SRC AURA

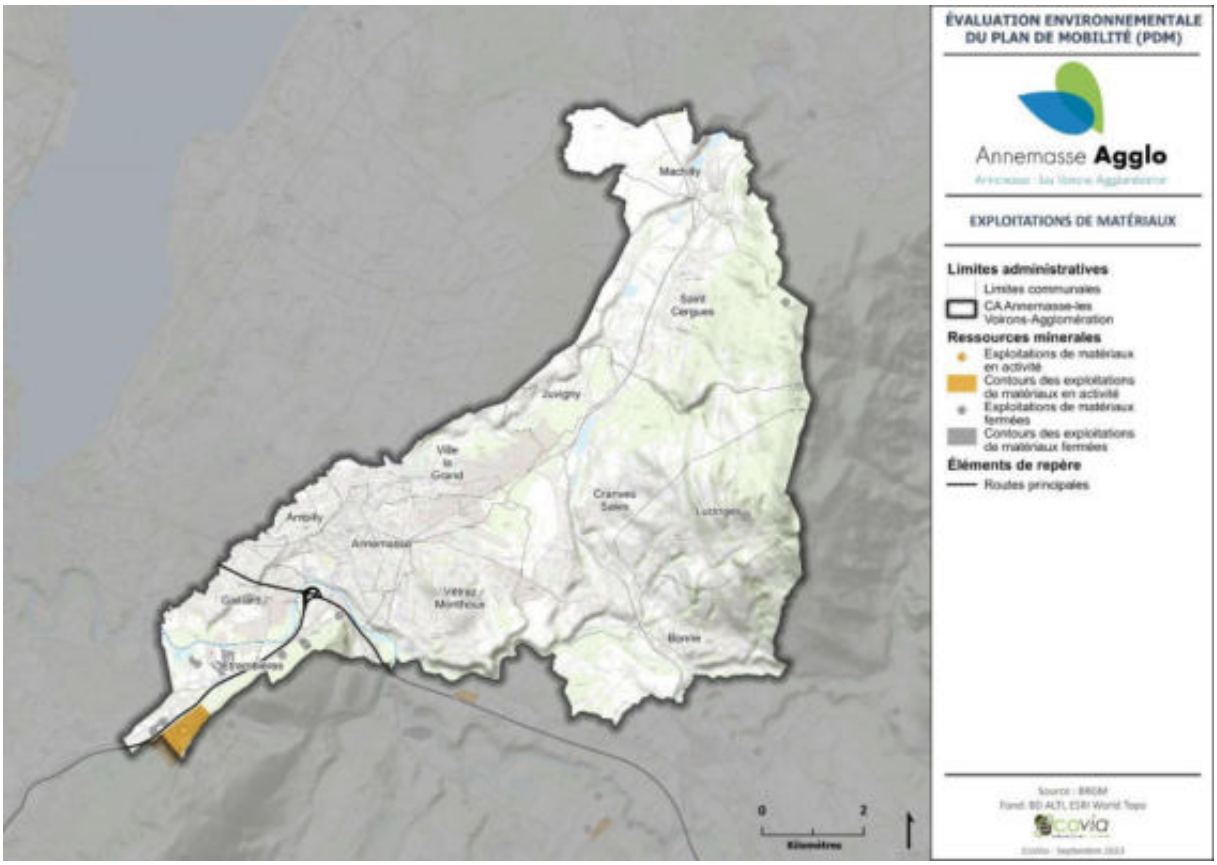
Le Schéma régional des carrières a été approuvé en décembre 2021. Il a notamment identifié différents gisements à l'échelle régionale :

- Des gisements potentiellement exploitables pour les granulats : toutes les communes de l'agglomération sont concernées hormis Ambilly, Annemasse et Étrembières ;
- Des gisements techniquement valorisables pour les granulats sur le territoire de toutes les communes sauf Ambilly et Annemasse.
-

Les sites d'extraction sur le territoire

Il existe une carrière en activité sur le territoire, la carrière du Pas de l'échelle à Étrembières. Elle exploite du sable et gravier. D'autres carrières sont recensées par le BRGM, mais ne sont plus en activité à ce jour (9 au total).

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE



Perspectives au niveau du bassin de consommation Genève-Annemasse

SOURCE : DREAL AURA 2020

L'étude porte sur l'un des 10 plus importants bassins de consommation en matériaux de la région Auvergne–Rhône-Alpes. L'aire urbaine de Genève Annemasse est à cheval sur les départements de l'Ain et de la Haute-Savoie.

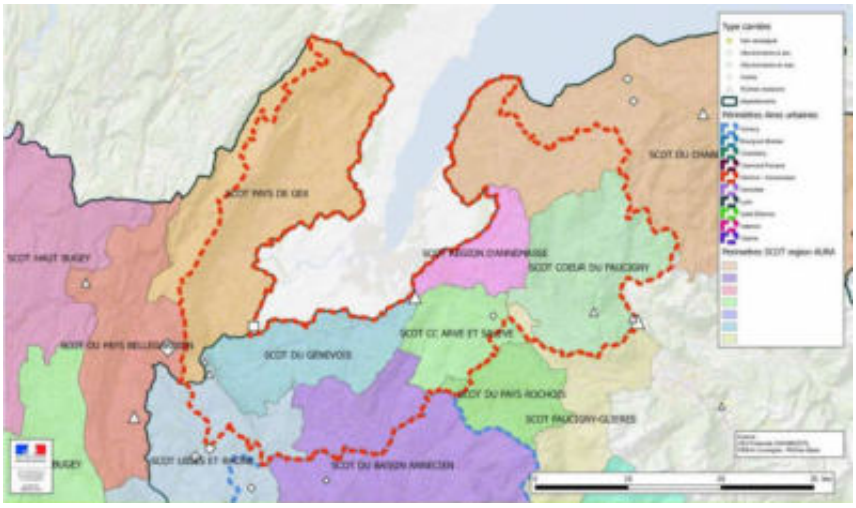


Figure 24 : Aire urbaine d'Annemasse-Genève et SCoT concernés (source : DREAL)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Étant donné sa proximité immédiate avec le canton suisse de Genève, les échanges avec ce territoire doivent être pris en compte. En pratique, les échanges de matériaux s'entendent dans les deux sens : l'import en France de déblais en vue de leur valorisation par recyclage et remblaiement de carrières (liste verte de déchets) et l'export de matériaux recyclés et neufs issus de carrières ou du négoce vers la Suisse.

Les besoins totaux en matériaux pour la filière BTP sont estimés pour l'aire urbaine à 1,65 Mt par an soit 5,26 t/an/habitant. Les besoins en matériaux neufs restants uniquement (flux déduits) sont donc à hauteur de 1,18 Mt soit 3,75 t/an/habitant. Actuellement, l'aire urbaine s'approvisionne principalement à partir de la production de matériaux recyclés et de matériaux de carrières locales, allant dans le sens d'une situation à l'équilibre.

La diminution des capacités maximales de production de l'aire d'étude représentée sur l'histogramme ci-après se fait selon l'échéance d'autorisation des carrières. Il tient compte des filières BTP historiquement déclarées alimentées par des carrières de l'aire urbaine.

Une baisse très rapide des capacités de production est attendue dans l'aire urbaine. Dès l'échéance du SRC, les capacités de production autorisées sur l'aire urbaine diminuent significativement, représentant moins de 60 % de la capacité actuelle, pour être nulles dès 2037.

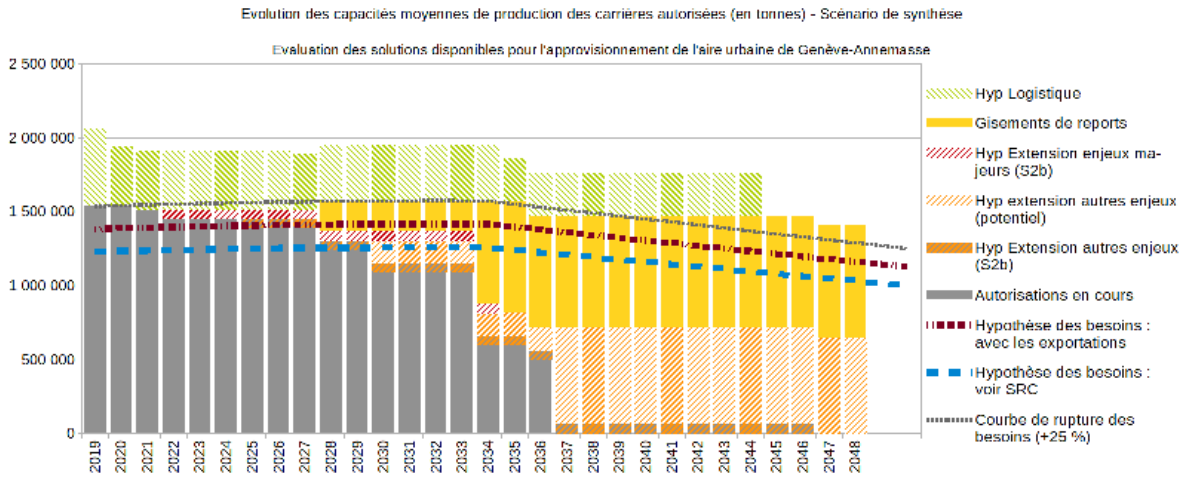


Figure 25 : Évolution, des capacités de production des carrières autorisées de l'aire urbaine et scénarios (source : DREAL AURA)

Les scénarios examinés dans le cadre du diagnostic de l'aire urbaine montrent :

- Des capacités de production locale au sein de l'aire urbaine, en quantité permettant de répondre à la demande locale et générant des flux de matériaux limités en dehors du territoire. Les capacités d'extraction s'érodent cependant rapidement, mettant la demande locale en tension dès 2022 (et probablement en rupture en tenant compte des flux de matériaux). L'aire urbaine malgré la présence de 9 carrières est marquée par une cessation totale des capacités à produire d'ici 2035. Une vigilance sur la part de matériaux à béton est à porter, car peu de sites déclarent en fournir à ce jour ;
- Un volant de dossiers en cours relativement faible, sans augmentation des capacités de production et pour durées limitées. À ce jour, sans information complémentaire de la

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

profession, ils ne permettent pas de présager de la dynamique de renouvellement-extension des sites ;
- Des solutions logistiques (route) issues de territoires voisins finalement assez limitées compte tenu de la demande des aires urbaines voisines, en particulier l'aire urbaine d'Annecy très déficitaire ;
- Une dépendance pour plus de 50 % des capacités moyennes de production de l'aire urbaine à des carrières susceptibles d'être exploitées en enjeu rédhibitoire ou majeur au sens du SRC. L'apport potentiel issu des solutions logistiques de proximité n'est pas plus vertueux, car ces sites sont pratiquement tous exploités en enjeux majeurs.

Maintenir à minima tous les sites existants hors enjeux majeurs à capacité constante soutiendrait l'approvisionnement local. Un soutien logistique (route) serait néanmoins nécessaire pour limiter la tension sur le territoire jusqu'en 2027 moyennant le renouvellement du projet de renouvellement-extension du site de Clarafond Arcine jusqu'en 2034. Au-delà de 2037, avec une hypothèse de renouvellement-extension à capacité constante de l'ensemble des gisements hors enjeux majeurs, des capacités de production supplémentaires issues de gisements de report seront nécessaires pour répondre à la demande locale (en jaune). Ces capacités de report sont de l'ordre de 206 kt/an effectives dès 2028, et 756 kt/an au-delà de 2034, soit près de la moitié des capacités de production actuelles. Ce report pourrait se faire vers de nouveaux gisements et/ou vers des sites existants.

Utilisation de produits recyclés au niveau départemental

Les quantités de matériaux recyclés suivant une filière autorisée en 2008 ont pu être estimées lors de l'étude économique réalisée par l'UNICEM d'Auvergne–Rhône-Alpes. Elles sont estimées à 340 000 t, ce qui représente 8 % de la production de matériaux sur le département. Le secteur d'Annemasse notamment dispose d'une activité de recyclage assez bien structurée.

Selon l'enquête de la CERA, le secteur du BTP aurait généré sur le département plus de 3 millions de tonnes en 2011 et aurait utilisé près de 1 million de tonnes de matériaux de substitution aux matériaux extraits (hors matériaux issus d'opérations de dragage). Plus de la moitié de ces matériaux sont directement réemployés IN SITU dans le cadre des chantiers.

Sur l'aire urbaine Annemasse Genevois, l'utilisation de déchets inertes en matériaux de remblai est estimée à 333 Mt en 2021, dont 88 % viennent de Suisse et 12 % de Haute-Savoie. La consommation locale de matériaux est estimée à 5,2 tonnes/an/habitant, ce qui est nettement supérieur à la moyenne régionale de 5,2 tonnes/an/habitant.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Tableau 4 : Quantité de matériaux de substitution utilisés dans le département de Haute-Savoie

Type de matériaux	Quantité (kt)
Réemploi de matériaux in situ	565
Graves de béton	143
Recyclés d'enrobés	110
Graves traitées à la chaux	51
MIOM	8
Autres matériaux	95
Total	**972**

Le taux de valorisation des déchets inertes sur le département est de 70 %, avec un taux de recyclage de 31 %.

La DREAL AuRA estime qu'une tonne de déchets inertes parcourt 60 km avant valorisation. Le recycleur local de déchets inertes, situé sur le bord de l'Arve, est également un important acteur local de l'économie circulaire.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

2.5.3 Synthèse sur les ressources minérales

Analyse atouts-faiblesses et perspectives

Le diagnostic de la situation actuelle est traduit dans les champs atouts et faiblesses (colonne de gauche). Tandis que les perspectives d'évolution sont autant d'opportunités ou de menaces (colonne de droite).

Situation actuelle		Perspectives d'évolution	
+	Atout pour le territoire	⇗La situation initiale va se poursuivre ou s'accélérer	Les perspectives d'évolution sont positives
-	Faiblesse pour le territoire	⇘La situation initiale va ralentir ou s'inverser	Les perspectives d'évolution sont négatives

	Situation actuelle	Perspectives d'évolution	
+	1 carrière en activité	⇘	L'évaluation du SRC prévoit un déficit, la carrière sera fermée dès 2033. La demande de la Suisse en matériaux est croissante. L'autoroute va nécessiter de grandes quantités de granulats.
+	Taux départemental de valorisation des déchets inertes élevé (70 %) avec un taux de recyclage de 31 %	⇗	Le SRC vise à favoriser la valorisation et la réutilisation des matériaux et déchets inertes.

Proposition d'enjeux pour le PDM

- La limitation de la consommation de matériaux pour les infrastructures de transport
- La réutilisation des matériaux
- La facilitation du transit entre carrière et secteurs de consommation, et de la multimodalité pour le transport de matériaux
- De la même manière, facilitation du transit entre lieux de stockage et secteurs de réutilisation

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

2.6 CLIMAT, AIR, ÉNERGIE

2.6.1 Articulation de la thématique avec le PDM

La question climat-air-énergie constitue un véritable enjeu visé par les lois « Grenelle », la loi relative à la transition énergétique et à la croissance verte (loi TECV) et par la récente loi Climat et résilience.

Par l'utilisation quasi systématique d'énergies fossiles pour alimenter les transports routiers, les ménages sont très dépendants des prix du pétrole dans leurs déplacements quotidiens et leur approvisionnement, ces déplacements sont également source d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. Organiser des transports collectifs à prix fixe permet de libérer certains ménages d'une précarité énergétique par leur dépendance à la voiture individuelle. La facilitation du fret pour le transport de marchandises ou l'organisation d'alternatives aux camions de livraison en centre urbain permet également d'intégrer la transition énergétique.

2.6.2 Rappels règlementaires

Au niveau international et communautaire

Protocole de Kyoto adopté le 11 décembre 1997 : diminution d'un facteur 4 des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050

Paquet « énergie – climat » de la Commission européenne (10/01/2007) : règle des « 3 x 20 » fixée par l'Union européenne d'ici 2020 : augmentation de 20 % de l'efficacité énergétique, diminution de 20 % des émissions de France et couverture de 20 % des besoins en énergie par des énergies renouvelables (23 % pour la France)

Directive 2012/27/UE sur l'efficacité énergétique : Ce texte établit « un cadre commun de mesures pour la promotion de l'efficacité énergétique dans l'Union en vue d'assurer la réalisation du grand objectif (…) d'accroitre de 20 % l'efficacité énergétique d'ici à 2020 et de préparer la voie pour de nouvelles améliorations de l'efficacité énergétique au-delà de cette date ».

Directive 2008/50/CE du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe. Celle-ci fixe un suivi de la qualité de l'air des états membres ainsi que des objectifs à atteindre en termes de qualité de l'air.

Le 14 juillet 2021, la Commission européenne a présenté son nouveau cadre législatif climat **« Prêts pour 55 »,** ces textes doivent permettre à l'Union européenne d'atteindre l'objectif de 55 % de réduction d'émissions de gaz à effet de serre en 2030 par rapport à 1990.

Au niveau national

Loi LAURE du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (France 96-1236), intégrée au Code de l'environnement (Articles L.221-1 à L.223-2 et R.221-1 à R.223-4), définit des mesures techniques nationales en vue de réduire les consommations énergétiques et limiter les émissions de polluants liées à ces consommations.

Loi 2005-781 du 13 juillet 2005 fixant les orientations de la politique énergétique.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Loi Grenelle 1 du 3 aout 2009 définit les orientations en matière de maitrise de l'énergie, de développement des énergies renouvelables et de lutte contre les changements climatiques :

- Objectifs de réduction d'un facteur 4 des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050 dans le secteur du bâtiment et de l'énergie et 23 % des énergies renouvelables dans la consommation finale d'énergie d'ici 2020.
- Définition des mesures d'amélioration de la performance énergétique des installations.
- Harmonisation des documents de planification urbaine (rénovation des anciens bâtiments, favoriser l'urbanisme économe en ressources foncières et énergétiques).
- Évolution de la règlementation thermique (RT) des bâtiments, pour limiter les consommations énergétiques des bâtiments neufs qu'ils soient pour de l'habitation (résidentiel) ou pour tout autre usage (tertiaire). Les constructions neuves devront présenter, en moyenne, une consommation d'énergie primaire (avant transformation et transport) inférieure à 50 kWh/m²/an contre 150 kWh/m²/an environ.

Loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (Loi ENE).

Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) du 17/08/2015, qui rend obligatoire la réalisation du PCAET pour les intercommunalités de plus de 20 000 habitants en y intégrant un volet « Qualité de l'air ». Les plans climat air énergie territoriaux (PCAET) viennent donc remplacer les PCET au plus tard avant le 31/12/2016 pour les EPCI de plus de 50 000 habitants. Les objectifs nationaux inscrits dans la LTECV à l'horizon 2030 sont les suivants :

- Réduction de 4 % des émissions de GES par rapport à 1990
- Réduction de 20 % de la consommation énergétique finale par rapport à 2012
- 32 % d'énergies renouvelables dans la consommation finale d'énergie.

Loi Énergie Climat du 8 novembre 2019 qui fixe d'atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050 en divisant les émissions de gaz à effet de serre par un facteur supérieur à six. La neutralité carbone est entendue comme un équilibre, sur le territoire national, entre les émissions anthropiques par les sources et les absorptions anthropiques par les puits de gaz à effet de serre […]

Le 21 avril 2020, deux décrets d'adoption de la Stratégie nationale Bas Carbone (SNBC) 2 et de la Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) 2 ont été publiés. Ils fixent les objectifs suivants :

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Tableau 5 : Les objectifs de 2015 et les objectifs révisés par la loi Énergie Climat et la SNBC2

2015 : Loi TECV – SNBC 1	2020 : LEC – SNBC 2
Émissions de GES	
Facteur 4 (-75 % des émissions de GES en 2050 par rapport à 1990)	Facteur 6 (-87 % des émissions de GES en 2050 par rapport à 1990)
	Neutralité carbone à l'horizon 2050 (équilibre sur le territoire national entre les émissions anthropiques par les sources et les absorptions anthropiques par les puits de GES).
Consommations d'énergie primaire	
-30 % en 2030 par rapport à 2012	-40 % en 2030 par rapport à 2012
Consommation d'énergie finale	
	-7 % en 2023 par rapport à 2012
-20 % en 2030 par rapport à 2012	
-50 % en 2050 par rapport à 2012	
Consommations d'énergie primaires des énergies fossiles	
-30 % en 2030 par rapport à 2012	-40 % en 2030 par rapport à l'année de référence 2012
Part des EnR dans la consommation finale	
En 2020 : 23 %	
En 2030 : 32 %	En 2030 : 33 % avec au moins 40 % de la production d'électricité, 38 % de la consommation finale de chaleur, 15 % de la consommation finale de carburant et 10 % de la consommation de gaz.
Réseaux de chaleur et de froid	
Multiplier par 5, la quantité de chaleur et de froid renouvelables et de récupération livrée par les réseaux de chaleur et de froid à l'horizon 2030.	
Part du nucléaire dans la production d'électricité	
Réduction de 50 % de la part du nucléaire dans la production d'électricité à l'horizon 2025	Réduction de 50 % de la part du nucléaire dans la production d'électricité à l'horizon 2035

À travers la SNBC, la France vise un objectif de maximisation des puits de carbone en 2050 grâce à différentes actions :

- Augmenter le stockage de carbone des sols agricoles via des changements de pratiques.
- Développer une gestion forestière active et durable, permettant à la fois l'adaptation de la forêt au changement climatique et la préservation des stocks de carbone dans l'écosystème forestier.
- Développer le boisement et réduire les défrichements.
- Maximiser le stockage de carbone dans les produits bois et l'utilisation de ceux-ci pour des usages à longue durée de vie comme la construction.
- Diminuer l'artificialisation des sols

La **loi climat et résilience** du 22 aout 2021. À travers ses 305 articles, la loi accélère la transition du modèle de développement vers une société neutre en carbone, plus résiliente.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

- Elle dispose notamment l'obligation d'installer des panneaux solaires ou des toits végétalisés lors de la construction ou rénovation lourde de bâtiments commerciaux (500 m²), tertiaires (1 000 m²) et parking (500 m²). Elle soutient le biogaz et introduit la création de ZFE dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants, interdit la mise en location de logements classés F (2028) et G (2025) puis E (2034).
- Elle pose l'objectif d'atteindre le « zéro artificialisation nette » en 2050 et de réduire de moitié le rythme de consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF) en 10 ans avec application dans un délai de deux ans aux SCoT et PLU(i). Cet article majeur incite à reconstruire la ville sur la ville.

Au niveau régional et local

SRADDET d'Auvergne-Rhône-Alpes

Le SRADDET, approuvé le 20 décembre 2019, remplace le SRCAE. Ce document d'échelle régionale est opposable aux documents d'urbanisme de rang supra. Il donne un certain nombre d'objectifs visant notamment à répondre aux ambitions nationales.

Ainsi, le SRADDET donne des objectifs de réduction des émissions de certains polluants atmosphériques à horizon 2030 et 2050. La vallée de l'Arve et le territoire du Grand Genève ont été identifiés, parmi 8 autres, comme zones prioritaires.

Concernant les émissions de gaz à effet de serre, le SRADDET donne pour objectif d'atteindre une baisse des émissions de l'ordre de 30 % à horizon 2030 par rapport à 2015 et une diminution de 75 % des émissions à horizon 2050.

Le SRADDET fixe aux acteurs du territoire l'objectif d'augmenter la production d'énergie renouvelable de +54 % entre 2015 et 2030, puis de doubler la production à l'horizon 2050. L'objectif est, en réduisant la consommation énergétique de 15 %, de passer de 20 % en 2015 à 38 % en 2030 et 62 % en 2050 d'énergie renouvelable dans la consommation énergétique régionale.

En termes d'émissions de polluants atmosphériques, il vise d'atteindre les objectifs suivants :

Tableau 6. Objectifs du SRADDET en termes de réduction d'émissions de polluants

Objectifs par rapport à 2015	2030	2050
NO_X	-44 %	-78 %
PM_{10}	-38 %	-52 %
$PM_{2.5}$	-47 %	-65 %
COVNM	-35 %	-51 %
NH_3	-5 %	-11 %
SO_2 (vs 2005)	-72 %	-74 %

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Plusieurs objectifs du SRADDET concernent directement ou indirectement les PDM :

- 1.3. Consolider la cohérence entre urbanisme et déplacements
- 1.4. Concilier le développement des offres et des réseaux de transport avec la qualité environnementale
- 1.5. Réduire les émissions des polluants les plus significatifs et poursuivre celle des émissions de gaz à effet de serre aux horizons 2030 et 2050
- 1.6. Préserver la trame verte et bleue et intégrer ses enjeux dans l'urbanisme, les projets d'aménagement, les pratiques agricoles et forestières
- 2.3. Répondre aux besoins de mobilité en diversifiant les offres et services en fonction des spécificités des personnes et des territoires
- 2.4. Simplifier et faciliter le parcours des voyageurs et la circulation des marchandises
- 2.5. Renforcer l'attractivité, la performance et la fiabilité des services de transports publics
- 2.6. Renforcer la sécurité des déplacements pour tous les modes
- 2.7. Renforcer la sureté pour les voyageurs dans les transports collectifs et dans les lieux d'attente
- 4.1. Désenclaver les territoires ruraux et de montagne par des infrastructures de transport et des services de mobilité adaptés
- 5.4. Veiller à une performance adaptée des infrastructures de transport en réponse au besoin d'échanges entre les territoires
- 6.3. Exploiter le potentiel des fleuves dans une logique interrégionale
- 9.4. Expérimenter, déployer et promouvoir les innovations technologiques, organisationnelles et les initiatives privées et publiques pour la mobilité

Zone à faibles émissions mobilité

À l'occasion du 1er comité ministériel qui s'est tenu le 25 octobre 2022 sur les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m), le gouvernement a annoncé la création de 32 ZFE-m supplémentaires seront créées dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants. **L'agglomération d'Annemasse est concernée par la création d'une ZFE.** La seule obligation prévue par la loi est la restriction de circulation des voitures immatriculées jusqu'au 31 décembre 1996 (non classés) avant le 1er janvier 2025.

Le Schéma de Cohérence territoriale

Le SCoT d'Annemasse Agglo a été approuvé lors du conseil communautaire du 15 septembre 2021, celui-ci fixe des objectifs en matière de transition écologique et de développement durable à travers son PADD et son DOO :

Au sein du PADD :

- Orientation 9. Modifier durablement la perception de l'agglomération en imaginant une urbanité durable et renouvelée
- Objectif 2. Concrétiser une transition énergétique ambitieuse

Au sein du DOO :

- 3.3. Une mobilité durable et multimodale au service d'une Agglomération ouverte et connectée
- Poursuivre le développement de transports collectifs en site propre et la hiérarchisation du réseau TC

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

- Favoriser le report modal en amont sur les parkings relais
- Améliorer l'intermodalité et les connexions avec les territoires voisins
- Développer des infrastructures et services en faveur des modes actifs
- Poursuivre la hiérarchisation du réseau routier et maitriser l'usage de la voiture pour un meilleur partage de la voirie et de l'espace public en cœur urbain
- 3.5. Un territoire engagé dans la transition énergétique et la lutte contre le changement climatique
- Inscrire le territoire dans une transition énergétique et écologique engagée, en lien avec le PCAET
- Maitriser les consommations énergétiques du territoire
- Augmenter la part des énergies renouvelables locales dans la consommation énergétique du territoire
- S'adapter au changement climatique en anticipant et atténuant ses effets

Le Plan Climat Air Énergie territorial Annemasse – les Voirons Agglomération

Le Plan Climat Air Énergie territorial (PCAET) s'inscrit dans un contexte règlementaire mondial (Protocole de Kyoto, Paquet Énergie Climat) et national (Grenelle de l'Environnement) qui s'impose au territoire de l'agglomération. Le Plan Climat Air Énergie d'Annemasse Agglo a été approuvé en 2016 et il définit les objectifs suivants :

- Pour les émissions de polluants atmosphériques :
    - Réductions des émissions de particules fines de 40 % en 2020 ;
    - Réduction des émissions d'oxydes d'azote de 55 % en 2020 ;
- Pour les émissions de GES :
    - Réduction de 19 % d'ici 2020 et de 56 % d'ici 2050 ;
- Pour les consommations énergétiques :
    - Réduction de 12 % en 2020 et de 38 % d'ici 2050 ;

Le plan d'actions s'articule autour des grands axes suivants :

- Exemplarité des collectivités sur les questions climat, air et énergie ;
- Renforcer la prise en compte des enjeux climat, air et énergie dans l'aménagement urbain ;
- Développer les mobilités durables en préservant la qualité de l'air ;
- Vers des secteurs industriels et tertiaires performants et énergétiquement et moins polluants ;
- Promouvoir une agriculture et une sylviculture responsables et tournées vers l'avenir ;
- Améliorer la performance énergétique du parc de logements du territoire ;
- Mobilisation citoyenne sur les enjeux climat – air – énergie.

Le PCAET entre en révision en 2023. Sa construction interviendra sur le même temps que celle du PDM. Le PDM devra tenir compte des nouvelles orientations du PCAET qui se profileront dans les souhaits des élus.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

2.6.3 Consommation énergétique du territoire

Consommation énergétique en 2021

En 2021, 1 644 GWh ont été consommés sur le territoire d'Annemasse Agglomération (AA), le secteur des transports routiers est le second secteur consommateur d'énergie du territoire avec une consommation énergétique de 527 GWh, soit environ 32 % des consommations du territoire, derrière le secteur résidentiel (660 GWh et 40 % des consommations énergétiques).

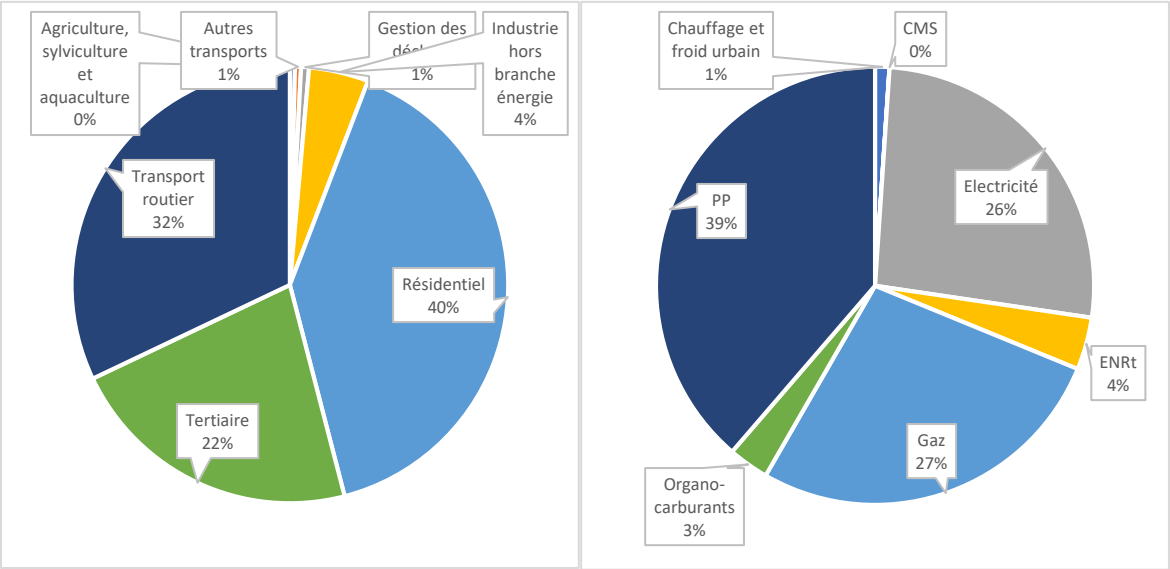


Figure 26. Répartition des consommations énergétiques par secteur (gauche) et vecteur (droite) en 2021 (source : ORCAE)

En 2021, si l'on ramène la consommation énergétique totale du territoire par rapport au nombre d'habitants, la moyenne sur AA est de 17,8 MWh/hab., c'est moins qu'un Haut-Savoyard (23,1 MWh/hab.) ou habitant d'Auvergne-Rhône-Alpes (26,1 MWh/hab.), cette différence s'explique notamment par la faible part du secteur industriel dans les émissions de l'agglomération et par la plus faible consommation par habitant pour les transports routiers sur le territoire.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

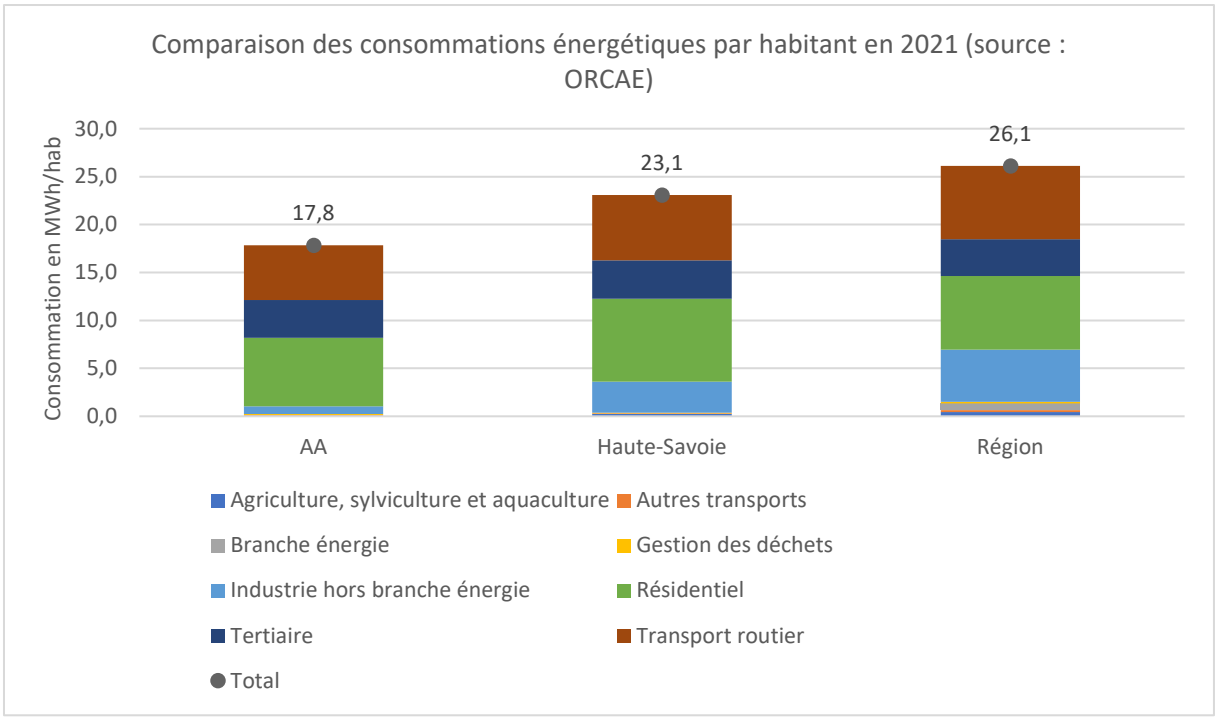
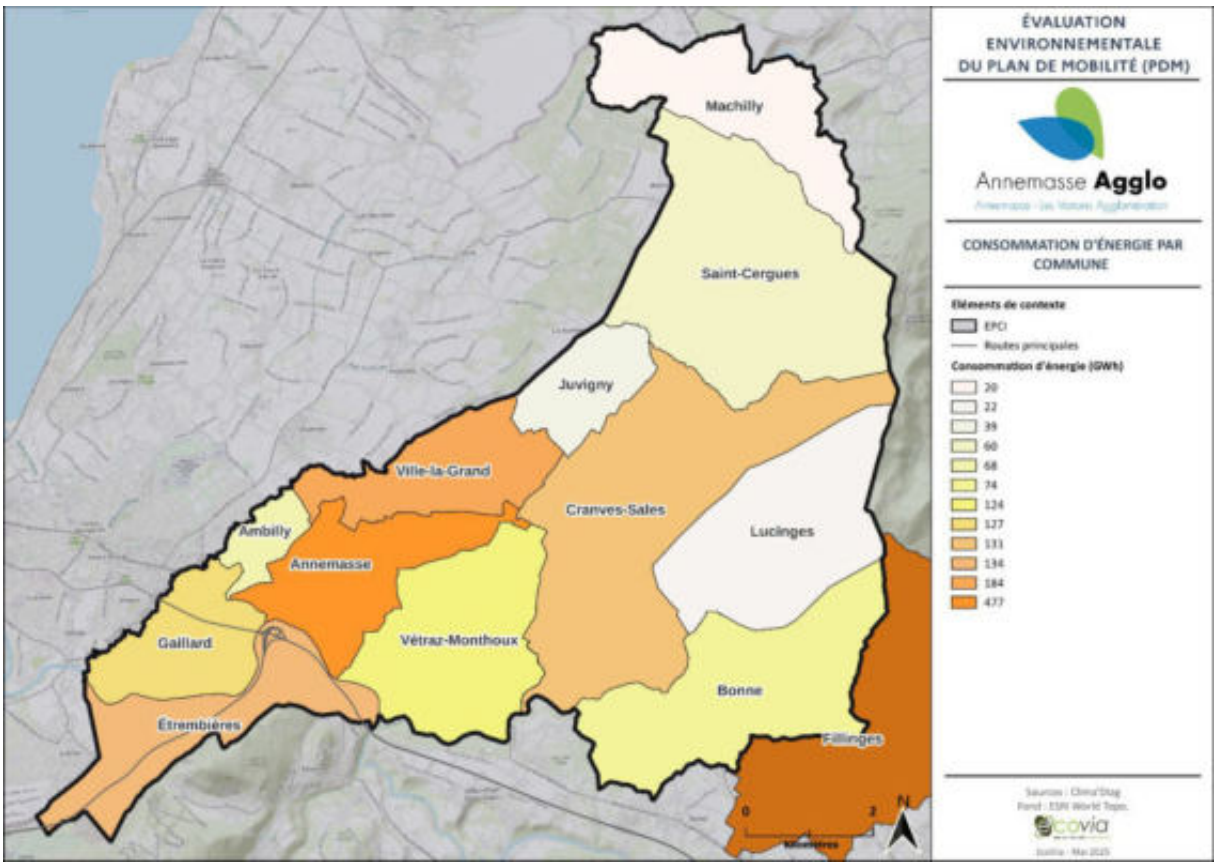


Figure 27. Comparaison des consommations énergétiques par habitant sur AA en 2021 (source : ORCAE)



Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Évolution des consommations énergétiques

On observe plusieurs tendances concernant la consommation énergétique depuis 1990, **tout d'abord une période d'augmentation entre 1990 et 2005** de l'ordre de 26 % suivi d'une période de **stagnation autour de 1 770 GWh entre 2005 et 2019**, enfin, la pandémie de COVID19 ayant fortement impacté l'économie nationale, **on observe ainsi une baisse de 9 % entre 2019 et 2020 suivie d'un léger rebond en 2021 (+2 %). Ainsi, une observe une légère diminution de 3 % des consommations énergétiques sur la période 2000-2021,** une baisse observée pour les secteurs des transports (-6 %) et tertiaire (-20 %), mais une augmentation observée pour le secteur résidentiel (+19 %).

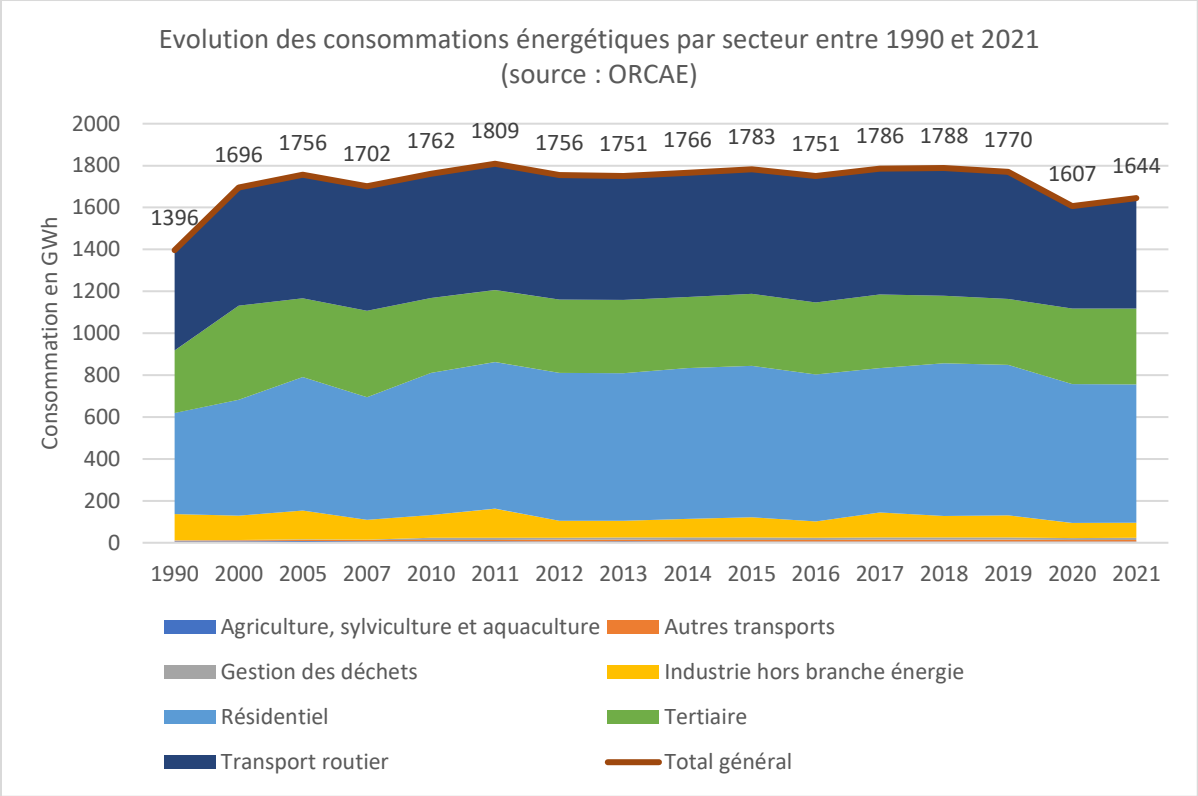


Figure 28. Évolution des consommations énergétiques par secteur entre 1990 et 2021 (source : ORCAE)

On observe une décarbonation progressive des consommations énergétiques (émissions de GES en teqCO2 par MWh consommé) du territoire entre 1990 et 2021 de l'ordre de 16 %, notamment liée à la baisse des consommations de produits pétroliers (-23 %), de Combustibles minéraux solides (CMS) (-99 %) et à l'augmentation de la part de l'électricité (+74 %) et des carburants organiques.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

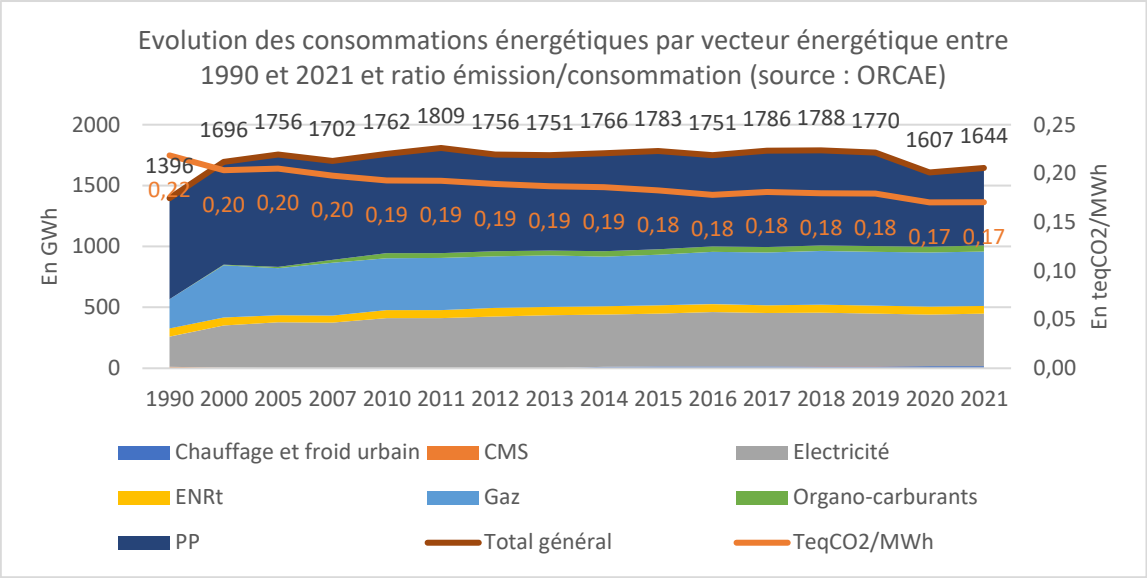


Figure 29. Évolution des consommations énergétiques par vecteur énergétique entre 1990 et 2021 (source : ORCAE)3

Focus sur les consommations du secteur des transports routiers

En 2021, 527 GWh étaient consommés par le secteur des transports routiers, notamment par les véhicules particuliers pour environ 2/3 des consommations, suivi par les véhicules utilitaires légers (22 %) et les poids lourds (14 %). Cette énergie est consommée pour un peu moins de 2/3 en ville et pour plus de 1/3 sur les autoroutes.

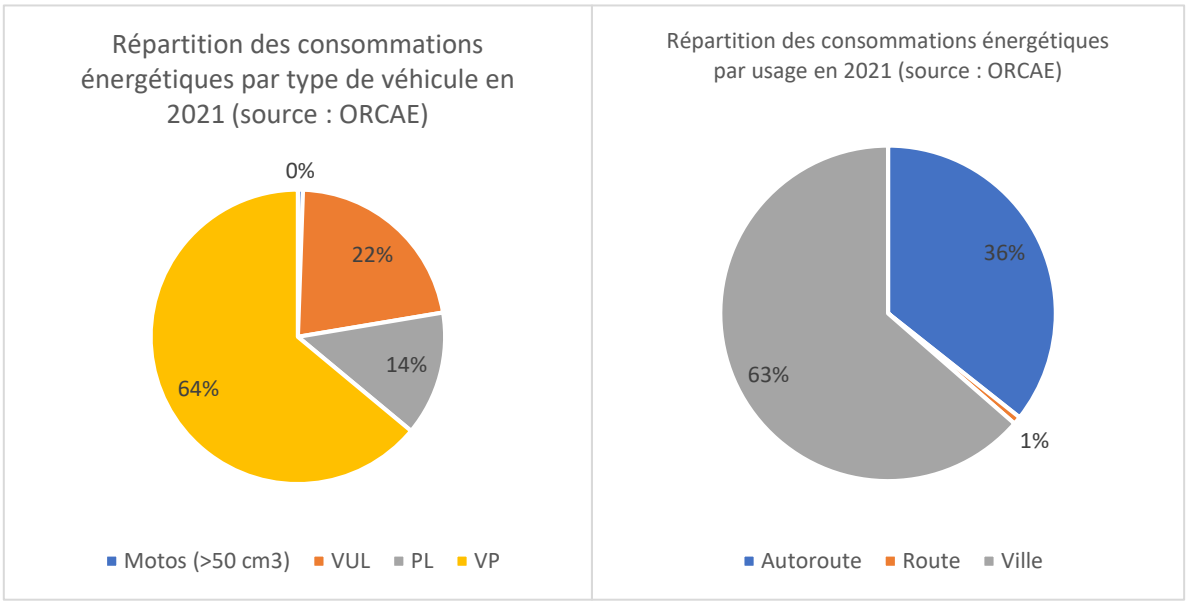


Figure 30. Répartition des consommations énergétiques par type de véhicule (gauche) et par usage (droite) en 2021 (source : ORCAE)

[3] ENRt : Énergie renouvelable thermique ; PP : produits pétroliers ; TeqCO2 : tonnes équivalent CO2 (voir définition) ; MWh : Mégawattheure

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

On observe une baisse de la consommation énergétique du secteur de l'ordre de 6 % depuis 2000, cette baisse est observée pour les PL et les VP tandis que les consommations stagnent pour les motos et les VUL.

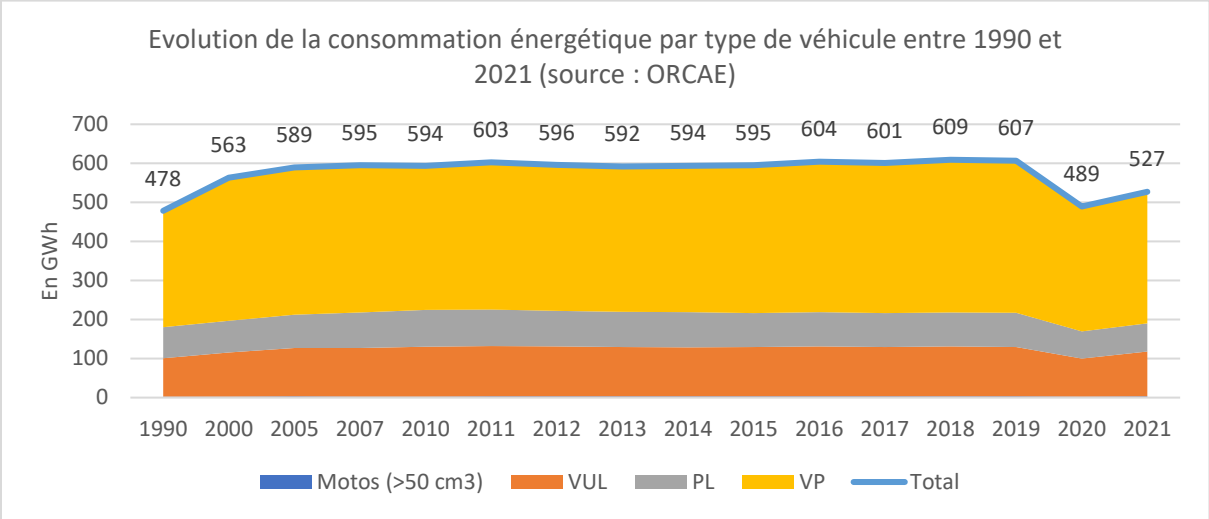


Figure 31. Évolution de la consommation énergétique par type de véhicule entre 1990 et 2021 (source : ORCAE)

2.6.4 La production d'énergie renouvelable

En 2021, 83 GWh d'ENR étaient produits sur AA, 69 % de cette énergie est produite sous la forme de bois-énergie, et 27 % par les pompes à chaleur (PAC) aérothermie et géothermie, le reste de l'énergie est produite par le solaire photovoltaïque et thermique (pour environ 2 % chacun). Cette production énergétique représente moins de 1 % de l'énergie consommée sur le territoire.

Si l'on ramène cette production par rapport au nombre d'habitants et qu'on la compare avec les consommations aux échelles départementales et régionales, on note une production de **0,9 MWh/hab. contre 4,9 MWh/hab. à l'échelle départementale et 5,8 MWh/hab. à l'échelle régionale.**

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

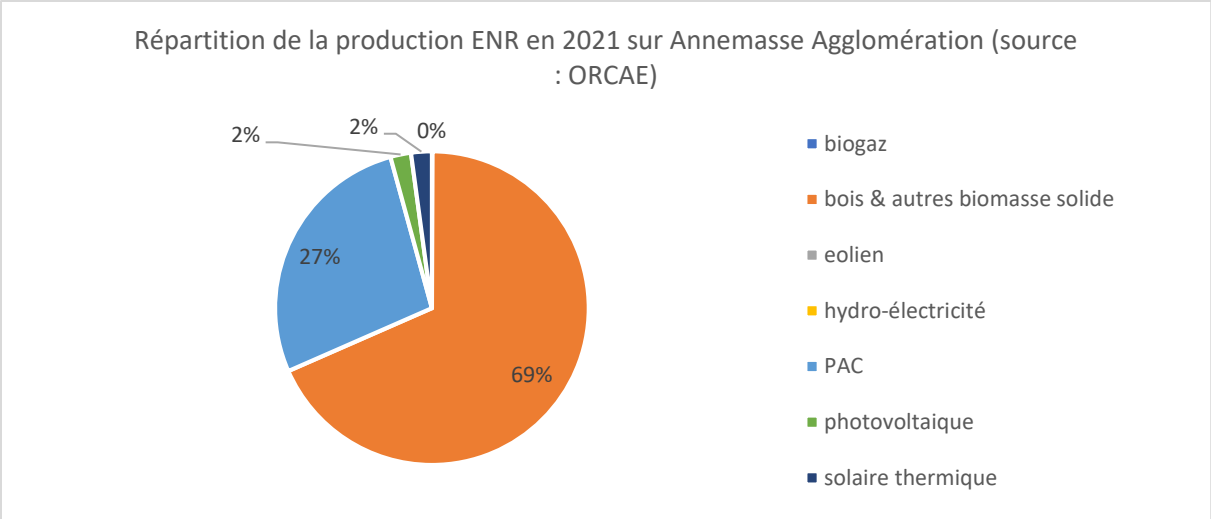


Figure 32. Répartition de la production ENR en 2021 sur le territoire d'Annemasse Agglomération (source : ORCAE)

On observe une augmentation de la production d'ENR de l'ordre de 19 % depuis 2011, notamment via le développement des PAC (+188 %) et du solaire photovoltaïque (+190 %) et thermique (+43 %), l'on observe également une légère baisse de la production d'énergie via la biomasse (-5 %).

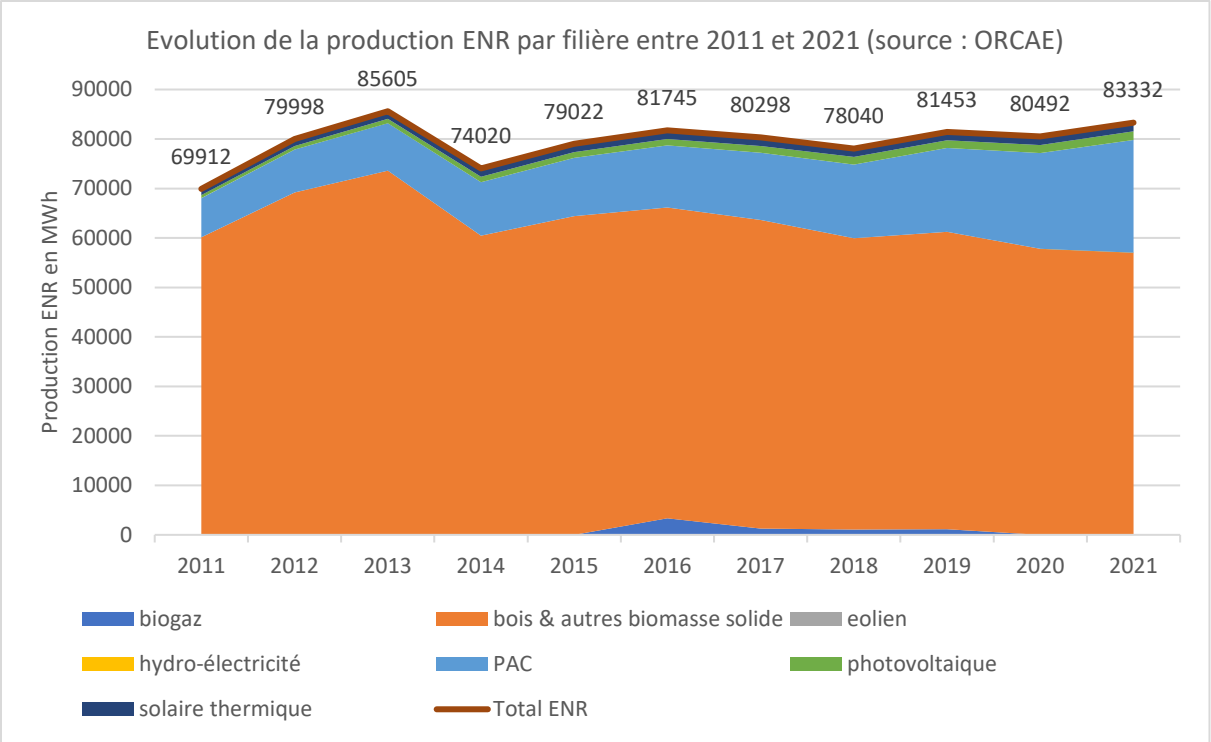


Figure 33. Évolution de la production ENR par filière entre 2011 et 2021 (source : ORCAE)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Potentiel identifié par le PCAET

Dans le cadre de l'élaboration du schéma directeur de l'énergie de 2017, le potentiel de développement des énergies renouvelables sur le territoire d'AA a été analysé, **celui-ci identifie un potentiel de production de 273 GWh/an (contre 83 GWh en 2021), répartie par énergie comme indiqué dans le graphique ci-dessous.**

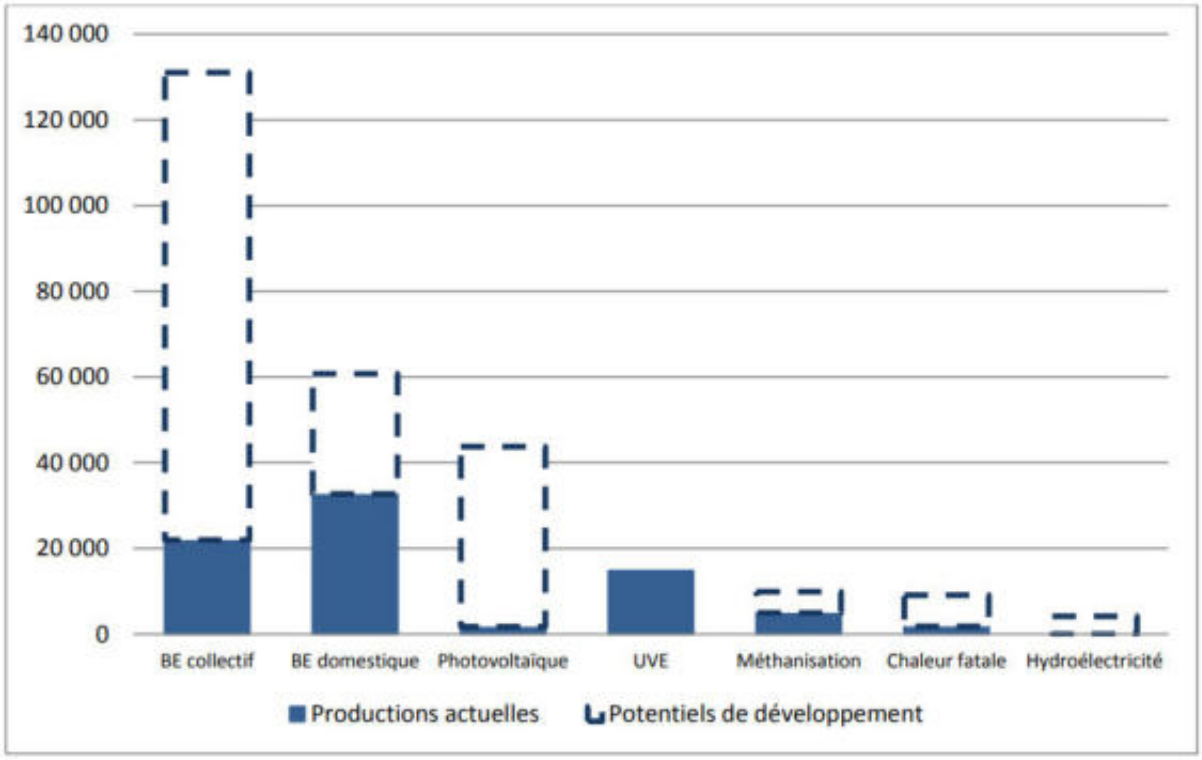
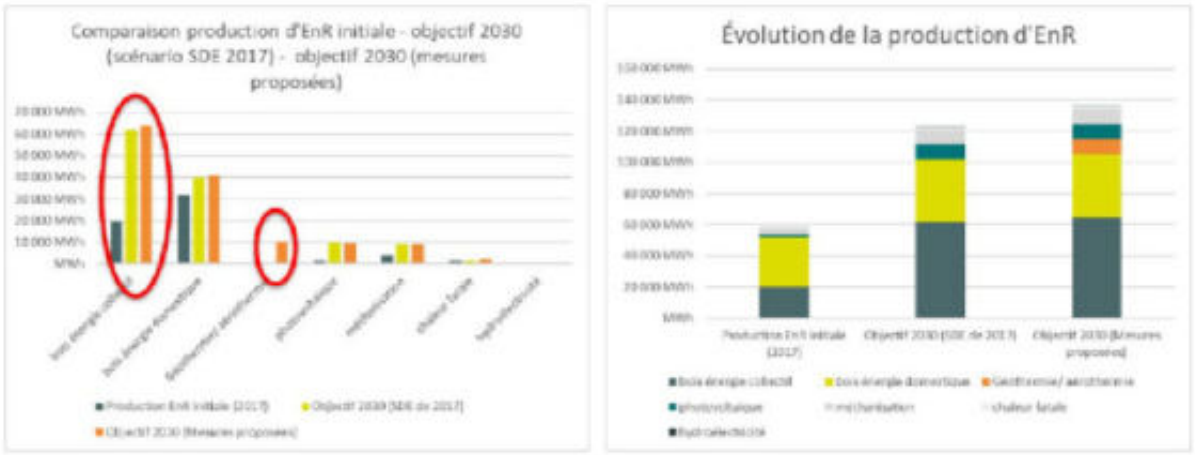


Figure 34. Potentiel de production d'énergie renouvelable identifié sur AA (source : SDE AA)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Ceux-ci ont cependant étaient revus à la hausse dans le SDE approuvé en 2022, le graphique ci-dessous présente ces évolutions qui permettraient un développement supplémentaire d'environ 15 000 MWh à 20 000 MWh supplémentaires.



Evolution des objectifs stratégiques sectoriels - Production d'EnR

Figure 35. Potentiel de production ENR mis à jour sur AA (source : SDE AA)

2.6.5 Bilan des émissions de GES

Émissions du territoire en 2021

En 2021, 299 kteqCO_2 étaient émises sur le territoire d'AA. Le secteur des transports routiers est le premier secteur émetteur de GES (43 % des émissions du territoire), devant le secteur résidentiel (32 %) et tertiaire (19 %). La quasi-totalité des émissions du secteur est liée à la combustion de produits pétroliers. 94 % des émissions du territoire sont liées à des usages énergétiques.

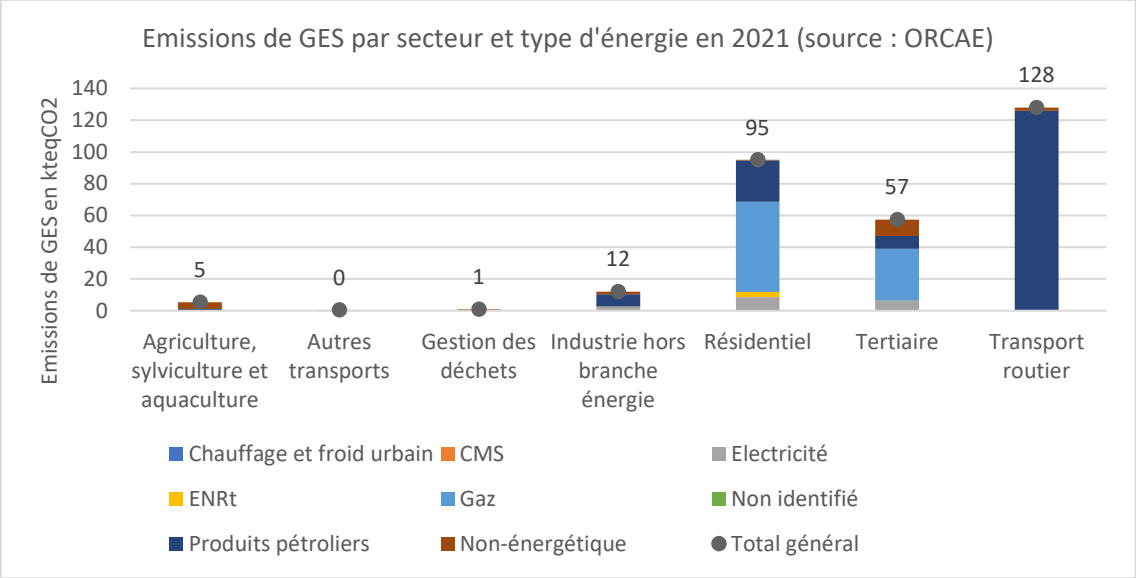
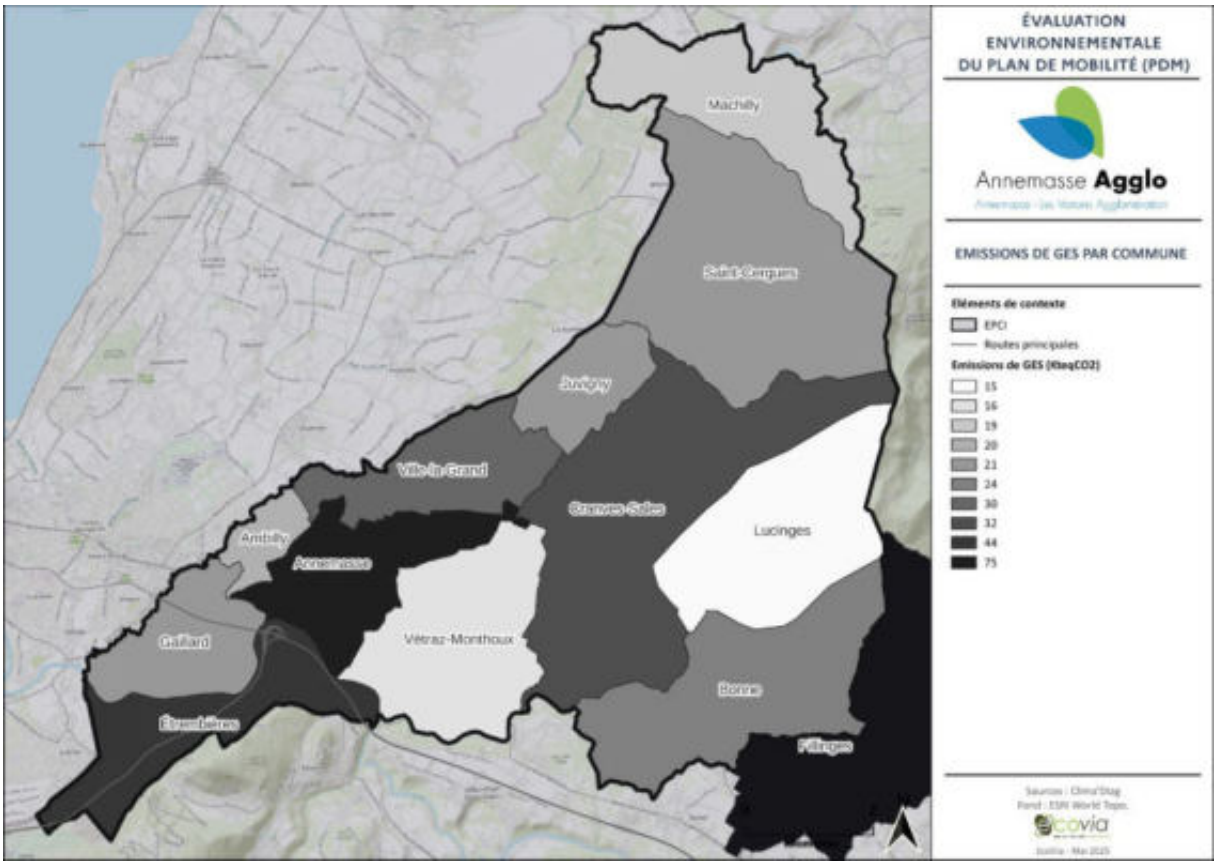


Figure 36. Répartition des émissions de GES par secteur et énergie en 2021 sur AA (source : ORCAE)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE



Lorsque l'on ramène ces émissions par rapport au nombre d'habitants et qu'on les compare par rapport aux ratios des territoires d'échelles supérieures (département et région), on observe que **les émissions sur AA sont d'environ 3,3 teqCO_2/hab. contre 4,2 teqCO_2/hab. à l'échelle départementale et 5,9 teqCO_2/hab. à l'échelle régionale**, cela est dû aux faibles émissions du territoire pour les secteurs agricoles et industriels, mais également aux émissions du secteur des transports routiers inférieures aux territoires de comparaison, du fait notamment de la meilleure desserte en transport en commun sur l'Agglomération et de la plus faible motorisation du territoire.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

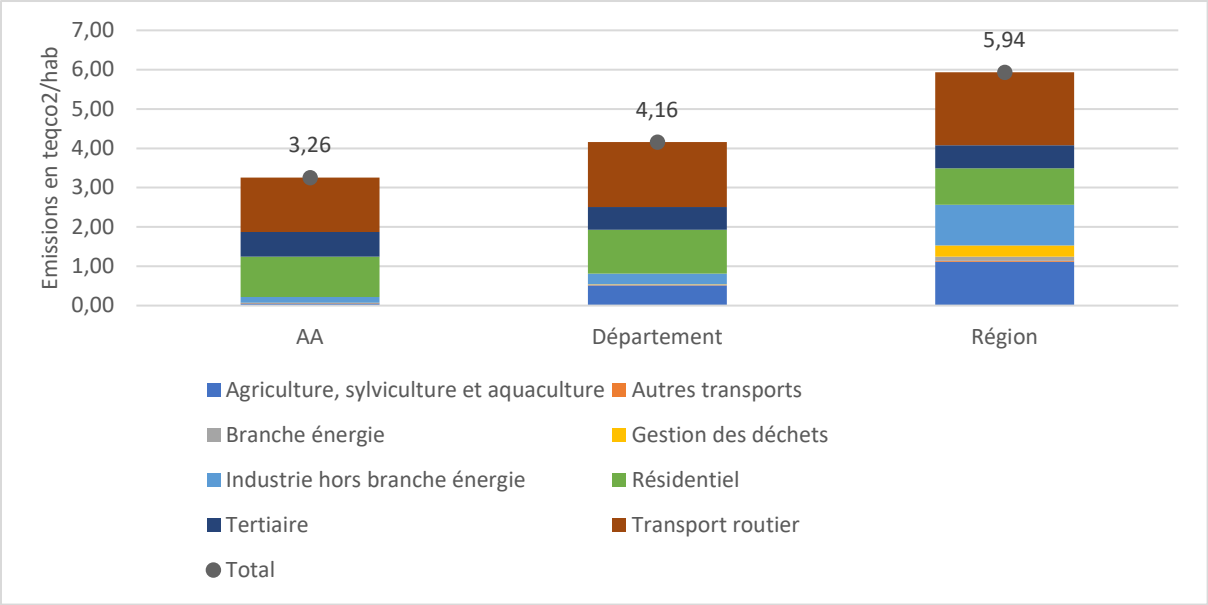
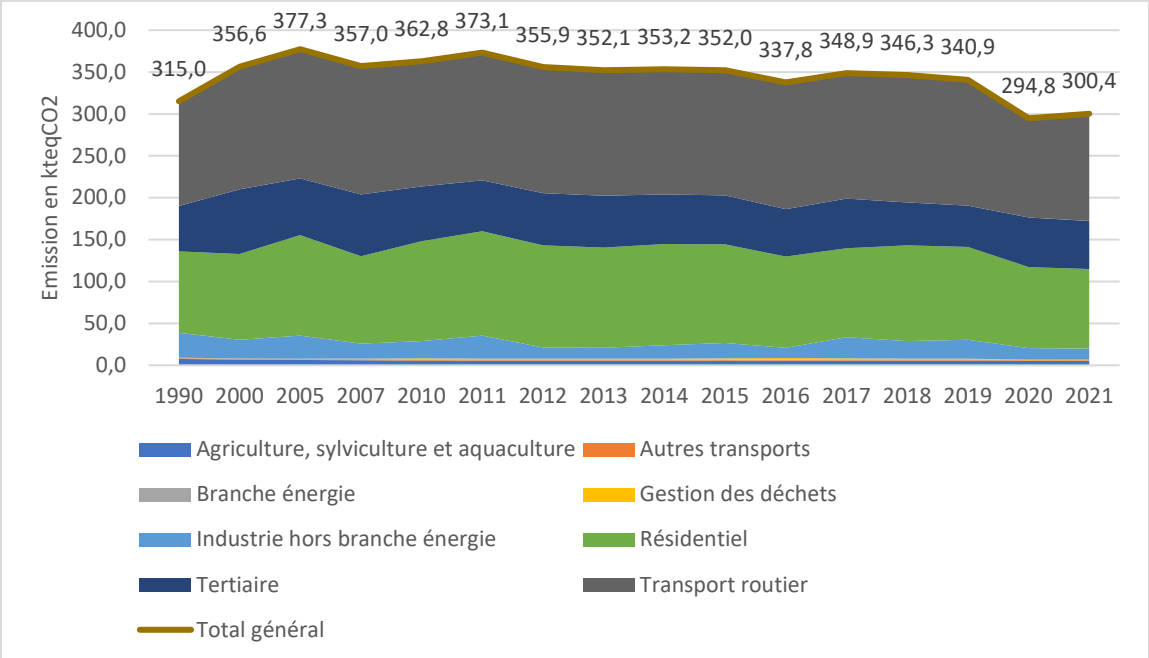


Figure 37 : Comparaison des émissions de GES territoriales par habitant en 2021 (Source : ORCAE)

Évolution des émissions de GES

On observe plusieurs phases d'évolutions concernant les émissions de GES du territoire, tout d'abord, l'on observe une augmentation importante de celles-ci entre 1990 et 2005 d'environ 20 % suivi d'une période où les émissions stagnent autour de 375 teqCO2 entre 2005 et 2011 pour ensuite diminuer progressivement jusqu'en 2019 (-10 %) et de fortement chuter entre 2019 et 2020 du fait de la pandémie de COVID19 pour ensuite légèrement réaugmenter en 2020. **Ainsi entre 2005 et 2021, on observe une baisse des émissions de GES de l'ordre de 20 %. Cette baisse est observée pour tous les secteurs à l'exception du secteur de la gestion des déchets.**



Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Figure 38. Évolution des émissions de GES par secteur entre 1990 et 2021 (source : ORCAE)

Focus sur les émissions du secteur des transports

En 2021, 126 kteqCO_2 ont été émises par le secteur des transports routiers, 63 % des émissions sont dues aux véhicules particuliers, 22 % aux véhicules utilitaires et 14 % aux poids lourds. Les émissions sont également liées à 63 % aux déplacements en ville (en milieu urbain) et à 36 % aux déplacements sur autoroutes.

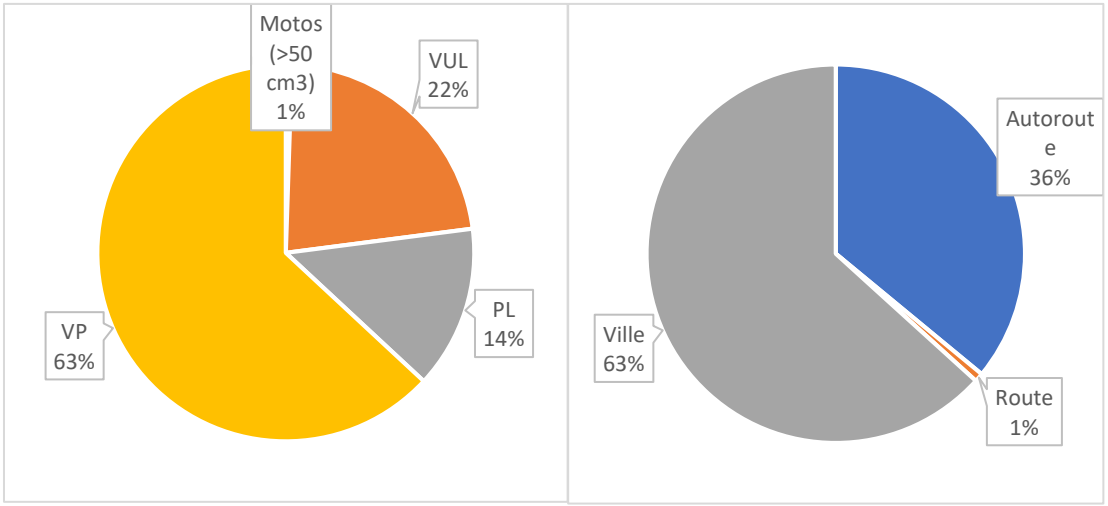


Figure 39. Répartition des émissions liées aux transports routiers, par type de véhicule (gauche) et par route (droite), source : ORCAE

Les émissions de GES du secteur des transports routiers sont restées stables autour de 147 kteqCO_2 entre 2000 et 2019 avant de fortement baisser en 2020, principalement du fait de la pandémie de COVID19 avant de légèrement réaugmenter en 2021.

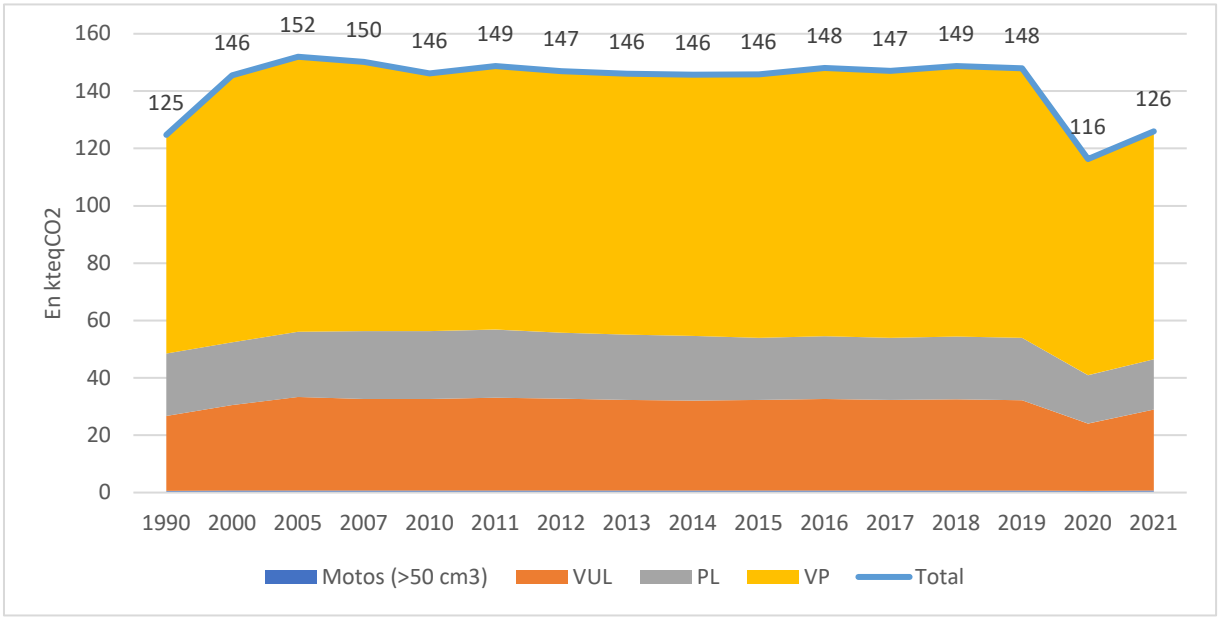


Figure 40. Évolution des émissions par type de véhicule (source : ORCAE)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

2.6.6 Séquestration de carbone

SOURCE : ALDO ADEME

Environ, 0,9 MtC sont stockés dans les sols, les végétaux et les produits bois récoltés sur le territoire d'Annemasse agglomération. La séquestration de carbone annuelle (stockage du carbone de l'atmosphère via la photosynthèse effectuée par les végétaux) sur le territoire est estimée à **-5 688 teq CO_2/an, soit moins de 2 % des émissions du territoire en 2021**. Cette séquestration est principalement liée aux capacités d'absorption des espaces forestiers du territoire, à l'inverse, on note un déstockage annuel de carbone d'environ 196 teqCO2 lié à l'artificialisation des sols.

Tableau 7. Séquestration carbone sur le territoire (source : ALDO ADEME)

Occupation du sol finale	Séquestration (teqCO2/an)	
Sols artificiels	-196	émission
Forêts	5 559	séquestration
Produits bois	325	séquestration

2.6.7 La qualité de l'air

Les procédures préfectorales de Haute-Savoie

Le 22 mai 2017, le préfet de région a approuvé, par arrêté, un document-cadre zonal définissant les nouvelles procédures préfectorales applicables en cas d'épisode de pollution de l'air ambiant.



Figure 41 : Seuils de pollution en vigueur (Source : PLQA du Grand Annecy)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Les actions en partenariat avec le Grand Genève

SOURCE : SITE DU GRAND GENEVE

Le Grand Genève Air Modèle Émissions (G²AME) avait pour objectif d'offrir une vision harmonisée des émissions polluantes à l'échelle de ce territoire partagé. Il recouvre un territoire de 946 000 habitants, soit 212 communes sur environ 2 000 km². En France, cela concerne notamment Annemasse agglomération.

C'est un outil de surveillance novateur permettant d'estimer 24 h à l'avance la qualité de l'air sur tout le territoire et d'en identifier toutes les sources de pollution.

L'inventaire des émissions établi par G²AME enseignait alors par exemple que le trafic routier est responsable de 75 % des oxydes d'azote en France, contre seulement 51 % sur la partie suisse du Grand Genève, où la part du transport aérien est plus importante.

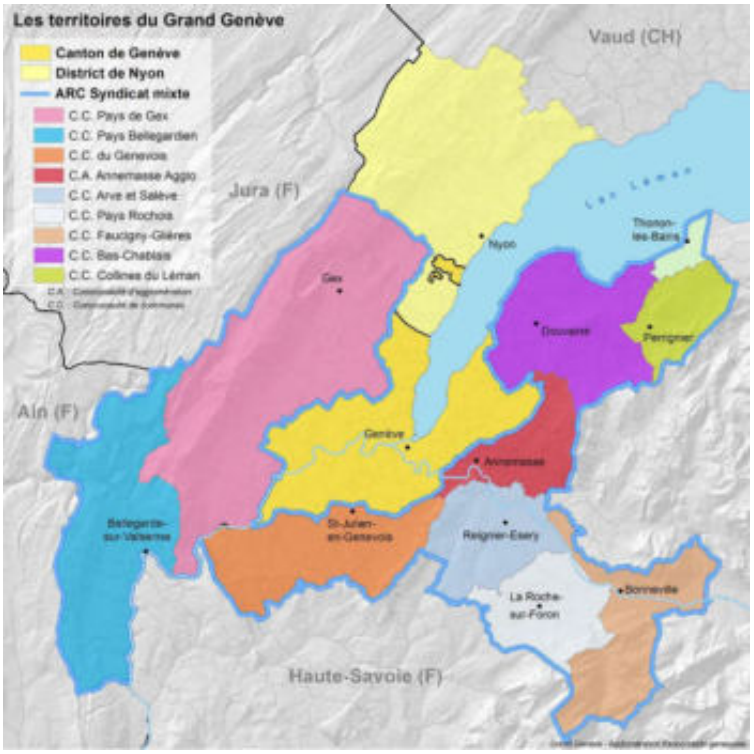


Figure 42 : Territoire du Grand Genève qui bénéficiera du G²AME

En 2018, un programme d'actions, le PACT'Air (Programme d'actions transfrontalières pour la qualité de l'Air), porté par le Pôle métropolitain du Genevois français et le Canton de Genève, pour le compte du Grand Genève et des partenaires qui composent sa gouvernance ainsi que par l'ADEME et Atmo AuRA a ainsi pu être élaboré, reposant notamment sur les données du G²AME. Le projet PACT'Air est cofinancé par l'Union européenne au titre du FEDER dans le cadre du programme INTERREG V France-Suisse 2014-2020 et bénéficie de fonds de la Confédération suisse.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Émissions de polluants atmosphériques

Émissions de polluants atmosphériques en 2019

SOURCE : ATMO AURA

Les données présentées ci-dessous sont pour l'année 2019, en effet, même si les données d'émissions pour l'année 2020 sont disponibles, elle n'a pas été retenue comme année de référence, car elle n'est pas considérée comme représentative des émissions sur le territoire en raison de la pandémie de COVID-19, notamment au niveau des émissions du transport routier.

Les principaux secteurs émetteurs du territoire sont :

- Le secteur résidentiel : 69 % des émissions de PM2.5, 58 % des émissions de COVNM, 56 % des émissions de PM10 et 11 % des émissions de COVNM
- Le secteur des transports routiers : 67 % des émissions de NOx, 16 % des émissions de PM10, 15 % des émissions de PM2.5 et 8 % des émissions de COVNM.
- L'industrie : 31 % des émissions de COVNM, 21 % des émissions de PM10, 15 % des émissions de NOx et 12 % des émissions de PM2.5.

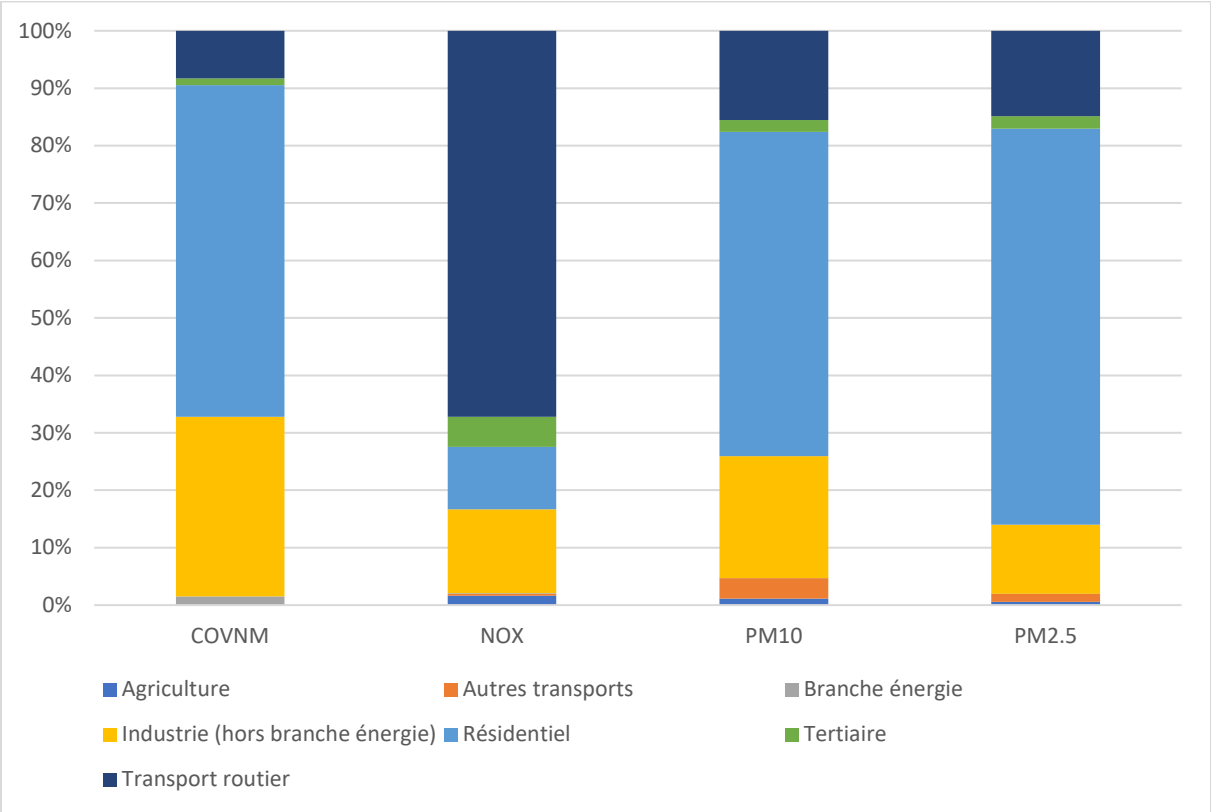


Figure 43. Répartition des émissions des principaux polluants par secteur en 2019 (source : Atmo AURA)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Lorsque l'on ramène ces émissions au nombre d'habitants et que l'on compare ces émissions sur AA, le département et la région, on peut observer que les émissions sur AA sont inférieures aux émissions des territoires de comparaison pour tous les polluants observés, notamment les COVNM et les NOx.

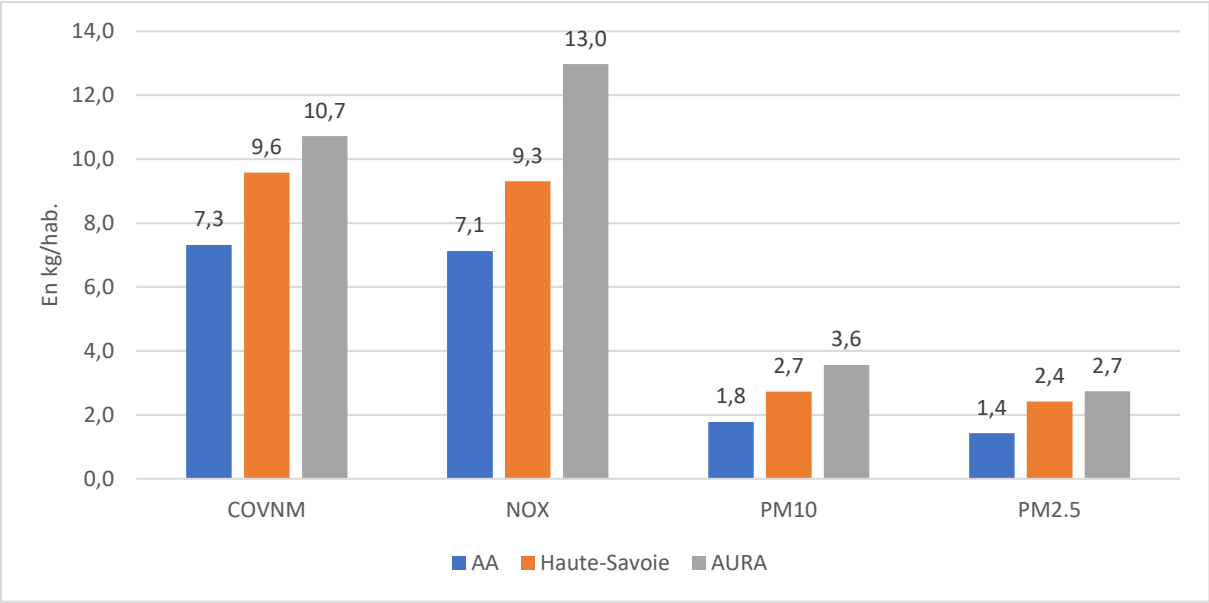


Figure 44. Comparaison des émissions de polluants atmosphériques par habitant en 2019 (source : ATMO AURA, ORCAE)

Évolution des émissions de polluants

On observe une baisse des émissions des principaux polluants atmosphériques depuis 1990, cette baisse atteint 64 % pour les COVNM, 54 % pour les NOx, 40 % pour les PM2.5 et 31 % pour les PM10.

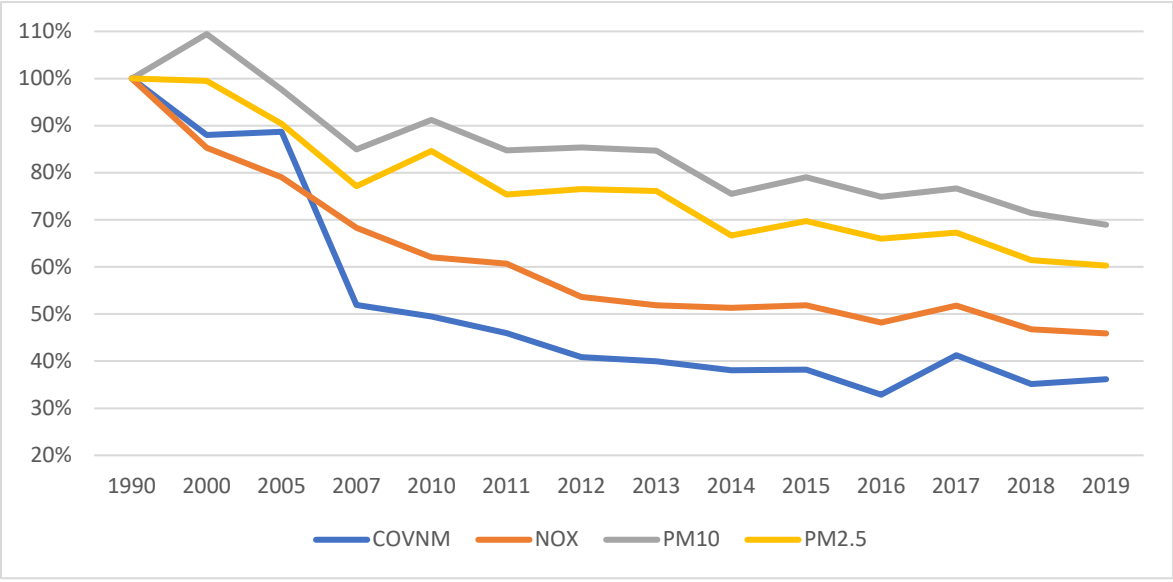


Figure 45. Évolution des émissions de polluants atmosphériques en base 100 entre 1990 et 2019 sur Annemasse Agglo (source : Atmo AURA)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Focus sur les émissions liées au transport

Les principaux transports responsables d'émissions de polluants atmosphériques sur le territoire d'AA sont :

- Les Véhicules particuliers (VP) : 73 % des émissions de COVNM, 64 % des émissions de PM2.5, 61 % des émissions de PM10 et 52 % des émissions de NOx.
- Les Véhicules utilitaires légers (VUL) : 35 % des émissions de NOx, 20 % des émissions de PM2.5, 18 % des émissions de PM10 et 7 % des émissions de COVNM.
- Les Poids-Lourds (PL) : 11 % des émissions de NOx, 10 % des émissions de PM10, 10 % des émissions de PM2.5 et 2 % des émissions de COVNM.

On note également que les deux roues émettent 16 % des émissions de COVNM et que les autres transports (transports non routiers : ferroviaire, aérien, fluvial) émettent 10 % des émissions de NOX.

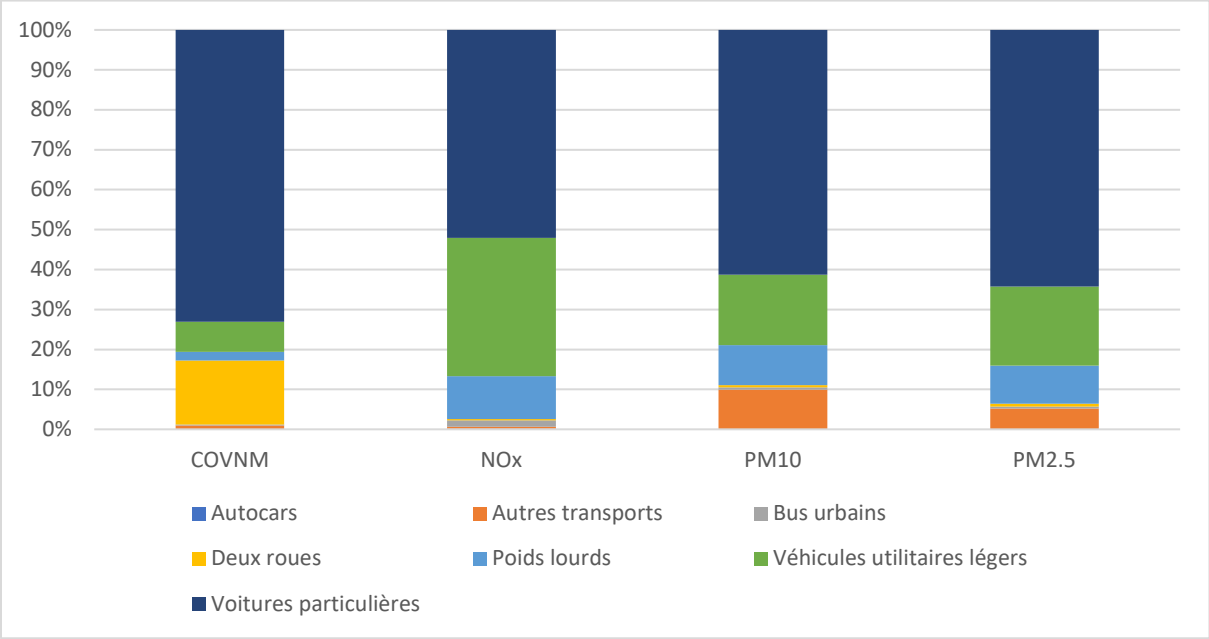


Figure 46. Répartition des émissions de polluants par type de transport en 2019 (source : ATMO AURA)

On note une baisse importante des émissions de polluants atmosphériques pour le secteur des transports routiers notamment pour les COVNM (-64 %) entre 1990 et 2019, cela peut s'expliquer par le renouvellement du parc de véhicules vers des véhicules plus récents et moins émetteurs de polluants.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

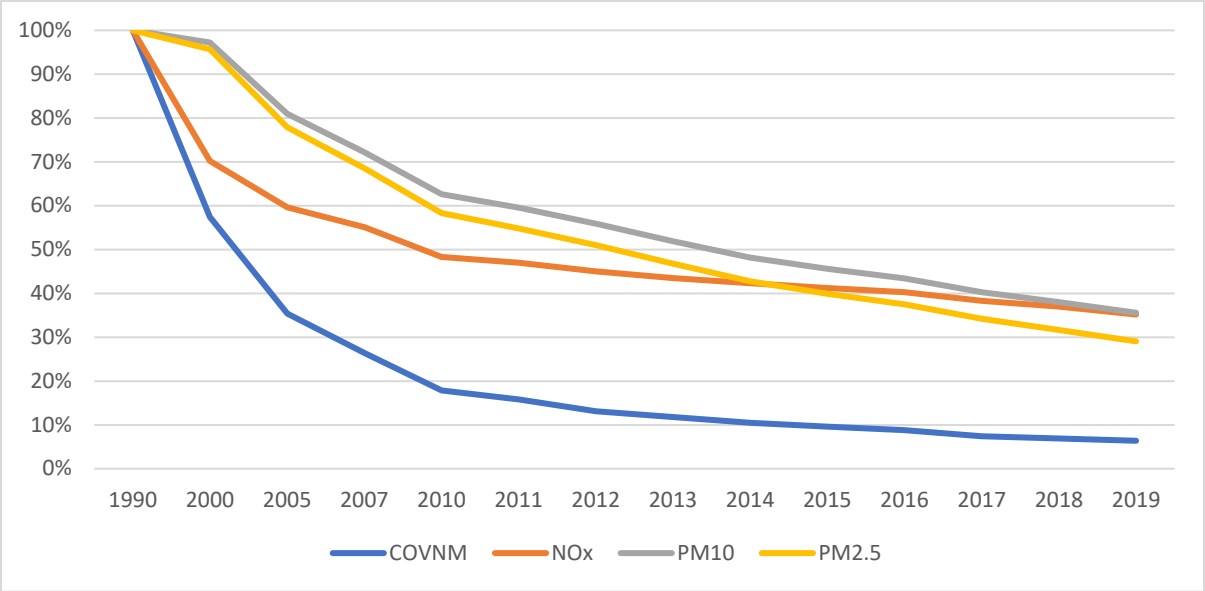


Figure 47. Évolution des émissions de polluants atmosphériques des transports routiers entre 1990 et 2019 (source : ATMO AURA)

Parc de véhicule

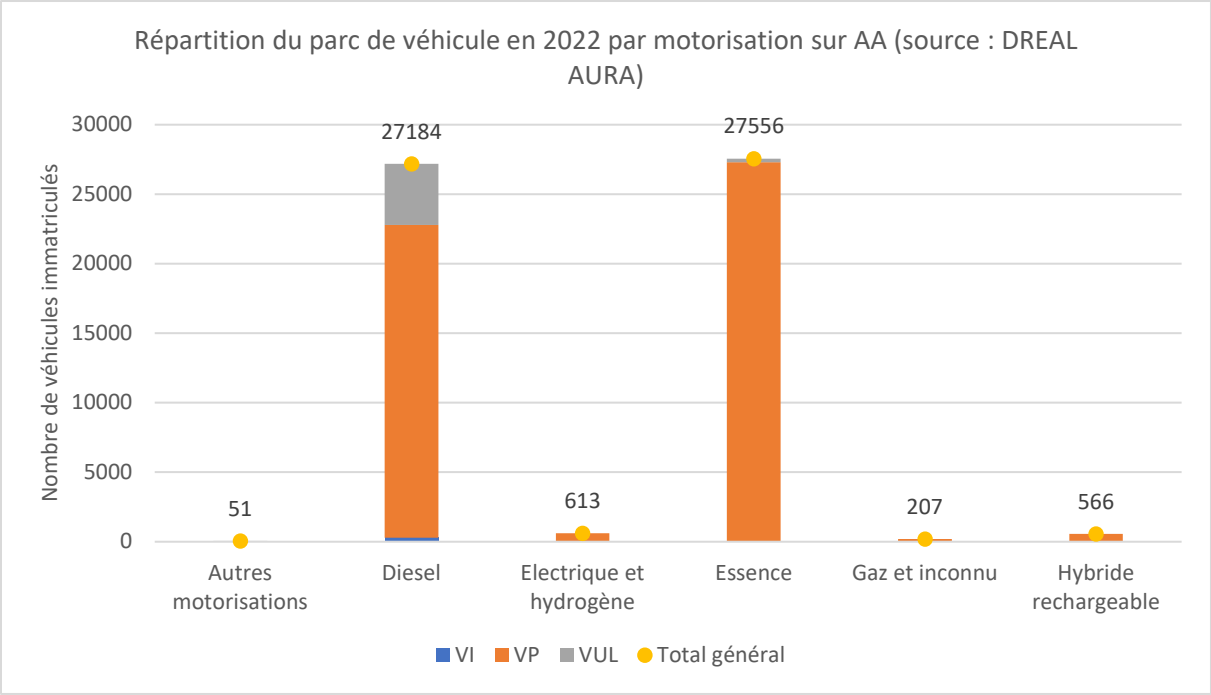
SOURCE : DREAL AURA

En 2022, 56 179 véhicules particuliers étaient immatriculés sur le territoire, soit environ 1 véhicule pour 1,8 habitant contre 1,5 à l'échelle départementale et 1,4 à l'échelle régionale. AA est donc moins motorisé que les territoires d'échelles supérieures.

Au total, l'on recense 56 179 véhicules immatriculés sur AA, 91 % sont des véhicules particuliers (VP), 8 % des véhicules utilitaires légers (VUL) et moins de 1 % des véhicules industriels (VI).

Environ 49 % des véhicules immatriculés sont des véhicules essence (presque uniquement des VP) et 48 % des véhicules diésel (VP et VUL), plus émissifs en termes de NO_x notamment. Le parc de véhicule est principalement constitué de véhicules Crit'air 2 (37 %), 1 (35 %) et 3 (19 %), les véhicules électriques et hydrogène E, ne représentent que 1 % des motorisations.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE



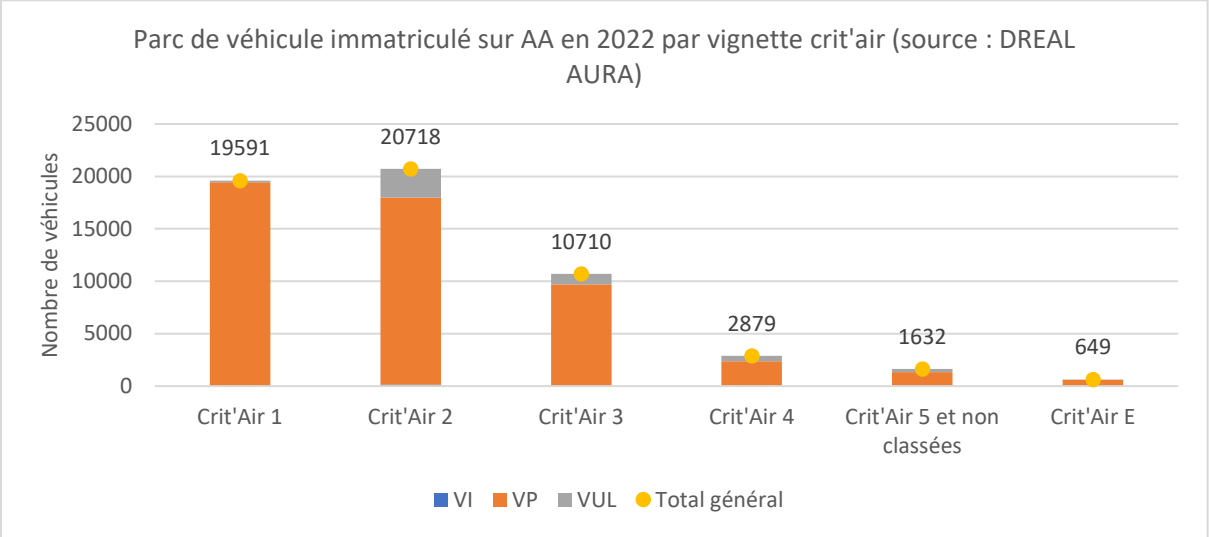


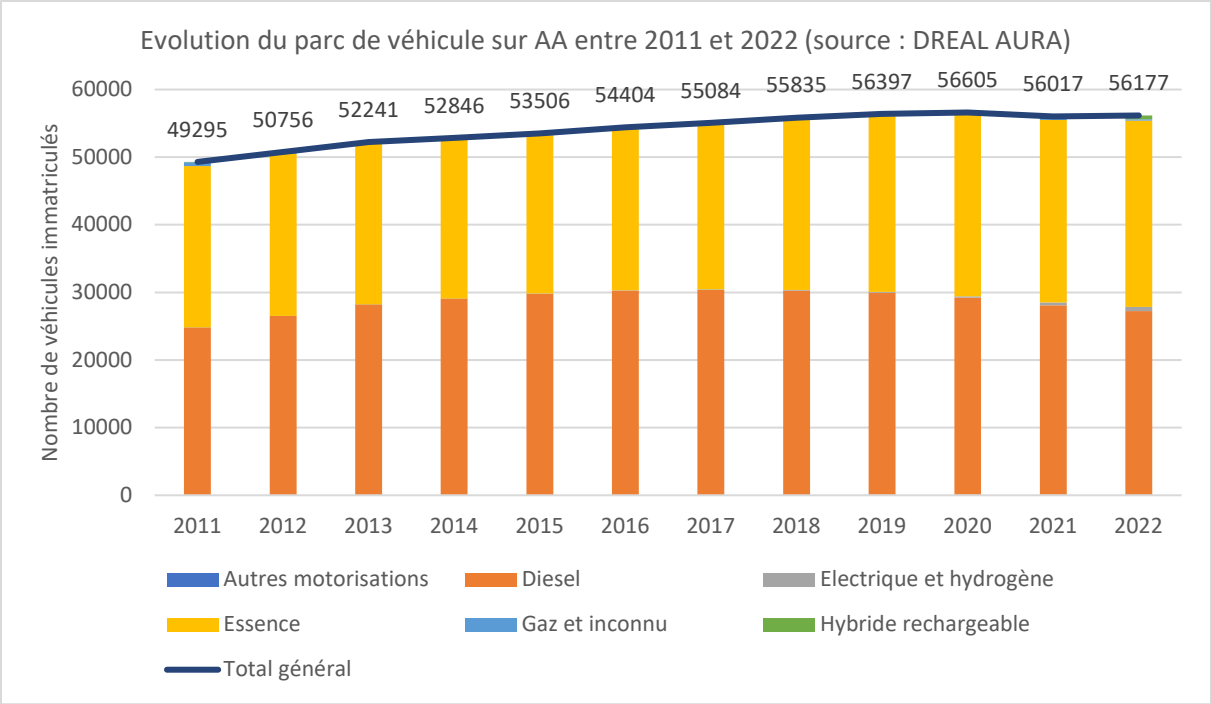
Figure 48. Véhicules immatriculés par motorisation (haut) et vignette Crit'Air (bas), source : ATMO AURA

Depuis 2011, le parc de véhicule a augmenté (+14 %), cette augmentation concerne ainsi les véhicules diésel (10 %) comme essence (16 %).

Concernant les autres types de motorisations (qui ne représentent encore que 3 % du parc de véhicule en 2022), **on observe une très forte augmentation des véhicules électriques et hydrogènes (de 1 seul véhicule en 2011 à 613 en 2022) et hybrides (multiplication par 11) tandis que l'on observe une baisse des véhicules gaz et inconnu (-63 %).**

On observe également un renouvellement de la flotte avec une diminution progressive des véhicules Crit'Air 5, 4, 3 au profit des véhicules 2,1 et plus récemment E, ainsi, ce renouvellement devrait se poursuivre et permettre une diminution des émissions de polluants atmosphériques liées aux transports routiers.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE



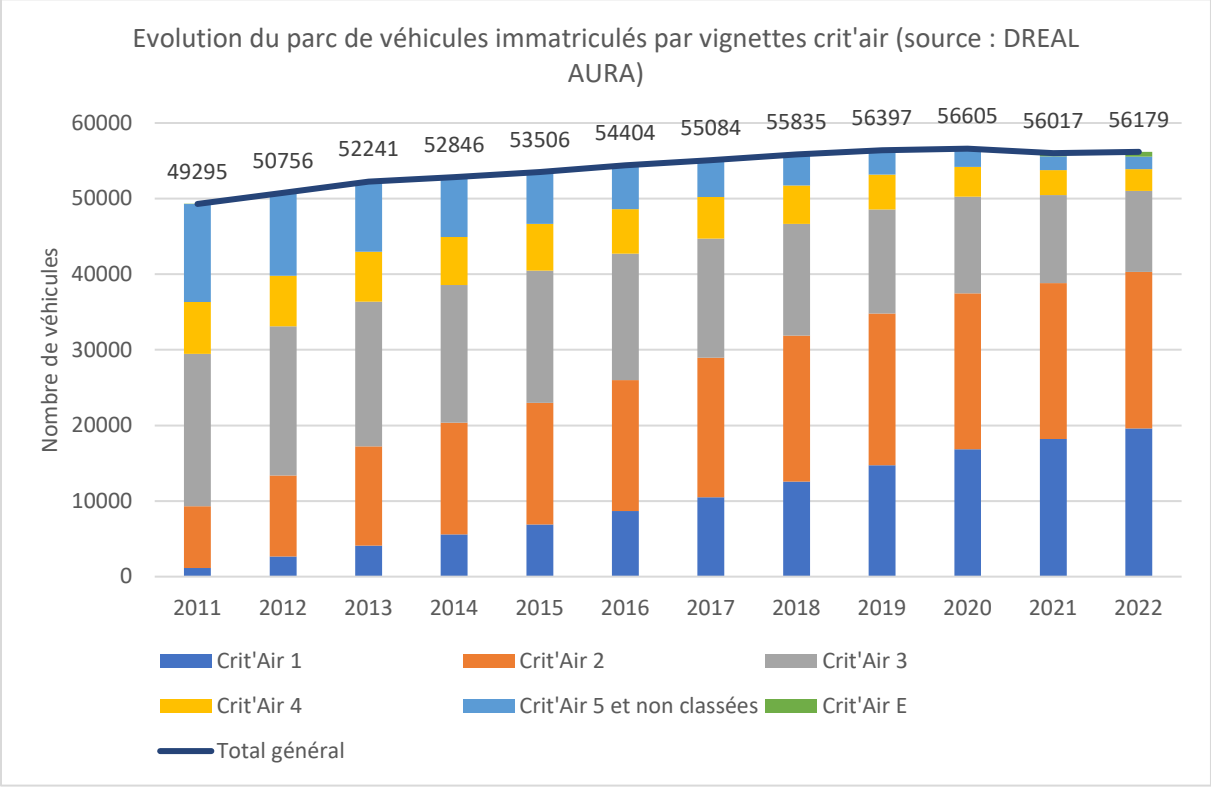


Figure 49. Évolution des véhicules par motorisation (haut) et vignettes Crit'Air (Bas), source : ATMO AURA

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Concentration et exposition des populations

La Carte stratégique Air, un outil simple, appropriable et partagé

La Carte stratégique de l'Air (CSA) est un outil de diagnostic qui permet de repérer les zones plus ou moins affectées par la pollution de l'air au sein d'un territoire dans le cadre de l'aménagement d'une crèche, d'une école, d'une médiathèque, d'un quartier… Ou de tout autre projet/plan d'action que la collectivité souhaite développer. La CSA offre une vision consolidée sur plusieurs années et plusieurs polluants. Elle est simple à interpréter avec une couche cartographique unique pour trois polluants majeurs (PM10, PM2.5, NO2).

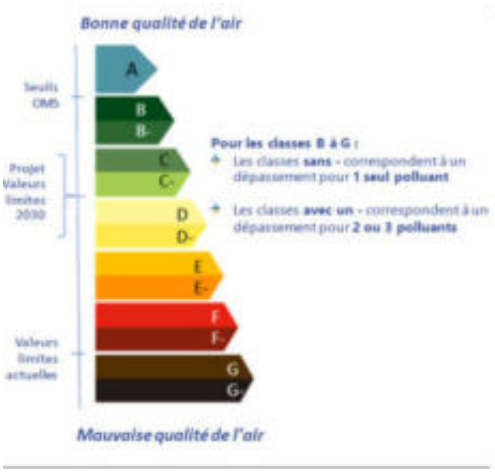
Atmo AURA a réalisé en 2019 et mise à jour en 2023 une carte stratégique Air (CSA) sur le territoire d'Annemasse Agglomération, cette carte permet de localiser les zones vulnérables en matière de qualité de l'air et d'identifier les zones à préserver.

La réalisation de cette carte prend en compte les moyennes annuelles des concentrations de trois polluants (PM10, PM2.5, NO2) à l'échelle de la rue. Les données pour les particules sont collectées sur 3 ans (2020, 2021, 2022).

Ainsi, la CSA est moins marquée par les aléas météorologiques que les cartes annuelles de qualité de l'air et sa temporalité est cohérente avec celle de l'urbanisme. Pour le NO2, uniquement la dernière année (2022) est prise en compte étant donné que ce polluant est émis principalement par le trafic routier. En effet, des actions et des aménagements sur le réseau routier peuvent avoir un effet rapide sur les concentrations de ce polluant.

Celle-ci classe l'exposition à la qualité de l'air sur le territoire en 7 catégories allant de bonne (catégorie A : respect des seuils OMS) à G : valeurs limites actuelles.

- Les valeurs règlementaires actuelles (VL) sont définies dans des directives européennes qui sont déclinées en droit français par des décrets ou des arrêtés.
- Les perspectives règlementaires (VL 2030) correspondent à des valeurs à atteindre d'ici 2030, actuellement en projet au niveau de l'Union européenne, dans l'objectif de rendre l'environnement exempt de toute pollution nocive d'ici 2050.
- Les valeurs de l'Organisation mondiale de la Santé (Seuils OMS) correspondent à des recommandations sanitaires.



Classes	Repères / seuils	NO2 en µg/m3	PM10 en µg/m3	PM25 en µg/m3
A	< OMS 2021	[0 -10]	[0-15]	[0-5]
B	> OMS 2021	[10-16]	[15-16]	[5-8]
C	> 80% / VL 2030	[16-20]	[16-20]	[8-10]
D	> VL 2030	[20-24]	[20-24]	[10-12]
E	> 120 % VL 2030	[24-32]	[24-32]	[12-20]
F	> 80% / VL	[32-40]	[32-40]	[20-25]
G	> VL	[40-inf]	[40-inf]	[25-inf]

Figure 50. Catégorie de qualité de l'air pour la CSA (Source : Atmo AURA)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Sur le territoire d'Annemasse Agglo, la Carte stratégique Air met en évidence les zones de proximité routière.

Les zones en dépassement ou proches d'un dépassement de la valeur limite actuelle (F/G) sont essentiellement localisées en bordure de l'autoroute A40 et des principaux axes routiers structurant de l'agglomération (route d'Étrembières, rue du Baron de Loë, Avenue du Général Leclerc et le long de la route départementale D1206 jusqu'au carrefour avec la route de Bons-en-Chablais). L'ensemble de l'agglomération respire un air non conforme aux lignes directrices de l'Organisation mondiale de la Santé (zone A). Et les abords des principaux axes routiers, le centre-ville jusqu'à la rue Alfred Bastin, le rondpoint de l'Étoile ne respectent pas la valeur limite en projet pour 2030.

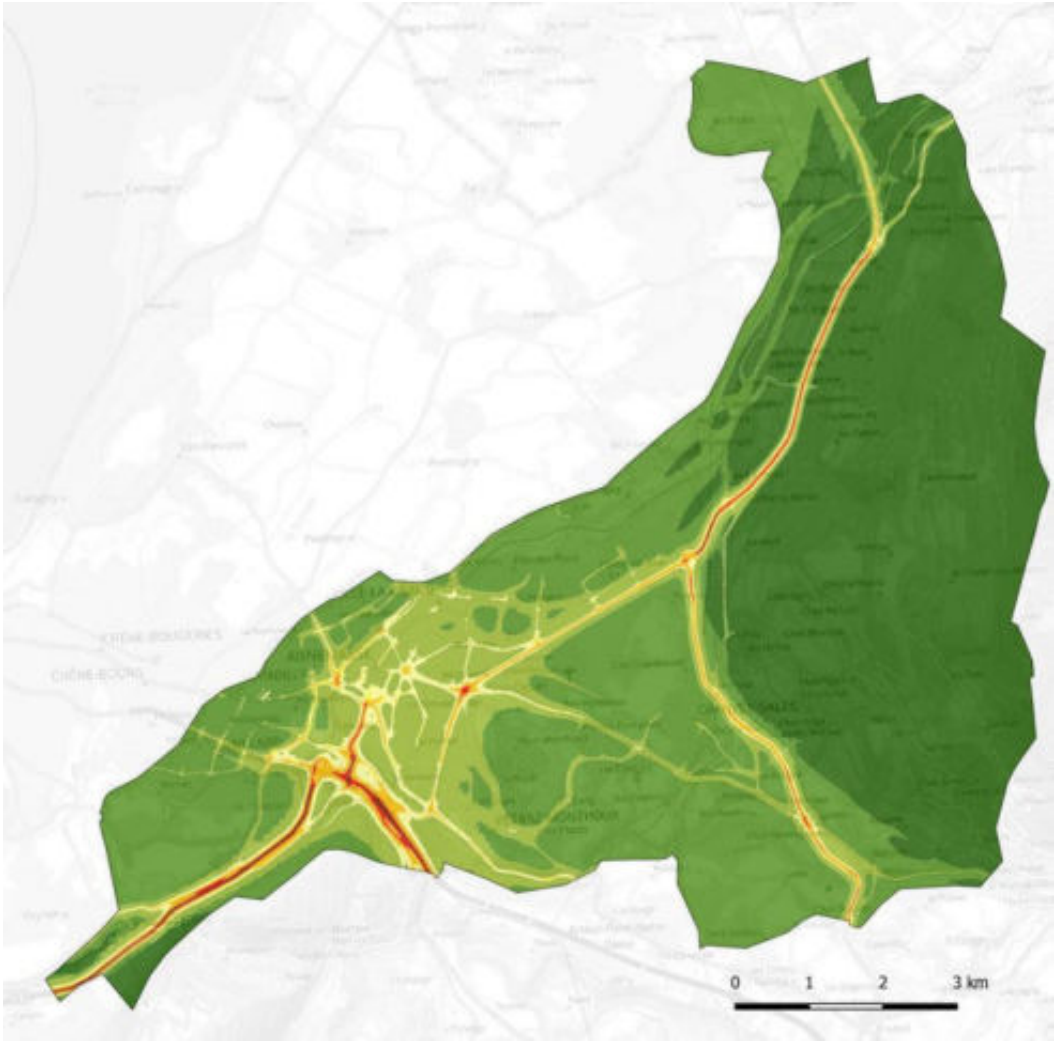


Figure 51. Carte stratégique de l'air (source : ATMO AURA)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Près de 15 % de la population d'Annemasse Agglo est exposée à des niveaux de concentration qui dépassent les valeurs limite projet 2030 (classe D et au-delà).

La classe C (et C–) est la plus présente sur la carte, avec plus de 75 % de personnes qui habitent dans les territoires où les concentrations sont comprises entre la valeur limite projet 2030 et 120 % de cette valeur.

Les dépassements des valeurs limites règlementaires actuelles ne concernent plus aucun habitant sur le territoire d'Annemasse Agglo.

Aucun habitant ne réside dans la zone où l'air est conforme aux valeurs directrices de l'OMS.

43 établissements recevant des populations vulnérables restent exposés à des concentrations ne respectant pas les limites règlementaires en projet pour 2030 (Zone D et plus).

Aucun établissement ne reste exposé à des concentrations de polluants qui ne respectent pas les valeurs limites règlementaires actuelles.

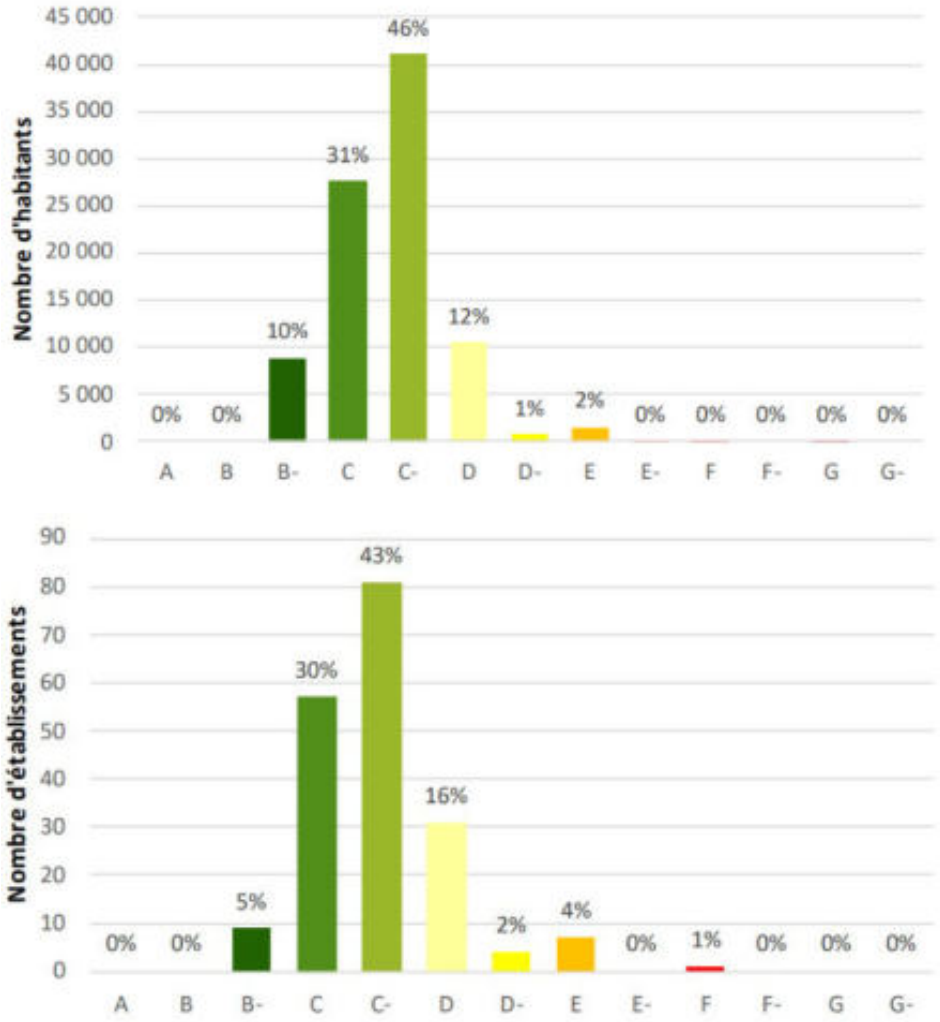


Figure 52. Exposition des habitants et des Expositions des établissements recevant des populations vulnérables (ERPV) d'Annemasse Agglomération aux différentes classes de la CSA (source : ATMO AURA)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Concentrations annuelles et populations exposées sur le territoire de l'agglomération

Cette partie présente une description des concentrations annuelles des polluants atmosphériques sur le territoire de l'agglomération ainsi qu'une évaluation de la population exposée à des dépassements des valeurs règlementaires ou des valeurs guides de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), définies en 2021, pour le dioxyde d'azote (NO_2) et les particules fines (PM10 et PM2,5).

Ce bilan est effectué pour 2022, année de référence pour l'évaluation du Plan de Mobilité (PDM) d'Annemasse-Les Voirons-Agglomération.

Dioxyde d'azote (NO_2)

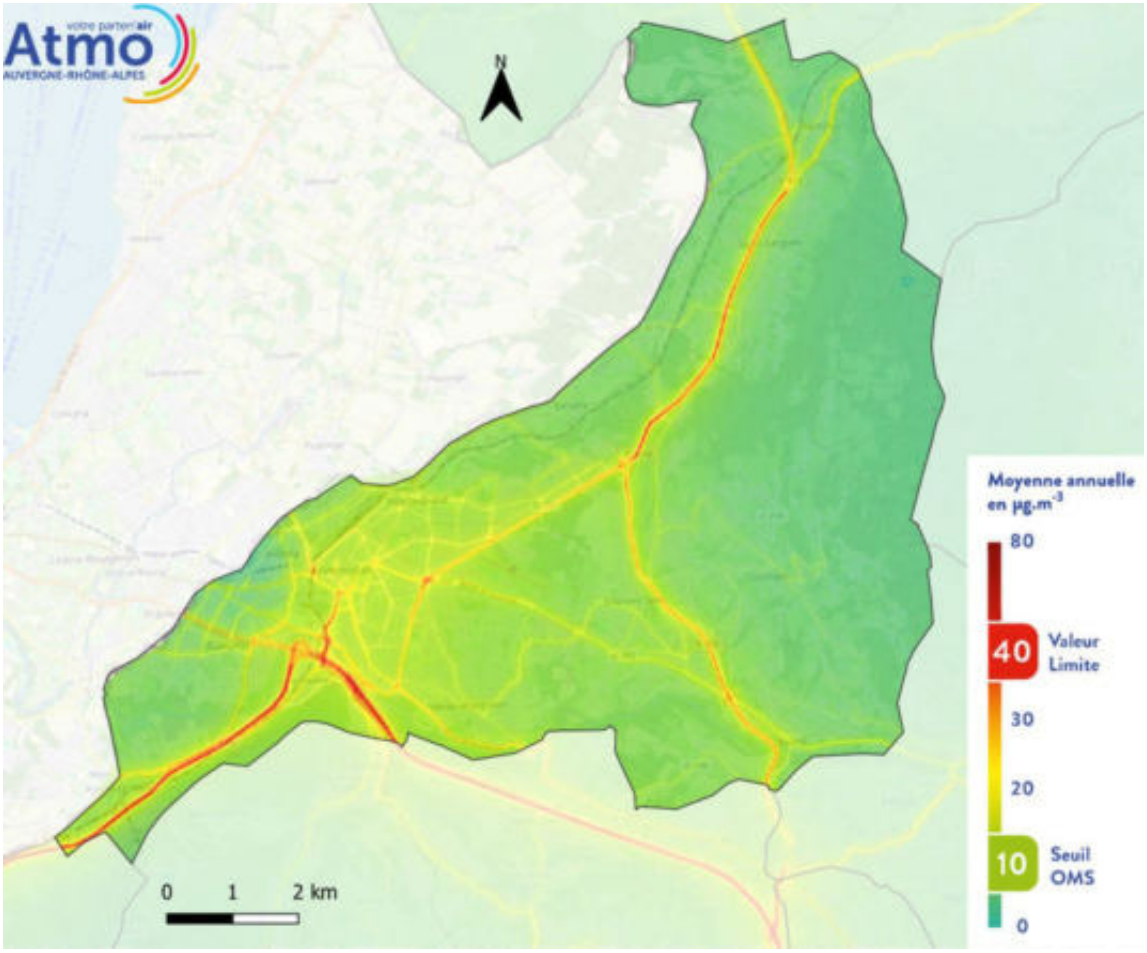


Figure 53 : Carte de la concentration annuelle de NO_2 sur le territoire de Annemasse-Les Voirons-Agglomération en 2022 (Source : Atmo AuRA)

La Figure 53 montre la carte de la concentration annuelle de NO_2 sur le territoire d'Annemasse Agglo pour l'année 2022. Les principaux axes routiers montrent les concentrations les plus élevées sur le territoire, avec des valeurs proches, voire supérieures à la valeur limite règlementaire (40 µg/m^3), et la totalité du territoire est exposée à des concentrations supérieures à la valeur guide de l'OMS $_{2021}$ (10 µg/m^3).

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Tableau 8 : Part de la population exposée à un dépassement de la valeur limite règlementaire et du seuil OMS de 2021 pour le NO_2 (Source : Atmo AuRA)

2022	Part de la population exposée à un dépassement	
	Valeur limite règlementaire	Seuil OMS 2021
NO_2	0 %	100 %

En 2022, aucun habitant du territoire d'Annemasse Agglo n'est exposé à un dépassement de la valeur limite pour le NO_2, et 100 % de la population est exposée à des concentrations supérieures à la valeur guide OMS de 2021.

Particules fines (PM10 et PM2,5)

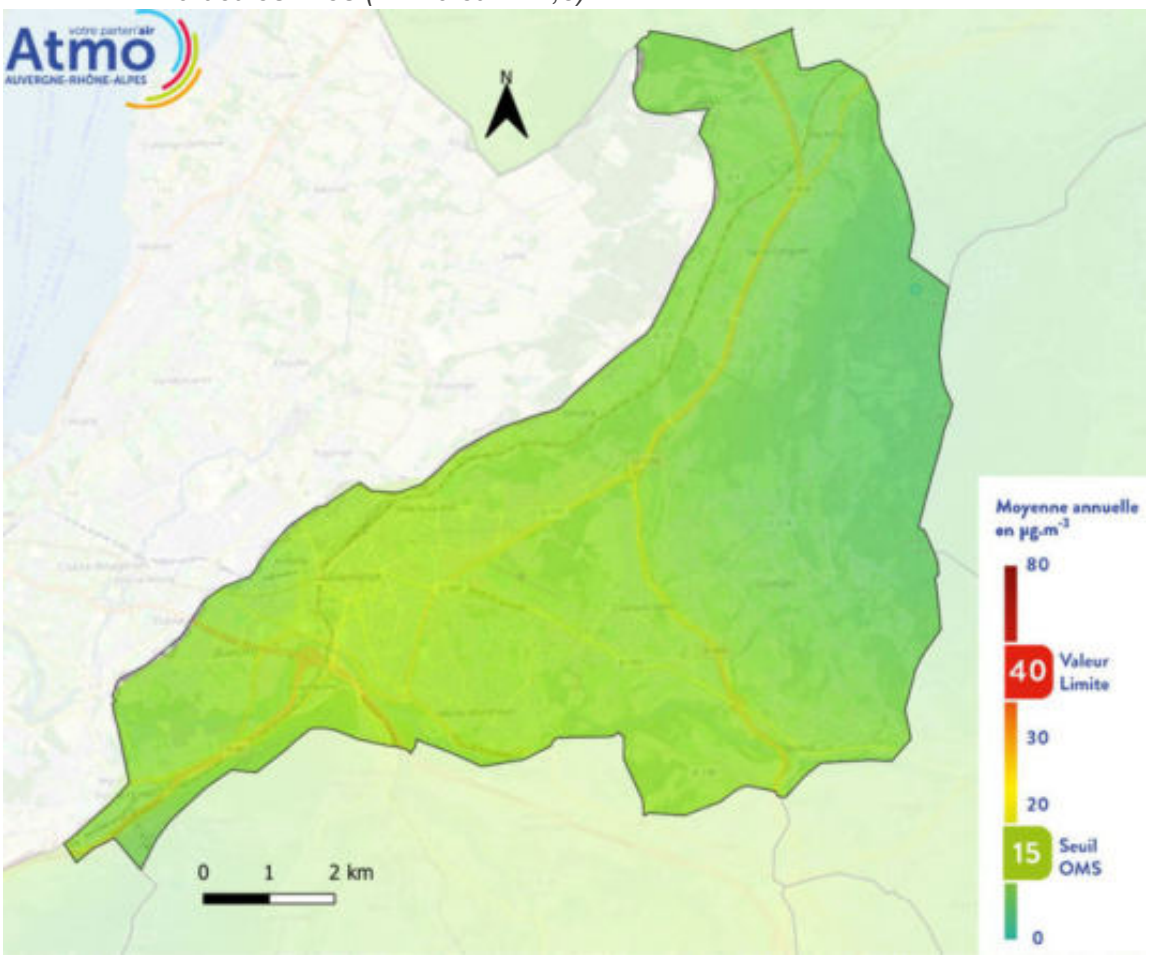


Figure 54 : Carte de la concentration annuelle en particules fines (PM10) sur le territoire de Annemasse-Les Voirons-Agglomération en 2022 (Source : Atmo AuRA)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

En 2022, aucun habitant n'est exposé à un dépassement de la valeur réglementaire sur le territoire d'Annemasse Agglo pour les PM10 (40 µg/m^3) ni pour les PM2,5 (25 µg/m^3). Pour les seuils OMS$_{2021}$, 65% de la population est exposée à un dépassement du seuil pour les PM10 (15 µg/m^3) et 100% de la population est exposée à un dépassement pour les PM2,5 (5 µg/m^3).

Tableau 9 : Part de la population exposée à un dépassement de la valeur limite réglementaire et du seuil OMS de 2021 pour les PM10 et les PM2,5 (Source : Atmo AuRA)

2022	Part de la population exposée à un dépassement	
	Valeur limite règlementaire	Seuil OMS 2021
PM10	0 %	65 %
PM2,5	0 %	100 %

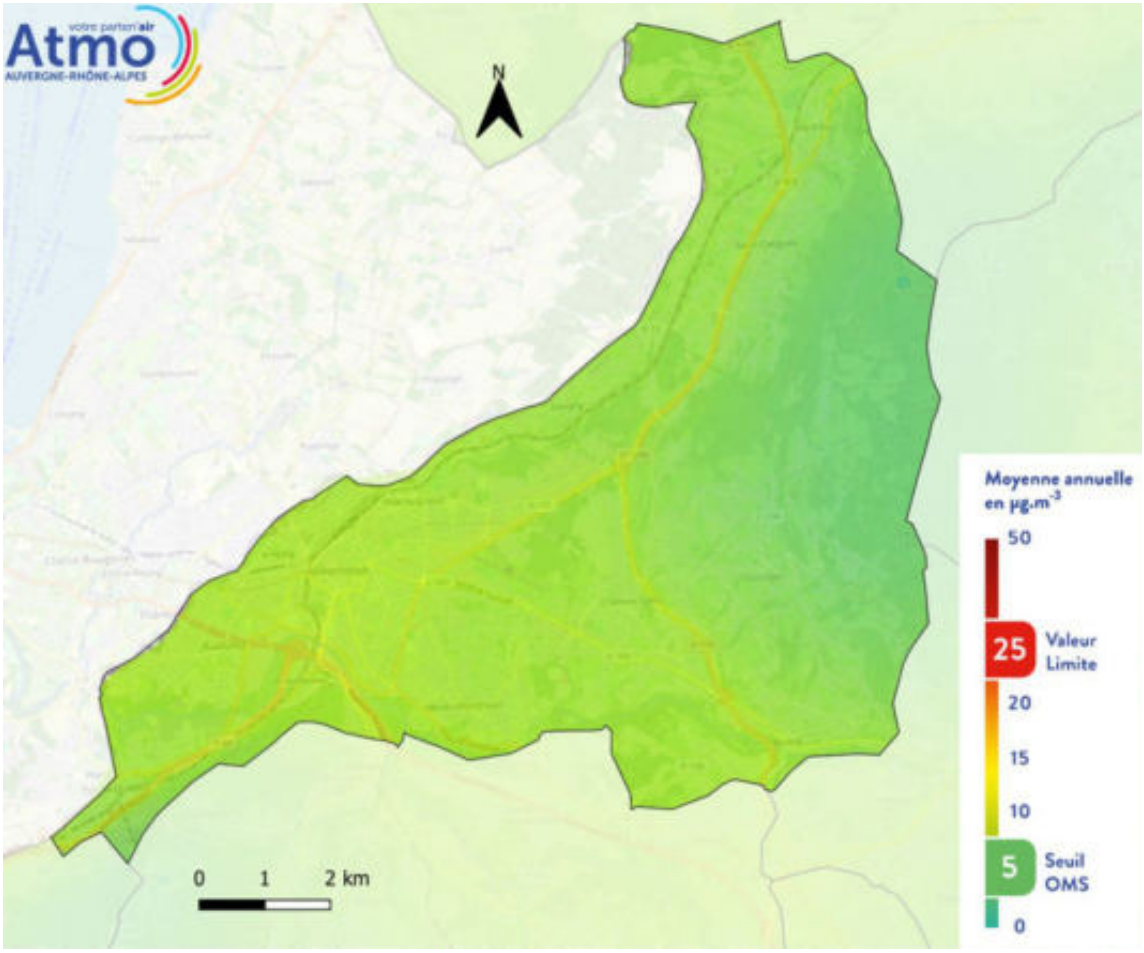


Figure 55 : Carte de la concentration annuelle de particules fines (PM2,5) sur le territoire de Annemasse-Les Voirons-Agglomération en 2022 (Source : Atmo AuRA)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

2.6.8 Synthèse

Analyse atouts-faiblesses et perspectives

Le diagnostic de la situation actuelle est traduit dans les champs atouts et faiblesses (colonne de gauche). Tandis que les perspectives d'évolution sont autant d'opportunités ou de menaces (colonne de droite).

Situation actuelle		Perspectives d'évolution	
+	Atout pour le territoire	⇗La situation initiale va se poursuivre ou s'accélérer	Les perspectives d'évolution sont positives
-	Faiblesse pour le territoire	⇘La situation initiale va ralentir ou s'inverser	Les perspectives d'évolution sont négatives

Consommations énergétiques et émissions de GES

	Situation actuelle	Perspectives d'évolution	
-	Les transports routiers constituent le premier secteur émetteur de GES et le deuxième secteur consommateur d'énergie (32 % des consommations d'énergie finale) derrière le secteur résidentiel (40 %)	⇘	Baisse des consommations et des émissions sur la période 1990-2021, cependant, cette baisse est en partie liée à la pandémie de COVID19. Des actions sont prévues au titre des documents de planification : SRADDET, SCoT, PCAET et SDE pour réduire les consommations énergétiques et les émissions de GES Les efforts en faveur du développement du réseau de transports et des mobilités actives/douces, ainsi que les efforts pour limiter l'étalement urbain permettront de limiter l'utilisation de la voiture individuelle L'amélioration technologique vers des véhicules plus sobres et plus propres participe à ces objectifs. Malgré le développement de ces alternatives, la voiture devrait rester largement majoritaire notamment dans le tissu plus périurbain.
+	Des consommations d'énergie finale par habitant (17,8 MWh/hab.) en dessous de celles rencontrées à l'échelle départementale (23,1 MWh/hab.) et régionale (26,1 MWh/hab.).	⇗	Des améliorations sont attendues concernant les rénovations énergétiques pour les secteurs résidentiel et tertiaire, le développement de méthodes de production plus sobres en énergie, ou encore des modes de déplacement plus durable Le développement des mobilités douces des déplacements moins énergivores et de la sobriété devrait conduire à une maitrise de la hausse de la demande en énergie
+	Des émissions de GES par habitant (3,3 teqCO_2/hab.) plus faibles que celles rencontrées aux échelles régionales et départementales (respectivement 4,2 teqCO_2/hab. et 5,9 teqCO_2/hab.)…	⇗	Décarbonation des consommations énergétiques depuis 1990

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

-	La voiture individuelle en ville est le premier mode de transport en termes d'émissions de GES et de consommation énergétique	↘	Le développement des mobilités douces et des transports moins énergivores devrait conduire à une diminution des émissions de GES
+	Des flux de carbone positifs (absorption d'environ 5,7 kteqCO_2/an) malgré un déstockage lié à l'artificialisation des sols de 0,2 kteqCO_2/an	↘	Le potentiel de séquestration du territoire risque de diminuer du fait de l'artificialisation des sols et de l'impact du changement climatique sur les capacités d'absorption des milieux naturels. Le SCOT fixe des objectifs en termes de réduction de la consommation d'espaces naturels et forestiers.
-	Ce flux ne représente que 2 % des émissions de 2021.		
-	Une forte dépendance aux énergies fossiles, notamment les consommations de produits pétroliers pour les transports.	?	La production en énergie renouvelable va croitre et les consommations énergétiques du territoire vont diminuer notamment selon les objectifs fixés par le SRADDET, le PCAET et le SDE, La part des énergies fossiles dans les consommations énergétiques devrait rester importante
-	Les énergies renouvelables représentent moins de 1 % de l'énergie finale totale consommée en 2021, soit environ 0,9 MWh/hab. contre 4,9 MWh/hab. au niveau départemental et 5,8 MWh/hab. au niveau régional.		Potentiel supplémentaire de production de 91,4 GWh identifié dans le PCAET et objectif de +240 % en 2030 ciblé dans le SDE.

Qualité de l'air

	Situation actuelle	Perspectives d'évolution	
+	Un suivi d'ATMO AURA sur la qualité de l'air du territoire, notamment à travers la réalisation d'une carte stratégique Air	↗	Ce suivi se poursuit et s'intensifie dans le temps
-	Celle-ci identifie qu'aucun habitant ne réside dans des zones où l'air est conforme est valeurs directrices de l'OMS	↘	Des actions sont prévues au titre des documents de planification : SRADDET, SCoT, PCAET afin de réduire les émissions de polluants., et de limitation de l'exposition des habitants à travers les outils de planification urbaine notamment (SCoT intégrant la qualité de l'air, carte stratégique air à intégrer dans les PLU…) Les efforts en faveur du développement du réseau de transports et des mobilités actives/douces permettront de limiter l'utilisation de la voiture individuelle émettrice de polluants L'amélioration technologique vers des véhicules plus sobres et plus propres participe à la diminution des concentrations de polluants atmosphériques. Malgré le développement des alternatives de mobilité, la voiture devrait rester largement majoritaire et les

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

	Situation actuelle	Perspectives d'évolution	
			pollutions vont se concentrer localement notamment au niveau des axes routiers périurbains.
+	Les émissions de polluants par habitant sur le territoire sont inférieures aux émissions départementales et régionales	⇗	On observe une diminution des émissions pour tous les polluants atmosphériques entre 1990 et 2019, cette tendance s'inscrit généralement dans la tendance des objectifs des documents-cadres et devrait se poursuivre. Renouvellement du parc de véhicule vers des véhicules moins émissifs et progression des véhicules électriques, à hydrogène et rechargeables. En revanche, ce renouvellement ne permet pas de réduire totalement les émissions de polluants (exemple : émissions liées aux freinages), de plus une augmentation du nombre de véhicules est à prévoir. L'augmentation des épisodes de sècheresse liée au changement climatique devrait participer à diminuer la qualité de l'air sur le territoire
-	Encore 48 % de véhicule diésel immatriculé sur le territoire ainsi que 27 % des véhicules en catégorie Crit'air 3, 4, 5 et non classée.	⇘	Des actions sont prévues au titre des documents de planification : SRADDET, SCoT, PCAET afin de réduire les émissions de polluants atmosphériques
-	Le secteur des transports routiers est un émetteur important de NOx (67 %) et contribue également aux émissions de particules fines (15 % PM2.5 et 16 % PM10).	⇗	Les efforts en faveur du développement du réseau de transports et des mobilités actives/douces permettront de limiter l'utilisation de la voiture individuelle émettrice de polluants.

Proposition d'enjeux pour le PDM

- Diminuer la part modale des véhicules particuliers (VP) au profit des transports collectifs (TC) et surtout des modes actifs, notamment pour les trajets courts et intramuros ;
- Travailler sur la réduction des distances de déplacement ;
- Travailler sur les transports en commun en privilégiant des technologiques moins émissives (PA et GES) ;
- Renouveler le parc roulant en privilégiant l'utilisation de véhicules dits « propres » (fonctionnement au GNV, véhicules électriques…) ;
- Maitriser les émissions de polluants atmosphériques lors de la création de nouvelles infrastructures de transport ;
- Favoriser l'usage du vélo et de la marche, notamment pour les trajets courte distance.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

- Éloigner les infrastructures de transport des zones densément peuplées ;
- Identifier les zones sensibles (établissements scolaires, hôpitaux, etc.) afin de préserver ces lieux d'une source de pollution supplémentaire ;

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

2.7 LES NUISANCES SONORES

2.7.1 Éléments de cadrage

Définition des nuisances sonores

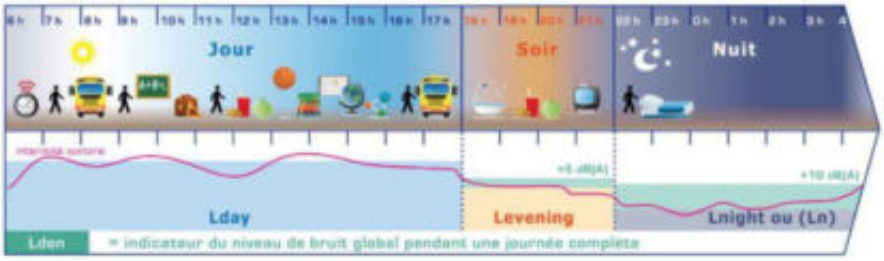
Un bruit est considéré comme une gêne lorsqu'il perturbe les activités habituelles comme la conversation, l'écoute de la radio, le sommeil.

Les **effets d'un environnement sonore sur la santé humaine** entrainent essentiellement des déficits auditifs et des troubles du sommeil pouvant engendrer des complications cardiovasculaires et psychophysiologiques. Cependant, selon un rapport de l'Agence française de sécurité sanitaire environnementale et au travail (AFSSET), dans son dossier « Impacts sanitaires du bruit » diffusé en mai 2004, « il est aujourd'hui difficile de connaitre la part des pertes auditives strictement liées au bruit ».

Les projets de création de nouvelles infrastructures et toutes modifications du schéma de circulation doivent prévoir les hausses et baisses de trafic de façon à mettre en œuvre des **dispositifs de protection acoustique pour préserver la santé des populations voisines**. Il s'agit de dispositifs de protection à la source (choix des matériaux, limitation de vitesse, écran acoustique, butte de terre, etc.) ou des habitations (double vitrage, amélioration des joints, isolation, etc.).

Les indicateurs acoustiques

Indice Lden



Le Lden représente le niveau d'exposition totale au bruit. Il tient compte :

- Du niveau sonore moyen pendant chacune des trois périodes de la journée, c'est-à-dire le jour (6 h – 18 h), la soirée (18 h – 22 h) et la nuit (22 h – 6 h) ;
- D'une pénalisation du niveau sonore selon cette période d'émission : le niveau sonore moyen de la soirée est pénalisé de 5 dB(A), ce qui signifie qu'un déplacement motorisé opéré en soirée est considéré comme équivalent à environ trois à cinq déplacements motorisés opérés de jour selon le mode de déplacement considéré ;
- Le niveau sonore moyen de la nuit est quant à lui pénalisé de 10 dB(A), ce qui signifie qu'un mouvement opéré de nuit est considéré comme équivalent à dix mouvements opérés de jour.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Indice Ln

Le Ln représente le niveau sonore moyen déterminé sur l'ensemble des périodes de nuit (de 22 h à 6 h) d'une année.

L'indice Ln étant par définition un indice de bruit exclusif pour la période de nuit, aucune pondération fonction de la période de la journée n'est appliquée pour son calcul.

Échelle de bruit

L'échelle de bruit considère le bruit comme gênant à partir de 60 dBA. Néanmoins, la règlementation retient le seuil de 68 dB(A) pour l'indicateur Lden et 62 dB(A) pour l'indicateur Ln.



Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Interaction du PDM avec la thématique

Problématique	Réponse du PDM	
	Effets attendus du PDM	**Moyens d'action du PDM**
Bruit : Zone affectée par le Bruit, zones à enjeux prioritaires ; gêne sonore, zones calmes à préserver et risque d'atteintes sur la santé humaine	Potentiellement négatif	**Améliorer** la connaissance des points noirs routiers par une étude de bruit par exemple **Éviter de créer** de nouveaux Points noirs Bruit et **résorber** si possible les existants **Améliorer** les conditions de circulation en réduisant le nombre de véhicules en service **Identifier** les zones nécessitant la mise en œuvre de protections acoustiques **Identifier** les zones sensibles afin de préserver ces lieux d'une source bruyante supplémentaire **Fluidifier** les trafics afin de réduire le temps des transports et les ralentissements (émetteurs de bruits) **Diminuer** la part modale des véhicules particuliers au profit des transports collectifs et surtout des modes doux, notamment pour les trajets courts. **Améliorer** la fluidité sur les points de congestion (donc bruyants) identifiés **Créer** des zones à vitesses limitées, donc plus calmes

Documents de rang supérieur : les enjeux du SCoT

Le DOO du SCoT enjoint à :

- Procéder, lors de l'élaboration ou de la révision des documents d'urbanisme à la prise en compte des nuisances par l'intégration du classement sonore des voies et la prise en compte des cartes stratégiques des Plans de prévention du bruit sur l'environnement d'Annemasse Agglo et du Département 74 ainsi que du Plan d'exposition au bruit de l'aérodrome d'Annemasse ;
- Pour toute opération d'urbanisme située aux abords des voies génératrices de pollution atmosphérique et de nuisances sonores connues (déjà visées par les documents identifiant les zones de nuisances), prendre en compte les contraintes liées aux nuisances et concevoir l'opération de manière à :
    - Ne pas aggraver la situation de l'exposition de la population, notamment en privilégiant l'éloignement des bâtiments par rapport aux axes routiers ;
    - Favoriser une morphologie urbaine ouverte permettant la circulation des flux d'air et la dispersion des polluants (cf. recommandations) ;

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

- Favoriser le plus possible un apaisement de la circulation sur les voies génératrices de fortes nuisances (sonores ou de qualité de l'air).
- En cas de développement inévitable d'équipements sensibles dans ces secteurs, mettre en œuvre des dispositifs adaptés de réduction du bruit à la source et des adaptations architecturales ou de forme urbaine afin de limiter l'exposition du public concerné.

Il recommande par ailleurs de « Favoriser l'implantation de murs antibruits ou de bâtiments-écrans non dédiés à l'habitat pour protéger les zones d'habitat existantes ou à venir ».

Contexte règlementaire

Les principaux textes en vigueur relatifs à la règlementation du bruit (infrastructures routières) sont les suivants :

- La directive européenne n° 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement : « Aux fins de la présente directive, on entend par : "bruit dans l'environnement", le son extérieur non désiré ou nuisible résultant d'activités humaines, y compris le bruit émis par les moyens de transport, le trafic routier, ferroviaire ou aérien et provenant de sites d'activité industrielle ».
- Le Code de l'Environnement et notamment ses dispositions relatives à la lutte contre le bruit (livre V).
- Le décret n° 95-22 du 9 janvier 1995, relatif à la limitation des aménagements et infrastructures de transports terrestres, pris pour l'application de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 codifiée.
- L'arrêté du 5 mai 1995, relatif au bruit des infrastructures routières, complété par la circulaire du 12 décembre 1997.
- L'arrêté du 30 mai 1996, relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit.
-

Outils de connaissance et de lutte contre les nuisances sonores

Carte de bruit stratégique

La **carte de bruit stratégique** est un document informatif. Elle est constituée de documents graphiques, de tableaux et d'un résumé non technique destiné « […] à permettre l'évaluation globale de l'exposition au bruit dans l'environnement et à établir des prévisions générales de son évolution » (article L.572-3 du Code de l'environnement). Différents types de cartes sont réalisés :

- Carte de type A : les zones exposées au bruit, à l'aide de courbes isophones en Lden et Ln (une isophone tous les 5 dB[A]) ;
- Carte de type B : les secteurs affectés par le bruit tels que désignés par le classement sonore des infrastructures de transports terrestres ;
- Carte de type C : les zones où les valeurs limites sont dépassées ;
- Carte de type D : les représentations des évolutions connues ou prévisibles des niveaux de bruit.
-

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Les cartes de bruit permettent, pour partie, de repérer les « points noirs bruit » (PNB) et sont révisées tous les cinq ans. Les PNB concernent les bâtiments d'habitation ainsi que les établissements d'enseignement, de soin, de santé et d'action sociale dont les façades sont exposées à plus de 68 dB(A) en Lden ou 62 dB(A) en Ln. L'objectif de protection pour ces PNB est de ramener les niveaux sonores en façade des habitations à des niveaux acceptables grâce à des protections :

- Sur le bâti (insonorisation de façade) ;
- À la source (écran, butte de terre, etc.).

Cet outil d'aide à la décision sert à établir les plans de prévention du bruit dans l'environnement.

Les plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE)

Les plans de prévention du bruit dans l'environnement « tendent à prévenir les effets du bruit, à réduire, si nécessaire, les niveaux de bruit, ainsi qu'à protéger les zones calmes » (article L.572-6 du Code de l'environnement).

L'établissement des cartes de bruit stratégiques et des PPBE s'est déroulé en trois échéances entre 2008, 2013 et 2018. Cette dernière échéance est un réexamen, et le cas échéant une révision des CBS et PPBE publiés au titre des première et deuxième échéances. À ce titre, les CBS devaient être publiées pour le 30 juin 2017 et les PPBE correspondants devaient l'être pour le 18 juillet 2018.

Classement sonore

Le classement sonore est un document opposable aux tiers et prospectif.

Le Code de l'environnement prévoit le classement en cinq catégories des infrastructures de transports terrestres selon des niveaux sonores de référence ainsi que la définition de la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit. Ces secteurs sont destinés à couvrir l'ensemble du territoire où une isolation acoustique renforcée est nécessaire. Les bâtiments à construire dans un secteur affecté par le bruit doivent donc être isolés en fonction du niveau sonore de leur environnement.

Les infrastructures de transport terrestre dont le trafic est supérieur à 5 000 véhicules par jour sont classées en 5 catégories selon le niveau de bruit qu'elles engendrent :

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Tableau 10 : Niveaux sonores de référence et largeurs maximales des secteurs affectés par le bruit

Catégories de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre	Niveau sonore de référence en période diurne (6 h-22 h) en dB(A)	Niveau sonore de référence en période nocturne (22 h-6 h) en dB(A)
1	300 m	L > 81	L > 76
2	250 m	76 < L ≤ 81	71 < L ≤ 76
3	100 m	70 < L ≤ 76	65 < L ≤ 71
4	30 m	65 < L ≤ 70	60 < L ≤ 65
5	10 m	60 < L ≤ 65	55 < L ≤ 60

Concernant les infrastructures ferroviaires, celles-ci sont classées à partir de 50 trains par jour.

2.7.2 Éléments de diagnostic

Les cartes de bruit des infrastructures de transports terrestres

Les cartes de bruit des infrastructures routières ont été approuvées le 2 novembre 2022 et le 30 mars 2023. Elles concernent les voies dont le trafic est supérieur à 8 200 véhicules par jour. Ces cartes permettent d'élaborer le PPBE.

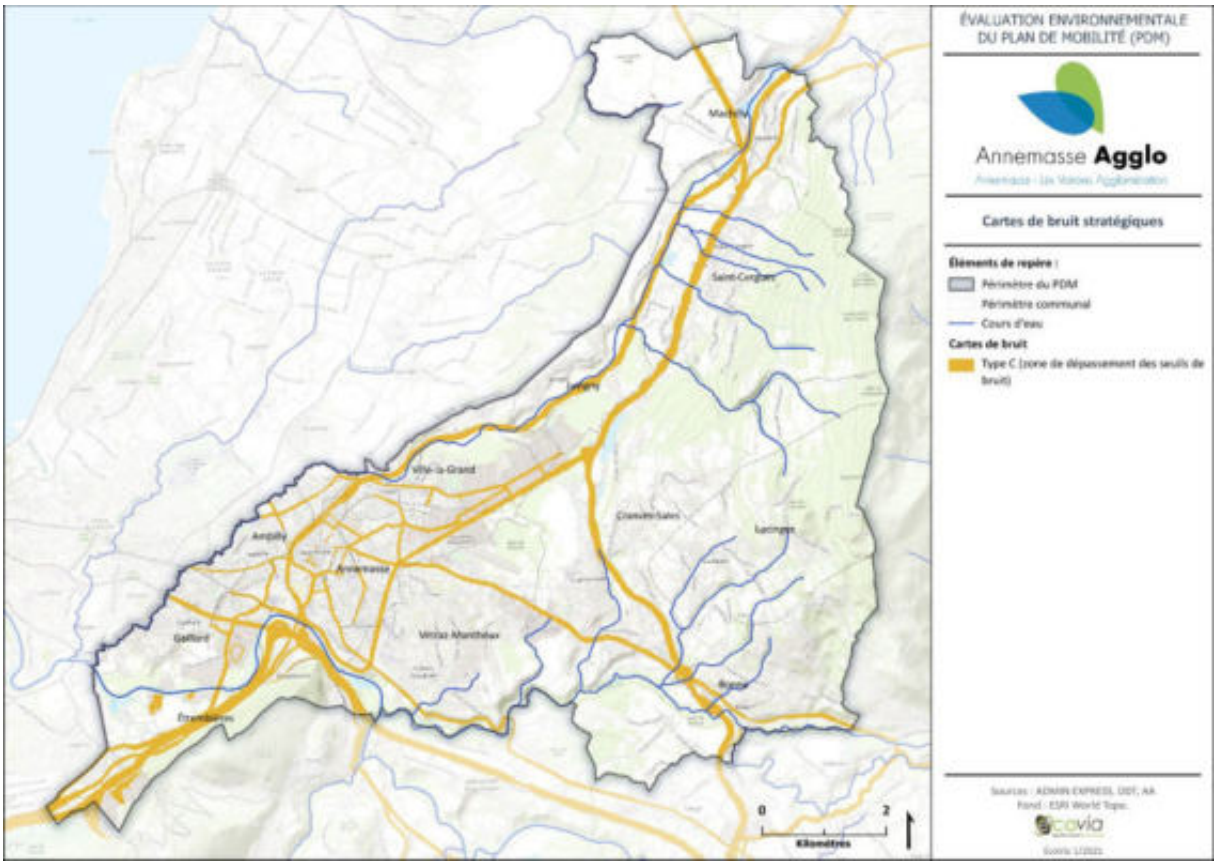
L'Agglomération a également réalisé ses propres cartes de bruit, comme l'y oblige la Directive, ainsi que pour toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

La carte suivante présente les cartes de type C sur le territoire, c'est-à-dire les zones où le bruit dépasse la valeur de 68 dBa.

Concernant les voies de l'Agglomération :

- En termes de dépassements de seuils de bruit sur la population et les établissements sensibles, la principale source de bruit est celle des circulations des avions (4 057 personnes au-dessus du seuil pour l'indicateur Lden).
- La seconde source de bruit incriminée en dépassements de seuil Lden est la route, avec 3 767 personnes concernées.
- La nuit, le bruit ferré est la première source de nuisances, avec 1 110 personnes au-dessus du seuil.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE



Les plans de prévention du bruit dans l'environnement

SOURCES : RNT DES PPBE

Le PPBE de l'État

Le PPBE de l'État en Haute-Savoie 2019-2023 (3e échéance) a été approuvé le 18 septembre 2019. Il constitue la révision du plan de prévention du bruit dans l'environnement de la deuxième échéance, approuvé par arrêté préfectoral n° DDT-2015-0013 du 6 mai 2015. Il porte sur la période 2019-2023 et se base sur les éléments fournis par les gestionnaires (APRR/AREA, ATMB), l'État n'assurant pas directement la gestion d'infrastructures routières sur le département.

Un bilan des actions réalisées depuis 10 ans a été établi par les différents gestionnaires. Les points noirs du bruit (PNB), qui concernent les bâtiments les plus exposés aux nuisances sonores, ont été traités en totalité sur le réseau routier national concédé d'AREA lors du PPBE 2014-2018 et quelques PNB restaient à traiter sur le réseau ATMB jusqu'en 2020.

En ce qui concerne le programme des actions prévues entre 2019 et 2023, les concessionnaires autoroutiers ont fait le choix de poursuivre une politique environnementale qualitative sur le département. Pour cela, APRR/AREA envisage, outre la réactualisation de ses cartes de bruit en 2019 sur la totalité de son réseau, le renouvellement de parties de chaussées sur l'A41 et l'A410 avec les techniques les plus performantes au niveau acoustique. ATMB prévoit l'isolation de façades pour 4 logements et la construction d'écrans acoustiques protégeant ainsi 123 logements.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Le PPBE de l'Agglomération

Annemasse Agglo a également réalisé son PPBE et les cartes de bruit associées pour caractériser l'impact acoustique des infrastructures routières, ferroviaires et aériennes, mais aussi celles générées par les ICPE soumises à autorisation. Le PPBE de 4e échéance est en cours d'élaboration et devrait être approuvé en 2024.

Les actions qui seront menées par l'Agglomération concernent toutes sources de bruit sur le territoire (routes, ICPE soumises à autorisation, voies ferrées, avions et bruit cumulé). L'objectif est de mener des actions globales pour la prévention et la réduction du bruit routier, et va mener :

- Des actions à la source sur les flux de circulation routière ;
- Des actions stratégiques et de prévention ;
- Des actions de préservation de zones de calme.

Les actions à la source sur les routes concernent avant tout le contrôle des résultats de la CBS (par des comptages de trafics et/ou des mesures acoustiques) afin de valider les dépassements de seuils de bruit inventoriés ; ces actions pourront se faire ensuite sur l'étude et l'optimisation des flux, l'entretien des chaussées, la baisse de vitesses lorsque c'est souhaitable, etc.

Les projets d'aménagements d'infrastructures dans lesquels l'Agglomération est impliquée seront suivis de manière à encourager le développement des transports publics et celui des modes doux/actifs.
Les projets immobiliers seront « surveillés » par les services de l'urbanisme des communes : respect de la règlementation (classement sonore des voies et protection), mais aussi mises en garde éventuelles sur les sources de bruit existantes ou futures dans les zones impactées par le projet.

Les actions stratégiques et de prévention concernent l'information et la sensibilisation des habitants ; elles concernent également la sollicitation des gestionnaires d'infrastructures bruyantes en vue de la réduction des nuisances sonores, notamment le Conseil Départemental de la Haute-Savoie et SNCF-Réseau qui sont générateurs de dépassements de seuils de bruit.

Des actions plus spécifiques viseront intégrer la thématique du bruit dans les plans existants : OPAH, PDU, encourager l'utilisation de véhicules électriques, développement de bornes électriques, parkings relais, etc.

Les zones dites de calme ont été choisies comme zones de ressourcement sur des territoires plutôt urbains, soit parce que c'est là que les habitants ont le plus besoin d'accéder au ressourcement ; soit parce qu'il s'agit aussi stratégiquement de préserver des zones en tant que telles.

Souvent, il s'agit d'espaces verts et parcs publics existants, déjà entretenus et accessibles. Ces zones ont été définies sur le territoire d'Annemasse Agglomération en concertation avec les communes, elles sont localisées sommairement page suivante.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

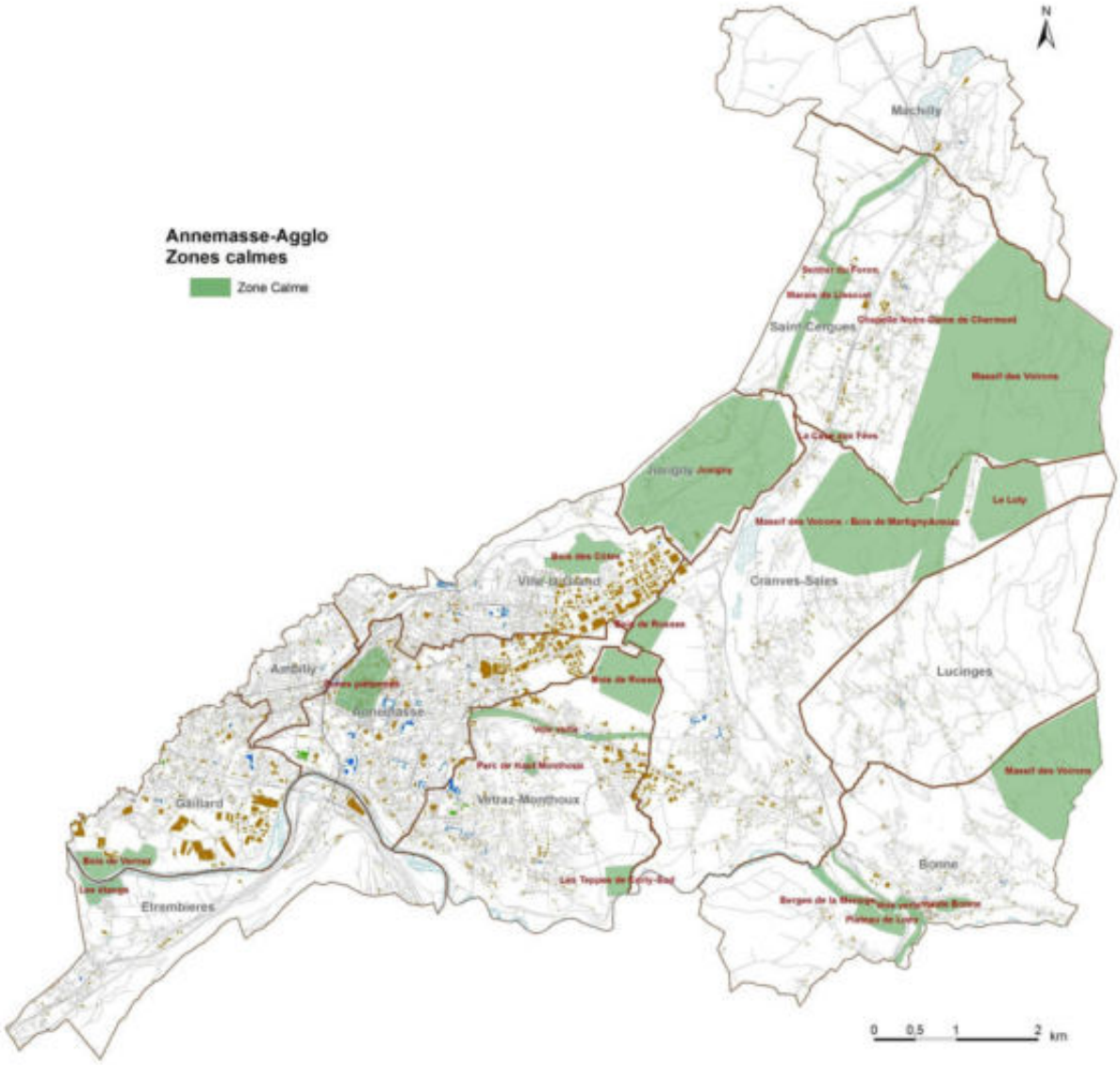


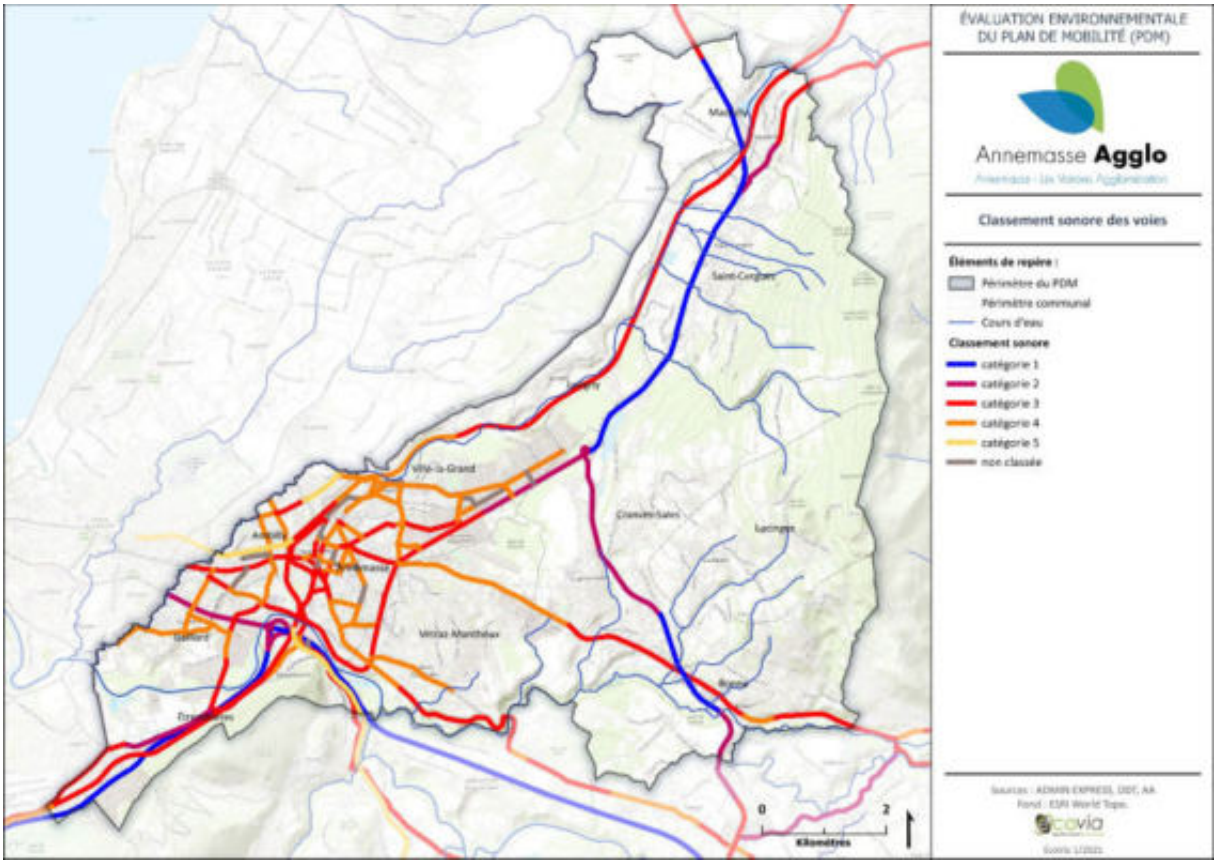
Figure 56 : Zones de calme indicatives sur le territoire (source : PPBE)

L'échéance de réalisation de ces actions est de 5 ans, c'est-à-dire pour la durée du PPBE et jusqu'à sa révision ; cette révision éventuelle sera l'occasion d'ajuster et de compléter le plan de prévention (rappelons que l'arrêté du 14 avril 2017 établissant les listes d'agglomérations de plus de 100 000 habitants pour application de l'article L.572-2 du Code de l'environnement exclut désormais l'agglomération d'Annemasse Genève du champ d'application de la Directive).

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Le classement sonore

En Haute-Savoie, le classement sonore a été révisé en 2019. Il concerne la voie ferrée entre Bellegarde et Thonon, les sections entre la Roche-sur-Foron et Annemasse et entre Chênes et Annemasse. Les routes majeures sont concernées également : A40, D903, D1206, RD907, ainsi que plusieurs rues du cœur d'agglomération.



Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Le bruit aérien

L'aéroport de Genève

SOURCE : PLUI DU BAS CHABLAIS

Plusieurs trajectoires d'avions en provenance ou à destination de l'aéroport de Genève survolent le territoire.

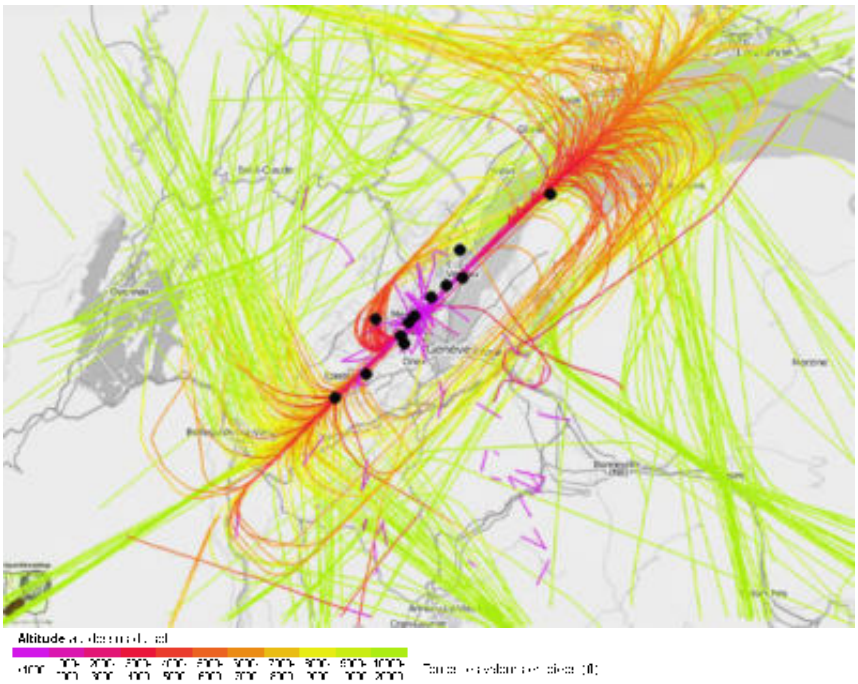


Figure 57 : Trajectoires de vol de l'aéroport de Genève le 25/08/2016 (source : European Aircraft Noise Services [EANS])

Les altitudes de survols sont relativement basses au-dessus des communes en bordure de lac, de l'ordre du kilomètre (1 pied équivaut à 0,304 8 m).

Il existe une station de mesure spécifique située à Nernier. En 2015, on comptait sur les mois d'hiver plus de 2 000 vols journaliers. Cela correspondait à des niveaux sonores Lden de plus de 50 dB(A), mais inférieurs à 55 dB(A). Cela n'entrainerait pas de forte gêne, mais c'est une nuisance sonore qui se cumule aux autres sources de bruit.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

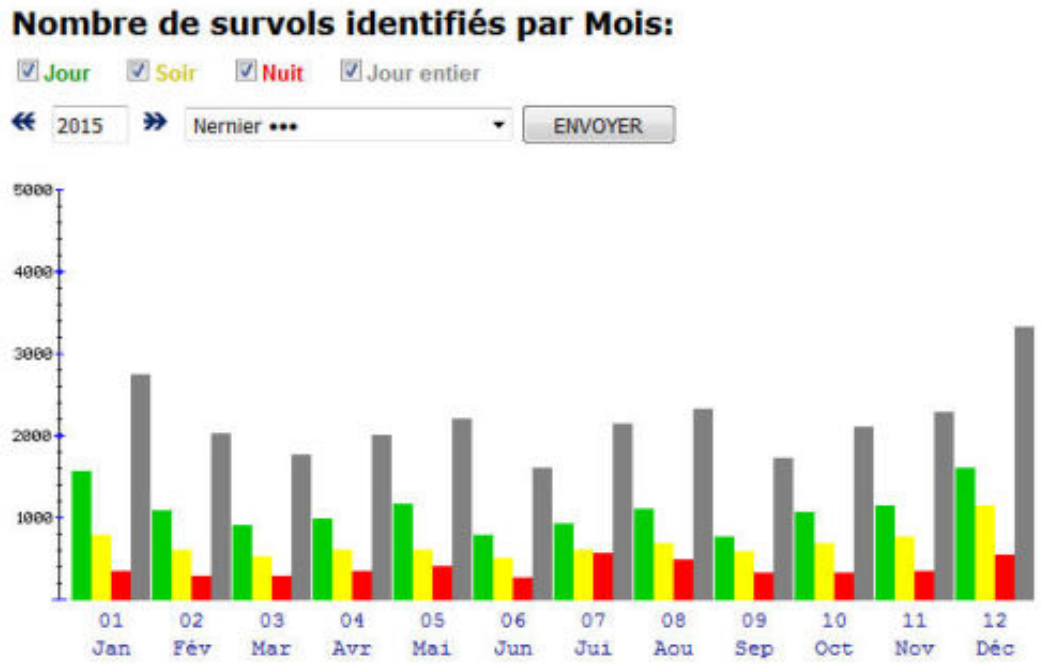


Figure 58 : Nombre de survols identifiés par mois en 2015 à Nernier (source : EANS)

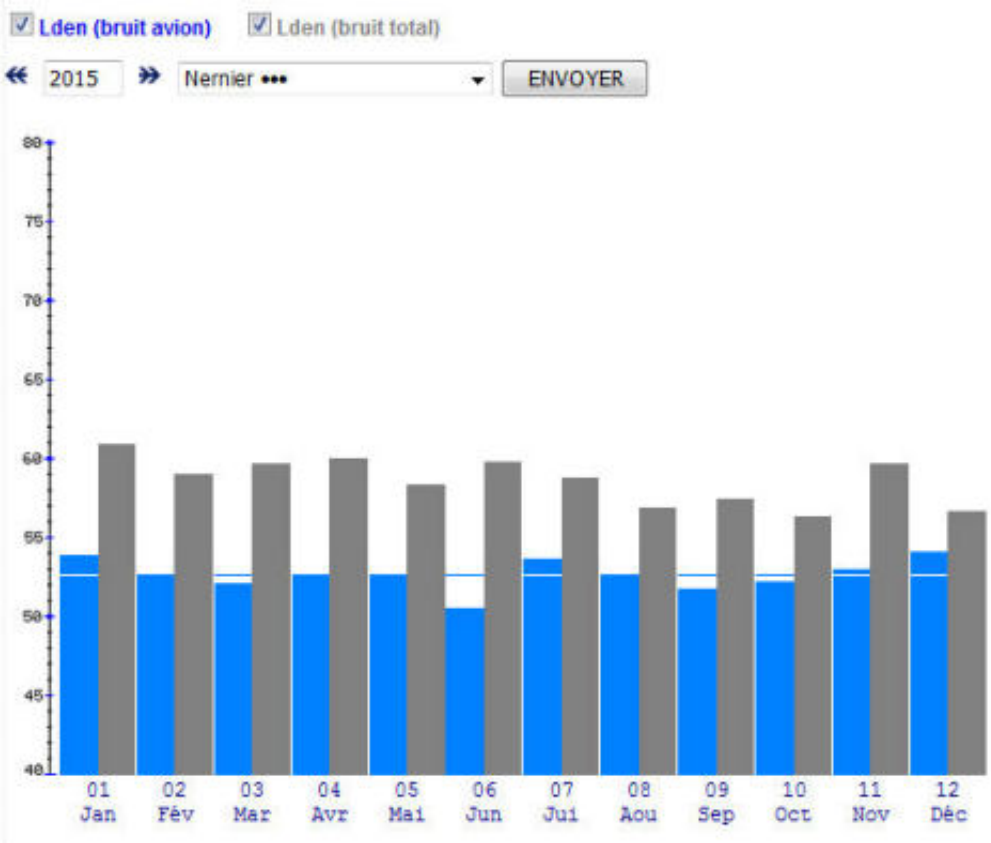


Figure 59 : Indicateur de bruit Lden lié à l'activité aéroportuaire en bleu (source : EANS)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Le Plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport de Genève ne concerne pas le territoire.

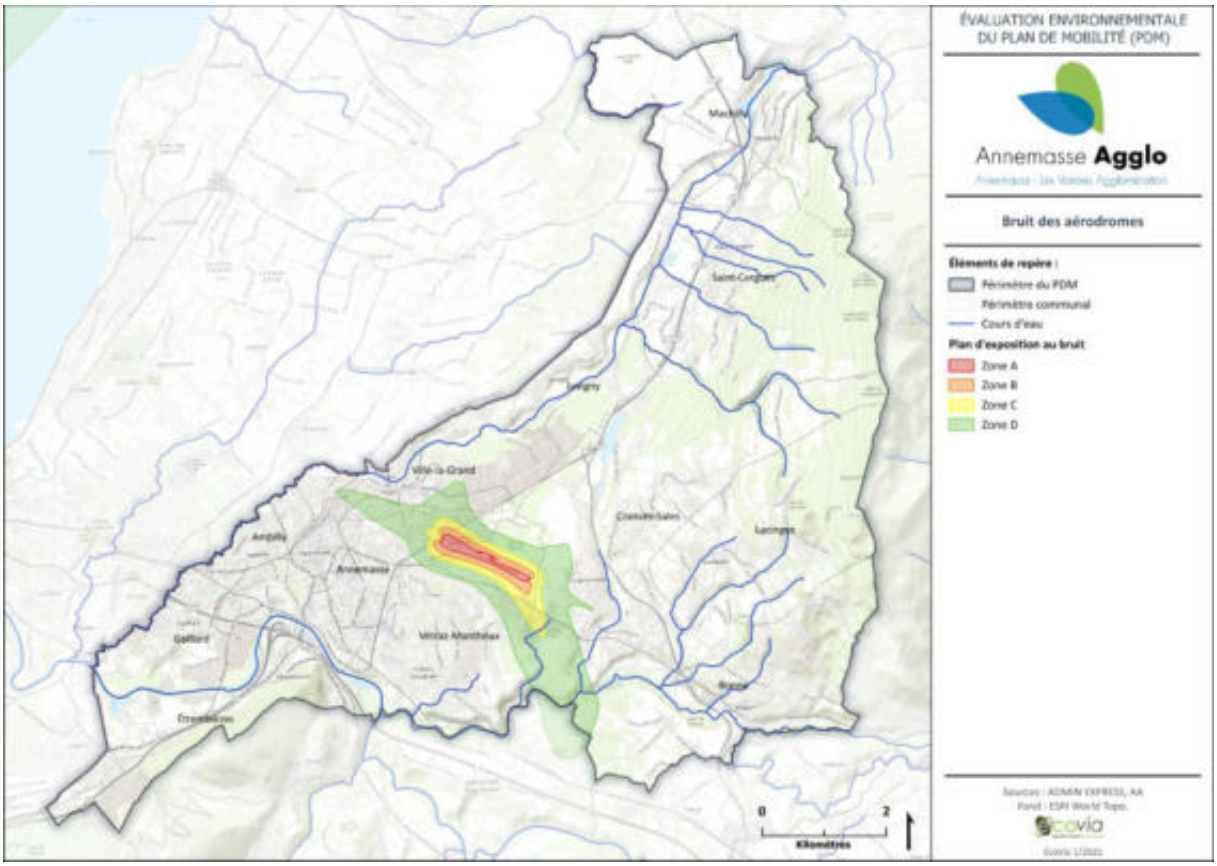
L'aérodrome d'Annemasse

SOURCE : EIE DU SCOT D'ANNEMASSE AGGLOMERATION

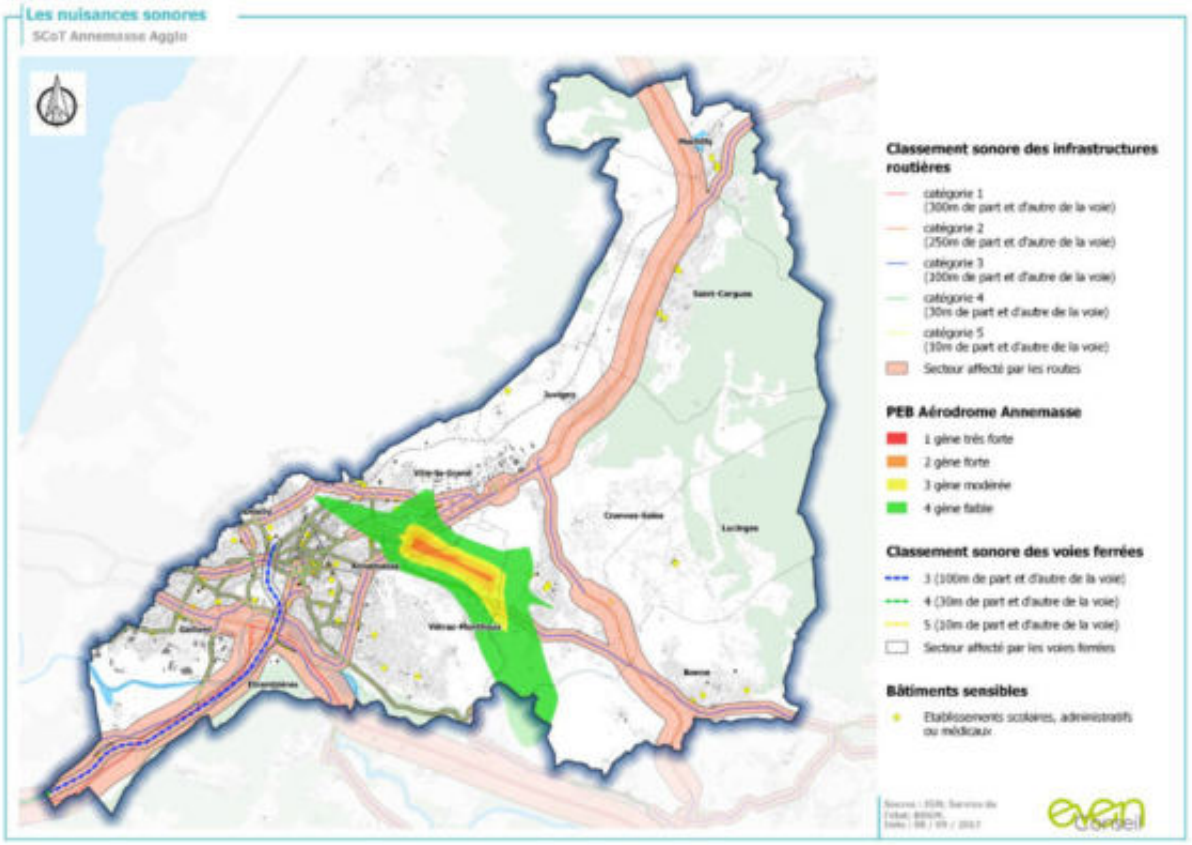
Le PEB de l'aérodrome d'Annemasse a été approuvé par l'arrêté préfectoral du 26 janvier 2011. Quatre zones A, B, C et D impactent la commune, les caractéristiques suivantes les définissent :

- La zone A, où la gêne est qualifiée de forte, à l'intérieur de la courbe d'indice Lden 70 ;
- La zone B, où la gêne est qualifiée de forte, comprise entre les courbes d'indice Lden 70 et une valeur allant de 65 à 62 ;
- La zone C, dans laquelle la gêne peut être considérée comme modérée, comprise entre la limite extérieure de la zone B et une valeur allant de 57 à 55 ;
- La zone D, comprise entre la limite extérieure de la zone C et la courbe d'indice Lden 50.

Les zones A et B sont strictes en termes d'urbanisation tandis que les zones C et D autorisent davantage de constructions.



Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE



Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

2.7.3 Synthèse

Analyse atouts-faiblesses et perspectives

Le diagnostic de la situation actuelle est traduit dans les champs atouts et faiblesses (colonne de gauche). Tandis que les perspectives d'évolution sont autant d'opportunités ou de menaces (colonne de droite).

Situation actuelle		Perspectives d'évolution	
+	Atout pour le territoire	⇗La situation initiale va se poursuivre ou s'accélérer	Les perspectives d'évolution sont positives
-	Faiblesse pour le territoire	⇘La situation initiale va ralentir ou s'inverser	Les perspectives d'évolution sont négatives

	Situation actuelle	Perspectives d'évolution	
-	De nombreuses sources de bruit (routes, voies ferrées, avions, etc.)	⇘	Les motorisations évoluent et sont de moins en moins bruyantes (électromobilité). Les actions des PPBE sont en cours et visent à réduire l'exposition des habitants ou le bruit à la source.
+	Des outils de gestion et de protection (Classement sonore des voies, 2 PPBE)	⇗	
+	Des zones de calme étendues	⇗	Les actions du PPBE visent à préserver ces zones de calme.

Proposition d'enjeux pour le PDM

- La réduction des nuisances sonores des transports :
  - Veiller à la prise en compte du bruit très en amont dans les projets d'infrastructures
  - Maitriser les vitesses de circulations et inciter au partage de la voirie dans les centres-villes et centres-bourgs ainsi que sur les axes habités
  - Identifier les zones sensibles afin de préserver ces lieux d'une source bruyante supplémentaire
  - Identifier et préserver les zones calmes (espaces publics, espaces verts, etc.) en favorisant les modes de déplacements doux
  - Résorber les Points Noirs du Bruit (PNB) et les zones de bruit existants et éviter d'en créer de nouveaux
  - Pour les nouvelles infrastructures : utiliser des matériaux permettant de mieux limiter la propagation du bruit (ex. : revêtement des routes)
- La réduction de l'exposition aux nuisances sonores :
  - Limiter le stationnement et la pénétration des voitures en ville où la population exposée est forte
  - Éloigner les infrastructures de transport des zones densément peuplées
  - Identifier les zones sensibles (établissements scolaires, hôpitaux, etc.) afin de préserver ces lieux d'une source bruyante supplémentaire
  - Identifier les zones nécessitant la mise en œuvre de protections acoustiques

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

2.8 DECHETS

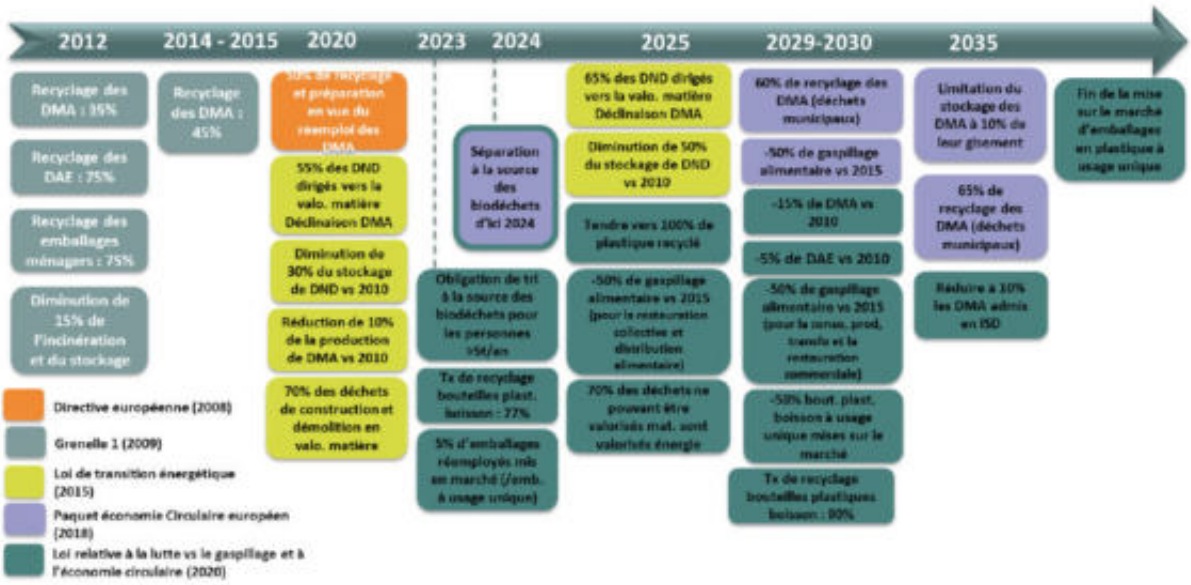
2.8.1 Positionnement de la thématique par rapport au PDM

La thématique « déchets » comporte très peu d'interactions avec le Plan de Mobilité. Néanmoins, l'état initial de l'environnement aborde cette thématique pour être conforme à la règlementation, et présente donc les grandes caractéristiques de la gestion des déchets sur le territoire.

2.8.2 Les documents et objectifs de référence à prendre en compte

Au niveau européen et national

La prévention des déchets est depuis longtemps cadrée par des textes de loi. Mais ce sont la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (TECV) d'aout 2015, la loi n° 2020-105 du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire et la directive-cadre sur les déchets qui fixent les derniers objectifs. Ces objectifs peuvent être synthétisés tel que suit :



Divers documents de planification adoptés au niveau régional et départemental

Conformément aux articles L4251-1 et suivants du Code général des Collectivités territoriales, la Région a la mission d'élaborer un SRADDET dont un volet est spécifique aux déchets. C'est un document opposable pour les différents acteurs de la gestion des déchets (services de l'État, collectivités, entreprises de traitement des déchets). Celui-ci reprend intégralement le PRPGD d'Auvergne – Rhône-Alpes approuvé par délibération du Conseil régional en date du 11 octobre 2018 et mis en annexe.

Ce Plan régional de Prévention et de Gestion des Déchets fixe les moyens de réduction des déchets, de recyclage et de traitement des déchets résiduels aux horizons 2025 et 2031, conformément à l'article R. 541-16 du Code de l'Environnement. Il définit également des

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

indicateurs de suivi annuels. Le Plan constitue un outil règlementaire structurant pour tous les acteurs publics et privés du territoire.

- Les objectifs en matière de prévention, de recyclage et de valorisation des déchets s'appuient sur la déclinaison des objectifs nationaux au niveau régional dans le respect de la hiérarchie des modes de traitement (Extrait de l'article L541-1 du Code de l'Environnement – LOI n° 2015-992 du 17 aout 2015) :
- Réduire de 10 % en 2020 par rapport à 2010 de la production des Déchets Ménagers et Assimilés et des quantités de Déchets d'activités économiques
- Développer le réemploi et augmenter la quantité des déchets faisant l'objet de préparation à la réutilisation (objectifs quantitatifs par filières)
- Atteindre une valorisation matière de 55 % en 2020 et de 65 % en 2025 des déchets non dangereux non inertes
- Atteindre une valorisation matière de 70 % des déchets issus de chantiers du BTP d'ici 2020.
-

Des documents de pilotage à l'échelle intercommunale

Le Schéma directeur des déchets

En 2020, la collectivité a souhaité se doter d'un plan stratégique à l'horizon 2020-2030 pour continuer à investir dans la prévention et la gestion des déchets ménagers de manière coordonnée et réfléchie.

Ce plan ambitieux fixe des objectifs directeurs tels que :

- Réduire de 12 % en kg/an/hab. les déchets ménagers et assimilés gérés par le service déchets d'Annemasse Agglo ;
- Réduire de 27 % en kg/n/hab. les ordures ménagères résiduelles gérées par le service déchets d'Annemasse Agglo ;
- Augmenter de 60 % les tonnages de collecte d'emballages, du verre et du papier ;
- Limiter l'évolution des déchets occasionnels collectés en déchèterie à 2 % ;
- Augmenter de 9 points le taux de déchets orientés vers a valorisation matière ou organique.

Afin d'y parvenir, Annemasse Agglo a mis en place un programme d'actions clés d'ici à 2030 tel que suit :

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

PREVENTION REEMPLOI ET COMMUNICATION	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Programme local de prévention	*									
Compostage partagé et ind (montée en puissance progressive)	*									
DECHETTERIES	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**
Contrôle accès déchetteries			*							
Collecte encombrants personnes prioritaires		*								
Nouvelle décheterie/ recyclerie						*				
COLLECTE DECHETS MENAGERS ET ASSIMILES	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**
Automatisation des remontées des tournées de collecte		*								
Extension zone CS PàP Vétraz/Cranves bas			*							
Densification AV verre/textile urbain	*									
Apport volontaire périph										
Mise en œuvre des points 4 communes (Bonne, Cranves, St-C Haut, Lucinges)				*						
Mise en œuvre des points 3 communes (St-C Bas, Juvigny, Machilly, Etrembières)					*					
Biodéchets en PàP urbain				*						
Cartons en AV aérien			*							
PREFIGURATION TI	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**
Etude TI (prestation service)					*					

Ce plan d'action représente un effort d'investissement cumulé estimé à 16,2 millions d'euros sur la période 2020 – 2030. L'effort d'investissement porte à 38 % sur les déchèteries (6,2 M€), à 33 % sur la précollecte (5,3 M€), à 23 % sur la collecte (3,7 M€) et à 6 % sur la prévention (0,9 M€).

Le programme local de prévention des déchets ménagers et assimilés

Le programme local de prévention des déchets ménagers et assimilés (PLPDMA) d'Annemasse Agglo a été voté au conseil communautaire du 15 décembre 2021. Il regroupe 21 actions réparties en 8 thématiques :

- AXE 1 : Être éco-exemplaire
- AXE 2 : Sensibiliser
- AXE 3 : Utiliser les instruments économiques
- AXE 4 : Lutter contre le gaspillage alimentaire
- AXE 5 : Éviter la production de déchets verts et encourager la gestion de proximité des biodéchets
- AXE 6 : Augmenter la durée de vie des produits
- AXE 7 : Mettre en place et renforcer des actions emblématiques favorisant la consommation responsable
- AXE 8 : Réduire les déchets des entreprises

Il vise à répondre à un constat : plus de la moitié de la poubelle des habitants d'Annemasse Agglo pourrait être mieux valorisée… ou évitée. Cela passe par la mise en œuvre d'actions caractéristiques des plans de prévention.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

2.8.3 Organisation de la collecte

SOURCE : SINOE, RAPPORTS D'ACTIVITE DECHETS 2022

Compétences

Dès sa création, les 12 communes du territoire ont transféré l'ensemble de la compétence de collecte et de traitement des déchets des ménages à Annemasse Agglo. De par ses statuts, Annemasse Agglo est chargée de la « collecte, du traitement et de l'élimination des déchets ménagers et assimilés ».

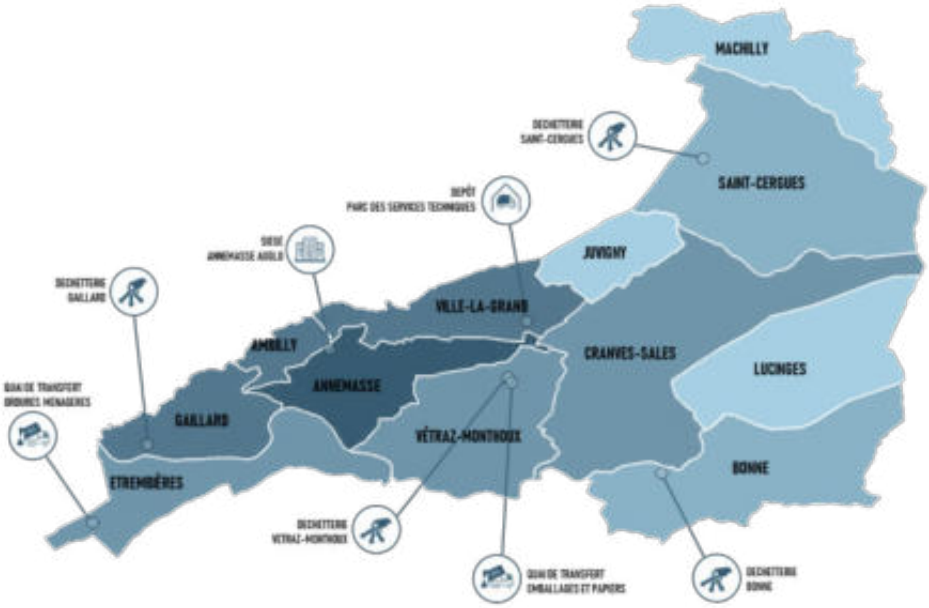


Figure 60 : Carte des infrastructures liées à la gestion des déchets d'Annemasse (source : interne)

Annemasse Agglo a par la suite transféré la compétence « traitement » au Syndicat intercommunal de Valorisation (SIVALOR). Depuis, la gestion des déchets est répartie entre les deux entités selon des domaines de compétences bien définis, présentés dans le tableau ci-dessous.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

			Arrayonnaise Agglo	sivalor
ORDURES MENAGERES	COLLECTE	BACS	X	
		POINTS D'APPORTS VOLONTAIRES	X	
	TRANSFERT ET TRAITEMENT			X
EMBALLAGES ET PAPIERS RECYCLABLES	COLLECTE	BACS	X	
		POINTS D'APPORTS VOLONTAIRES		X
	TRANSFERT ET TRAITEMENT			X
VERRE	COLLECTE	POINTS D'APPORTS VOLONTAIRES		X
	TRANSFERT ET TRAITEMENT			
CARTONS	COLLECTE, TRANSFERT ET TRAITEMENT	PROFESSIONNELS	X	
		POINTS D'APPORTS VOLONTAIRES	X	
	TRANSFERT ET TRAITEMENT	DECHETTERIE		X
TEXTILES, LINGES CHAUSSURES	COLLECTE	POINTS D'APPORTS VOLONTAIRES	X	
DECHETS VERTS	TRANSFERT ET TRAITEMENT	DECHETTERIE		X
DECHETS INCINERABLES DE DECHETTERIE	TRANSFERT ET TRAITEMENT	DECHETTERIE		X
AUTRES DECHETS DE DECHETTERIE	TRANSFERT ET TRAITEMENT	DECHETTERIE	X	

Figure 61 : Répartition des compétences collecte et traitement entre AA et le SIVALOR (source : RA déchets 2022)

Volumes collectes : Dechets Menagers et Assimiles

Sources : SINOE[4], RA SIAVED 2021.

Rappel

Les Déchets Ménagers et Assimilés (DMA) regroupent :

- Les Ordures ménagères résiduelles (OMR) ;
- Les déchets collectés en déchèteries ;
- Les encombrants des ménages ;
- Les déchets dangereux des ménages ;
- Les déchets verts des ménages et des collectivités territoriales ;
- Les déchets des activités économiques assimilés aux déchets des ménages ;

[4] Le site **SINOE** est une base de données de l'ADEME recensant les données déchets des collectivités territoriales, elles séparent les collectivités territoriales en différentes typologies, la CCPSV a une typologie mixte à dominante urbaine d'après ce site.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

- Les déchets collectés sélectivement (CS) : le verre, les emballages et le papier issus du tri séparé ;
- Les déchets alimentaires collectés séparément.
-

Production de DMA en 2021

52 483 tonnes de DMA ont été collectées sur l'agglomération en 2022, soit 553 kg/hab. Plus de la moitié des déchets collectés sont des OMR (52 %), 39 % proviennent des déchèteries et le reste vient de la collecte sélective.

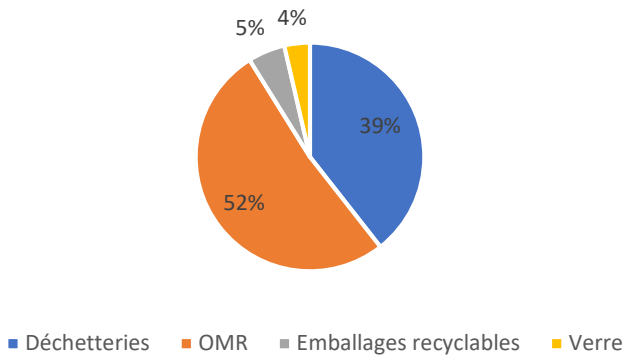


Figure 62. Répartition des déchets collectés en 2022 sur le territoire et comparaison en kg/hab./an (source : RA déchets 2022)

Lorsque l'on compare les tonnages collectés en 2021 par habitant sur AA, le département, la région et le territoire national, on observe que le ratio sur AA est inférieur aux ratios observés à l'échelle nationale (605 kg/hab.) et départementale (569 kg/hab.) mais est légèrement supérieur au ratio observé à l'échelle régionale (555 kg/hab.).

On note principalement une collecte plus importante des OMR (288 kg/hab.) sur AA ainsi qu'un ratio moins important des déchets collectés sélectivement.

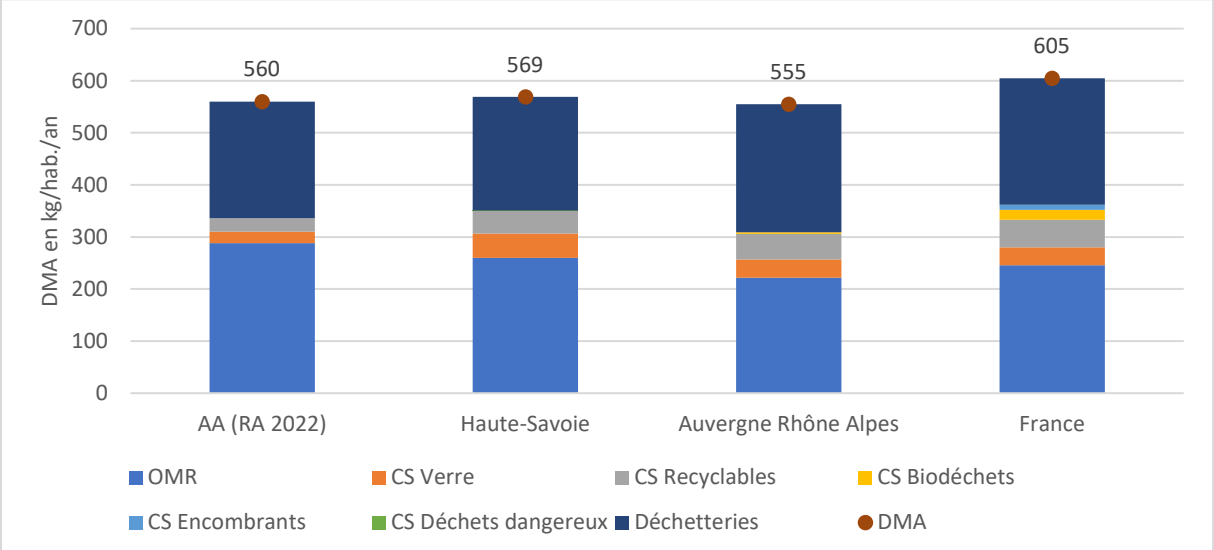


Figure 63. Comparaison de la collecte des DMA en 2021 avec les territoires d'échelle supérieure (source : SINOE, RA déchets 2022)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Évolution de la production entre 2010 et 2022

Entre 2010 et 2022, on note une baisse de 8 % de la production des déchets par habitant, cette baisse concerne toutes les catégories de déchets, en particulier les emballages recyclables (-24 %).

En revanche, on note une augmentation du tonnage collecté sur le territoire, passant de 47 785 t en 2010 à 52 483 tonnes en 2022, cela est principalement lié à la forte augmentation de population du territoire comme l'atteste l'évolution du tonnage par habitant. On peut noter que les tonnages de déchets sont sur une pente décroissante depuis 2018 avec une diminution de 0,9 % de la production totale de déchets entre 2021 et 2022.

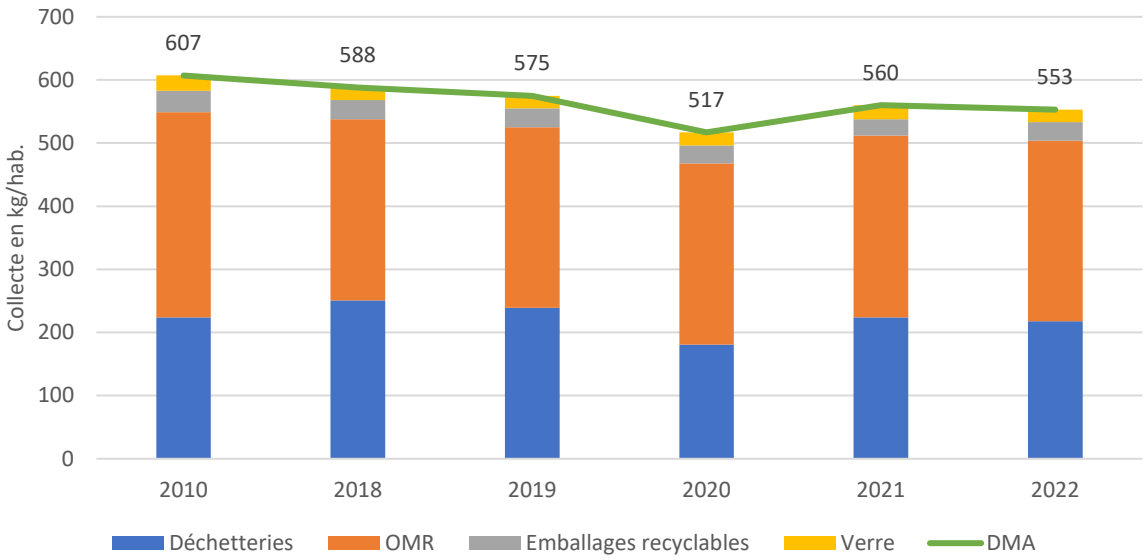


Figure 64. Évolution de la production de DMA entre 2010 et 2022 (source : RA déchets 2022)

2.8.4 Prévention des déchets

Annemasse Agglo a fixé à travers le schéma directeur des déchets, l'objectif de réduire les DMA de 12 % entre 2018 et 2030.

Pour y parvenir, Annemasse Agglo mets en place de nombreuses actions de sensibilisation auprès du grand public avec l'organisation d'évènement et d'atelier ou encore des campagnes de communication autour des thématiques liées aux déchets, mais c'est surtout l'axe biodéchets qui a été

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Sensibilisation au compostage

Le compostage individuel

Jusqu'en 2020, les composteurs étaient proposés moyennant une participation financière de 20 €. À compter de la mise en application du SDD, les formalités d'acquisition ont évolué et depuis 2021 les composteurs sont dorénavant livrés à domicile gratuitement.

En 2022, 235 composteurs ont été distribués sur l'agglomération ainsi que 70 lombricomposteurs destinés aux usagers vivant en appartement souhaitant bénéficier d'une solution de tri individuelle.

Le compostage partagé

En 2022, l'on recense 59 sites de compostage partagé sur AA, dont 29 sont des sites publics et en établissement mis en place par l'agglomération.

Depuis 2020, Annemasse Agglo est accompagnée par l'association Trièves Compostage Environnement (TCE) pour le suivi des sites de compostage partagé.

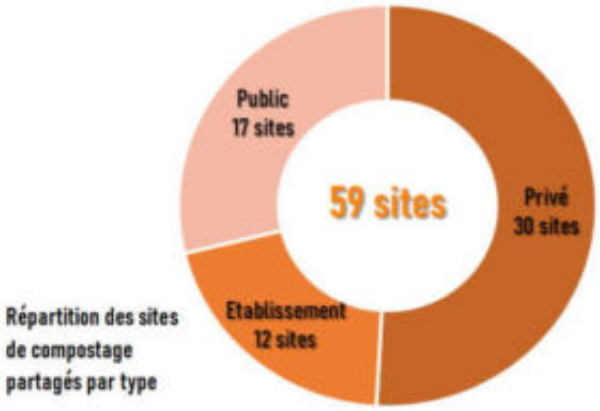


Figure 65. Répartition des sites de compostage partagés sur AA (source : RA déchets 2022)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

2.8.5 Valorisation des déchets

Des déchets valorisés majoritairement sous forme énergétique

SOURCE : RA DECHETS 2022

Depuis 2018, on observe une légère augmentation des déchets valorisés sous forme énergétique (+2 %) et valorisés spécifiquement (+2,5 %) au détriment des déchets valorisés sous forme de matière (-4 %).

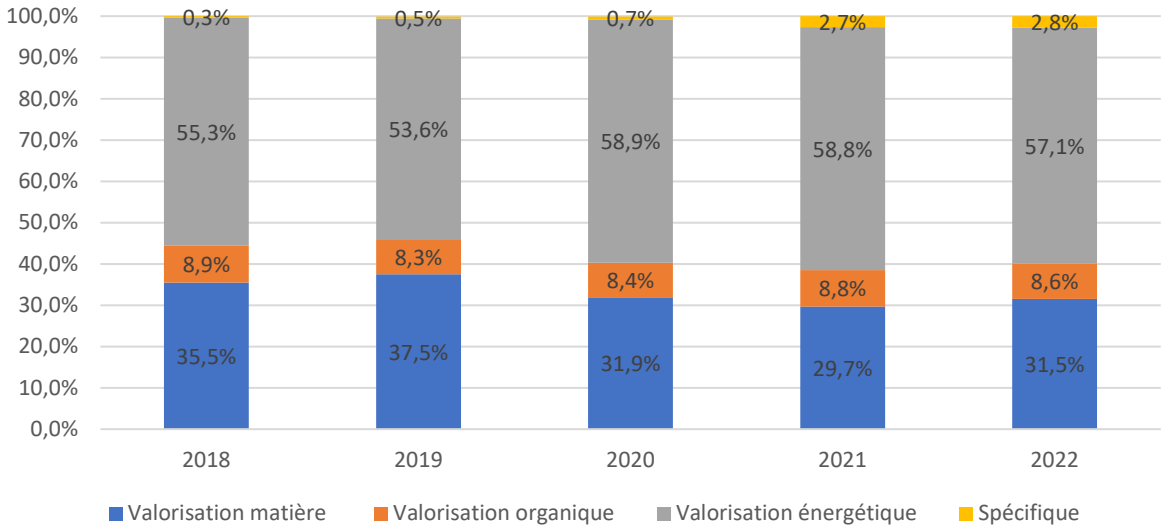


Figure 66. Évolution des modes de valorisations des DMA sur AA entre 2018 et 2022 (source : RA déchets 2022)

Une valorisation des déchets ménagers importante

Les déchets de la communauté d'agglomération sont valorisés de trois manières :

- Valorisation matière (sous forme de matériaux recyclables ou d'objets réutilisables ou réemployables) ;
- Valorisation organique (compostage) ;
- Valorisation énergétique (récupération de la chaleur émise lors de l'incinération des déchets ménagers et assimilés) ;

La valorisation énergétique



Les déchets ménagers et assimilés sont incinérés à l'unité de valorisation énergétique (UVE) de Valserhône, dans l'Ain. Cette unité est gérée par le SIVALOR accueille les déchets de 10 collectivités, soit 163 communes, ou encore près de 450 000 habitants. Une fois collectés par Annemasse Agglo, les déchets sont transportés au quai de transfert d'Étrembières où ils sont transférés par train à l'UVE.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

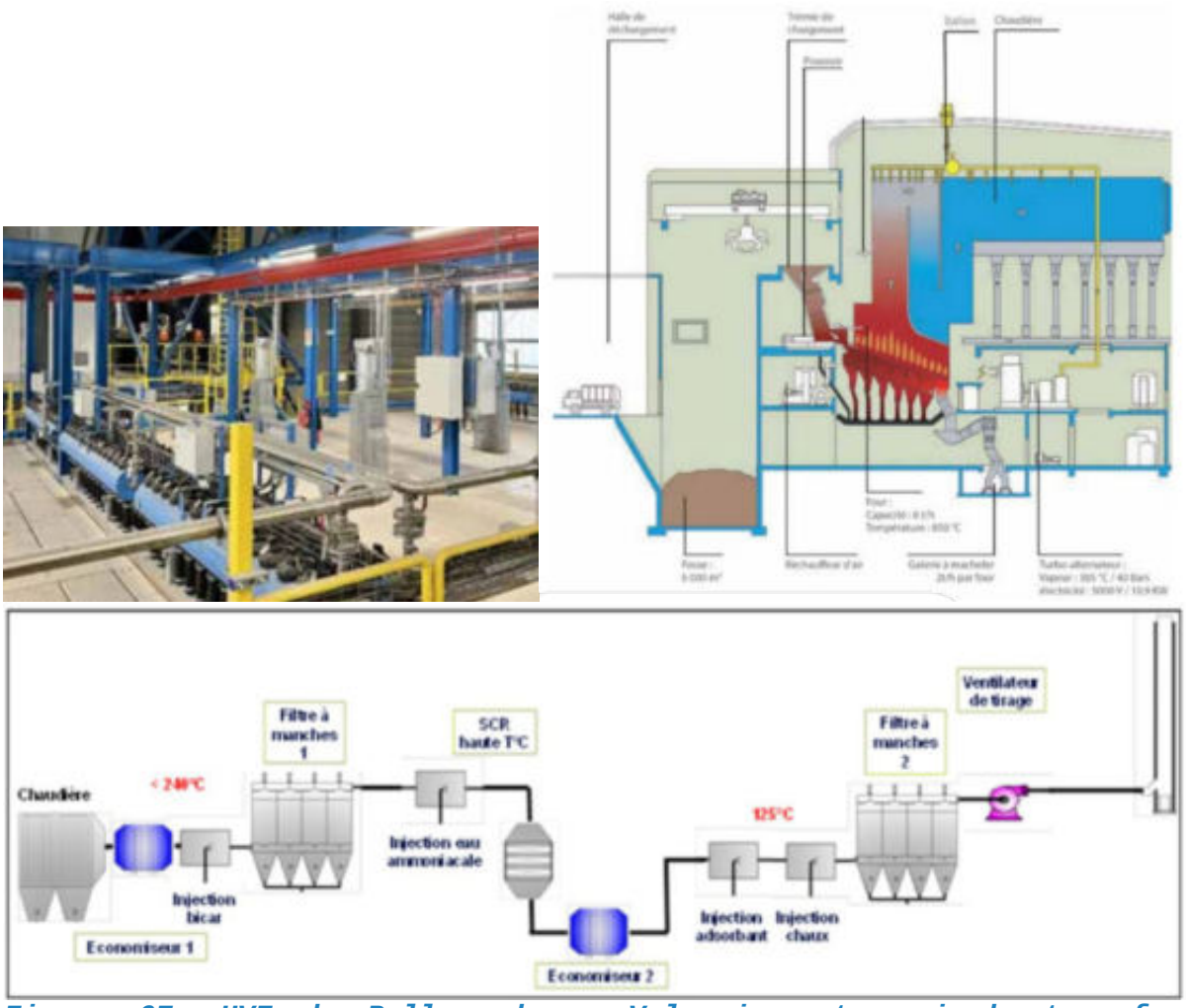


Figure 67. UVE de Bellegarde-sur-Valserine et quai de transfert (source : SIVALOR)

La valorisation énergétique suit trois étapes : la combustion des déchets, avec 120 000 tonnes reçues en 2022, la transformation de la chaleur produite en énergie par chaudière à chaleur surchauffée pour plus de 67 000 MWh produits en 2022, un record, et enfin le traitement des fumées produites. Les rejets dans le Rhône sont par ailleurs contrôlés pour maitriser la pollution.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

2.8.6 Synthèse

Analyse atouts-faiblesses et perspectives

Le diagnostic de la situation actuelle est traduit dans les champs atouts et faiblesses (colonne de gauche). Tandis que les perspectives d'évolution sont autant d'opportunités ou de menaces (colonne de droite).

Situation actuelle		Perspectives d'évolution	
+	Atout pour le territoire	⇗La situation initiale va se poursuivre ou s'accélérer	Les perspectives d'évolution sont positives
-	Faiblesse pour le territoire	⇘La situation initiale va ralentir ou s'inverser	Les perspectives d'évolution sont négatives

	Situation actuelle	Perspectives d'évolution	
-	553 kg/hab. en 2022	⇗	Baisse du tonnage collecté par habitant depuis 2010. Les actions portées par l'agglomération à travers son PLPDMA et son schéma directeur des déchets. La mise en œuvre du SRADDET (contenant le PRPGD) devrait permettre de réduire les déchets à la source et d'améliorer leur gestion.
+	En 2021, le ratio de déchets collectés par habitant (560 kg/hab.) est inférieur aux ratios départementaux et nationaux.	⇗	
-	Le mode de valorisation principal est la valorisation énergétique (57 %) des déchets traités par stockage.	⇗	

Proposition d'enjeux pour le PDM

- Réduire l'impact environnemental du transport, en choisissant des motorisations alternatives : biocarburant, GPL, électricité…

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

2.9 SITES ET SOLS POLLUES

2.9.1 Éléments de cadrage

La thématique « sites et sols pollués » est importante dans la réalisation d'un document de planification tel que le PLUi-HM. Certes, ce dernier ne dispose d'aucun effet levier sur le traitement des pollutions présentes et rémanentes. Mais, il peut en identifiant et caractérisant ces sites, les intégrer à la prospective foncière et aux projets de développement.

Définitions

- Sites et sols pollués : sites qui du fait d'anciens dépôts de déchets ou d'infiltrations de substances polluantes, présentent une pollution susceptible de provoquer une nuisance ou un risque pérenne pour les personnes ou l'environnement. Ces situations sont souvent dues à d'anciennes pratiques sommaires d'éliminations des déchets ou encore à des fuites ou épandages de produits toxiques de manière régulière ou accidentelle dans le cadre de pratiques légales ou non. La pollution concernée présente généralement des concentrations assez élevées sur des surfaces réduites.
- CASIAS : La carte des anciens sites industriels et activités de services (CASIAS) recense les anciennes activités susceptibles d'être à l'origine d'une pollution des sols. Il peut s'agir d'anciennes activités industrielles ou de services potentiellement polluants. En novembre 2021, le système d'information géographique constitué par la CASIAS a intégré les sites répertoriés dans BASIAS.
- SIS : Les secteurs d'information sur les sols comprennent les terrains où la connaissance de la pollution des sols justifie, notamment en cas de changement d'usage, la réalisation d'études de sols et la mise en place de mesures de gestion de la pollution pour préserver la sécurité, la santé ou la salubrité publique et l'environnement.
- SUP : Les services d'utilité publique sont une limitation du droit de disposer de la propriété d'un terrain. Elle consiste en un ensemble de recommandations, de précautions, voire d'interdictions sur la manière d'utiliser, d'entretenir, de construire ou d'aménager, compte tenu de la présence de substances polluantes dans les sols.
- BASE INFOSOL : Information de l'administration concernant une pollution suspectée ou avérée (ex-BASOL). La nécessité de connaitre les sites pollués (ou potentiellement pollués) de les traiter le cas échéant, en lien notamment avec l'usage prévu, d'informer le public et les acteurs locaux, d'assurer la traçabilité des pollutions et des risques y compris après traitement a conduit le ministère chargé de l'environnement à créer la base de données BASOL. Les données reprises de cette base de données historique sont aujourd'hui diffusées dans Géorisques en tant qu'Information de l'administration concernant une pollution suspectée ou avérée.
- ICPE : Les installations classées pour la protection de l'environnement regroupent les installations industrielles ou agricoles susceptibles de créer des risques ou de provoquer des pollutions ou nuisances, notamment pour la sécurité et la santé des riverains : Sites de pollution potentielle.
- IREP : Le registre français des émissions polluantes (IREP) est un outil important pour l'identification et la surveillance des sources de pollution, mais il ne fournit pas les données sur la totalité des polluants et des sources de pollution pouvant exister ni sur l'ensemble des émetteurs. Il recense les principaux rejets des principales installations industrielles, des STEP de plus de 100 000 EH et certains élevages. En revanche, il n'inclut pas les

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

petites installations, faibles émetteurs et les sources diffuses telles que l'agriculture et les transports ainsi que les rejets des particuliers. : Sites de pollution potentielle.

Contexte règlementaire

Au niveau communautaire

- Directive européenne 82/501/CEE, dite directive Seveso 1, remplacée par la directive 96/82/CE dite directive Seveso 2, elle-même remplacée récemment par la directive 2012/18/UE du 4 juillet 2012 dite directive Seveso 3. Cette dernière est entrée en vigueur le 1er juin 2015. Les directives Seveso imposent aux États membres de l'Union européenne d'identifier les sites industriels présentant des risques d'accident majeurs (sites SEVESO) et d'y maintenir un haut niveau de prévention. Deux types d'établissements sont distingués selon la quantité de matières dangereuses : les établissements Seveso seuil haut et les établissements Seveso seuil bas.
- La directive 1996/61/CE, dite IPPC (recodifiée 2008/1/CE) visant à minimiser la pollution émanant de différentes sources industrielles dans toute l'Union européenne. L'objectif de la directive est de garantir un niveau élevé de protection de l'environnement par délivrance d'une autorisation jugeant de la performance environnementale de l'installation dans sa globalité.
-

Au niveau national

- Loi n° 76-663 du 19 juillet 1976 relative aux installations classées pour la protection de l'environnement (livre V Prévention des pollutions, des risques et des nuisances – Titre I Installations classées pour la protection de l'environnement - art. L511-1 et suivants du Code de l'environnement – partie législative) et son décret d'application n° 77-1133 du 21 septembre 1977.
- Décret 97-1133 du 8 décembre 1997 et arrêté interministériel du 8 janvier 1998, fixant les règles applicables en matière d'épandage d'effluents ou de boues pour la protection de l'hygiène ;
- Circulaire du 31 mars 1998, sur la surveillance des sites et sols pollués, leur mise en sécurité et l'adoption de mesures d'urgence ;
- Circulaire du 10 décembre 1999, fixant les objectifs de réhabilitation des sites et sols pollués, définissant la notion d'acceptabilité du risque et des restrictions d'usage si les sites et sols pollués ne peuvent pas être banalisés ;
- Décret n° 2015-1353 du 26 octobre 2015 relatif aux secteurs d'information sur les sols prévus par l'article L. 125-6 du code de l'environnement et portant diverses dispositions sur la pollution des sols et les risques miniers.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Au niveau local

- Le SRADDET AURA : 3.1 Privilégier le recyclage du foncier à la consommation de nouveaux espaces
- Le SCoT Annemasse agglomération : Limiter et réduire les risques technologiques (recenser les anciens sites pollués présents sur le territoire. Une réflexion est menée quant à leur intégration dans les objectifs de renouvellement urbain et à leur réinvestissement par l'urbanisation)
-

2.9.2 Une pollution industrielle présente

La présence d'industries encore en activité ou non dans l'Agglomération est susceptible d'entrainer des pollutions des sols qui pourrait entrainer des conséquences non négligeables sur la santé humaine. Il existe deux bases de données nationales recensant les sols pollués connus ou potentiels.

11 sites BASOL

14 sites BASOL ont été recensés.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Nom instruction	Nom commune	Statut instruction	Description
EATON HYDRAULICS SAS (ex TUTHILL)	Ville-la-Grand	En cours	Un plan de gestion a été élaboré dans l'optique de la réhabilitation du site et en tenant compte de son usage futur dédié à une activité de concession automobile (commerce et réparation), tout en conservant l'emprise du bâtiment actuel avec un sous-sol affecté au stockage de pneus. Des travaux de purge ont été prévus au droit de la zone impactée en façade nord du bâtiment. À défaut de traitement complet des pollutions mises en évidence, conduisant à la persistance de contaminations sur le site, une analyse des risques résiduels (ARR) prédictive a été réalisée. Il en a résulté une absence d'incompatibilité sanitaire de l'état du tènement avec son usage futur.
GDF – ancienne usine à gaz d'Annemasse	AMBILLY	En cours	L'inspection des installations classées considère que les risques émanant de ce site sont maitrisés. En l'absence de projet, aucune autre action n'est à engager à l'avenir. Cependant, le niveau de décontamination réalisé ne permet pas de banaliser totalement le terrain. Les excavations ne pourront se faire que de façon maitrisée. Ces restrictions d'usage devront être entérinées. Ce site ne justifie pas de surveillance des eaux souterraines au regard de la circulaire du 19 septembre 2002 et du courrier GDF du 25 novembre 2005.
LÉMAN INDUSTRIE	Vétraz-Monthoux	En cours	Dans un premier temps, la société LÉMAN INDUSTRIE a fait réaliser un diagnostic environnemental du site entre décembre 2007 et octobre 2008, dont les principaux éléments sont synthétisés ci-après. Compte tenu de l'activité de l'entreprise, les principaux produits et déchets présents sur le site étaient : – Des métaux et alliages ferreux ou non. – des huiles entières et des huiles solubles, – des solvants halogénés (trichloréthylène et perchloréthylène), – des déchets solides sous la forme de copeaux et limailles de métaux souillés par les huiles et des déchets liquides tels que les huiles et les solvants de dégraissage usagés.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Nom instruction	Nom commune	Statut instruction	Description
			Selon l'exploitant, il n'y a pas eu d'incident ou d'accident susceptible d'avoir provoqué une pollution accidentelle des sols en cours d'exploitation. Les analyses des échantillons prélevés ont mis en évidence la présence de deux sources de pollution : – une source constituée d'un sol contaminé par les hydrocarbures sous l'atelier de découpage et sous la zone de stockage des bennes à déchets ; – une source constituée d'un sol contaminé par des métaux dans la zone de stockage des bennes à déchets. La société LÉMAN INDUSTRIE a fait réaliser en juin 2010 des travaux d'excavation de terres au niveau de ces deux sources de pollution. Lors de cette opération, 22,3 tonnes de terres polluées ont été extraites de trois fouilles et envoyées en centre de traitement. L'efficacité de cette opération a été vérifiée au moyen de prélèvements de contrôle réalisés au fond de chaque fouille. Les résultats obtenus ont montré que les teneurs résiduelles en métaux sont inférieures ou légèrement supérieures au fond géochimique local, la concentration maximum en hydrocarbures s'élevant à 254 mg/kg. Pour ce qui est de la présence résiduelle d'hydrocarbures en faible concentration, le transfert de la pollution vers les éventuelles eaux souterraines est négligeable, compte tenu de la configuration des lieux (le point est sous une dalle en béton de 0,2 m d'épaisseur à l'intérieur du bâtiment) et du contexte géologique et hydrogéologique du site (présence d'argile sur 3 m d'épaisseur).
CUENOD	Ville-la-Grand	Clôturée	Les analyses ont mis en évidence la présence d'hydrocarbures à des concentrations significatives dans plusieurs secteurs du site ainsi qu'une teneur en zinc de 140 mg/kg dans une de ces zones. Ces constats

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Nom instruction	Nom commune	Statut instruction	Description
			ont conduit la société CUENOD à établir un plan de gestion en date du 30 juin 2011, dans lequel les opérations de mise en sécurité du site puis de remise en état sont détaillées. Une visite de l'établissement, effectuée par l'inspection des installations classées le 28 octobre 2011 pendant les travaux de remise en état, puis une autre réalisée après les travaux, le 26 janvier 2012, ont permis de constater la remise en état du site. À la suite de cette dernière visite, un procès-verbal de récolement a été dressé le 7 février 2012.
SAVOIE CHROME DUR SERVICES	Ville-la-Grand	En cours	À l'occasion d'une visite de l'établissement réalisée le 29 septembre 2009, l'inspection des installations classées a constaté la situation suivante : même si les déchets et les produits chimiques très toxiques, toxiques, corrosifs ou nocifs étaient protégés des précipitations atmosphériques en étant à l'intérieur du bâtiment, l'inspection des installations classées a néanmoins estimé que leur présence en quantité notable engendrait des risques importants pour l'environnement, voire pour la sécurité publique en cas d'intrusion sur le site. En 2015 (après travaux), les équipements de traitement de surface avaient été démantelés et qu'il n'y avait plus de déchets sensibles présents sur le site. Cependant, la présence probable d'une pollution résiduelle conduisait à supposer que la dalle béton et les sols sous-jacents pouvaient être impactés. La société VENTIMO a transmis fin 2015 à l'inspection des installations classées une étude établie par un organisme extérieur portant sur des investigations complémentaires des sols et de l'air ambiant à l'intérieur du bâtiment ainsi qu'une évaluation quantitative des risques sanitaires en tenant compte de deux usages futurs du site (industriel et établissement recevant du public). Cette étude est en cours d'examen.
DANC	ANNEMASSE	En cours	Étant donné les sources de pollutions mises en évidence, la mise en œuvre d'un diagnostic approfondi et la réalisation d'un plan de gestion ont été recommandées.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Nom instruction	Nom commune	Statut instruction	Description
			De nouvelles investigations terrain ont été réalisées les 3 et 4 mars 2008 et les résultats sont présentés dans le plan de gestion transmis à l'inspection des installations classées le 25 juin 2008. Ils mettent en évidence des contaminations. Conformément au plan de gestion, les terres résiduelles impactées par les métaux lourds vont être recouvertes d'une couverture étanche. La surveillance des eaux souterraines, montre des contaminations.
FABRIQUE DE FOURNITURES DE BONNÉTAGE (ex-SEFEA)	ANNEMASSE	En cours	Aucune présence d'eaux souterraines n'a été observée au droit du site, après réalisation d'un sondage profond de 15 mètres équipé de piézomètre. Les investigations n'ont pas mis en évidence de concentrations significatives en métaux, hydrocarbures totaux, HAP, BTEX et PCB dans les sols. Elles ont permis en revanche de relever la présence de COHV au droit des parcelles occupées par l'usine. Un plan de gestion a ainsi été élaboré avec comme usage futur considéré, un usage identique à la dernière période d'exploitation de l'usine. Après modélisation, l'ARR a conclu par l'absence d'incompatibilité sanitaire de l'état du site avec son usage futur malgré les hypothèses majorantes retenues. Par un courrier daté du 30 septembre 2014, la société FABRIQUE DE FOURNITURES DE BONNÉTAGE a fait savoir qu'un traitement hors site de la zone polluée serait réalisé, après démolition des bâtiments et excavation. Au vu de l'ensemble de ces éléments, un rapport de synthèse a été établi le 28 novembre 2014 par l'inspection des installations classées, prenant acte des résultats du diagnostic environnemental obtenus et des travaux de dépollution envisagés, et proposant au préfet de la Haute-Savoie de délivrer à la société FABRIQUE DE FOURNITURES DE BONNÉTAGE un récépissé en réponse à sa notification de cessation d'activité.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Nom instruction	Nom commune	Statut instruction	Description
SARL PASTEUR Recyclage	Vétraz-Monthoux	Clôturée	Des pollutions en métaux (plomb, cadmium, nickel) ainsi qu'en hydrocarbures ont été mises en évidence. Monsieur le Préfet a prescrit à la société Pasteur Recyclage, par arrêté du 16 avril 2010, la remise en état de son site en fixant les objectifs de dépollution du sol sur la base des études transmises. Si ces seuils n'étaient pas atteints à l'issue des travaux, l'exploitant devait justifier l'acceptabilité des teneurs résiduelles du point de vue sanitaire. Les travaux de dépollution ont consisté dans la réalisation de trois campagnes d'excavation, en aout 2010, novembre 2010 et février 2011, qui ont permis de traiter l'ensemble des points chauds et de confirmer l'absence de nappe. Compte tenu des concentrations présentes et de leur profondeur, quelle que soit la part du temps passé à l'intérieur ou à l'extérieur des logements, l'état de pollution résiduel du site était acceptable pour les futurs résidents. Une visite sur site a été réalisée par l'inspection des installations classées le 23 janvier 2012 au cours de laquelle nous avions constaté que les fouilles réalisées lors de la dépollution du sol n'avaient pas été comblées entièrement et que la réoccupation du terrain n'était pas possible en l'état. Nous avions donc demandé à l'exploitant de remblayer le terrain en justifiant l'absence de pollution dans les terres d'apport. La société Pasteur Recyclage a transmis le 21 juin 2012 les résultats de l'analyse des terres avec lesquelles elle envisageait de remblayer le site. Après accord de l'inspection des installations classées, le chantier de remblaiement a commencé. Enfin, une dernière visite a été réalisée le 4 septembre 2012 à l'issue de laquelle un procès-verbal de récolement a été établi pour acter de la bonne remise en état du site.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Nom instruction	Nom commune	Statut instruction	Description
S.A. PRODUITS CHIMIQUES PLATRET	Ville-la-Grand	En cours	Des analyses effectuées entre 1995 et 2001 ont révélé des concentrations élevées en hydrocarbures totaux et solvants organiques dans les eaux pluviales provenant du site exploité par la société. Le 12 novembre 2015, la société Produits Chimiques Platret a remis une étude mettant en évidence, dans les sols et les eaux souterraines, des teneurs importantes en solvants chlorés, ainsi qu'en hydrocarbures aliphatiques et aromatiques monocycliques (BTEX). Cette pollution rend nécessaires des investigations complémentaires pour connaitre l'étendue du panache de pollution hors site, l'impact réel des substances présentes sur les bâtiments et les activités situés en aval hydraulique ainsi que la définition des mesures de gestion garantissant un impact résiduel acceptable de l'établissement sur son environnement. Ces compléments ont été demandés par l'inspection des installations classées, par courrier du 7 décembre 2015, selon un échéancier se terminant fin avril 2016.
GÉANT CASINO (ex-station-service FLORÉAL)	ANNEMASSE	En cours	Une pollution des sols a été identifiée. Des travaux (excavation de terres + pompage/écrémage) ont été réalisés entre 2004 et 2006. Les résultats des analyses sur les eaux souterraines montrent que les concentrations en BTEX et hydrocarbures dissouts relevées au droit de l'ancienne station se maintiennent à des teneurs inférieures aux valeurs de dépollution fixée par l'EDR. Le dépassement limité et ponctuel (480 µg/L en benzène) qui avait été constaté sur l'ouvrage PZ3 en avril 2011 n'a pas pu être contrôlé, car l'ouvrage a été détruit au cours des travaux de modernisation du site. Globalement, en ce qui concerne les piézomètres encore accessibles, les concentrations mesurées sont stables par rapport à la campagne de référence du 15 janvier 2008. Pour les gaz du sol, les résultats obtenus sur l'ensemble des ouvrages investigués sont inférieurs aux seuils de quantification analytique.
ECOMAG (ex DEUTZ MAG)	Ville-la-Grand	En cours	Des investigations ont été menées dans le cadre de la reconversion du site. Ces rapports mettaient en évidence la présence d'éléments polluants à évacuer (plaques et panneaux contenant de l'amiante,

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Nom instruction	Nom commune	Statut instruction	Description
			transformateur PCB en sous-sol, futs et bidons de contenus non identifiés, cuves enterrées…), et d'une pollution affectant les sols. Un autre rapport mettait en évidence une pollution significative des sols d'une part, et des eaux souterraines d'autre part, et concluait à l'incompatibilité entre l'état du site et les usages prévus. Des travaux ont été réalisés : excavation et évacuation de terres. Cependant ces travaux de dépollution ont porté sur une partie seulement des zones polluées. La pollution des sols présente en dehors du site, sur les terrains voisins, et la pollution des eaux souterraines n'ont pas été prises en charge. Le bureau d'études a conclu à l'absence de risque inacceptable et à la compatibilité de la qualité des terrains avec le projet immobilier. L'étude omet cependant un certain nombre de facteurs (pollution des eaux souterraines notamment). Finalement, des doutes subsistent concernant d'éventuels risques sanitaires auxquels seraient exposés les habitants de la résidence. Les risques sanitaires en dehors du site, en premier lieu pour les habitants des propriétés voisines, n'ont quant à eux pas du tout été évalués. Enfin, INGEOS a recommandé dans le même rapport certaines dispositions constructives (dispositif d'étanchéité à prévoir sous les fondations du bâtiment). La prise en compte de ces recommandations par le promoteur lors de la construction de l'immeuble n'est toutefois pas confirmée. Un rapport a été adressé par la DREAL au préfet le 9/01/15 pour faire le point sur la situation et notamment synthétiser l'ensemble des connaissances disponibles sur l'état du site. Ce rapport propose d'informer M. le maire de Ville-la-Grand des risques liés à la pollution du site, et de lui suggérer de demander à la société AKERYS PROMOTION la réalisation d'une évaluation des risques sanitaires et environnementaux sur le site de l'actuelle résidence Orre 1 et son voisinage afin d'évaluer la compatibilité des usages actuels avec l'état des sols et des eaux souterraines.
TOTAL FAVRE GILBERT	ANNEMASSE	En cours	Le rapport conclut que le site est banalisable et compatible avec un usage résidentiel. L'inspection a fait une visite de récolement et a constaté le 23 mars 2006 :

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Nom instruction	Nom commune	Statut instruction	Description
			– que le site est clôturé de manière à en empêcher l'accès aux tiers, – que les affouillements ont été sommairement rebouchés de manière à prévenir tout accident si un tiers pénétrait par effraction, – qu'il ne subsiste strictement aucune trace odorante, – que les mares d'eau sur le sol ne présentaient aucune irisation qui aurait pu trahir la présence d'hydrocarbures.
JALLUT	ANNEMASSE	En cours	Un sondage a mis en évidence la présence de solvants à des concentrations significatives entre 0 et 2,5 m de profondeur. En raison de l'absence d'eaux souterraines, aucune analyse sur ce milieu n'a été réalisée. À partir d'investigations complémentaires, l'étude a conclu que l'étendue de la pollution était restée confinée au droit et à proximité immédiate de la chambre de lavage des cuves, en précisant que l'absence d'eau et la faible perméabilité du sol ont probablement empêché une diffusion latérale et en profondeur des polluants. Des travaux d'excavation des sols au niveau de l'ancienne chambre de lavage des cuves de préparation des peintures se sont déroulés d'avril 2007 et juin 2007. À cette occasion, 23 tonnes de béton souillé et 987 tonnes de terres contaminées ont été retirées et envoyées en centre de traitement biologique. Par ailleurs, 21 tonnes d'eaux souillées ont aussi été collectées puis détruites dans une usine d'incinération de déchets dangereux. Des analyses complémentaires et deux visites des lieux ont permis de constater l'exécution des travaux prévus par le plan de gestion et la remise en état du site.
BRAND PASCAL	CRANVES-SALES	En cours	Dans le cadre de la cessation d'activité, plusieurs études de sol ont été réalisées, mettant en évidence la présence d'hydrocarbures, d'hydrocarbures aromatiques polycycliques, de BTEX (benzène, toluène, éthylbenzène et xylènes), ainsi que de métaux.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Nom instruction	Nom commune	Statut instruction	Description
			Des premiers travaux de dépollution par excavation des terres ont été réalisés courant 2020, mais une pollution résiduelle significative est restée sur le site. À la suite des concertations engagées, notamment dans le cadre de l'article R.512-46-26 du code de l'environnement, il est prévu que le terrain soit partagé en deux. Une partie sera consacrée, à court terme, à de l'habitat collectif avec sous-sol, l'autre, à plus long terme, à la création d'un bâtiment sans sous-sol abritant des activités sportives sous la maitrise d'ouvrage de la commune de Cranves-Sales. Des études ont été menées en 2021 et des travaux de dépollution ont été réalisés en 2022 pour permettre la réalisation des deux projets (habitat collectif et gymnase). Un dispositif adapté de maintien de la mémoire des pollutions résiduelles après travaux devra être mis en place, afin de prévenir tout risque ultérieur, notamment en cas de changement d'usage.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

12 ICPE soumises à autorisation

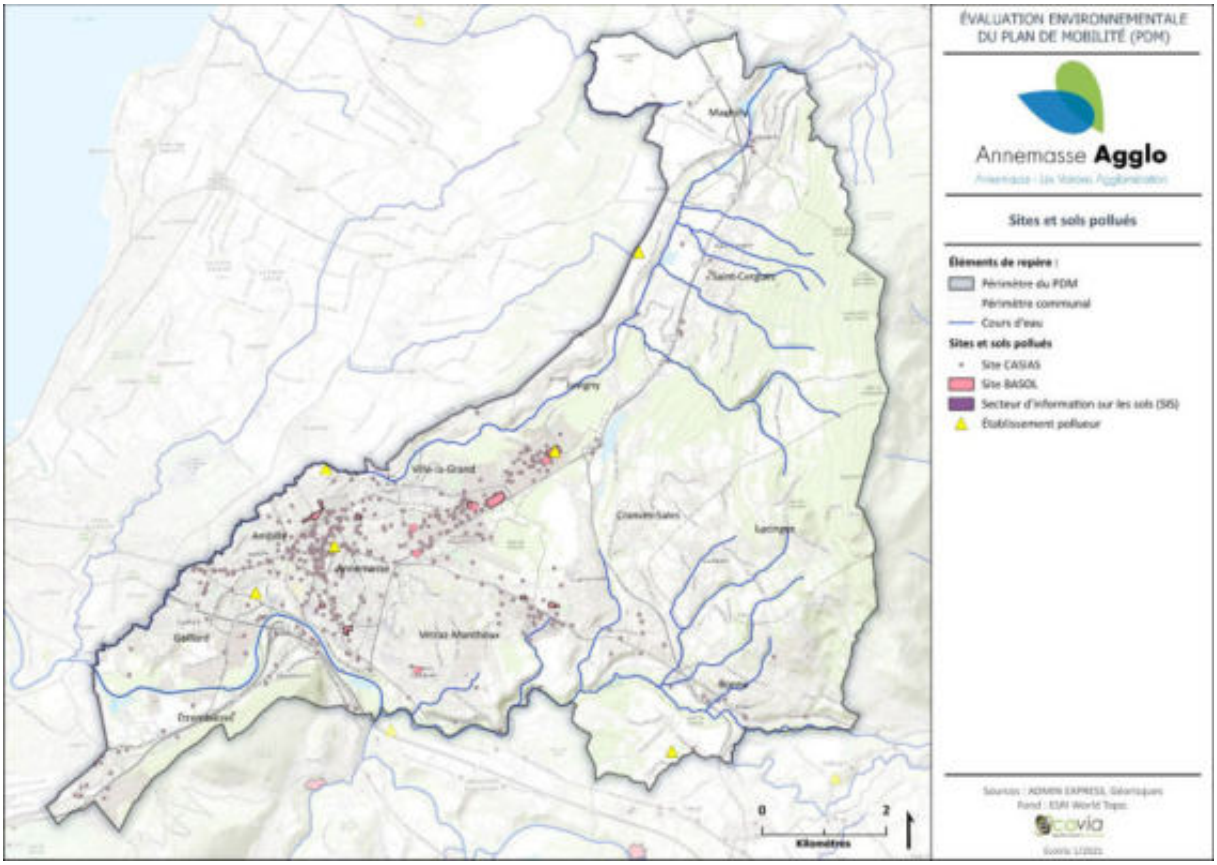
Sur le territoire, 31 ICPE sont recensées dont 12 sont soumises à autorisation. Aucune n'est cependant classée SEVESO.

Des sites IREP ne déclarant pas de rejets dans le sol

L'inventaire des établissements polluants identifie 13 sites sur le territoire de l'agglomération, dont aucun n'ayant déclaré de rejet dans le sol en 2020.

Plus de 400 sites CASIAS

Enfin, les anciens sites industriels potentiellement pollués intégrés dans la base de données CASIAS sont plus de 400, et sont concentrés principalement dans le centre d'Annemasse.



Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

2.9.3 Synthèse

Analyse atouts-faiblesses et perspectives

Le diagnostic de la situation actuelle est traduit dans les champs atouts et faiblesses (colonne de gauche). Tandis que les perspectives d'évolution sont autant d'opportunités ou de menaces (colonne de droite).

Situation actuelle		Perspectives d'évolution	
+	Atout pour le territoire	⇗La situation initiale va se poursuivre ou s'accélérer	Les perspectives d'évolution sont positives
-	Faiblesse pour le territoire	⇘La situation initiale va ralentir ou s'inverser	Les perspectives d'évolution sont négatives

	Situation actuelle	Perspectives d'évolution	
-	Des sites pollués (11 sites BASOL) concentrés dans le cœur d'agglomération	⇘	Les normes et les actions de dépollution se poursuivent à l'échelle nationale.

Proposition d'enjeux pour le PDM

- Préserver les sols de toutes nouvelles sources de pollution

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

2.10 RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES

2.10.1 Éléments de cadrage

Définitions

Un risque majeur est la possibilité qu'un évènement d'origine naturelle ou lié à une activité humaine se produise, générant des effets pouvant impacter un grand nombre de personnes, occasionnant des dommages importants et dépassant les capacités de réaction de la société. Il est caractérisé par sa faible fréquence et sa forte gravité.

Un risque majeur est la corrélation :

- D'un **aléa** : il s'agit de l'évènement dangereux caractérisé par sa probabilité (occurrence) et son intensité ;
- Et **d'enjeux** : il s'agit des biens et des personnes susceptibles d'être touchés ou perdus. Les enjeux sont caractérisés par leur valeur et leur vulnérabilité.



Figure 68 : Schéma explicatif définissant un risque majeur

Il existe deux grandes catégories de risques majeurs :

- Les **risques naturels** : inondations, mouvements de terrain, séismes, éruptions de volcans, avalanches, feux de forêt, cyclones et tempêtes ;
- Les **risques technologiques** : risque nucléaire, risque industriel, risque de transport de matières dangereuses et risque de rupture de barrage.

Principales directives et lois de la gestion des risques naturels et technologiques

- La Directive européenne Inondation du 23 octobre 2007 : la directive européenne relative à l'évaluation et à la gestion des risques d'inondations impose notamment la production de plans de gestion des risques d'inondations sur tous les grands bassins versants (ex. : Loire-Bretagne). Les territoires à risques importants d'inondation (TRI) déclinent les PGRI à l'échelle locale ;
- La Directive européenne 82/501/CEE, dite directive Seveso 1, remplacée par la directive 96/82/CE dite directive Seveso 2, elle-même remplacée récemment par la directive 2012/18/UE du 4 juillet 2012 dite directive Seveso 3. Cette dernière est entrée en vigueur le 1er juin 2015. Ces directives imposent aux États membres de l'Union européenne d'identifier les sites industriels présentant des risques d'accident majeurs (sites Seveso) et d'y maintenir un haut niveau de prévention. Deux types d'établissements sont distingués

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

selon la quantité de matières dangereuses : les établissements Seveso seuil haut et les établissements Seveso seuil bas ;

- La Directive 2010/75/UE relative aux émissions industrielles dite directive IED ;
- La Loi sur l'eau du 3 janvier 1992 rappelle le principe du libre écoulement des eaux et de la préservation du champ d'expansion des crues ;
- La loi Barnier du 2 février 1995 instaure le « Plan de Prévention des Risques » (PPR) ;
- La loi du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages renforce les dispositions de concertation et d'information du public, de maitrise de l'urbanisation, de prévention des risques à la source et d'indemnisation des victimes ;
- La loi du 13 aout 2004 relative à la sécurité civile rend obligatoires les plans communaux de sauvegarde (PCS) dans les communes dotées d'un PPR ;
- La loi ENE du 12 juillet 2010 d'engagement national pour l'environnement (GRENELLE 2) a donné lieu :
- Au décret du 2 mars 2011 relatif à l'évaluation et à la gestion des risques d'inondations ;
- À la circulaire du 12 mai 2011 relative à la labellisation et au suivi des projets Programmes d'action et de prévention des inondations (PAPI) 2011 et opérations de restauration des endiguements Plans de submersion rapides (PSR) ;
- À la circulaire du 16 juillet 2012 relative à la mise en œuvre de la phase « cartographie » de la directive européenne relative à l'évaluation et à la gestion du risque inondation de 2007.

Interaction de la thématique avec le PDM

Problématique	Réponse du PDM	
	Effets attendus du PDM	**Moyens d'action du PDM**
Risques naturels et technologiques : débordement de cours d'eau, remontées de nappes, ruissellement, risques de mouvements de terrain (coulées de boue, retrait et gonflement des argiles), risque de rupture de digues, risque feu de forêt, risque industriel, risques liés aux transports de matières dangereuses	Neutre	**Mesures d'accompagnement à prévoir** : recommandations potentielles pour une bonne prise en compte des problématiques liées à l'évacuation des eaux (débordement des cours d'eau, remontées de nappes, ruissellement des eaux pluviales) et une prise en compte de la nature des sols en amont de la définition de certaines actions sur des zones « sensibles » **Création d'itinéraires bis :** proposer des itinéraires spéciaux pour les poids lourds (spécial heures de pointe, spécial TMD…) **Action de prévention :** Identifier les zones à risque pour ne pas y implanter d'infrastructures vulnérables.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Documents de rang supérieur et outils règlementaires

Le SRADDET Auvergne-Rhône-Alpes

Dans le fascicule des règles, la règle n° 43 vise la réduction de la vulnérabilité des territoires vis-à-vis des risques naturels et implique de :

- Concevoir un aménagement résilient qui prend en compte les aléas naturels présents sur le territoire
- Adopter des principes d'aménagement qui réduisent l'artificialisation et l'imperméabilisation des sols
- Adapter les dispositifs de réduction de la vulnérabilité du territoire aux spécificités des territoires de montagne

Les objectifs et enjeux du SCoT

Le SCoT a été approuvé le 15 septembre 2021. Il comporte plusieurs dispositions relatives aux risques, notamment dans son titre 2.4 « Une population sécurisée face aux risques et nuisances » :

- Dans les secteurs exposés aux risques naturels connus et encadrés par des documents règlementaires (de type PPR) :
    - Reporter strictement sur les documents graphiques des documents d'urbanisme locaux les zonages règlementaires des PPRn approuvés et traduire les prescriptions écrites associées dans le règlement ;
    - Intégrer dans les choix de développement des documents d'urbanisme locaux, les zones de risques ou d'aléas identifiés : envisager prioritairement les projets de développement urbain en dehors de toute zone de PPRn ;
    - En cas d'impossibilité, respecter les prescriptions associées à la zone concernée.
- En l'absence d'un PPRn, prendre en compte l'ensemble des éléments de connaissance disponibles sur les aléas locaux (arrêtés de catastrophes naturelles, carte d'aléa, données hydrauliques les plus récentes…) afin de limiter, voire interdire, les nouvelles implantations et l'évolution des constructions existantes dans les zones d'aléa fort ;
- Veiller au maintien de la fonctionnalité des zones d'expansion des crues en interdisant leur urbanisation et imperméabilisation nouvelle (sauf liaisons douces imperméabilisées) ;
- Préserver les zones d'expansion de crues stratégiques identifiées et délimitées par le SAGE portant sur les secteurs suivants : le vallon du Foron du Chablais genevois (communes de Machilly, Saint-Cergues, Juvigny et Ville-la-Grand), la ZEC des Peupliers le long de l'Arve, et le secteur du lac de Creuse sur l'Arve (commune d'Étrembières). Pour ce faire, les documents d'urbanisme locaux privilégient un classement en zone naturelle et/ou agricole lorsque l'occupation du sol le justifie ;
- Les mêmes dispositions s'appliquent à l'enveloppe de référence de la crue de 2015.
- Favoriser et maintenir les dynamiques hydrauliques naturelles des cours d'eau en préservant les espaces de mobilité dans les documents d'urbanisme locaux ;
- Valoriser les sites rendus inconstructibles par les PPRn ou identifiés en aléa fort par des aménagements alternatifs (paysagers, agricoles, écologiques…), notamment en lien avec la Trame Verte et Bleue ;

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

- Assurer la protection des éléments naturels qui contribuent à la gestion du ruissellement et au maintien des sols afin de prévenir les risques d'inondation et de mouvements de terrain.

Le Plan de gestion du risque inondation (PGRI) Rhône-Méditerranée-Corse

La règlementation impose que les dispositions du SDAGE instauré par la Directive cadre sur l'eau (DCE) concernant la prévention des inondations au regard de la gestion équilibrée et durable de la ressource en eau soient communes avec le PGRI et que celui-ci soit compatible avec les objectifs de qualité et de quantité des eaux fixés par le SDAGE. Les dispositions relatives au risque s'imposent aux documents d'urbanisme dans un rapport de compatibilité.

Le PGRI 2022-2027 a été adopté le 21 mars 2022.

Tableau 11 : Contenu du PGRI Rhône-Méditerranée

Grand objectif	Objectif	Dispositions
1 : « Mieux prendre en compte le risque dans l'aménagement et maitriser le cout des dommages liés à l'inondation »	1. Améliorer la connaissance et réduire la vulnérabilité du territoire	D.1-1 Mieux connaitre les enjeux d'un territoire pour pouvoir agir sur l'ensemble des composantes de la vulnérabilité
		D.1-2 maitriser le cout des dommages en cas d'inondation en agissant sur la vulnérabilité des biens, au travers des stratégies locales, des démarches concertées ou règlementaires
	2. Respecter les principes d'un aménagement du territoire intégrant les risques d'inondations	D.1-3 Ne pas aggraver la vulnérabilité en orientant le développement urbain en dehors des zones à risque
		D.1-4 Valoriser les zones inondables
		D.1-5 Renforcer la prise en compte du risque dans les projets d'aménagement
		D.1-6 Sensibiliser les opérateurs de l'aménagement du territoire aux risques d'inondation au travers des stratégies locales
2 : Augmenter la sécurité des populations exposées aux inondations en tenant compte du fonctionnement naturel des milieux aquatiques	1. Agir sur les capacités d'écoulement	D.2-1 Préserver les champs d'expansion des crues
		D.2-2 Rechercher la mobilisation de nouvelles capacités d'expansion des crues
		D.2-3 Éviter les remblais en zones inondables
		D.2-4 Limiter le ruissellement à la source
		D.2-5 Favoriser la rétention dynamique des écoulements
		D.2-6 Restaurer les fonctionnalités naturelles des milieux qui permettent de réduire les crues et les submersions marines
		D.2-7 Préserver et améliorer la gestion de l'équilibre sédimentaire
		D.2-8 Gérer la ripisylve en tenant compte des incidences sur l'écoulement des crues et la qualité des milieux
	2. Prendre en compte les risques torrentiels	D.2-9 Développer des stratégies de gestion des débits solides dans les zones exposées à des risques torrentiels
	3. Prendre en compte l'érosion côtière du littoral	D.2-10 Identifier les territoires présentant un risque important d'érosion
		D.2-11 traiter de l'érosion littorale dans les stratégies locales exposées à un risque important d'érosion
	4. Assurer la performance des	D.2-12 Limiter la création et la rehausse des ouvrages de protection aux secteurs à risque fort et présentant des enjeux importants
		D.2-13 Limiter l'exposition des enjeux protégés par des ouvrages de protection

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Grand objectif	Objectif	Dispositions
	systèmes de protection	D.2-14 Assurer la performance des systèmes de protection
		D.2-15 Garantir la pérennité des systèmes de protection
3 : Améliorer la résilience des territoires exposés	1. Agir sur la surveillance et la prévision	D.3-1 Organiser la surveillance, la prévision et la transmission de l'information sur les crues et les submersions marines
		D.3-2 Passer de la prévision des crues à la prévision des inondations
		D.3-3 Inciter la mise en place d'outils locaux de prévision
	2. Se préparer à la crise et apprendre à mieux vivre avec les inondations	D.3-4 Améliorer la gestion de crise
		D.3-5 Conforter les plans communaux de sauvegarde (PCS)
		D 3-6 Intégrer un volet relatif à la gestion des crises dans les stratégies locales
		D 3-7 Développer des volets inondation au sein des dispositifs ORSEC départementaux
		D. 3-8 Sensibiliser les gestionnaires de réseaux au niveau du bassin
		D.3-9 Assurer la continuité des services publics pendant et après la crise
		D 3-10 Accompagner les diagnostics et plans de continuité d'activité au niveau des stratégies locales
		D 3-11 Évaluer les enjeux au ressuyage au niveau des stratégies locales
	3. Développer la conscience du risque des populations par la sensibilisation, le développement de la mémoire du risque et la diffusion de l'information	D.3-12 Respecter les obligations d'information préventive
		D.3-13 Développer les opérations d'affichage du danger (repères de crues ou de laisse de mer)
		D.3-14 Développer la culture du risque
4 : Organiser les acteurs et les compétences	1. Favoriser la synergie entre les différentes politiques publiques : gestion des risques, gestion des milieux, aménagement du territoire et gestion du trait de côte	D.4-1 Fédérer les acteurs autour de stratégies locales pour les TRI
		D.4-2 Assurer la cohérence des projets d'aménagement du territoire et de développement économique avec les objectifs de la politique de gestion des risques d'inondation
		D.4-3 Tenir compte des priorités du SDAGE dans les PAPI et SLGRI et améliorer leur cohérence avec les SAGE et contrats de milieux
		D.4-4 Assurer la gestion équilibrée des ressources en eau et la prévention des inondations par une maitrise d'ouvrage structurée à l'échelle des bassins versants
		D.4-5 Encourager la reconnaissance des syndicats de bassin versant comme EPAGE ou EPTB
	2. Garantir un cadre de performance pour la gestion des ouvrages de protection	D 4 – 6 Considérer les systèmes de protection dans leur ensemble
		D. 4-7 Favoriser la constitution de gestionnaires au territoire d'intervention adapté
5 : Développer la connaissance sur les phénomènes et les risques d'inondation	1. Développer la connaissance sur les risques d'inondation	D.5-1 Favoriser le développement de la connaissance des aléas
		D. 5-2 Renforcer la connaissance des aléas littoraux dans le contexte du changement climatique
		D. 5-3 Renforcer la connaissance des aléas torrentiels dans le contexte du changement climatique
		D. 5-4 Approfondir la connaissance sur la vulnérabilité des réseaux
		D.5-5 Mettre en place des lieux et des outils pour favoriser le partage de la connaissance

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

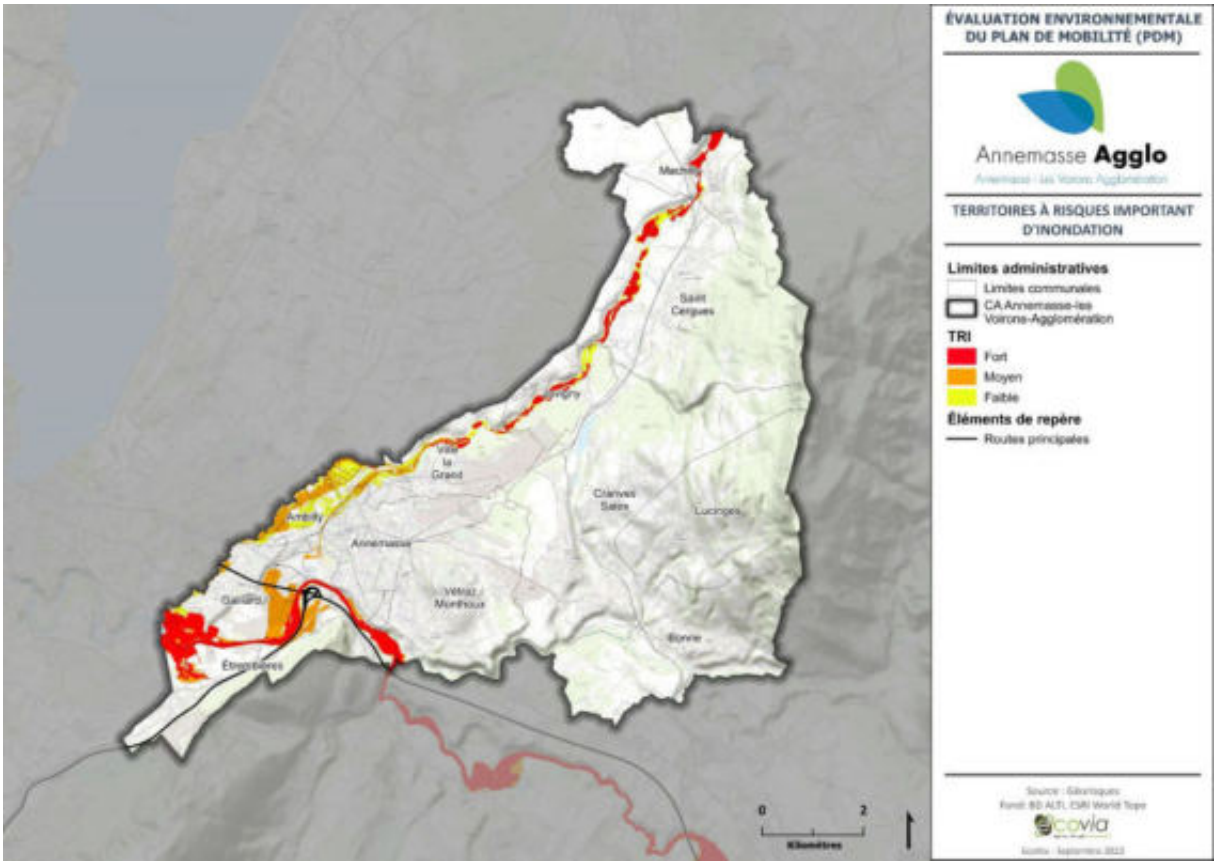
Grand objectif	Objectif	Dispositions
	2. Améliorer le partage de la connaissance	D.5-6 Inciter le partage des enseignements des catastrophes

Le territoire à risque important d'inondation (TRI) Annemasse-Cluses

La directive européenne n° 2007/60/CE du 23 octobre 2007 (dite « directive inondations ») prévoit que les États membres identifient leurs territoires à risque important d'inondation (TRI). Ces territoires concentrent des enjeux majeurs (population, emplois, bâtis, etc.) susceptibles d'être inondés. À la différence des PPR, ces documents ne sont pas des servitudes d'utilité publique dont l'objectif premier est de règlementer l'usage des sols. Ils peuvent toutefois être utilisés lors de l'instruction des permis de construire. Dans certains cas, ils peuvent aussi aider à la gestion de crise.

Un TRI est la conséquence de la mise en œuvre de la directive inondation. Cette mise en œuvre obéit à une logique de priorisation des actions et des moyens apportés par l'État dans sa politique de gestion des inondations.

L'Agglomération se trouve dans le périmètre du TRI Annemasse-Cluses.



Stratégie locale de gestion du risque inondation (SLGRI) du bassin versant de l'Arve.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Par arrêté du 15 février 2016, le préfet coordonnateur de bassin Rhône-Méditerranée, a établi la liste des stratégies locales SLGRI, à élaborer pour les TRI du bassin Rhône-Méditerranée (« Haute-Vallée de l'Arve » et « d'Annemasse à Cluses »), arrêté leur périmètre, défini les objectifs, et fixé leur date d'approbation au 22 décembre 2016.

Les objectifs de la SLGRI du bassin de l'Arve comprennent 16 dispositions réparties par Grands Objectifs (GO) du PGRI Rhône-Méditerranée 2016-2021 :

- GO1 : Mieux prendre en compte le risque dans l'aménagement et maitriser le cout des dommages liés à l'inondation
- GO2 : Augmenter la sécurité des populations exposées aux inondations en tenant compte du fonctionnement naturel des milieux aquatiques.
- GO3 : Améliorer la résilience des territoires exposés
- GO 4 : Organiser les acteurs et les compétences
- GO 5 : Développer la connaissance sur les phénomènes et les risques d'inondation.
-

Le programme d'actions de prévention des inondations (PAPI) de l'Arve

SOURCES : RAPPORT STRATEGIE LOCALE DE GESTION DES RISQUES INONDATION DU BASSIN DE L'ARVE

Les programmes d'actions de prévention des inondations (PAPI) sont portés par les collectivités territoriales ou leurs groupements, à l'échelle de bassins de risque. Ils mobilisent l'ensemble des axes de la gestion des risques d'inondation. En tant que mode de déclinaison opérationnelle des stratégies locales de gestion des risques d'inondation (SLGRI), ils participent pleinement à la mise en œuvre de la Directive inondation.

Le Syndicat mixte d'aménagement de l'Arve et de ses affluents a obtenu le 2 janvier 203, à la suite de la Commission nationale mixte Inondation (CMI) du 19 décembre 2012, le label pour son Programme d'Actions de Prévention des Inondations (PAPI) du bassin de l'Arve pour une durée de 6 ans. Les communes des Contamines-Montjoies, Chamonix-Mont-Blanc, Passy et Les Houches sont concernées. Au total, le PAPI Arve a conventionné la réalisation de 57 actions, dont l'objectif est de participer à l'instauration d'une conscience du risque homogène tout en soutenant les démarches des maitres d'ouvrages confrontés à la nécessité de répondre à ces risques. Toutes les communes d'Annemasse agglomération sont concernées.

La stratégie du PAPI 2 s'appuie sur 7 axes d'intervention :

- AXE 1 – L'amélioration de la connaissance et de la conscience du risque ;
- AXE 2 – La surveillance et la prévision des crues et des inondations ;
- AXE 3 – L'alerte et gestion de crise ;
- Axe 4 – La prise en compte du risque d'inondation dans l'urbanisme ;
- Axe 5 – La réduction de la vulnérabilité des personnes et des biens ;
- Axe 6 – Le ralentissement des écoulements ;
- AXE 7 – La gestion des ouvrages de protection hydraulique.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Le Dossier départemental des risques majeurs (DDRM) de Haute-Savoie.

Les risques auxquels pourraient être confrontés les habitants de la Haute-Savoie sont recensés et étudiés dans le Dossier départemental des Risques majeurs (DDRM) établi par le préfet. Le DDRM de la Haute-Savoie, qui en est à sa quatrième édition, a pour vocation de développer la culture du risque qui cimente la réponse collective aux évènements majeurs.

Le document communal synthétique

En Haute-Savoie, les services de l'état ont élaboré, conjointement avec les communes, un document communal synthétique (DCS) recensant les risques naturels et technologiques auxquels chaque commune est confrontée, ainsi que les lieux qui doivent faire l'objet d'une information préventive. Il appartient au maire de développer une campagne d'information des habitants, par exemple en élaborant un DICRIM.

Le dossier d'information communal sur les risques majeurs (DICRIM)

Sur la base des éléments transmis par le préfet à chaque commune, les maires ont la responsabilité de réaliser un dossier d'information communal sur les risques majeurs (DICRIM). Il caractérise le risque communal et sa localisation, renseigne sur les mesures de prévention et de protection, les dispositions des plans de prévention des risques et les modalités d'alerte et d'organisation des secours.

Un DICRIM est obligatoire dès que la commune est soumise à un risque majeur.

D'après GASPAR, 9 communes (Ambilly, Annemasse, Bonne, Étrembières, Juvigny, Lucinges, Machilly, Saint-Cergues, Vétraz-Monthoux) sont dotées d'un DICRIM.

Le plan communal de sauvegarde (PCS)

Le plan communal de sauvegarde (PCS) est un outil élaboré à l'échelle communale, sous la responsabilité du maire. Son objectif est de planifier les actions des acteurs communaux en cas de risque majeur naturel, technologique ou sanitaire (organisation de la gestion de crise).

Ce document est obligatoire pour les communes concernées par un plan de prévention des risques (PPR) approuvé ou un plan particulier d'intervention (PPI), et fortement recommandé pour les autres communes soumises à un ou plusieurs risques majeurs. Il doit être révisé au moins tous les 5 ans.

D'après GASPAR, 9 communes (Annemasse, Bonne, Étrembières, Gaillard, Juvigny, Lucinges, Machilly, Saint-Cergues, Vétraz-Monthoux) sont dotées d'un PCS, sur les 12 concernées par un PPR.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Les plans de prévention des risques (PPR)

Les plans de prévention des risques (PPR) sont des instruments essentiels de l'État français en matière de prévention des risques. Ils règlementent l'occupation du sol des zones exposées à un risque particulier à l'échelle communale. Ils peuvent également faire l'objet de mesures de prescriptions ou de recommandations. Les plans de prévention des risques sont décidés par le préfet et réalisés par les services déconcentrés de l'État. Lorsqu'ils sont approuvés, ils valent servitude d'utilité publique et sont annexés au plan local d'urbanisme (PLU) qui doit s'y conformer. L'aménagement des communes est ainsi directement influencé par ces plans. Par exemple, aucun permis de construire ne sera délivré sur une zone présentant des risques très forts, ou seulement sous certaines contraintes.

Les PPR traitant des risques naturels sont appelés plans de prévention des risques naturels (PPRN) : PPR inondation, mouvement de terrain, littoraux, feu de forêt, etc.

Le territoire est concerné par les plans de prévention des risques inondation de l'Arve et du Foron.

L'Arve et le Foron présentent des bassins versants vastes, les rivières qui alimentent ces bassins génèrent un risque d'inondation et de mouvements de terrain important. Ainsi, les aménagements aux abords du Foron et de l'Arve sont règlementés par deux PPRI. Le territoire d'Annemasse Agglo est aussi concerné par un PPRN et un PPR relatif aux risques naturels qui déclinent les zones à risque fort, moyen ou faible. Ces documents sont repris dans les communes d'Annemasse Agglo dont chacune bénéficie d'un PPR établi et approuvé par arrêté préfectoral.

8 communes sont également concernées par un PPR mouvement de terrain.

Tableau 12 : PPRN présents sur le territoire (source : Géorisques)

PPRN	Risque	Commune	Approbation
PER sur la commune Bonne	Mouvement de terrain Par une crue torrentielle ou à montée rapide de cours d'eau	Bonne	21/06/1993
PPR sur la commune Juvigny	Mouvement de terrain Par une crue torrentielle ou à montée rapide de cours d'eau	Juvigny	14/12/1998
PPR sur la commune Lucinges	Mouvement de terrain Par une crue torrentielle ou à montée rapide de cours d'eau	Lucinges	27/09/1996
PPR sur la commune Machilly	Mouvement de terrain Par une crue torrentielle ou à montée rapide de cours d'eau	Machilly	14/12/1998
PPR sur la commune Saint-Cergues	Mouvement de terrain Par une crue torrentielle ou à montée rapide de cours d'eau	Saint-Cergues	14/12/1998
PPR sur la commune Ville-la-Grand	Mouvement de terrain Par une crue torrentielle ou à montée rapide de cours d'eau	Ville-la-Grand	14/12/1998
PPR sur la commune Gaillard	Mouvement de terrain Par une crue torrentielle ou à montée rapide de cours d'eau	Gaillard	14/12/1998

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

PPRN	Risque	Commune	Approbation
PPR sur la commune Annemasse	Inondation	Annemasse	19/11/2001
PPR sur la commune Étrembières	Inondation	Étrembières	19/11/2001
PPR sur la commune Vétraz-Monthoux	Inondation	Vétraz-Monthoux	19/11/2001
PPR – Cranves-Sales	Mouvement de terrain Par une crue à débordement lent de cours d'eau Par une crue torrentielle ou à montée rapide de cours d'eau	Cranves-Sales	29/12/2006
Révision du PPRI d'Ambilly	Par une crue torrentielle ou à montée rapide de cours d'eau	Ambilly	29/07/2011
Révision du PPRI de Gaillard	Inondation	Gaillard	29/07/2011
Révision PPRI Juvigny	Inondation	Juvigny	29/07/2011
Révision du PPRI de Machilly	Inondation	Machilly	29/07/2011
Révision partielle du PPRI de Saint-Cergues	Inondation	Saint-Cergues	29/07/2011
Révision PPRI Ville La Grand	Inondation	Ville-la-Grand	29/07/2011

La compétence GEMAPI

La compétence Gestion des milieux aquatiques et prévention contre les inondations (GEMAPI) a été confiée aux EPCI au 1er janvier 2018. Cette compétence devenue obligatoire permet de mettre en œuvre des actions de restauration des milieux aquatiques et de réduction du risque inondation qui présentent un intérêt général. Elle est définie sur quatre axes (article L.211-7 du code de l'environnement) :

- L'aménagement des bassins versants ;
- L'entretien et l'aménagement des cours d'eau, canaux, lacs et plans d'eau ;
- La défense contre les inondations et contre la mer ;
- La protection et la restauration des sites, des écosystèmes aquatiques et des zones humides ainsi que des formations boisées riveraines.

Depuis le 1er janvier 2017, le SM3A exerce la compétence Gestion des Milieux aquatiques et prévention des inondations (GEMAPI) à l'échelle du bassin versant de l'Arve. Cette compétence comprend :

- L'aménagement d'un bassin ou d'une fraction de bassin hydrographique ;
- L'entretien et l'aménagement d'un cours d'eau, canal, lac ou plan d'eau, y compris les accès à ce cours d'eau, canal, etc. ;
- La défense contre les inondations ;

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

- La protection et la restauration des sites, des écosystèmes aquatiques et des zones humides ainsi que des formations boisées riveraines.

Les 12 communes ont transféré cette compétence à Annemasse Agglo, et Annemasse Agglomération l'a transférée au SM3A.

2.10.2 Quatre grands types de risques

Le territoire est exposé à quatre types de risques, d'après GASPAR :

- Inondation
- Mouvement de terrain
- Séisme zone de sismicité moyenne
- Transport de marchandises dangereuses

Tableau 13 : exposition aux risques (source : GASPAR)

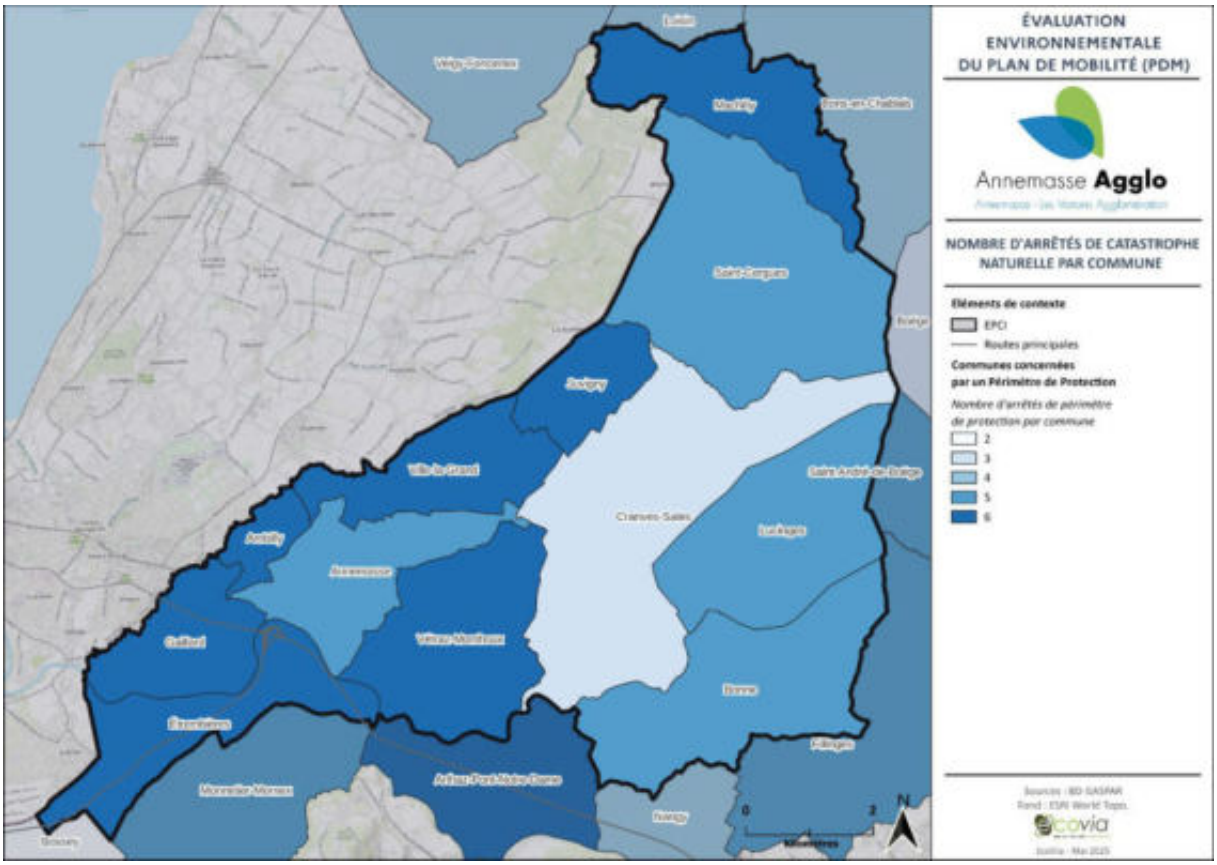
Risque	Nombre de communes	Part des communes
Inondation	10	83 %
Mouvement de terrain	11	92 %
Séisme zone de sismicité moyenne	12	100 %
Transport de marchandises dangereuses	9	75 %

Des risques naturels importants

Depuis 1982, le territoire a connu 16 arrêtés de catastrophes naturelles émis par le préfet principalement pour des sinistres d'inondation et de coulées de boues. Les communes de Saint-Cergues et de Lucinges recensent le plus d'arrêtés.

Risque	Nombre de communes	Nombre d'arrêtés
Glissement de terrain	**6**	**3**
Inondations et/ou coulées de boue	**12**	**9**
Mouvement de terrain	**1**	**1**
Sècheresse	**3**	**2**
Secousse sismique	**9**	**3**
Tempête	**12**	**1**
Total	**12**	**16**

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE



Un risque d'inondation important

Ce risque est dû à la présence de trois cours d'eau importants, l'Arve, la Menoge et le Foron.

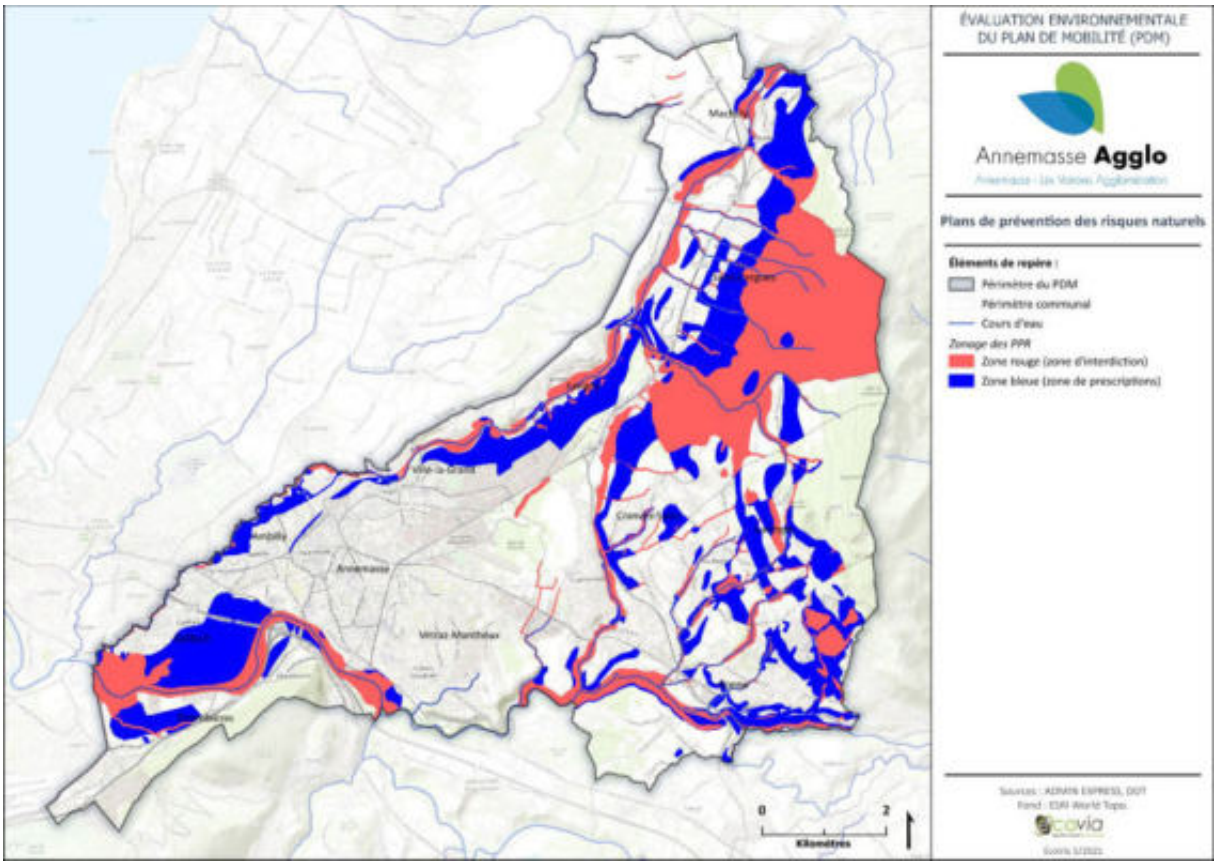
Le bassin versant de l'Arve est doté d'un Programme d'action et de prévention du risque d'inondation (PAPI) depuis le 2 janvier 2003. Il s'agit d'un outil qui fixe des actions afin de permettre de bâtir localement un programme adapté pour améliorer la gestion du risque inondation. Ce PAPI a été entrepris par le SM3A.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Les outils de connaissance et de prévention du risque

Les Plans de prévention des risques

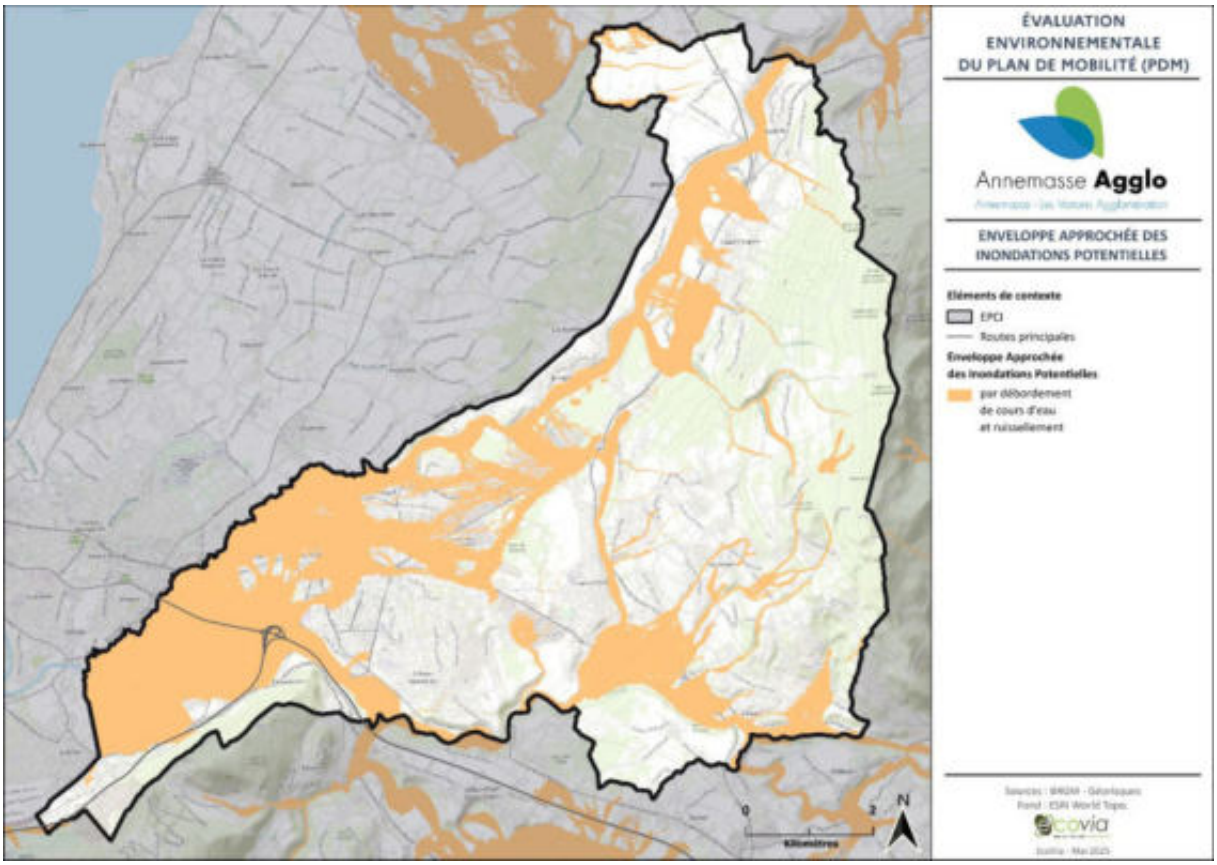
Une grande partie du territoire est couverte par des plans de prévention des risques. Ceux-ci ont un zonage différencié en deux types : les secteurs soumis à interdiction de construire et ceux soumis à prescription. Certains de ces PPR sont anciens (plus de 25 ans), et pourraient avoir besoin d'actualisation.



L'enveloppe approchée des inondations potentielles (EAIP)

Pour dresser un diagnostic de l'exposition au risque d'inondation sur l'ensemble du territoire français, les services de l'État ont cartographié l'enveloppe approchée des inondations potentielles (EAIP) par débordements de cours d'eau et ruissellements ainsi que par submersions marines. Ces cartes ont été élaborées à partir des connaissances existantes sur l'emprise des inondations, complétées par une analyse de la topographie des territoires. L'échelle de réalisation étant très large, elle est uniquement présentée ici à titre indicatif.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE



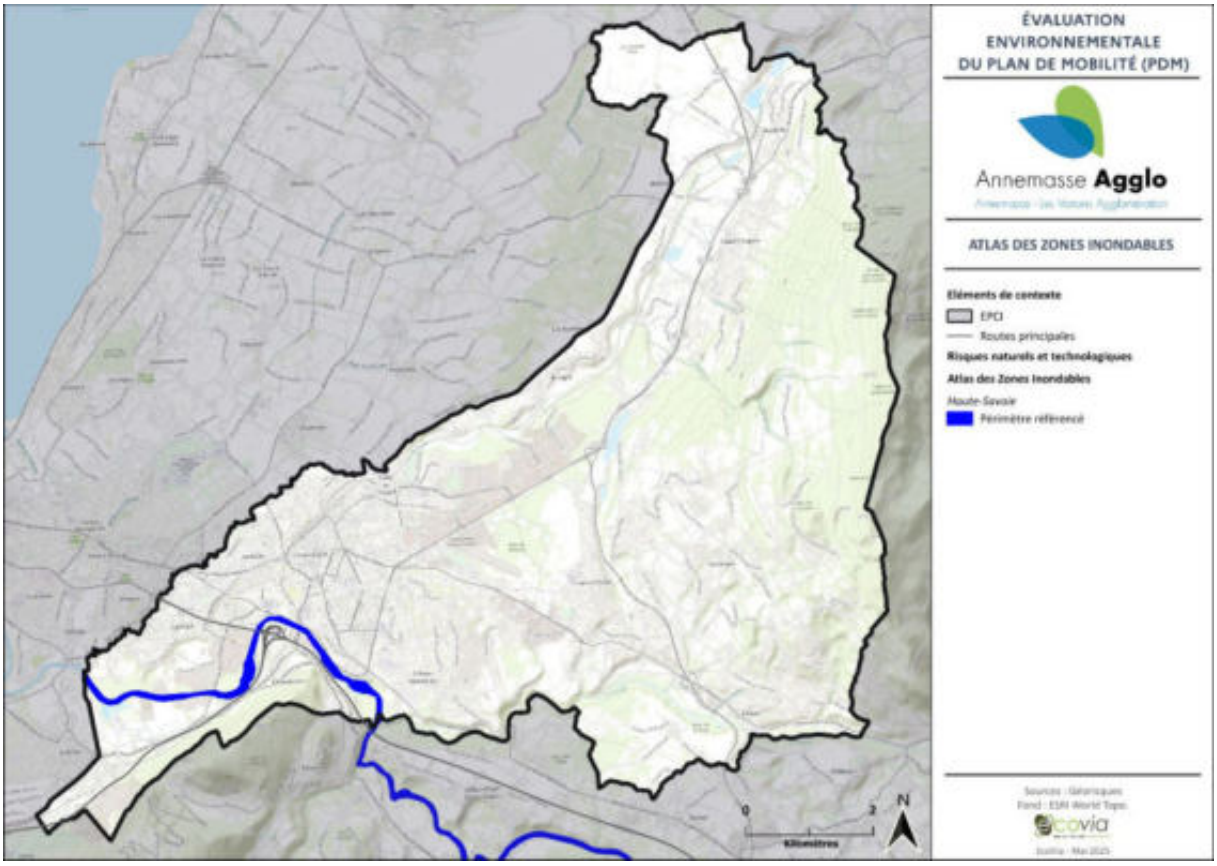
Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Les atlas des zones inondables (AZI)

L'atlas des zones inondables est un outil de connaissance des aléas inondation, et rassemble l'information existante et disponible à un moment donné. Il a pour objet de cartographier l'enveloppe des zones submergées lors d'inondations historiques. Les espaces ainsi identifiés sont potentiellement inondables, en l'état naturel du cours d'eau, avec des intensités plus ou moins importantes suivant le type de zone décrite.

Deux AZI sont identifiés par GASPAR sur le territoire :

- AZI de l'Arve : Annemasse, Étrembières, Gaillard, Vétraz-Monthoux ;
- AZI du Foron de Gaillard : Ambilly, Gaillard, Juvigny, Machilly, Saint-Cergues, Ville-la-Grand.



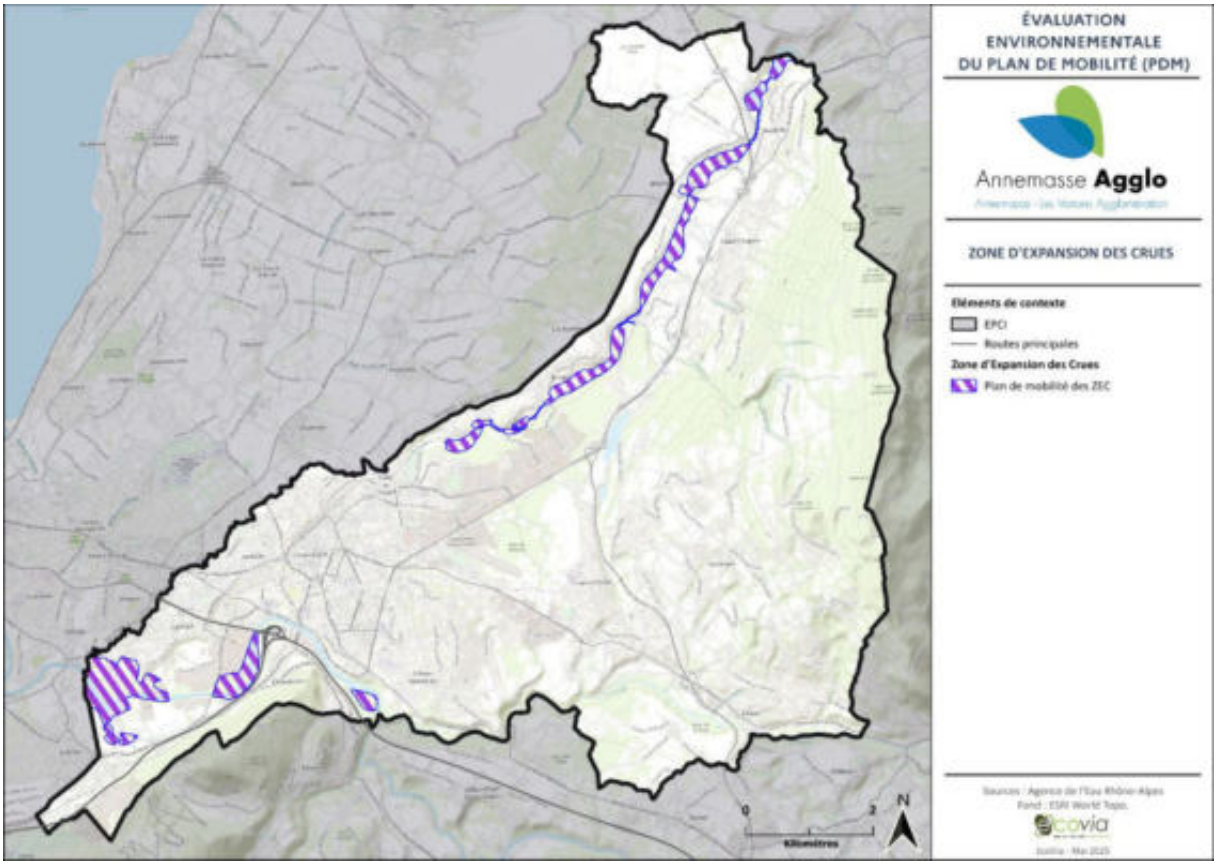
Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Les zones d'expansion des crues identifiées par le SAGE de l'Arve

Une distinction doit être faite entre :

- Les zones (ou champs) d'expansion des crues (ZEC) : zones naturelles d'expansion de crues. Les zones peu ou pas urbanisées, situées dans le lit majeur d'un cours d'eau qui subissent des inondations naturelles.
- Les zones inondables (ZI) : zones susceptibles d'être naturellement envahies par l'eau lors des crues importantes d'une rivière. L'article L. 211-1 du Code de l'environnement rappelle l'intérêt de préserver les zones inondables comme élément de conservation du libre écoulement des eaux participant à la protection contre les inondations.

Pour rappel, le SAGE a pour objectif de préserver les ZEC délimitées.

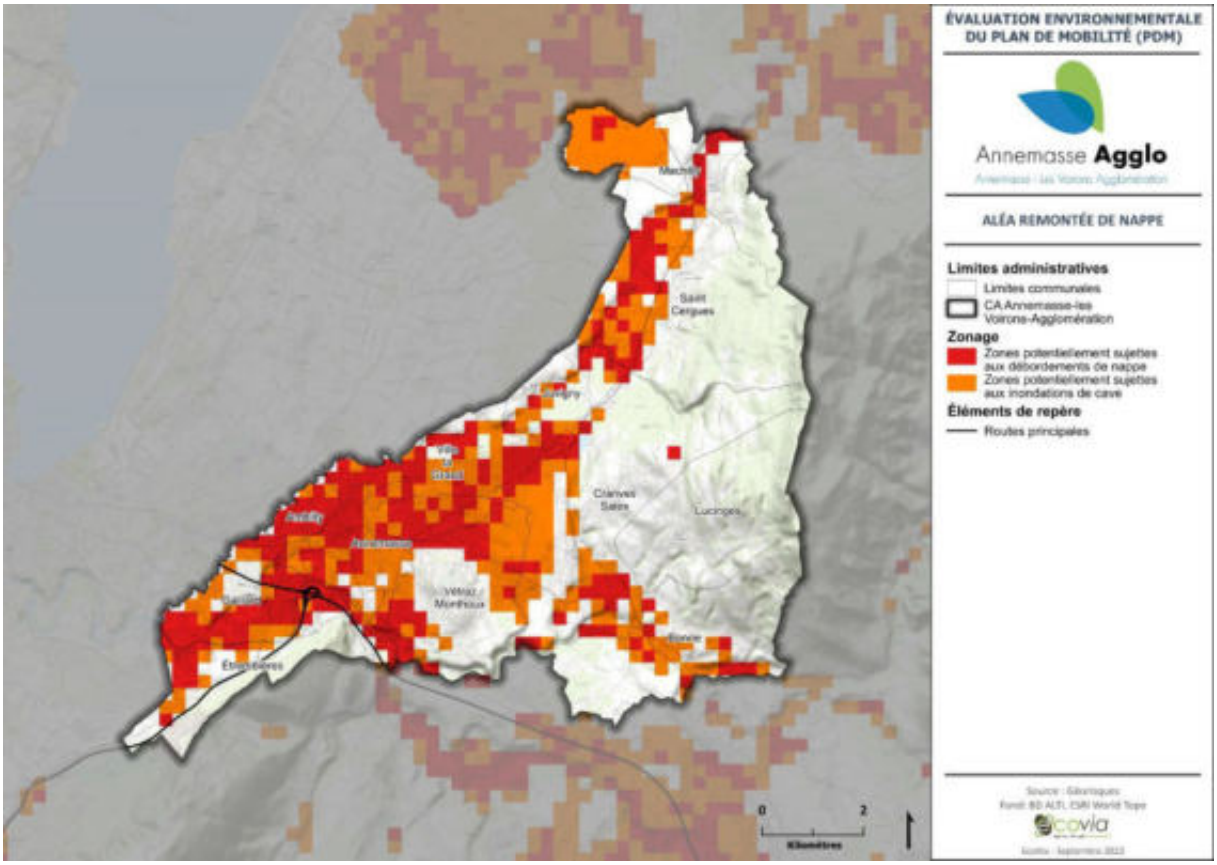


Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Les inondations par débordement de nappe

Lorsque le sol est saturé d'eau (à la suite d'un fort épisode pluvieux par exemple), il arrive que la nappe affleure et qu'une inondation spontanée se produise. Ce phénomène concerne particulièrement les terrains bas ou mal drainés et peut perdurer. Les dommages recensés sont liés soit à l'inondation elle-même, soit à la décrue de la nappe qui la suit. Les dégâts le plus souvent causés par ces inondations peuvent être conséquents : inondations des sous-sols, fissuration de bâtiments, remontées d'éléments enterrés (cuves, canalisations), déstabilisation de chaussées, etc.

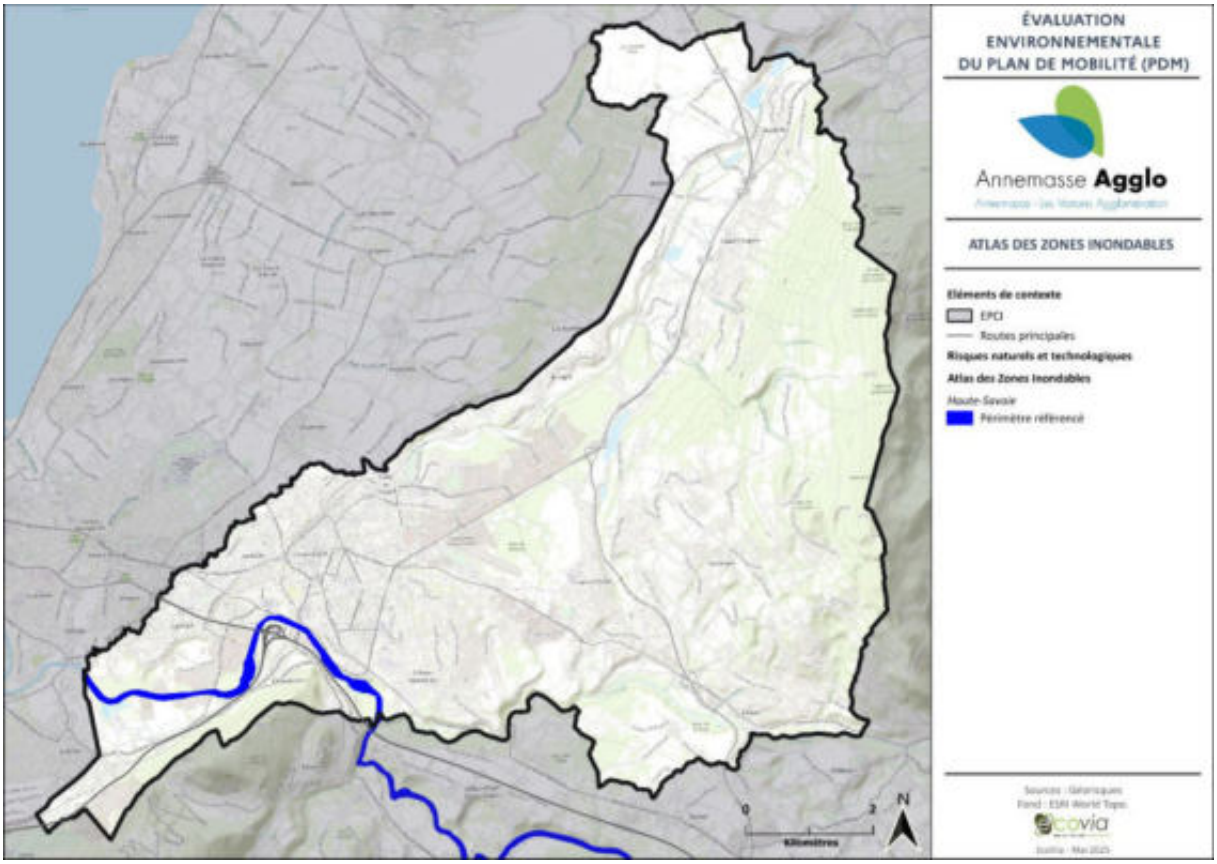
L'échelle de réalisation étant très large, elle est uniquement présentée ici à titre indicatif.



Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Les inondations par débordement de cours d'eau

Lorsque des précipitations intenses tombent sur tout un bassin versant, les eaux ruissellent et se concentrent rapidement dans le cours d'eau, provoquant des crues brutales et violentes dans les torrents et les rivières torrentielles. Le lit du cours d'eau est en général rapidement colmaté par le dépôt de sédiments. Des bois morts peuvent former des barrages, appelés embâcles. Lorsqu'ils viennent à céder, ils libèrent une énorme vague. Ce phénomène se rencontre principalement lorsque le bassin versant intercepte des précipitations intenses à caractère orageux en zones montagneuses et en région méditerranéenne, mais aussi sur les petits bassins versants à forte capacité de ruissellement.



Le ruissellement des eaux pluviales

Le ruissellement est la circulation de l'eau qui se produit sur les versants en dehors du réseau hydrographique lors d'un évènement pluvieux. Sa concentration provoque une montée rapide des débits des cours d'eau, pouvant être amplifiée par la contribution des nappes souterraines. En zone urbanisée, ce phénomène est aggravé par l'imperméabilisation des sols et l'urbanisation (parkings, chaussées, toitures…), qui font obstacle à l'écoulement des pluies intenses.

Les DCS mentionnent quelques évènements passés témoignant de l'existence de l'aléa sur le territoire par exemple en juin 1997 à Ambilly : un orage sur le sud des Voirons induit de nombreux ruissellements de pente et glissements de talus.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Les risques de mouvement de terrain

Les mouvements de terrain sont des phénomènes naturels d'origines diverses, résultant de la déformation, de la rupture et du déplacement du sol. Leur apparition est conditionnée par les contextes géologiques, hydrogéologiques et topographiques, aggravés par les conditions météorologiques et l'action de l'homme.

Les mouvements de terrain comprennent : les chutes de blocs, les effondrements et affaissements de cavités souterraines, les glissements de terrain et les phénomènes de tassements différentiels appelés aussi retraits-gonflements des argiles, ces derniers ne représentant pas de danger direct pour l'homme, mais endommagent les constructions.

Le risque d'effondrement de cavités

Les effondrements résultent de la rupture des appuis ou du toit d'une cavité souterraine. Cette rupture se propage jusqu'en surface de manière plus ou moins brutale et provoque l'ouverture d'une excavation grossièrement cylindrique.

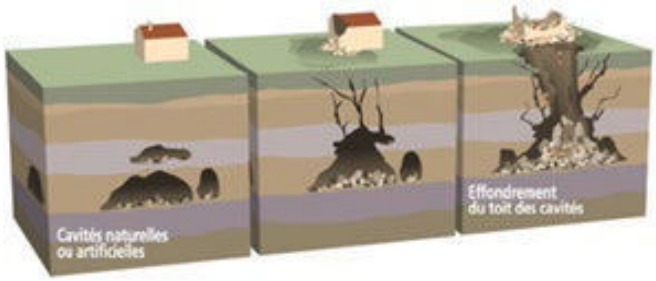


Figure 69 : Effondrement au niveau d'une cavité souterraine (source : ministère de l'Environnement)

La base de données cavités compte 20 cavités sur le territoire, dont 14 naturelles.

Le risque de glissement de terrain

Un glissement de terrain correspond au déplacement de terrains meubles ou rocheux le long d'une surface de rupture. Trois types de glissements sont distingués en fonction de la géométrie de la surface de rupture :

- Glissement plan, le long d'une surface plane ;
- Glissement rotationnel, le long d'une surface convexe ;
- Glissement quelconque ou composite lorsque la surface de rupture est un mélange des deux types.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

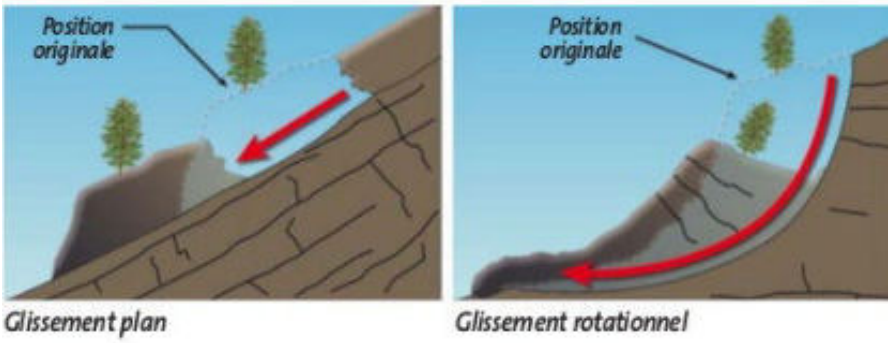


Figure 70 : Glissements de terrain (source : ORRM PACA)

La base BDMVT recense 8 sites de glissement de terrain sur le territoire, à Cranves-Sales (2 sites), Bonnes, Gaillard et Saint-Cergues (3 sites).

Les éboulements et chutes de bloc

Les éboulements sont des phénomènes rapides ou évènementiels mobilisant des éléments rocheux plus ou moins homogènes avec peu de déformation préalable d'une pente abrupte jusqu'à une zone de dépôt.

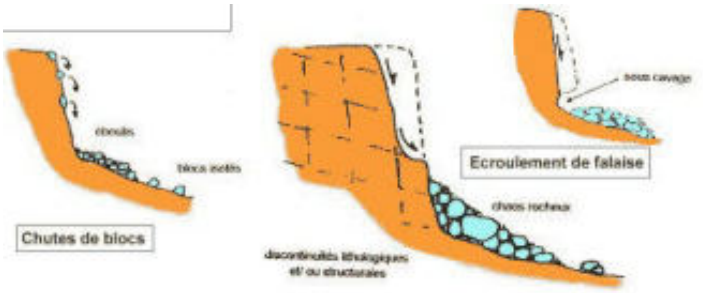


Figure 71 : Chute de blocs et éboulement (source : Géorisques)

3 sites sont recensés, dont 2 à Étrembières et un à Annemasse.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Les coulées de boues

Les coulées de boues sont des mouvements rapides de matériaux sous forme plus ou moins fluide.

Un site est recensé à Étrembières.

Le risque de retrait-gonflement d'argile

Phénomène lent continu, le retrait-gonflement des argiles entraine des variations de volume du sol, liées à la quantité d'eau présente, qui se traduisent par des mouvements différentiels de terrain désordonnés, affectant principalement le bâti individuel.

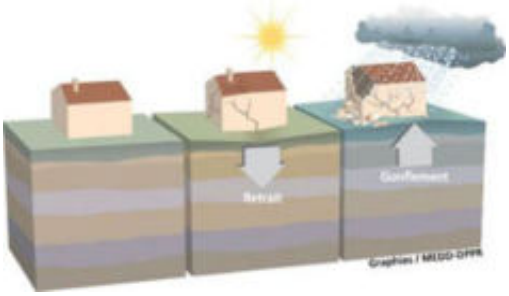
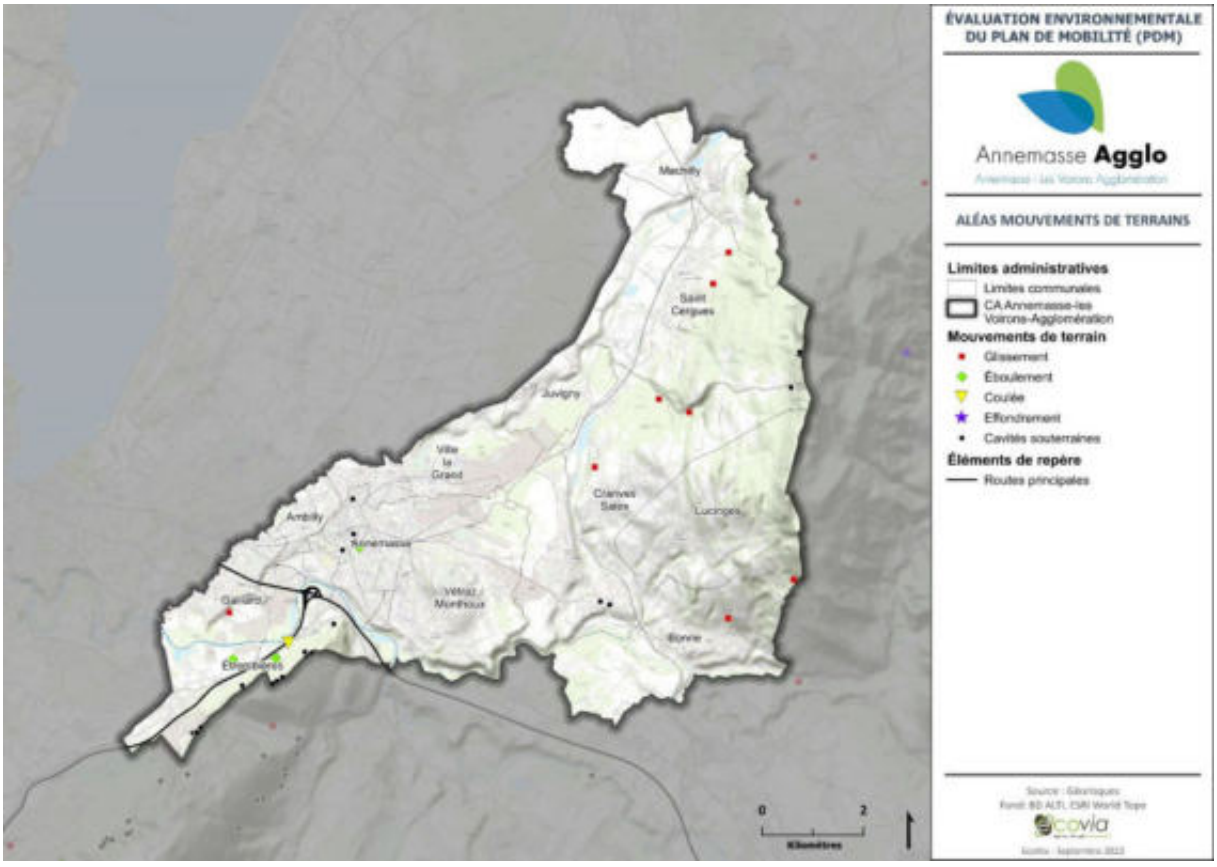
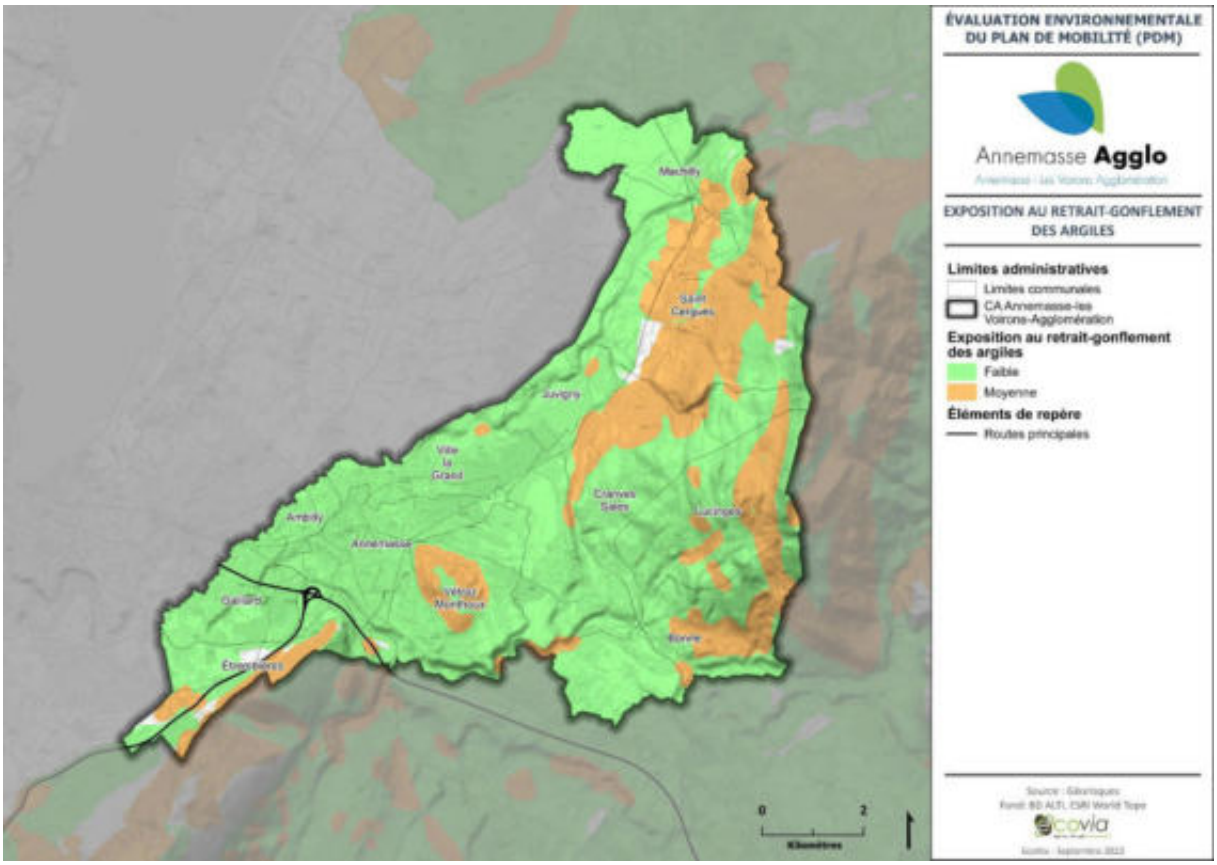


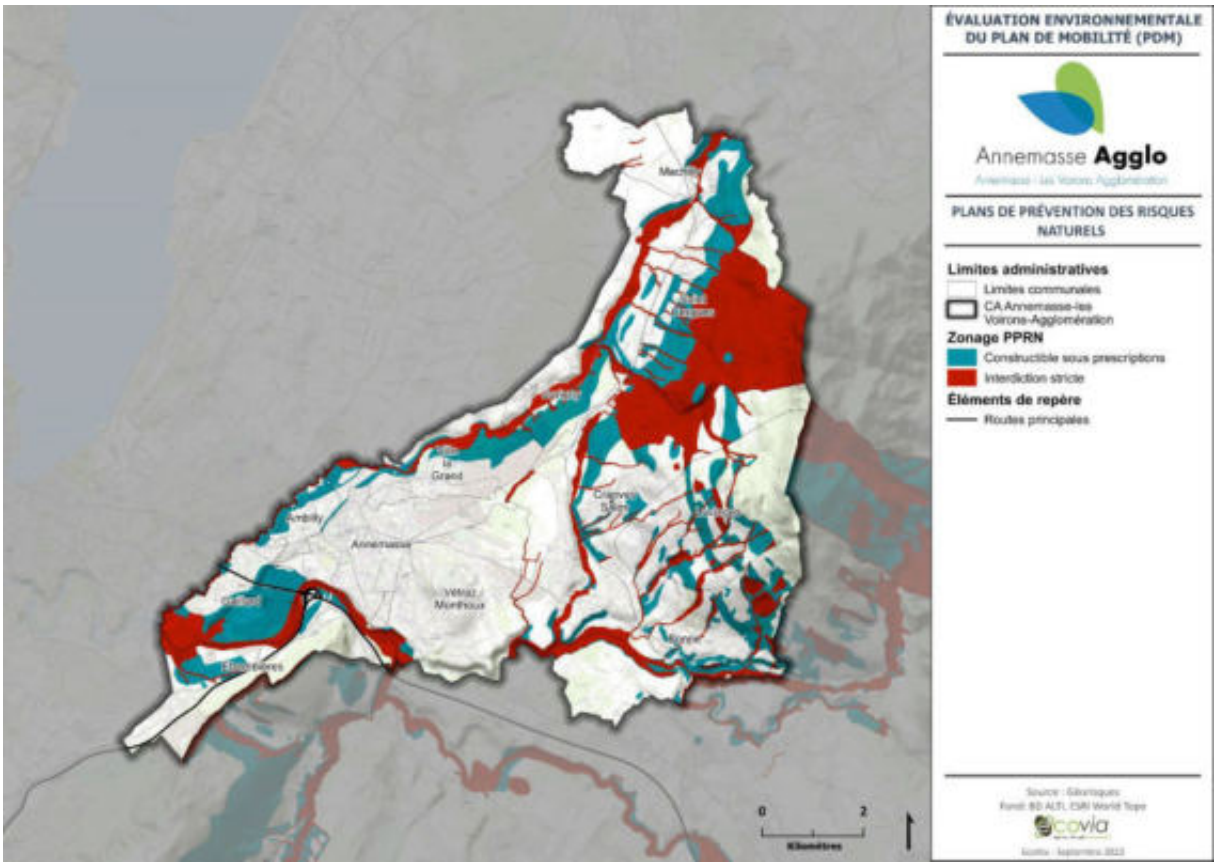
Figure 72 : Retrait et gonflement des argiles (Source : Ministère chargé de l'environnement)

L'aléa est plus marqué à l'est du territoire dans les contreforts des Voirons. Le reste du territoire est en zone d'aléa faible.



Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE





Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Un risque sismique d'intensité moyenne

Le territoire est situé dans une zone de sismicité moyenne.

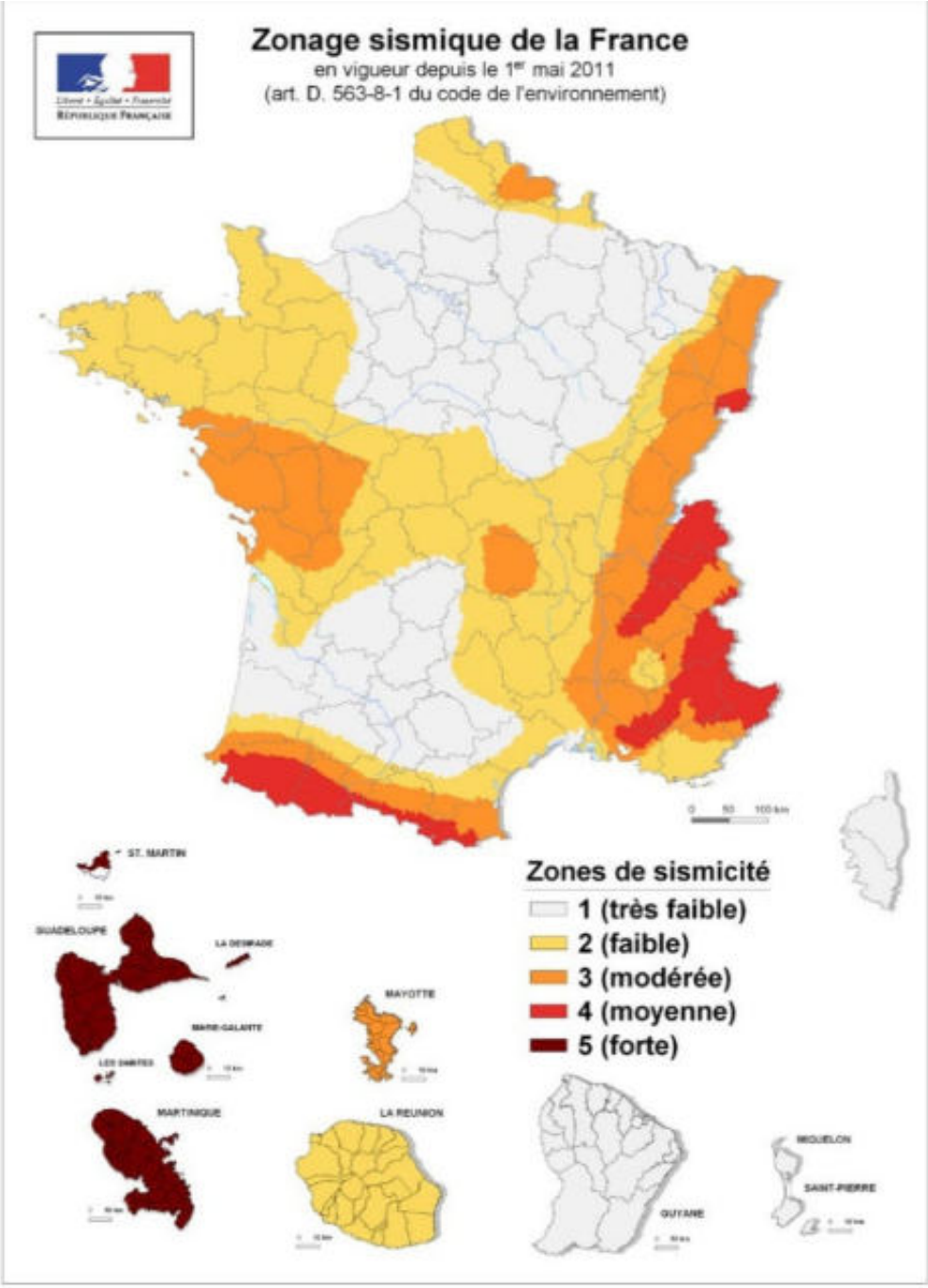
Depuis le 22 octobre 2010, la France dispose d'un nouveau zonage sismique divisant le territoire national en cinq zones de sismicité croissante (articles R.563-1 à R.563-8 du code de l'environnement, modifiés par le décret n° 2010-1254 du 22 octobre 2010, et l'article D.563-8-1 du code de l'environnement, créé par le décret n° 2010-1255 du 22 octobre 2010) :

- Une zone de sismicité 1 (très faible) où il n'y a pas de prescription parasismique particulière pour les ouvrages « à risque normal » ;
- Quatre zones de sismicité 2 à 5, où les règles de construction parasismique sont applicables aux bâtiments et ponts « à risque normal ».

L'actualisation du zonage sismique règlementaire français en 2010 a été rendue nécessaire par l'évolution des connaissances scientifiques et la mise en place du code européen de construction parasismique, l'Eurocode 8.

Des mesures préventives, notamment des règles de construction parasismique, sont appliquées aux ouvrages de la classe dite « à risque normal » situés dans les zones de sismicité 2, 3, 4 et 5 (article R.563-5 du code de l'environnement). En outre, des mesures spécifiques doivent être appliquées aux ouvrages de catégorie IV pour garantir la continuité de leur fonctionnement en cas de séisme.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE



Le risque de feux de forêt

SOURCES : METEO FRANCE ; DDRM

On parle de feu de forêt lorsqu'un feu concerne une surface minimale d'un hectare d'un seul tenant et qu'une partie au moins des étages arbustifs ou arborés (parties hautes) est détruite. En plus des forêts au sens strict, les incendies concernent des formations subforestières de petite taille : le maquis, la garrigue, et les landes. Généralement, la période de l'année la plus propice aux feux de forêt est l'été, car aux effets conjugués de la sècheresse et d'une faible teneur en eau des sols, viennent s'ajouter les travaux en forêt.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Plusieurs massifs forestiers sont présents sur le territoire. Le DDRM indique qu'une carte d'aléa des risques incendie en cours d'élaboration en Haute-Savoie.

En dehors de l'épisode de sècheresse de 2003 qui est à l'origine de nombreux départs de feux, le risque feux de forêt est considéré comme faible en Haute-Savoie (il se traduit essentiellement par des feux de type Broussailles, de superficie contenue). Cependant, il pourra à plus long terme évoluer avec le changement climatique et une végétation plus propices au feu, des épisodes de sècheresses plus marqués occasionnant un risque plus élevé. En effet, les jours favorisant les feux de forêt augmentent. La moyenne des températures maximales a augmenté de 2,4 °C à Cran-Gevrier (station la plus proche) entre 1947 et 2021, ainsi que le nombre de jours de canicule et de forte chaleur.

En Haute-Savoie, le nombre de jours où le risque météorologique de feux de forêt est élevé est passé de 0,9 jour entre 1959 et 1988 à 3,3 jours entre 1986 et 2015. La superficie départementale où le risque est élevé a également augmenté de 900 % entre les deux périodes.

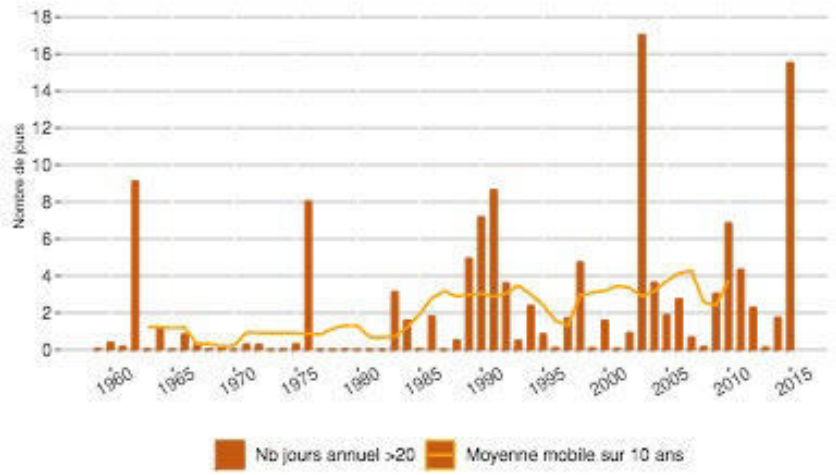


Figure 73 : Évolution du nombre annuel de jours où l'Indice Feu Météo > 20 en Haute-Savoie (source : Météo France)

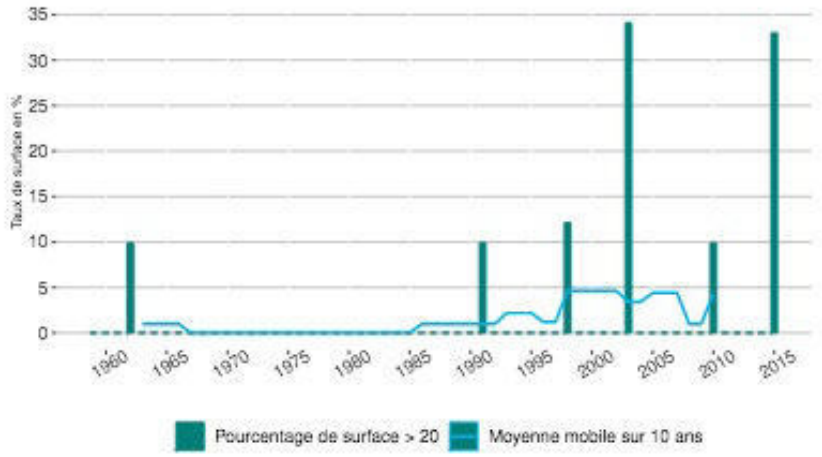


Figure 74 : Évolution de la superficie départementale où l'Indice Feu Météo > 20 pendant au moins 20 jours dans en Haute-Savoie (source : Météo France)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Des risques technologiques modérés

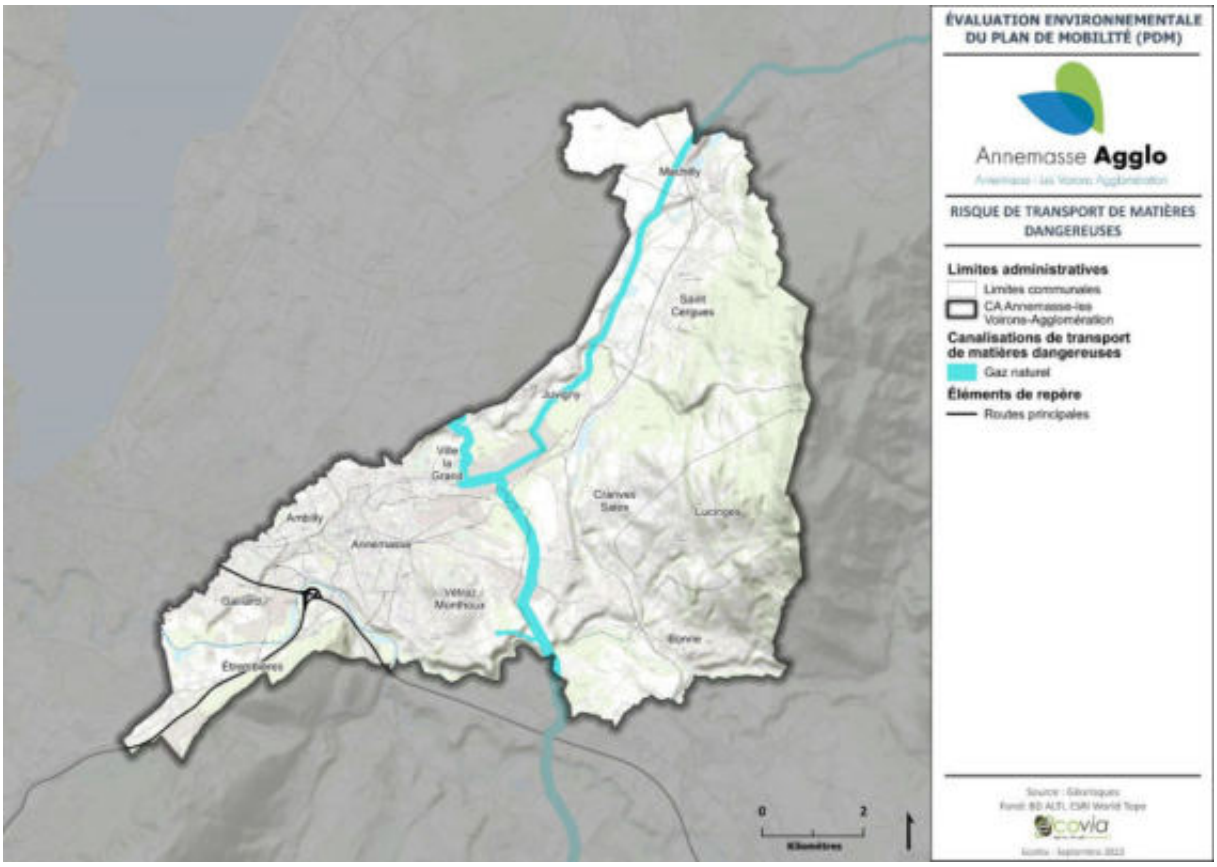
Les risques technologiques sont liés à l'activité humaine et menacent les personnes, les biens ou l'environnement. Ils ont pour cause la manipulation, le transport et le stockage de substances dangereuses pour la santé et l'environnement.

Certaines installations sont susceptibles de générer des risques et sont donc soumises à la règlementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

Un risque de transport de matières dangereuses règlementé

Le risque transport de matières dangereuses (TMD) provient de l'éventualité d'accidents lors du transport desdites matières. Le transport peut être routier, ferroviaire, maritime ou par canalisation. Les accidents sur ce type de transport peuvent occasionner explosions, incendies, nuages toxiques ou dispersion de matières. En fonction de la toxicité de la matière, cela peut avoir différentes incidences allant de la pollution de l'environnement à des risques sanitaires.

Ce risque est présent sur le territoire du fait du nombre important de routes de transits et de dessertes. L'Agglomération est également traversée par une canalisation de gaz, encadrée par une servitude à l'urbanisation qui contraint les constructions sur une bande de part et d'autre de la canalisation.

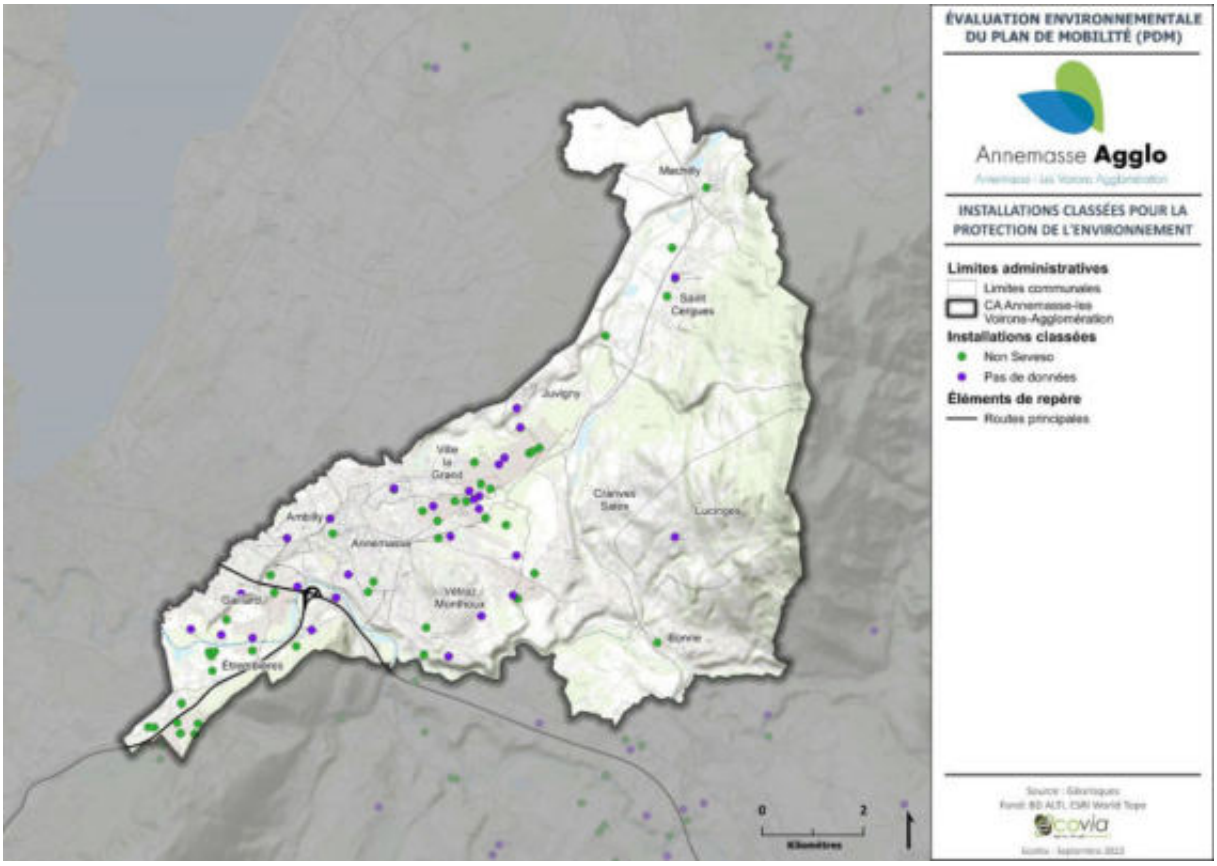


Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Un risque industriel encadré

Ce risque renvoie à la possibilité que survienne sur un site industriel un accident pouvant entrainer des conséquences graves pour le personnel, les populations, les biens, l'environnement ou le milieu naturel. Il est lié au stockage ou à la fabrication de substances dangereuses.

Sur le territoire, 31 ICPE sont recensées dont 12 d'entre elles sont soumises à autorisation. Aucune n'est cependant classée SEVESO.



Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

2.10.3 Sensibilité des risques au changement climatique

Bien que les incertitudes soient nombreuses, il est possible d'anticiper certains effets extrêmes potentiels du changement climatique sur les risques.

Tableau 14 : Sensibilités des risques naturels au changement climatique

Risque	Effets potentiels du changement climatique
Inondation	Il existe beaucoup d'incertitudes. Mais le changement climatique est susceptible d'augmenter l'occurrence d'évènements extrêmes et de modifier le régime des pluies. Cela pourrait engendrer une augmentation du risque inondation, avec des épisodes pluvieux plus forts, et des volumes d'eau plus importants, et donc des ruissellements plus importants, d'autant plus élevés si l'imperméabilisation des sols n'est pas réduite d'ici là.
Phénomènes météorologiques	Le changement climatique pourrait augmenter l'occurrence d'évènements extrêmes telles les pluies diluviennes et tempêtes, ce qui pourrait engendrer une augmentation du risque.
Mouvement de terrain	Les sècheresses sont amenées à être plus fréquentes, et parfois associées à des canicules. Cela pourrait avoir un impact sur la stabilité des sols, et, associé à des phénomènes éventuels de pluies diluviennes, directement accentuer certains aléas, comme les glissements de terrain ou le retrait gonflement des argiles.
Radon	Pas d'effet connu documenté.
Sismique	Pas d'effet connu documenté.
Feu de forêt	Le changement climatique est fortement susceptible d'augmenter l'occurrence d'évènements extrêmes tels que les sècheresses, et pourrait engendrer une augmentation du risque. Les forêts seront en effet potentiellement davantage exposées à des périodes de sècheresse, et les canicules potentiellement plus nombreuses pourraient encore augmenter la vulnérabilité des boisements, notamment résineux.

Les risques naturels peuvent grandement dégrader les infrastructures, que ce soient les bâtiments ou les réseaux routiers et impacter les activités économiques, notamment l'agriculture.

On peut également mentionner les risques sanitaires : la population vieillissante du territoire est plus vulnérable aux maladies cardiovasculaires, respiratoires, allergiques et autres virus, mais également à la hausse des températures qui pourraient provoquer une surmortalité estivale.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

2.10.4 Synthèse

Analyse atouts-faiblesses et perspectives

Le diagnostic de la situation actuelle est traduit dans les champs atouts et faiblesses (colonne de gauche). Tandis que les perspectives d'évolution sont autant d'opportunités ou de menaces (colonne de droite).

Situation actuelle		Perspectives d'évolution	
+	Atout pour le territoire	⇗La situation initiale va se poursuivre ou s'accélérer	Les perspectives d'évolution sont positives
-	Faiblesse pour le territoire	⇘La situation initiale va ralentir ou s'inverser	Les perspectives d'évolution sont négatives

	Situation actuelle		Perspectives d'évolution
-	De nombreux aléas naturels (inondation, mouvements de terrain, séisme)	?	Le changement climatique est susceptible d'aggraver les précipitations (et donc potentiellement les crues et les ruissellement), et l'augmentation des jours de sècheresse pourrait entrainer une augmentation des aléas feu de forêt. Les services de l'État vont bientôt proposer une carte d'aléa feux de forêt. Les outils de gestion visent à maitriser les risques.
+	De nombreux outils de gestion des risques inondation (TRI, PAPI, PPRI)	⇗	La gestion des risques se poursuit.
+	Des risques technologiques modérés et très localisés	⇗	

Proposition d'enjeux pour le PDM

- La prise en compte des aléas naturels :
    - Éviter les secteurs exposés aux aléas naturels pour les infrastructures de transport projetées par le PDM ;
- La maitrise des risques :
    - Préserver les zones humides et les espaces de bon fonctionnement des cours d'eau lors de la conception des infrastructures de transport
    - Limiter l'exposition des populations à de nouveaux risques, par exemple TMD ;
    - Limiter l'imperméabilisation et gérer les eaux de pluie à la parcelle, en maximisant l'infiltration et en utilisant des solutions fondées sur la nature.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

2.11 SPATIALISATION DES ENJEUX ET LEVIERS D'ACTIONS DU PDM

2.11.1 PDM, santé publique, pollutions atmosphériques/qualité de l'air

Comment le PDM peut-il réduire les émissions atmosphériques polluantes liées aux transports urbains et réduire l'exposition de la population à la pollution atmosphérique ?

Plusieurs d'actions visant à réduire les pollutions atmosphériques à la source est à portée du PDM par exemple :

- Diminuer la part modale des véhicules particuliers (VP) au profit des transports collectifs (TC) et surtout des modes actifs, notamment pour les trajets courts et intramuros ;
- Travailler sur la réduction des distances de déplacement ;
- Travailler sur les transports en commun en privilégiant des technologiques moins émissives (PA et GES) ;
- Renouveler le parc roulant en privilégiant l'utilisation de véhicules dits « propres » (fonctionnement au GNV, véhicules électriques…) ;
- Maitriser les émissions de polluants atmosphériques lors de la création de nouvelles infrastructures de transport ;
- Favoriser l'usage du vélo et de la marche, notamment pour les trajets courte distance.
- Éloigner les infrastructures de transport des zones densément peuplées ;
- Identifier les zones sensibles (établissements scolaires, hôpitaux, etc.) afin de préserver ces lieux d'une source de pollution supplémentaire

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

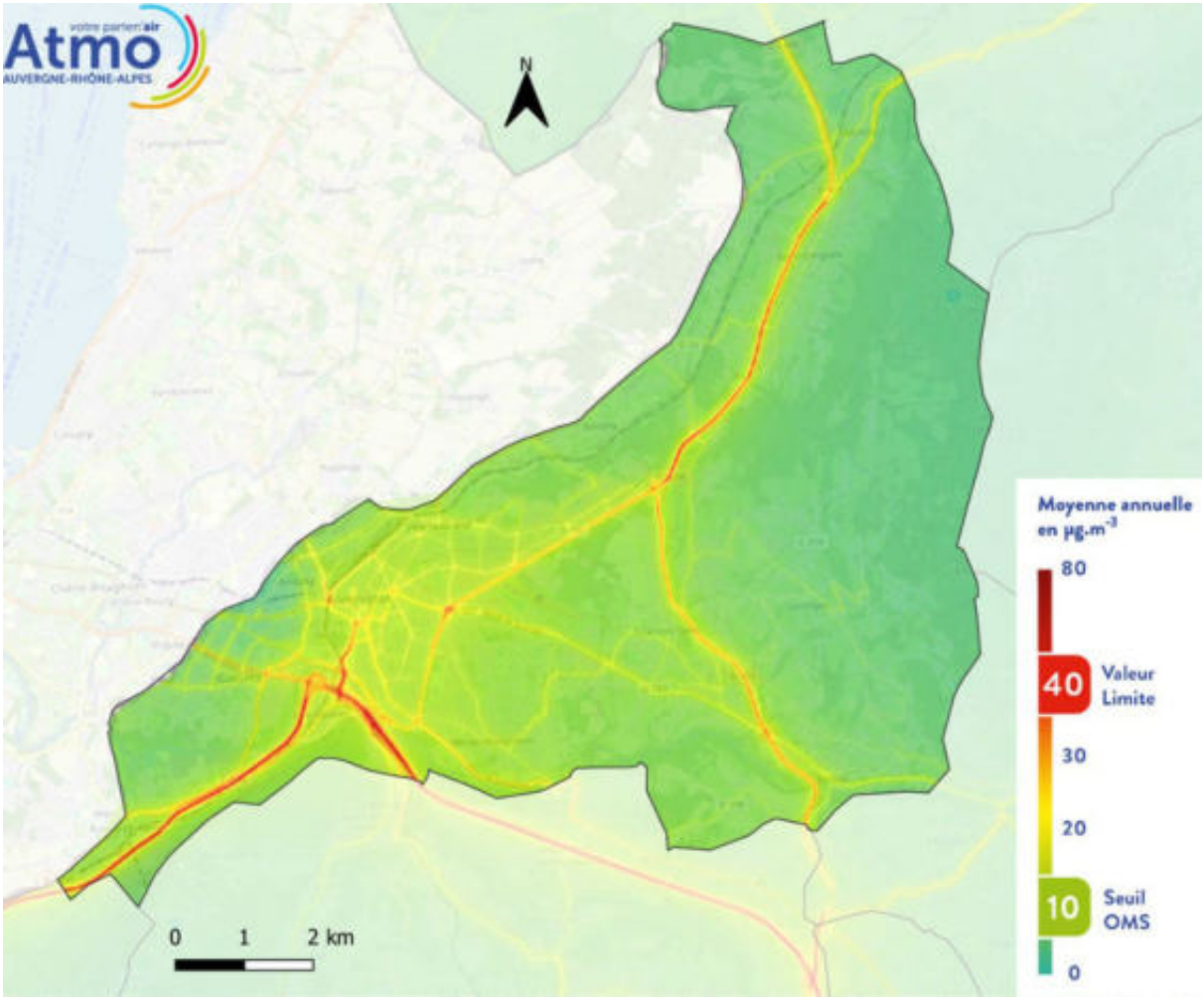


Figure 75 : Carte de la concentration annuelle de NO2 sur le territoire de Annemasse-Les Voirons-Agglomération en 2022 (Source : Atmo AuRA)

2.11.2 PDM, énergie et gaz à effet de serre

Comment le projet de PDM réduira-t-il les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre liées aux transports ? Comment peut-il diminuer les consommations d'énergie fossile et favoriser l'utilisation des énergies renouvelables dans les transports ?

Les leviers d'actions identifiés précédemment pour agir sur les enjeux de pollution atmosphérique et sur les nuisances sonores contribueront pour certains, à répondre simultanément aux enjeux énergétiques et de gaz à effet de serre.

Enjeu non spatialisé.

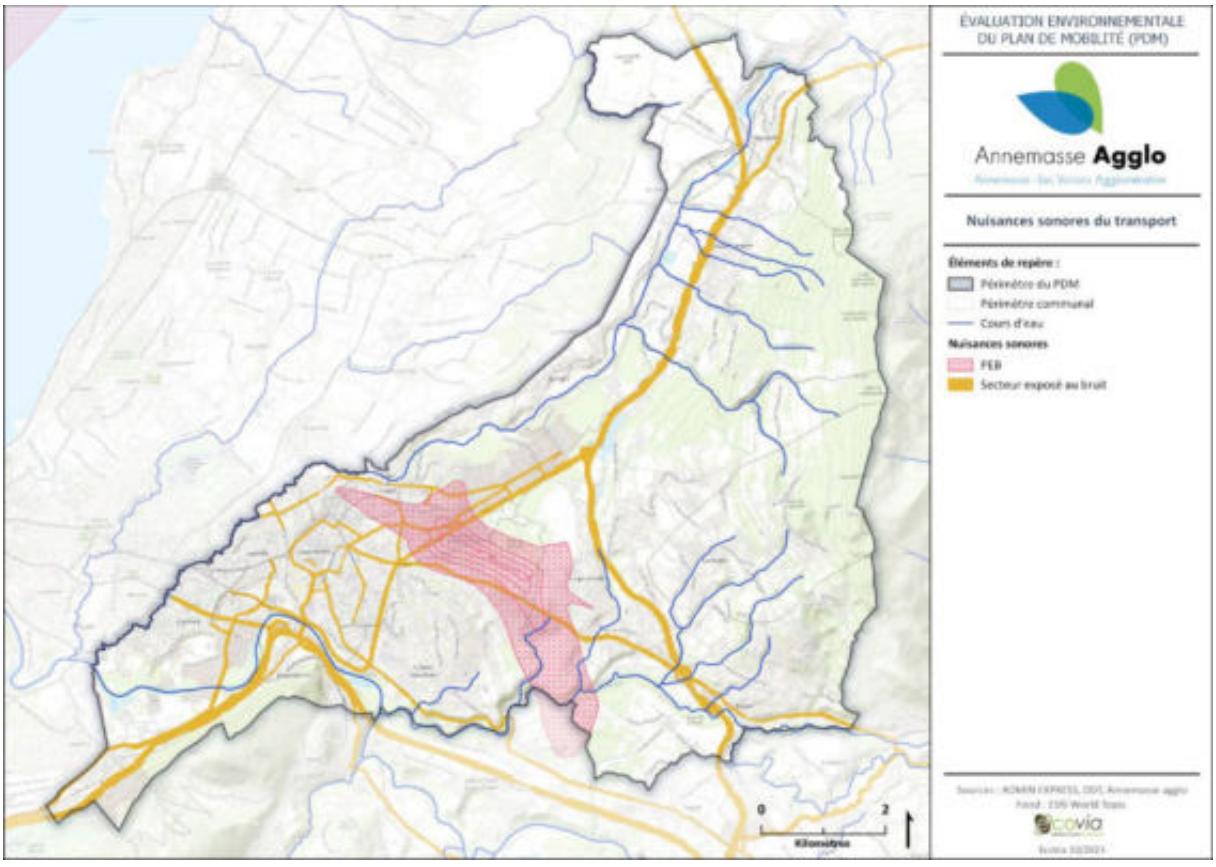
Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

2.11.3 PDM et nuisances sonores

Comment le PDM peut-il réduire les nuisances sonores sur les zones les plus peuplées et réduire la population exposée à ces nuisances ?

En tant qu'outil d'organisation de la mobilité, le PDM dispose des leviers suivants :

- La réduction des nuisances sonores des transports :
- Veiller à la prise en compte du bruit très en amont dans les projets d'infrastructures
- Maitriser les vitesses de circulations et inciter au partage de la voirie dans les centres-villes et centres-bourgs ainsi que sur les axes habités
- Identifier les zones sensibles afin de préserver ces lieux d'une source bruyante supplémentaire
- Identifier et préserver les zones calmes (espaces publics, espaces verts, etc.) en favorisant les modes de déplacements doux
- Résorber les Points Noirs du Bruit (PNB) et les zones de bruit existants et éviter d'en créer de nouveaux
- Pour les nouvelles infrastructures : utiliser des matériaux permettant de mieux limiter la propagation du bruit (ex. : revêtement des routes)
- La réduction de l'exposition aux nuisances sonores :
- Limiter le stationnement et la pénétration des voitures en ville où la population exposée est forte
- Éloigner les infrastructures de transport des zones densément peuplées
- Identifier les zones sensibles (établissements scolaires, hôpitaux, etc.) afin de préserver ces lieux d'une source bruyante supplémentaire
- Identifier les zones nécessitant la mise en œuvre de protections acoustiques



Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

2.11.4 Milieux naturels et biodiversité

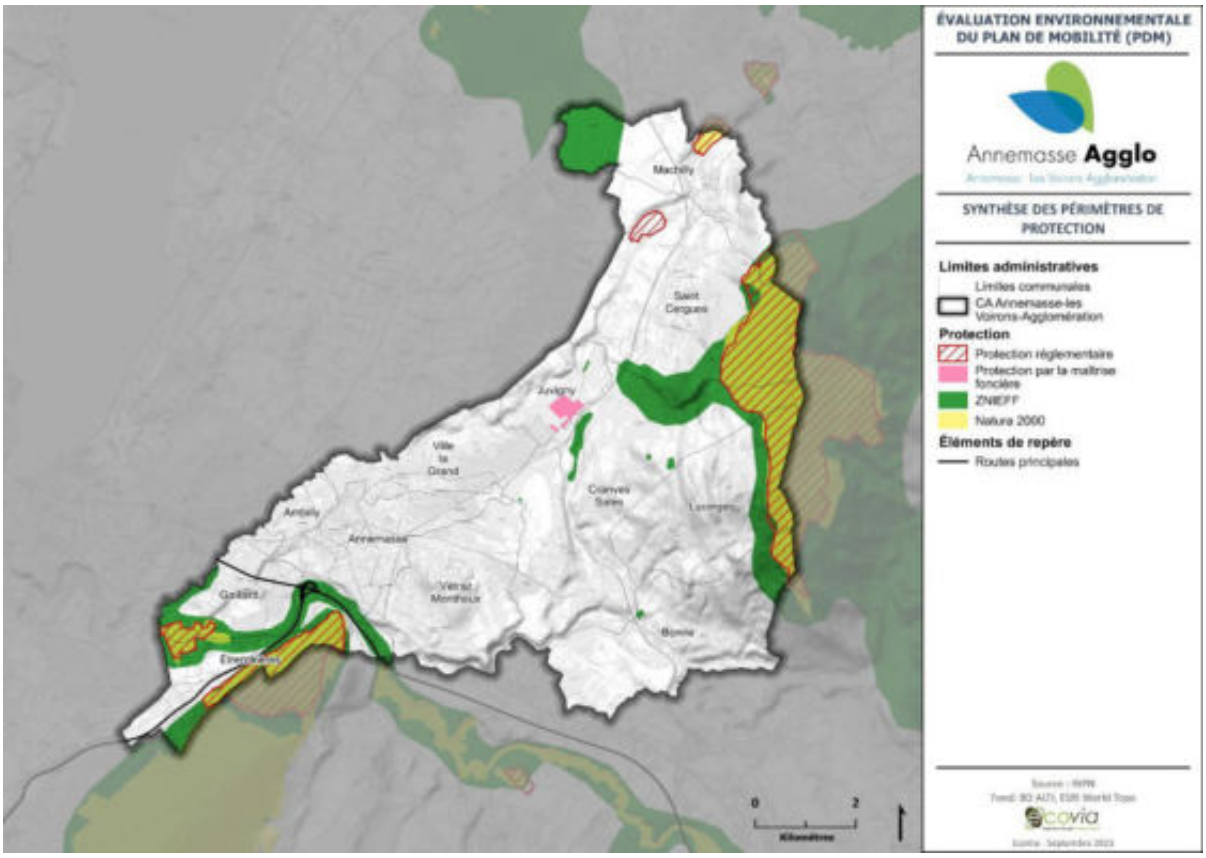
Le projet de PDM intègre-t-il la maitrise de la consommation de l'espace liée aux infrastructures de transports ? Le projet contribue-t-il à une protection des espaces naturels et des connexions nécessaires à leur fonctionnalité sur le territoire ? Est-ce qu'il contribue à empêcher la fragmentation et la destruction des milieux naturels par les infrastructures de transports ?

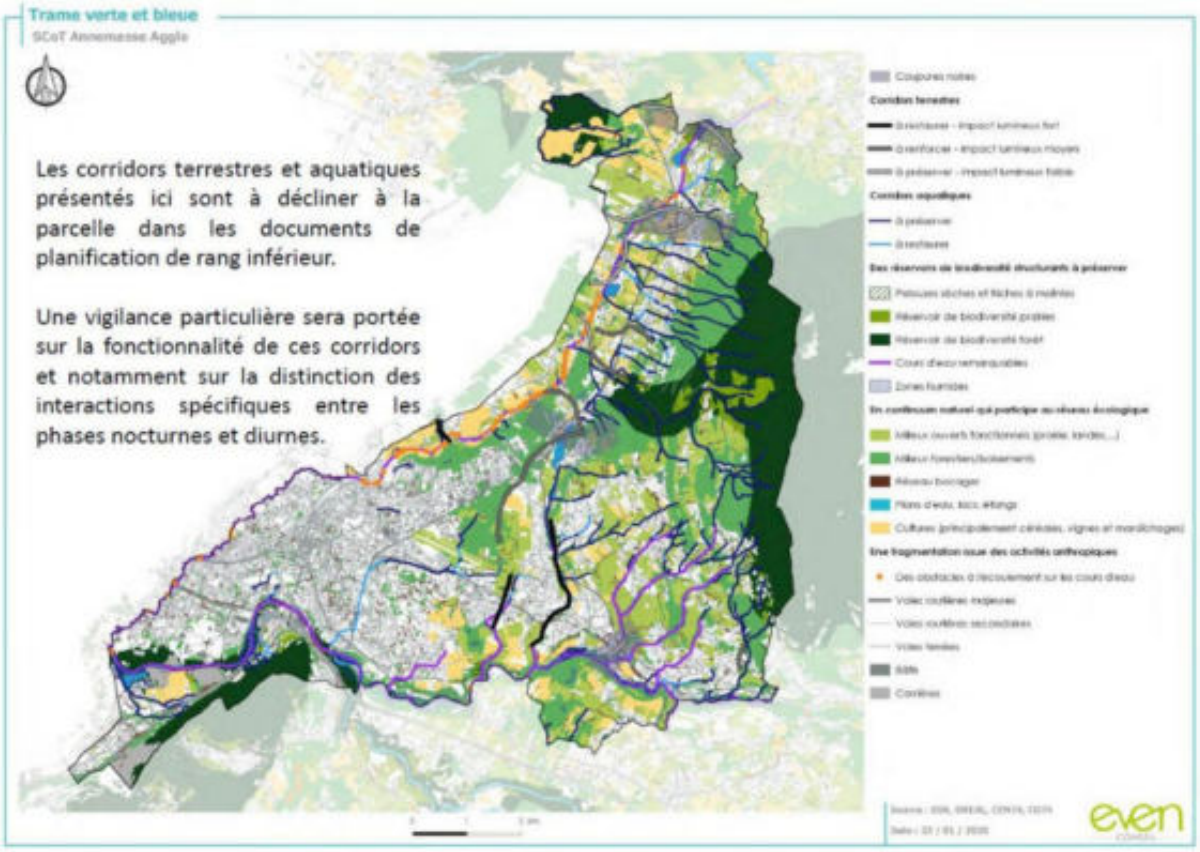
Les recommandations suivantes permettent de répondre à ces enjeux au niveau du PDM :

- Préserver les milieux naturels et préserver la faune et la flore sauvages, limiter la consommation d'espace :
- Protéger strictement les réservoirs de biodiversité forestiers, les zones humides et les pelouses sèches, notamment au regard des pressions urbaines ;
- Réduire la propagation des espèces invasives par une implication conjointe des acteurs concernés et une surveillance constante
- Préserver également les espaces supports de la biodiversité en ville et la biodiversité ordinaire sur le territoire, qui participe aux fonctionnalités écologiques globales ;
- Encadrer l'accès aux milieux naturels les plus fragiles ;
- Diminuer la place de la voiture au profit de la mobilité douce et du maillage vert urbain, permettant de favoriser la trame verte et bleue et les mobilités actives.
- Prendre en compte et préserver les continuités écologiques, notamment lors des projets d'infrastructures :
- Prendre en compte et préserver les réservoirs de biodiversité et les corridors écologiques identifiés dans la TVB du territoire notamment par la préservation des coupures vertes
- Maitriser voire réduire la fragmentation des grands espaces naturels fonctionnels, contre l'isolement du Massif des Voirons et du Salève par la préservation de la fonctionnalité des corridors écologiques et des éléments bloquants ou impactants tels que la luminosité nocturne.
- Sur les autres secteurs, activer les leviers d'action se situant au niveau des diagnostics préalables, des études d'impact, de la conception et de la gestion des abords des nouvelles infrastructures de transport.
- Prévoir des espaces tampons entre les zones humides ou aquatiques et les infrastructures ;
- Restaurer à minima les grandes continuités écologiques identifiées dans le SRADDET et renforcer les capacités de dispersion et de circulation de toutes les espèces (faune et flore), notamment sur les infrastructures existantes. Anticiper les obstacles aux déplacements de la faune dans les projets d'aménagement (clôtures, accès, voiries…).

N. B. Les actions à mettre en œuvre pour préserver les milieux naturels et la biodiversité sont assez limitées à l'échelle du PDM. Des mesures d'accompagnement seront cependant à prévoir en fonction des zones potentiellement impactées. Le maillage vert urbain en revanche est à penser conjointement avec la nature en ville.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE





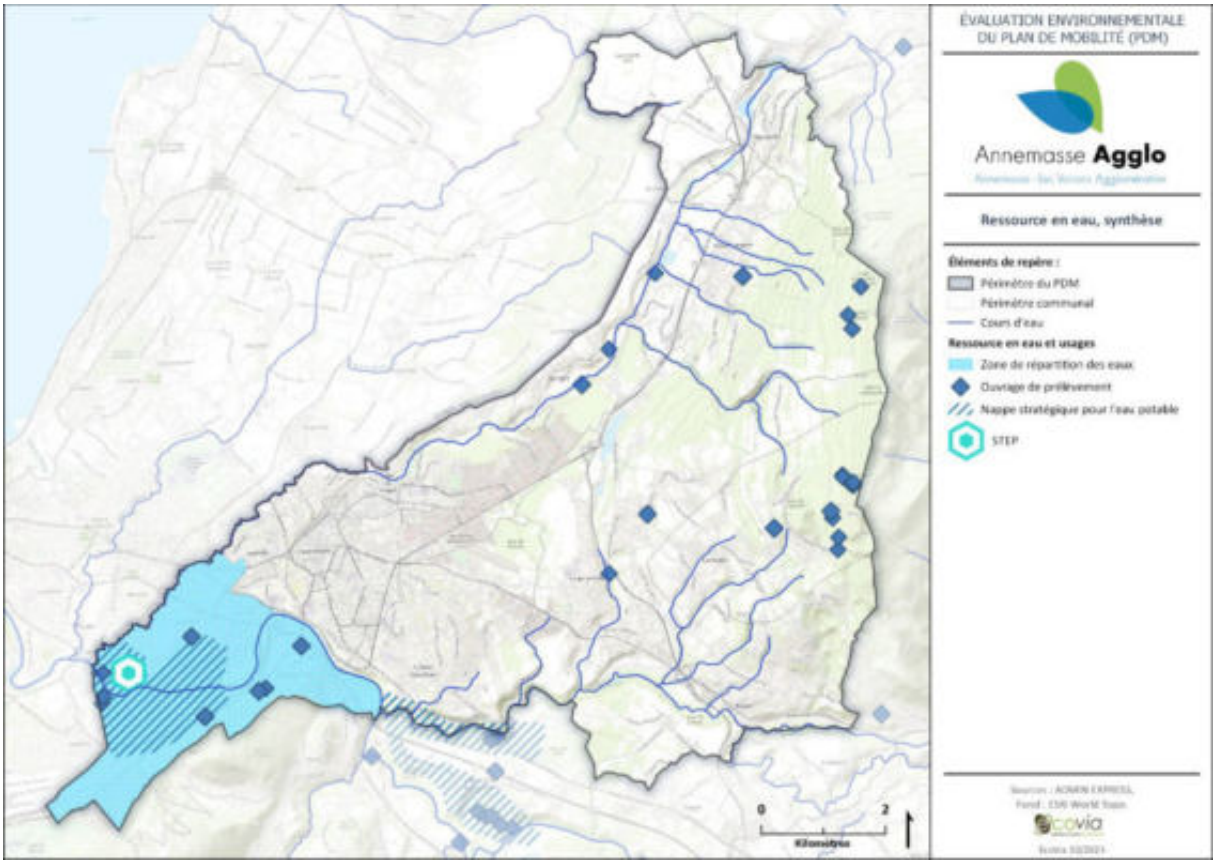
Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

2.11.5 PDM et eau

Le projet de PDM réduit-il l'impact des infrastructures de transport sur l'écoulement naturel des eaux (cours d'eau et eaux pluviales) ?

Les préconisations suivantes peuvent permettre de répondre à ces enjeux au niveau du PDM :

- Limiter l'imperméabilisation des sols lors de la construction des infrastructures de transport ou de stationnement pour prendre en compte les risques d'inondation et de pollution des eaux liés au ruissellement (voir partie risques)
- Prévoir un réseau de collecte du pluvial et des eaux de pluie efficace : canalisations étanches, chaussées drainantes, fossés filtrants, bassins de rétention (avec filtre végétal à base de roseaux par exemple), débits limités lors du rejet dans le milieu ;
- Opter pour des revêtements perméables (pleine terre ou végétalisés) au niveau des voies permettant de ne pas contraindre l'écoulement naturel des eaux ;
- Dans la mesure du possible, développer des réseaux de voirie éloignés des captages et de leurs périmètres de protection. Dans le cas contraire, proposer des mesures de réduction et de compensation des impacts.
- Intégrer la préservation des profils naturels des cours d'eau lors du franchissement de ceux-ci par de nouvelles infrastructures de transport.



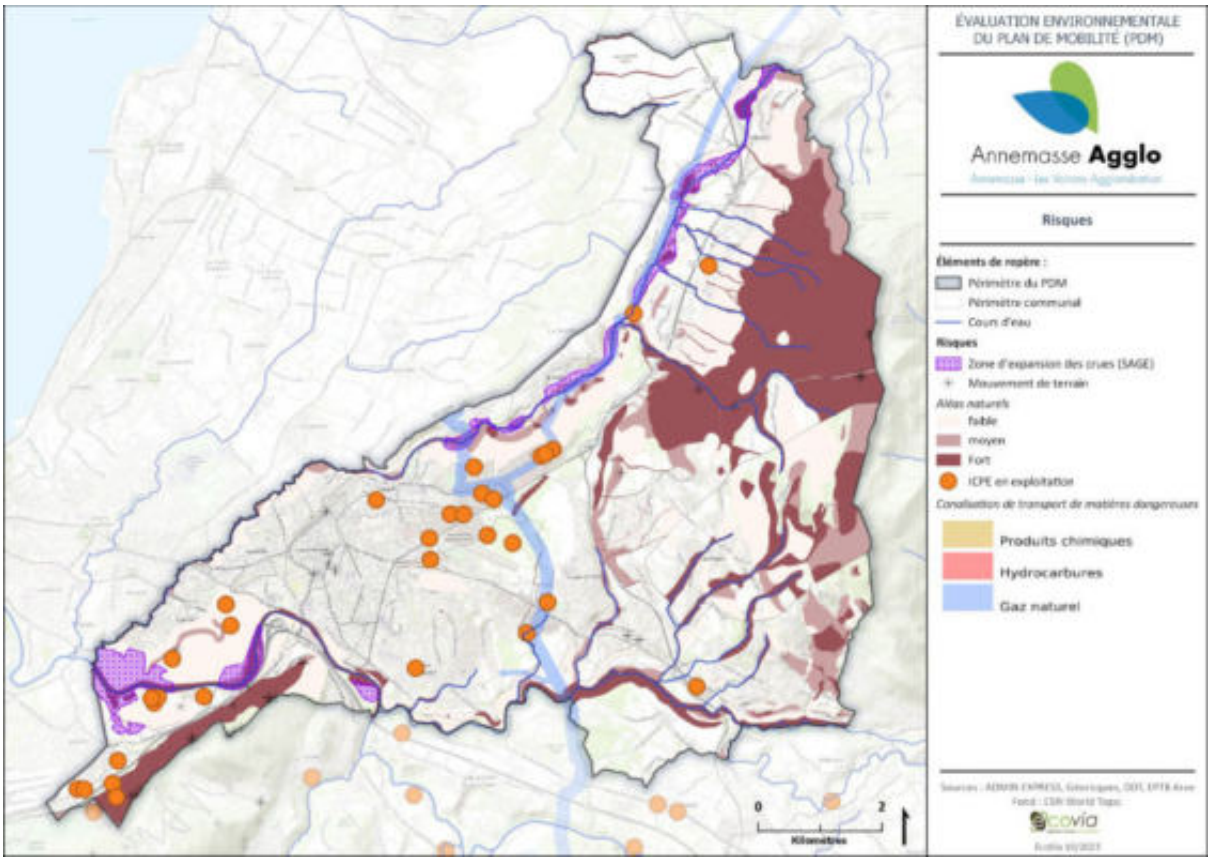
Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

2.11.6 PDM, Risques naturels et technologiques

Le PDM intègre-t-il la maitrise des risques ? Comment réduit-il les risques existants, notamment les risques de transports de matières dangereuses (TMD) ? Évite-t-il de créer de nouveaux risques naturels et technologiques, d'aggraver les risques existants, notamment les risques inondation, mouvement de terrain et transport de matières dangereuses ?

Les préconisations suivantes peuvent permettre de répondre à ces enjeux au niveau du PDM :

- La prise en compte des aléas naturels :
    - Éviter les secteurs exposés aux aléas naturels pour les infrastructures de transport projetées par le PDM ;
- La maitrise des risques :
    - Préserver les zones humides et les espaces de bon fonctionnement des cours d'eau lors de la conception des infrastructures de transport
    - Limiter l'exposition des populations à de nouveaux risques, par exemple TMD ;
    - Limiter l'imperméabilisation et gérer les eaux de pluie à la parcelle, en maximisant l'infiltration et en utilisant des solutions fondées sur la nature.



Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

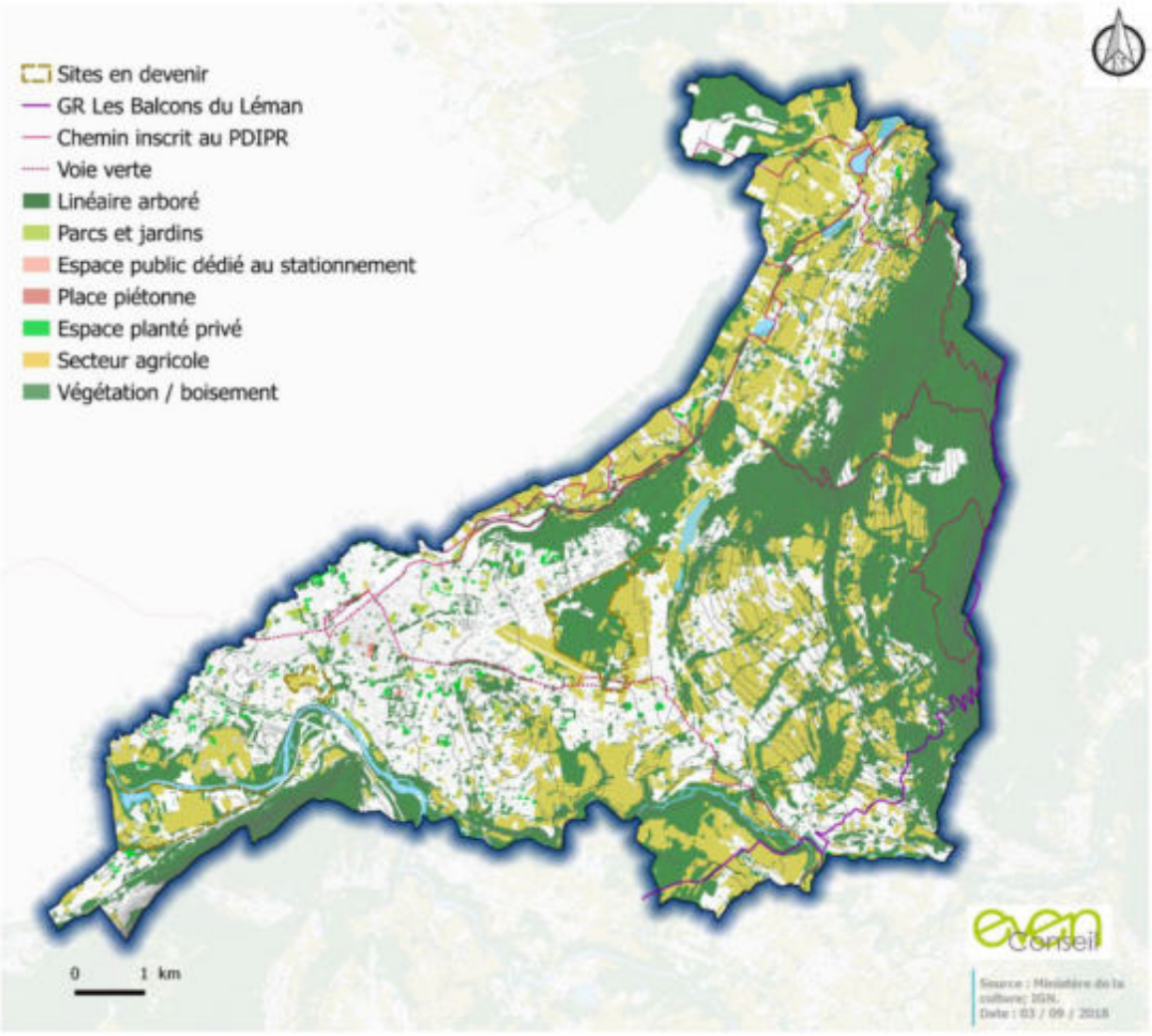
2.11.7 PDM, paysages et patrimoine

Le PDM prévoit-il des aménagements de qualité paysagère lors de travaux (boulevard, rue…) ? Comment contribue-t-il à préserver les paysages et le patrimoine ?

Les préconisations suivantes peuvent permettre de répondre à ces enjeux au niveau du PDM :

- Augmenter la place du piéton dans les espaces publics pour permettre une réappropriation de la ville par les habitants ;
- Développer les voies vertes intégrant les modes actifs et la végétation (alignements d'arbres, haie, espaces verts, jardins, etc.) qui permet de qualifier et hiérarchiser les voies ;
- Réduire l'utilisation de la voiture particulière et par voie de conséquence de ses émissions polluantes, associées à la dégradation des monuments ;
- Favoriser une intégration paysagère des infrastructures et équipements de transport aux différentes échelles du paysage.
- Favoriser un meilleur maillage pédestre, une meilleure connexion entre les itinéraires piétons et cyclistes.

La trame paysagère et les vecteurs de découverte
SCoT d'Annemasse Agglo



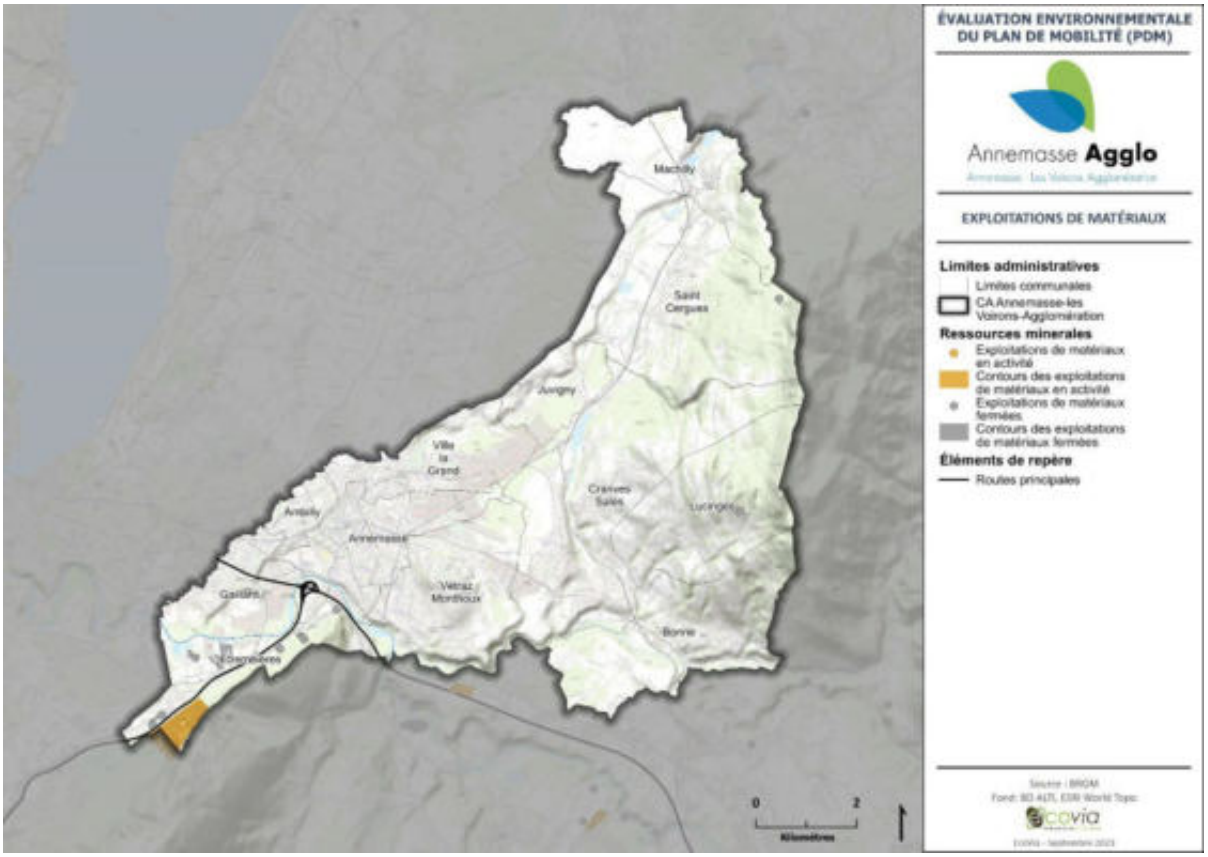
Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

2.11.8 PDM et ressources minérales

Comment le PDM optimise-t-il les transports de matériaux sur le territoire afin de réduire les consommations énergétiques et les nuisances associées ?

Pour ce faire, les leviers d'actions que le PDM peut mettre en œuvre sont :

- La limitation de la consommation de matériaux pour les infrastructures de transport
- La réutilisation des matériaux
- La facilitation du transit entre carrière et secteurs de consommation, et de la multimodalité pour le transport de matériaux
- De la même manière, facilitation du transit entre lieux de stockage et secteurs de réutilisation

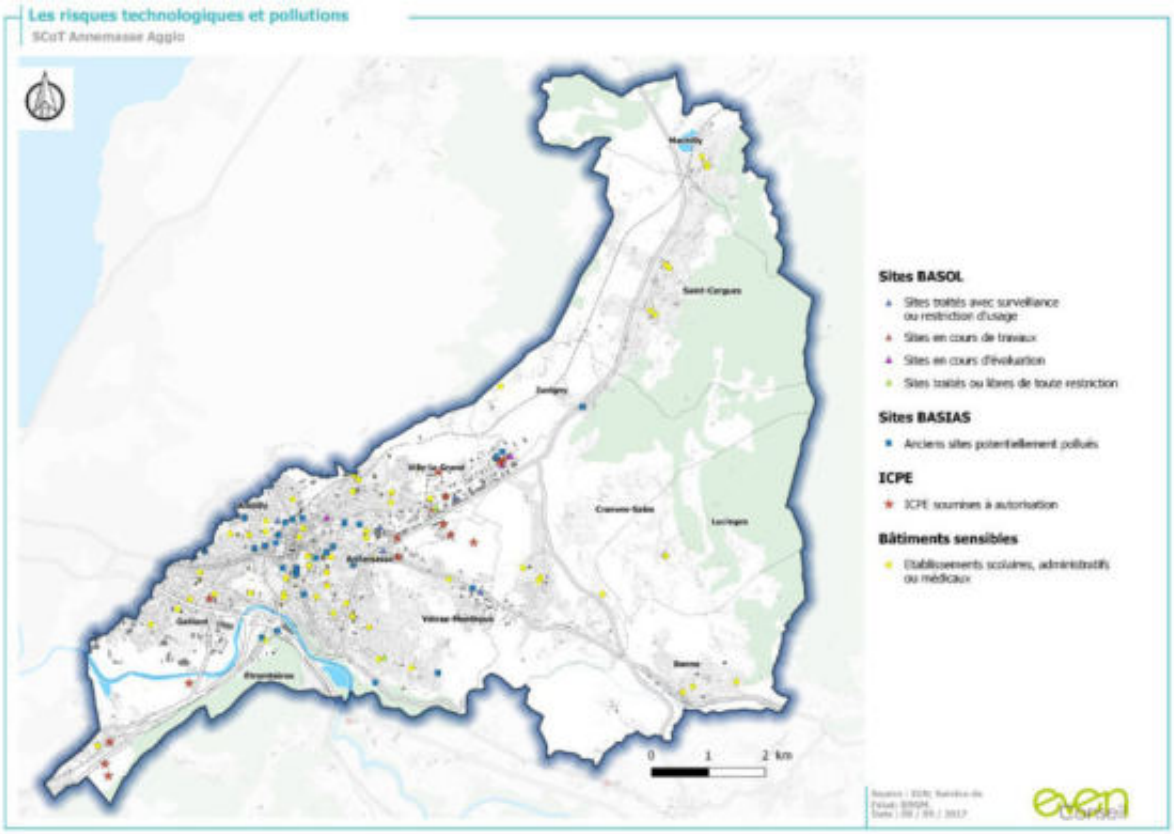


Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

2.11.9 PDM et déchets

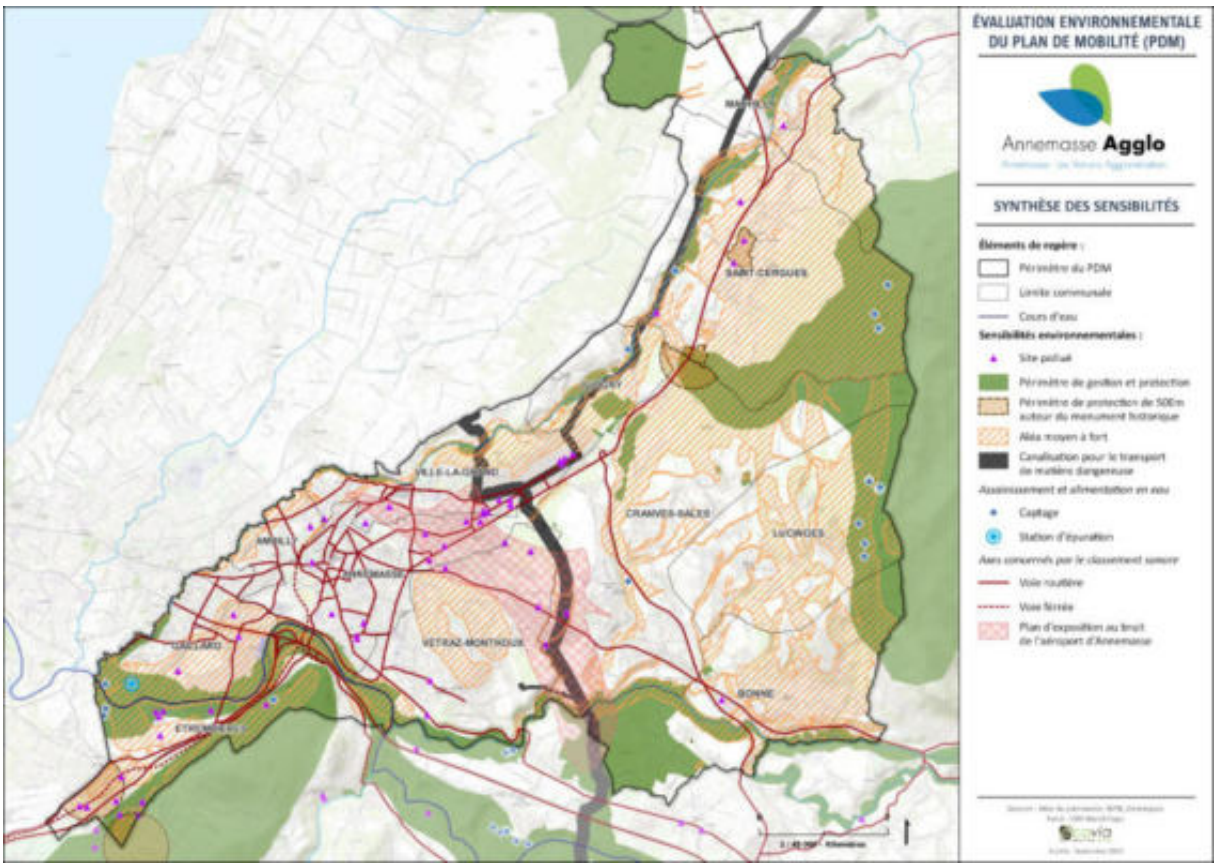
Enjeu non spatialisé.

2.11.10 PDM et sites et sols pollués



Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

2.11.11 Carte de synthèse de l'état initial de l'environnement



Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

2.12 HIERARCHISATION DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX DU PDM

2.12.1 Compilation des enjeux environnementaux et des leviers d'actions du PDM issus de l'état initial de l'environnement

Grands enjeux thématiques	Enjeux	Enjeux détaillés PDM (cf. EIE)	Effets attendus du PDM
Consommation énergétique et émissions de gaz à effet de serre	Réduire les consommations énergétiques au secteur des transports Réduire les émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports Développer l'utilisation des énergies renouvelables et alternatives	Diminuer la part modale des véhicules particuliers (VP) au profit des transports collectifs (TC) et surtout des modes actifs, notamment pour les trajets courts et intramuros ; Travailler sur la réduction des distances de déplacement ; Travailler sur les transports en commun en privilégiant des technologiques moins émissives (PA et GES) ; Renouveler le parc roulant en privilégiant l'utilisation de véhicules dits « propres » (fonctionnement au GNV, véhicules électriques…) ; Favoriser l'usage du vélo et de la marche, notamment pour les trajets courte distance	Diminution des consommations énergétiques liées aux transports
Pollutions et nuisances	Réduire les émissions de polluants atmosphériques liées au secteur des transports Réduire le nombre d'habitants exposés à la pollution atmosphérique Réduire les nuisances sonores Réduire la population exposée aux nuisances sonores	Maitriser les émissions de polluants atmosphériques lors de la création de nouvelles infrastructures de transport ; Éloigner les infrastructures de transport des zones densément peuplées ; Identifier les zones sensibles (établissements scolaires, hôpitaux, etc.) afin de préserver ces lieux d'une source de pollution et de nuisances supplémentaires ; Réduction des nuisances sonores des transports	Diminution des émissions de polluants atmosphériques Diminution de l'exposition aux polluants atmosphériques
Milieu physique	Limiter la consommation d'espaces naturels et agricoles	Prendre en compte les effets des changements climatiques dans les décisions d'aménagement afin de s'y adapter Prioriser les espaces disponibles dans les taches urbaines pour l'accueil de nouvelles infrastructures	Consommation d'espaces

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Grands enjeux thématiques	Enjeux	Enjeux détaillés PDM (cf. EIE)	Effets attendus du PDM
		Anticiper la création de nouvelles zones urbaines afin de s'assurer leur desserte en transports en commun Considérer l'espace comme une ressource qu'il convient de protéger et de mettre en valeur : Réutiliser l'existant afin d'éviter de nouvelles consommations d'espace consécutives à la création de nouvelles voies	
Milieux naturels et biodiversité	Préserver les milieux naturels, les continuités écologiques et la biodiversité	Préserver les milieux naturels et préserver la faune et la flore sauvages, limiter la consommation d'espace : Prendre en compte et préserver les continuités écologiques, notamment lors des projets d'infrastructures :	Destruction et fragmentation potentielles du patrimoine naturel et des continuités écologiques Consommation d'espaces
Paysages et patrimoine	Réduire ou ne pas aggraver les risques naturels et technologiques	Augmenter la place du piéton dans les espaces publics pour permettre une réappropriation de la ville par les habitants ; Développer les voies vertes intégrant les modes actifs et la végétation (alignements d'arbres, haie, espaces verts, jardins, etc.) qui permet de qualifier et hiérarchiser les voies ; Réduire l'utilisation de la voiture particulière et par voie de conséquence de ses émissions polluantes, associées à la dégradation des monuments ; Favoriser une intégration paysagère des infrastructures et équipements de transport aux différentes échelles du paysage.	Dégradation des paysages et du patrimoine Qualification et valorisation des voies
Ressource en eau	Limiter les risques de pollution de l'eau et des sols	Limiter l'imperméabilisation des sols lors de la construction des infrastructures de transport ou de stationnement pour prendre en compte les risques d'inondation et de pollution des eaux liés au ruissellement (voir partie risques) Intégrer la préservation des profils naturels des cours d'eau lors du franchissement de ceux-ci par de nouvelles infrastructures de transport.	Dégradation de la qualité des eaux Les effets peuvent être également faibles/nuls ou même positifs
Risques naturels et technologiques	Réduire ou ne pas aggraver les risques naturels et technologiques	Éviter les secteurs exposés aux aléas naturels pour les infrastructures de transport projetées par le PDM ; Limiter l'exposition des populations à de nouveaux risques, par exemple TMD ;	Diminution des risques d'inondation au niveau des infrastructures de transports

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Grands enjeux thématiques	Enjeux	Enjeux détaillés PDM (cf. EIE)	Effets attendus du PDM
			Diminution des risques d'accident
Sites et sols pollués		Préserver les sols de toutes nouvelles sources de pollution	Faibles
Ressources minérales	Limiter les impacts liés à l'exploitation des carrières	La limitation de la consommation de matériaux pour les infrastructures de transport La facilitation du transit entre carrière et secteurs de consommation, et de la multimodalité pour le transport de matériaux	Augmentation des consommations de granulats Limités
Déchets	Limiter les impacts liés à la gestion des déchets	Réduire l'impact environnemental du transport, en choisissant des motorisations alternatives : biocarburant, GPL, électricité…	Limités

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

2.12.2 Définition des principaux enjeux environnementaux du territoire au regard des leviers du PDM

Le Plan de mobilité (PDM) est un projet de planification dont l'ambition est de définir sur un périmètre précis des principes de circulation, d'organisation des transports collectifs, des mobilités douces et du stationnement. Selon les thématiques de l'environnement, le PDM a plus ou moins de leviers d'action. Le tableau ci-dessous s'attache à hiérarchiser les thématiques de l'environnement en fonction de la prédominance des enjeux sur le territoire et des capacités du PDM à intervenir sur ces derniers. La note finale issue des moyennes des colonnes détermine l'ordre des thématiques à prendre en compte prioritairement par le PDM.

Enjeu/levier	Note
Fort	**3**
Modéré	**2**
Faible	**1**

Grands enjeux thématiques	Note enjeu territoire	Note levier PDM	Enjeux du PDM
Énergie et gaz à effet de serre	**3**	**3**	**3**
Pollutions et nuisances	**3**	**3**	**3**
Milieu physique	**2**	**2**	**2**
Milieux naturels et biodiversité	**2**	**2**	**2**
Paysages et patrimoine	**2**	**2**	**2**
Ressource en eau	**2**	**1**	**1,5**
Risques naturels et technologiques	**2**	**1**	**1,5**
Sites et sols pollués	**1**	**1**	**1**
Ressources minérales	**1**	**1**	**1**
Déchets	**1**	**1**	**1**

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Hiérarchisation	Grands enjeux thématiques	Enjeux
FORT	**Énergie et gaz à effet de serre**	Réduire les émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports
		Réduire les consommations d'énergie liées au secteur des transports
		Développer l'utilisation des énergies renouvelables et alternatives
	Pollutions et nuisances	Réduire les émissions de polluants atmosphériques liées au secteur des transports
		Réduire le nombre d'habitants exposés à la pollution atmosphérique
MOYEN	**Milieu physique**	Limiter la consommation d'espaces naturels et agricoles
	Milieux naturels et biodiversité	Préserver les milieux naturels, les continuités écologiques et la biodiversité
	Paysages et patrimoine	Préserver les caractéristiques paysagères et patrimoniales du territoire
	Ressource en eau	Limiter les risques de pollution de l'eau et des sols
	Risques naturels et technologiques	Réduire ou ne pas aggraver les risques naturels et technologiques
FAIBLE	**Sites et sols pollués**	Préserver les sols de toutes nouvelles sources de pollution
	Ressources minérales	Limiter les impacts liés à l'exploitation des carrières
	Déchets	Limiter les impacts liés à la gestion des déchets

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

3 Analyse de l'articulation

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

D'après l'article L.1214-7 du Code des transports :

« Le plan de mobilité est compatible avec la planification régionale de l'intermodalité, avec les orientations des schémas de cohérence territoriale prévus au titre IV du livre Ier du code de l'urbanisme et avec les orientations des directives territoriales d'aménagement et des schémas de secteur prévus respectivement aux chapitres II et III du titre VII dudit code, avec les objectifs pour chaque polluant du plan de protection de l'atmosphère prévu à l'article L. 222-4 du code de l'environnement lorsqu'un tel plan couvre tout ou partie du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité et avec le schéma d'aménagement régional défini à l'article L. 4433-7 du code général des collectivités territoriales.

Le plan de mobilité est compatible avec le plan climat-air-énergie territorial mentionné à l'article L. 229-26 du code de l'environnement lorsque le plan climat-air-énergie territorial recouvre un périmètre égal ou supérieur au ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. Le plan de mobilité prend en compte le ou les plans climat-air-énergie territoriaux ne recouvrant qu'une partie du périmètre du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité.

Pour les plans de mobilité approuvés avant l'adoption du plan climat-air-énergie territorial prévu à l'article L. 229-26 du code de l'environnement ou du schéma d'aménagement régional défini à l'article L. 4433-7 du code général des collectivités territoriales, l'obligation de compatibilité mentionnée au premier alinéa du présent article s'applique à compter de leur révision.

Le plan de mobilité prend en compte les objectifs du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires et est compatible avec les règles générales du fascicule de ce schéma, dans les conditions prévues par l'article L. 4251-3 du code général des collectivités territoriales. »

Les normes dites supérieures s'imposent aux normes dites inférieures, selon différents degrés :

- **La prise en compte** : c'est la notion la plus souple juridiquement. Elle implique que le document « inférieur » n'ignore pas le document « supérieur ».
- **La compatibilité** : cette notion traditionnelle — que l'on retrouve en matière d'urbanisme — signifie que le document « inférieur » « ne doit pas être en contrariété » avec le document « supérieur ». Un projet est compatible avec un document de portée supérieure lorsqu'il n'est pas contraire aux orientations ou aux principes fondamentaux de ce document et qu'il contribue, même partiellement, à leur réalisation.
- **La conformité** : C'est un rapport d'identité. Le document « inférieur » doit être établi sans aucune marge d'appréciation par rapport à la règle, pour autant que celle-ci soit précise, concise et claire.

Les PDM doivent être compatibles avec les SRADDET, SCoT et PCAET.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

3.1 LE SCOT D'ANNEMASSE AGGLOMERATION

Le SCoT d'Annemasse Agglomération a été approuvé le 15 septembre 2021.

Chapitre	Orientation	Objectif	Articulation avec le PDM
Chapitre 1 – Préserver et mettre en valeur un cadre de vie apaisé et de qualité entre Léman et Mont-Blanc	Orientation 1.1 Des espaces d'enjeu environnemental durablement préservés des dynamiques d'urbanisation	Un équilibre durable entre le développement urbain et les ressources environnementales	L'action « Appliquer les politiques environnementales dans le PDM » propose d'intégrer notamment les problématiques ERC et la sobriété foncière
	Orientation 1.2 Une Trame Verte et Bleue préservée	La sauvegarde de la fonctionnalité du réseau écologique à travers la Trame Verte et Bleue	L'action « Appliquer les politiques environnementales dans le PDM » propose d'intégrer notamment les problématiques ERC, la végétalisation en faveur d'une nature en ville. L'action 1-A-3 promeut également la renaturation de l'espace public
	Orientation 1.3 Une matrice agricole renforcée pour une filière pérenne	Développer des activités et productions agricoles qualitatives sur le territoire	Le PDM n'est pas concerné
	Orientation 1.4 Une stratégie de mise en valeur globale des paysages et du patrimoine au service d'un cadre de vie apaisé et de qualité	Valoriser les richesses paysagères et patrimoniales locales, et mettre en lumière l'identité d'Annemasse Agglo	L'action 1-A-3 intitulée « 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/privés » y contribue
Chapitre 2 – Planifier un développement maitrisé qui s'appuie sur une urbanisation solidaire, équilibrée et structurée	Orientation 2.1 Un développement urbain structuré autour d'une armature urbaine forte et d'un réseau de transports collectifs performant	Conforter une armature urbaine structurée et attractive autour des centralités de la ville agglomérée, des bourgs et des villages	Les actions liées à l'objectif 3-A « Structurer le réseau de transport public autour des besoins de l'armature urbaine (densité et formes urbaines) » contribuent à répondre à cette orientation du SCoT
		Accompagner l'intensification urbaine et la recomposition d'image des secteurs bénéficiant d'une desserte performante en transports collectifs	

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Chapitre	Orientation	Objectif	Articulation avec le PDM
	Orientation 2.2 Une politique de l'habitat solidaire et compatible avec un rythme de développement démographique maitrisé	Planifier un développement résidentiel maitrisé et réaliste à l'horizon 2032	Le PDM n'est pas concerné
		Mettre en œuvre une programmation foncière adaptée aux enjeux d'intensité urbaine et de préservation du cadre de vie	Le PDM n'est pas concerné
		Poursuivre le développement d'une offre de logements diversifiée, de qualité et adaptée aux parcours résidentiels des ménages	Le PDM n'est pas concerné
	Orientation 2.3 Des ressources environnementales préservées pour répondre aux dynamiques d'aménagement	Limiter les impacts des dynamiques urbaines sur les ressources naturelles	L'action « Appliquer les politiques environnementales dans le PDM » met l'accent sur l'intégration des projets d'infrastructures avec les enjeux environnementaux
		Réduire la production de déchets à la source et favoriser les matériaux issus du recyclage	L'action « Appliquer les politiques environnementales dans le PDM » met l'accent sur le choix/provenance des matériaux
	Orientation 2.4 Une population sécurisée face aux risques et nuisances	Prévenir l'exposition de la population à la pollution atmosphérique et aux nuisances sonores	Les actions liées à l'objectif 1– E « Économiser les ressources, prévenir les risques et limiter les impacts sur l'environnement » contribuent directement à répondre à cette orientation du SCoT
Chapitre 3 – Affirmer l'image et promouvoir le rayonnement d'une agglomération ouverte et innovante	Orientation 3.1 Un aménagement économique et commercial durable et équilibré	Mettre en œuvre une politique d'intervention foncière volontariste en faveur de l'optimisation et de la requalification des zones d'activités existantes	Le PDM n'est pas concerné

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Chapitre	Orientation	Objectif	Articulation avec le PDM
		Tendre vers une logique de parcs d'activités durables	Les actions liées à l'objectif 2-B « Expérimenter et tester de nouvelles solutions de mobilités » et 3-D « Intégrer la logistique en fonction des espaces » contribuent à ces objectifs
		Développer les filières innovantes et de nouvelles formes d'organisation du travail	Le PDM n'est pas concerné
		Définir des localisations préférentielles pour les implantations commerciales de proximité, intermédiaires et d'importance	Le PDM n'est pas concerné
		Conforter le Cœur d'Agglomération comme une centralité de rayonnement métropolitain	Les actions liées à l'objectif 3-A « Structurer le réseau de transport public autour des besoins de l'armature urbaine » contribuent à cette orientation du SCoT
		Renforcer les centralités de quartier et de proximité dans leurs fonctions commerciales et de services du quotidien	Les actions liées à l'objectif 2-B « Expérimenter et tester de nouvelles solutions de mobilités » et 3-D « Intégrer la logistique en fonction des espaces » contribuent à ces objectifs
		Favoriser une offre commerciale complémentaire et qualitative dans les localisations préférentielles périphériques	Les actions liées à l'objectif 2-B « Expérimenter et tester de nouvelles solutions de mobilités » et 3-D « Intégrer la logistique en fonction des espaces » contribuent à ces objectifs
		Les conditions d'extension des commerces et ensembles commerciaux situés en dehors des localisations préférentielles	Le PDM n'est pas concerné
		Conforter une offre équilibrée et adaptée de services marchands	Le PDM n'est pas concerné

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Chapitre	Orientation	Objectif	Articulation avec le PDM
	Orientation 3.2 Une offre d'équipements et de services adaptée aux besoins des ménages et à l'ambition de rayonnement de l'Agglomération	Adapter le niveau d'équipements du quotidien à l'évolution des besoins des ménages et à l'objectif d'animation urbaine au cœur des centralités	Les actions liées à l'objectif 3-A « Structurer le réseau de transport public autour des besoins de l'armature urbaine » contribuent à cet objectif du SCOT
		Renforcer le rayonnement de l'Agglo en matière d'équipements structurants	
	Orientation 3.3 Une mobilité durable et multimodale au service d'une Agglomération ouverte et connectée	Poursuivre le développement de transports collectifs en site propre et la hiérarchisation du réseau TC	Les actions liées essentiellement à l'objectif 4-B « Améliorer la performance du réseau des transports publics » contribuent à cet objectif du SCoT
		Favoriser le report modal en amont sur les parkings relais	L'action « Encourager le report modal en offrant des solutions de stationnement et des possibilités de transbordement efficace » contribue directement à répondre à cet objectif
		Améliorer l'intermodalité et les connexions avec les territoires voisins	Les actions liées à l'objectif 3-B « Faciliter et renforcer l'intermodalité », 4-A « Poursuivre la valorisation et le développement des grands équipements et des liaisons vers les extérieurs » et l'action « Développer les liaisons TC en direction des territoires périphériques » répondent à cet objectif du SCoT
		Développer des infrastructures et services en faveur des modes actifs	Les actions liées à l'objectif 2-C « Faire de la mobilité active la base de la structuration de la chaine de mobilité » contribuent particulièrement à cet objectif du SCoT
		Accompagner les nouveaux services à la mobilité et le changement de comportement	Les actions des objectifs 2-B Expérimenter et tester de nouvelles solutions de mobilités et 2-D Convaincre les usagers d'adapter leurs pratiques

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Chapitre	Orientation	Objectif	Articulation avec le PDM
			répondent directement à cet objectif du SCoT
		Adapter le stationnement avec le développement des modes alternatifs	Les actions « Optimiser le stationnement par une politique incitative » et « Augmenter la quantité et la qualité des stationnements vélos » contribuent à répondre à cet objectif du SCoT
		Poursuivre la hiérarchisation du réseau routier et maitriser l'usage de la voiture pour un meilleur partage de la voirie et de l'espace public en cœur urbain	L'action « Harmoniser les plans de circulation » contribue à répondre à cet objectif du SCoT
		Maitriser et rationaliser la logistique urbaine, en particulier dans son dernier kilomètre de façon à réduire les nuisances et améliorer le cadre de vie au sein des centralités	L'action « Étudier l'opportunité du développement d'un ELU sur le territoire et accompagner l'émergence d'une logistique du dernier kilomètre décarbonée » répond directement à cet objectif
	Orientation 3.4 Une stratégie touristique et de loisirs globale qui contribue à l'émergence d'une destination de proximité entre Léman et Mont-Blanc	Concrétiser une gouvernance touristique élargie, support de visibilité et condition à la valorisation d'une destination touristique attractive	L'action « Prendre en compte les usages loisirs de la marche à pied » intègre les notions de développement touristique
		Positionner Annemasse Agglo en tant que destination privilégiée du tourisme d'affaires et évènementiel	Le PDM n'est pas concerné
		Renforcer l'attractivité du territoire en tant que destination touristique de loisirs et de « pleine nature »	Le PDM n'est pas concerné
	Orientation 3.5 Un territoire engagé dans la transition énergétique et la lutte contre le changement climatique	Inscrire le territoire dans une transition énergétique et écologique engagée, en lien avec le PCAET	Les actions liées à l'objectif 4-C « Accélérer la transition énergétique »

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Chapitre	Orientation	Objectif	Articulation avec le PDM
		Maitriser les consommations énergétiques du territoire	contribuent directement à cette orientation du SCoT
		S'adapter au changement climatique en anticipant et atténuant ses effets	
		Augmenter la part des énergies renouvelables locales dans la consommation énergétique du territoire	Le PDM n'est pas concerné
	Orientation 3.6 Des projets structurants qui contribuent à l'attractivité de l'Agglomération	Poursuivre l'affirmation du territoire à travers des projets structurants et une vision d'aménagement plus durable	Les actions liées à l'objectif 4-A « Poursuivre la valorisation et le développement des grands équipements et des liaisons vers les extérieurs » et 1-A « Considérer la mobilité durable comme socle de l'aménagement du territoire » contribuent directement à répondre à cette orientation du SCoT
		Impulser la structuration d'ensemble d'un Cœur d'Agglomération d'envergure à l'échelle du Grand Genève	Les actions liées à l'objectif 4-A « Poursuivre la valorisation et le développement des grands équipements et des liaisons vers les extérieurs » contribuent directement à répondre à cette orientation du SCoT
		Assurer un développement urbain cohérent en lien avec l'évolution de l'offre de mobilité alternative au sein de l'Agglomération	
		Affirmer un projet de requalification et de restructuration des zones d'activités du territoire	

3.2 LE PCAET D'ANNEMASSE AGGLOMERATION

Le PCAET d'Annemasse Agglomération a été approuvé le 30 mars 2016.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Axe	Action	Articulation avec le PDM
AXE 1 – EXEMPLARITÉ DES COLLECTIVITÉS SUR LES QUESTIONS CLIMAT, AIR ET ÉNERGIE	Construire une stratégie de suivi et d'amélioration énergétique du patrimoine bâti des collectivités et systématiser les travaux durables et responsables	Le PDM n'est pas concerné
	Accentuer la stratégie de préservation des ressources en eau et d'amélioration des consommations d'énergie des équipements eau et assainissement	Le PDM n'est pas concerné
	Développer une stratégie durable de gestion des déchets	Le PDM n'est pas concerné
	Renouveler les parcs autos et la flotte bus en fonction des enjeux énergie et climat	Le PDM contribue à cette action du PCAET au travers de son action « Faire évoluer les parcs roulants des véhicules (service TC et administration) » et de l'action « Poursuivre la mise en œuvre de la transition énergétique de la flotte du réseau de transports en commun »
	Construire une stratégie d'écoresponsabilité des services et des agents	Le PDM n'est pas concerné
AXE 2 – RENFORCER LA PRISE EN COMPTE DES ENJEUX CLIMAT, AIR ET ÉNERGIE DANS L'AMÉNAGEMENT URBAIN	Développer une stratégie territoriale dans le domaine de l'énergie	Le PDM n'est pas concerné
	Intégrer la problématique Climat, Air et Énergie dans l'action urbaine	L'action « Appliquer les politiques environnementales dans le PDM » contribue à cette action du PCAET
	Mettre en place une stratégie sur l'éclairage public et les bornes électriques	Les actions « Faciliter le déploiement d'infrastructures de recharge des véhicules électriques sur l'ensemble du territoire » et « Développer un réseau d'infrastructures de recharge » contribuent spécifiquement à cette action du PCAET
	Encourager les démarches de prise en compte de la nature en ville	L'action « 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/privés » contribue à répondre à cette action du PCAET

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Axe	Action	Articulation avec le PDM
AXE 3 – DÉVELOPPER LES MOBILITÉS DURABLES EN PRÉSERVANT LA QUALITÉ DE L'AIR	Réaliser des infrastructures de mobilité durable	Le PDM a pour objectif de développer les infrastructures de mobilité durable au travers notamment des actions liées à l'adaptation des aménagements à la mobilité active, au développement des transports en commun et au développement de l'intermodalité
	Développer l'écomobilité et l'offre de transports urbains	Le PDM répond à cette action du PCAET au travers de nombreuses actions encourage les déplacements alternatifs et vise à améliorer l'offre de transport en commun, notamment les actions des objectifs « 3-A Structurer le réseau de transport public autour des besoins de l'armature urbaine (densité et formes urbaines) » ou « 4-B Améliorer la performance du réseau des transports publics ». L'électromobilité est favorisée par des actions de l'objectif « 4-C Accélérer la transition énergétique ».
	Limiter les impacts sur la qualité de l'air liés à la circulation en zone urbaine et aux activités de carrières	Les actions « Réduire l'exposition des populations à la pollution de l'air » et « Poursuivre la mise en œuvre de la ZFE, pour améliorer la qualité de l'air, la qualité de vie des habitants et proposer des modes alternatifs » contribuent directement à répondre à cette orientation du PCAET
AXE 4 – VERS DES SECTEURS INDUSTRIELS ET TERTIAIRES PERFORMANTS ÉNERGÉTIQUEMENT ET MOINS POLLUANTS	Encourager la rénovation énergétique des entreprises	Le PDM n'est pas concerné
	Structurer la filière BTP construction pour être performant sur les enjeux énergétiques	Le PDM n'est pas concerné
AXE 5 – PROMOUVOIR UNE AGRICULTURE ET UNE SYLVICULTURE RESPONSABLES ET TOURNÉES VERS L'AVENIR	Construire un Projet agricole d'agglomération intégrant les enjeux Climat-Air-Energie et participer à la structuration de la filière bois	Le PDM n'est pas concerné
	Encourager une alimentation moins carbonée	Le PDM n'est pas concerné
	Mener une politique ambitieuse de rénovation sur le territoire	Le PDM n'est pas concerné

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Axe	Action	Articulation avec le PDM
AXE 6 – AMÉLIORER LA PERFORMANCE ÉNERGÉTIQUE DU PARC DE LOGEMENTS DU TERRITOIRE	Encourager la rénovation du parc de chauffage au bois	Le PDM n'est pas concerné
AXE 7 – MOBILISATION CITOYENNE SUR LES ENJEUX CLIMAT-AIR-ÉNERGIE	Mobiliser les habitants et acteurs du territoire sur les enjeux Climat-Air-Energie	Le PDM n'est pas concerné

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

3.3 LE SRADDET AUVERGNE-RHONE-ALPES

Le SRADDET d'Auvergne-Rhône-Alpes a été approuvé en avril 2020.

Chapitre	Règle	Détail de la règle	Articulation du PDM
Aménagement du territoire et de la montagne	Règle n° 1 – Règle générale sur la subsidiarité SRADDET/SCoT	Dans une volonté de subsidiarité permettant de prendre en compte les spécificités locales, les SCoT, ou à défaut les PLU(i), les chartes de PNR et tous les documents devant s'inscrire en compatibilité avec le fascicule des règles, devront décliner opérationnellement à l'échelle de leur périmètre, et en cohérence avec ceux voisins, l'ensemble des objectifs du SRADDET. Cette déclinaison, qualitative et quantitative, ciblera notamment la limitation de la consommation d'espaces, le développement de surfaces commerciales et de zones d'activités et logistiques, ainsi que la production de logements.	Le PDM n'est pas concerné.
	Règle n° 2 – Renforcement de l'armature territoriale	Les SCoT, ou à défaut les PLU(i), doivent renforcer, sur leur territoire, les différents niveaux de polarités et leurs fonctions de centralité : accessibilité et desserte en transports, services et équipements, développement économique, pôle de formation, commerces, gestion économe du foncier, etc. Ce travail doit être réalisé et justifié en coordination, cohérence et complémentarité avec les démarches de projet voisines/les territoires limitrophes, à différentes échelles, et en prenant en compte l'armature de transport régional.	Le PDM n'est pas concerné, mais il contribue à cette règle, notamment au travers des actions liées à l'objectif 3-A « Structurer le réseau de transport public autour des besoins de l'armature urbaine »
	Règle n° 3 – Objectif de production de logements et cohérence avec l'armature définie dans les SCoT	Les objectifs de production de logements définis dans les documents de planification et d'urbanisme (SCoT, PLU[i], PCAET, etc.) doivent être définis et justifiés en cohérence avec les niveaux de polarité (par exemple ceux de l'armature définie dans les SCoT), et avec les besoins tendanciels observés sur le territoire et les territoires voisins en matière de : projection démographique (taux de croissance envisagé), offre de transports, localisation des zones d'emplois, changements de modes de vie, parcours résidentiels, préservation du foncier et ressources disponibles, etc. Par ailleurs, ces objectifs devront être justifiés et phasés dans le temps, et leur mise en œuvre devra être déclinée sur différents axes : prioritairement la réhabilitation des logements dégradés (copropriété privée et publique, monopropriété) et le traitement de l'habitat indigne, puis la lutte contre la vacance, et enfin la production de logements neufs.	Le PDM n'est pas concerné.
	Règle n° 4 – Gestion économe et approche intégrée de la ressource foncière	Pour participer à la réduction de la consommation foncière à l'échelle régionale, les SCoT, ou à défaut les PLU(i), et les chartes de PNR le cas échéant, doivent donner la priorité à la limitation de la consommation d'espace quel que soit l'usage (économique, logistique, habitat, services, équipements, commerces, etc.). Pour se faire, il conviendra de :	Le PDM n'est pas concerné.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Chapitre	Règle	Détail de la règle	Articulation du PDM
		Élaborer une approche innovante des cycles du foncier, par une gestion intégrée (habitat, économie, agriculture, biodiversité, etc.) et à visée opérationnelle. Cette approche pourra faire l'objet de stratégies foncières déclinées à terme en plans d'action foncière à l'échelle des EPCI, dans le cadre de démarches multi partenariales. Mobiliser prioritairement, avant tout projet d'extension ou de création, les opportunités existant à l'intérieur des enveloppes bâties et aménagées, en privilégiant le renouvellement urbain, notamment par la densification du tissu existant, le réinvestissement des dents creuses et du bâti vacant, les réhabilitations, les changements d'usage et de destination, la mutualisation d'équipements (par exemple stationnement, stockage, restauration, etc.) et la requalification des friches (démolition/reconstruction). À défaut, des éléments de justification devront être produits. Orienter le développement dans les limites urbaines existantes et les secteurs les mieux desservis, avant toute extension ou création. À défaut, ces dernières se feront en continuité urbaine et seront conditionnées à la définition d'objectifs de qualité urbaine, architecturale, paysagère et naturelle, ainsi que de densité.	
	Règle n° 5 – Densification et optimisation du foncier économique existant	Pour participer à la réduction de la consommation foncière à l'échelle régionale, les SCoT ou, à défaut les PLU(i) doivent prioriser, avant toute création ou extension de zones d'activité économique, y compris logistiques, la densification et l'optimisation des zones d'activités existantes, en cohérence avec les opportunités de complémentarités entre territoires limitrophes, et cela afin de favoriser les synergies d'entreprises et le développement de services mutualisés dans une logique de redynamisation d'ensemble. Par ailleurs, les SCoT, ou à défaut les PLU(i), et les chartes de PNR le cas échéant, doivent dimensionner, phaser, motiver et encadrer les projets de création et d'extension de zones d'activité, et tenir compte : de l'économie foncière (densification, renouvellement, etc.) ; de l'insertion paysagère et architecturale en cohérence avec l'objectif global de densification ; de la qualité environnementale et de la préservation des continuités écologiques ;	Le PDM n'est pas concerné.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Chapitre	Règle	Détail de la règle	Articulation du PDM
		de l'intégration des problématiques de production d'énergies renouvelables et de réduction de consommation d'énergie ; des possibilités de desserte en transport en commun et en modes actifs (piéton, vélos, etc.), de covoiturage, de parkings mutualisés ; des connexions au réseau d'infrastructures (routières, ferroviaires, fluviales, plateformes de transbordement) qui devront avoir la capacité d'absorber les trafics générés ; de l'intégration prioritaire des activités n'engendrant pas de nuisances dans les secteurs déjà bâtis afin de développer une mixité des fonctions. Enfin, dans le cadre de projets de création et d'extension de zones d'activité, il faudra : Encourager la réalisation de PDU/plans de mobilité. Prévoir les aménagements nécessaires (pistes cyclables, cheminements piétons, stationnement sécurisé et à l'abri, éclairage, etc.) et veiller à la mise en place de dispositifs d'animation, d'information et de conseil en mobilité, afin de favoriser l'usage de modes alternatifs à la voiture individuelle et la mutualisation des services (navettes communes, ratio de places de parking dédiées au covoiturage, service télématique favorisant ce covoiturage, parc de vélos partagés, etc.). Prévoir les aménagements afin de faciliter la collecte sélective des déchets.	
	Règle n° 6 – Encadrement de l'urbanisme commercial	Les SCoT, ou à défaut les PLU(i), et les chartes de PNR le cas échéant, doivent contribuer (notamment via l'élaboration de DAAC pour les SCoT qui n'en auraient pas) à éviter les nouvelles implantations commerciales diffuses, et enrayer la multiplication des surfaces commerciales (y compris les petites unités en entrée de ville) en : priorisant les implantations nouvelles dans les centres-villes et centres bourgs, et les zones existantes et déjà dédiées aux commerces, et en limitant la mutation de fonciers dédiés à l'activité économique/productive vers du foncier à vocation commerciale, notamment hors tissu urbain dense ; inscrivant les nouvelles implantations de surfaces importantes dans un projet urbain mixte qui ne nuisent pas au bon fonctionnement d'un pôle urbain limitrophe ; travaillant sur les complémentarités entre territoires limitrophes ;	Le PDM n'est pas concerné.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Chapitre	Règle	Détail de la règle	Articulation du PDM
		priorisant le renouvellement et l'extension à toute nouvelle création. Par ailleurs, les projets de création et d'extension de surfaces commerciales devront être motivés et encadrés : au regard de leur cohérence avec la typologie de la demande existante et de sa dynamique d'évolution sur le territoire ; au regard de leur cohérence avec l'offre commerciale existante, notamment dans les centralités urbaines (objectif de maintien d'un maillage commercial de proximité) et des possibilités de densification/requalification des zones et polarités commerciales existantes ; au regard de la desserte en transport actuelle et prévue ; au regard de leur impact environnemental, notamment de la préservation des continuités écologiques identifiées au titre de la trame verte et bleue ; en fixant des conditions d'implantation des commerces selon leur localisation ; en fixant des objectifs en termes de qualité urbaine, d'optimisation et de desserte des zones commerciales (exemple : définition préalable d'un projet d'aménagement d'ensemble, amélioration de l'accessibilité tous modes, amélioration de la qualité architecturale et de l'intégration paysagère, réduction de l'impact environnemental, utilisation économe de l'espace, etc.) ; en prévoyant les aménagements afin de faciliter la collecte sélective des déchets.	
	Règle n° 7 – Préservation du foncier agricole	Afin de favoriser la protection du foncier agricole, tout en articulant au mieux les enjeux agricoles et forestiers avec ceux de préservation de la biodiversité, il convient pour les SCoT, ou à défaut les PLU(i), et les chartes de PNR le cas échéant, de : Définir et identifier de manière partagée les dynamiques agricoles du territoire, les espaces agricoles et forestiers stratégiques du point de vue de la production agricole, de la qualité agronomique des sols, des paysages remarquables et de la biodiversité. Identifier en parallèle les secteurs de déprise à l'origine des friches agricoles.	Le PDM n'est pas concerné.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Chapitre	Règle	Détail de la règle	Articulation du PDM
		Mettre en œuvre les mesures nécessaires à la structuration et la préservation des espaces agricoles et forestiers stratégiques sous pression foncière, tout en rendant possibles les activités indispensables à leur fonctionnement. Définir les modalités d'implantation des unités de transformation, de logement des exploitants, et de développement de la pluriactivité.	
	Règle n° 8 – Préservation de la ressource en eau	Afin de préserver la ressource en eau, et dans un contexte d'adaptation au changement, climatique, les acteurs concernés, en fonction de leur niveau de compétences, doivent : Démontrer l'adéquation de leur projet de développement territorial avec la ressource en eau disponible actuelle et future de leur territoire (sur la base de scénarios plausibles). La réflexion doit notamment prendre en compte : le bon fonctionnement des milieux aquatiques, notamment le respect de débits minimums biologiques dans les cours d'eau/les besoins agricoles, en incluant des ouvrages de régulation de cette ressource (retenues collinaires par exemple). Démontrer que leur projet de développement territorial ne compromet pas la préservation de la qualité des ressources en eau stratégiques (souterraines ou superficielles) identifiées dans les SDAGE ou plus localement dans les SAGE pour les principaux usages actuels et futurs, notamment l'alimentation en eau potable. S'assurer de l'adéquation de leur projet de développement territorial avec les capacités des réseaux d'assainissement et de distribution de l'eau. S'assurer, en amont de tous projets d'aménagement, de la protection à long terme des zones de ressources stratégiques en eau potable actuelles et futures, notamment en : préconisant pour les zones d'alimentation (impluvium ou bassin versant) de ces ressources stratégiques, la limitation de l'urbanisation, et garantir leur préservation vis-à-vis des pollutions domestiques et industrielles et des pratiques agricoles non compatibles/préconisant pour les territoires les plus vulnérables, notamment ceux identifiés en déséquilibre quantitatif dans le cadre des SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion de la ressource en Eau) ou plus localement dans les SAGE (Schéma d'Aménagement et de Gestion de la ressource en Eau), des mesures visant à favoriser : les économies d'eau, les limitations des prélèvements en fonction de la ressource disponible et plans de gestion de la ressource en eau élaborés à l'échelle des bassins versants concernés.	Le PDM tient compte de l'adaptation au changement climatique et de la gestion de la ressource en eau au travers de l'action 4-C-1 « Appliquer les politiques environnementales dans le PDM »

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Chapitre	Règle	Détail de la règle	Articulation du PDM
	Règle n° 9 – Développement des projets à enjeux structurants pour le développement régional	Afin de permettre la réalisation ou le développement de projets qualifiés par le SRADDET de structurant pour le développement régional, les SCoT, ou à défaut les PLU(i), et les chartes de PNR le cas échéant, devront : Faire évoluer ou adapter les règles de planification et d'urbanisme pour rendre possible la réalisation des projets telle que définie par la Région. Et/ou réserver et préserver les fonciers stratégiques nécessaires à la réalisation des projets. Ces projets structurants sont de plusieurs natures. En premier lieu, cela concerne des projets majeurs à vocation économique ou touristique : (…) La création et la mise en service des itinéraires de véloroute-voies vertes d'intérêt national et régional. En deuxième lieu, il s'agit de projets d'infrastructures de transports majeures : Les accès français au tunnel transfrontalier du Lyon-Turin. Les infrastructures et équipements de transport programmés dans le cadre des Contrats de Plan État-Région (CPER), du Contrat de Plan Interrégional État Région (CPIER) « Plan Rhône », et de la stratégie nationale portuaire. Les sites permettant le transbordement des marchandises de la route vers le fer et le fleuve par les différentes techniques d'intermodalité mobilisables (combiné, autoroute ferroviaire, etc.). Enfin, il s'agit de faciliter l'exercice des compétences régionales : La création ou le développement de lycées. La création ou le développement de gares routières de compétence régionale. La création d'infrastructures de transports dédiées à la circulation de transports collectifs d'intérêt régional.	Le PDM n'est pas concerné. Cependant, les actions du PDM s'inscrivent directement dans cette règle du SRADDET, en particulier les actions liées à l'objectif 4-A « Poursuivre la valorisation et le développement des grands équipements et des liaisons vers les extérieurs », l'action « Intégrer les évolutions du réseau et les dimensions frontalières, régionales et internationales » et l'action « Améliorer les liaisons avec les réseaux régionaux, nationaux et internationaux » et enfin « Assurer la cohérence des aménagements cyclables transfrontaliers et veiller à la continuité des grands itinéraires ».

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Chapitre	Règle	Détail de la règle	Articulation du PDM
	Règle n° 10 : Objectif de réduction de la vulnérabilité du territoire	Améliorer la résilience du territoire face aux risques naturels et au changement climatique en privilégiant les principes d'aménagement exemplaire et innovant qui permettent de faire reculer la vulnérabilité du territoire. Les différents dispositifs de prévention des risques naturels prendront utilement en compte les principes d'aménagement réduisant l'artificialisation et l'imperméabilisation des sols et soutiendront l'agriculture périurbaine, facteur de résilience pour les territoires. Car celle-ci contribue en effet : à la gestion des inondations : les terres agricoles périurbaines constituent d'excellentes zones d'épandage des crues ; de même que la rétention des eaux pluviales et d'inondation permet la réalimentation des nappes phréatiques.	Le PDM évoque dans l'action « Appliquer les politiques environnementales dans le PDM » une adaptation au changement climatique (végétalisation, désimperméabilisation…).
Infrastructures de transport, d'intermodalité et de développement des transports	Règle n° 10 bis – Coordination et cohérence des services de transport à l'échelle des bassins de mobilité	Les autorités organisatrices de la mobilité ou des transports (AO) se concertent, en associant les collectivités territoriales et les principaux acteurs de la mobilité, afin de définir le périmètre d'un bassin de mobilité selon les principes définis ci-après. L'ensemble des bassins de mobilité du territoire régional seront définis au plus tard 3 ans après la date d'approbation du SRADDET. Ils pourront faire l'objet d'actualisation. Les AO précisent ensemble les modalités de coordination opérationnelle à mettre en œuvre à cette échelle pour garantir la cohérence des services de transports et de mobilité tous modes, à minima concernant les sujets suivants : complémentarité et correspondance des offres et des services (horaires, connexions physiques, etc.), information et tarification multimodales, pôles d'échanges multimodaux, cohérence des documents de planification des déplacements et/ou de la mobilité limitrophes.	L'action « Améliorer les liaisons avec les réseaux régionaux, nationaux et internationaux » du PDM contribue à cette règle du SRADDET en engageant des réflexions à l'échelle des bassins de vie et en direction des agglomérations voisines. De même pour l'action « Structurer le réseau de transport sur le nouveau périmètre de l'AOM »
	Règle n° 11 – Cohérence des documents de planification des déplacements ou de la mobilité à l'échelle d'un ressort territorial, au sein d'un même bassin de mobilité	Toute élaboration ou révision d'un document de planification des déplacements ou de la mobilité à l'échelle d'un ressort territorial doit rechercher la cohérence avec les orientations avec les documents de planifications similaires produits par les autres autorités organisatrices (autorités organisatrices) du même bassin, à minima sur les aspects suivants : pôles d'échanges, information multimodale, tarification combinée, continuité des infrastructures, analyse de la mobilité (voyageurs et marchandises) et de ses évolutions prospectives.	Les actions liées à l'objectif 2-A « Coordonner les différents acteurs et améliorer le parcours client » contribuent à répondre à cette règle du SRADDET

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Chapitre	Règle	Détail de la règle	Articulation du PDM
	Règle n° 12 – Contribution à une information multimodale voyageurs fiable et réactive et en temps réel	Les autorités organisatrices contribuent à développer une information multimodale voyageurs fiable et réactive, en produisant, gérant et diffusant une information si possible en temps réel sur les offres de mobilité qui relèvent de leurs compétences, et intégrable par le système d'information multimodal régional. Elles contribuent par ailleurs à la collecte des informations disponibles sur les offres de mobilité privées sur leur ressort territorial.	Les actions liées à l'objectif 2-A « Coordonner les différents acteurs et améliorer le parcours client » contribuent à cette règle du SRADDET
	Règle n° 13 – Interopérabilité des supports de distribution des titres de transport	Les autorités organisatrices s'efforcent de rendre interopérables les systèmes et supports de distribution de titres de transport mis en œuvre sur leur ressort territorial, en conformité avec les prescriptions régionales en la matière, afin de proposer des tarifications multimodales.	L'action « Optimiser et simplifier la vente des titres » du PDM contribue à cette règle
	Règle n° 14 – Identification du Réseau routier d'Intérêt régional	Les gestionnaires d'infrastructures routières doivent prendre en compte, pour l'exploitation du réseau dont ils ont la compétence, la définition du réseau routier d'intérêt régional (RRIR) répondant aux orientations définies par l'objectif 5.2 du rapport d'objectifs. Le Réseau routier d'Intérêt régional correspond aux axes et voiries déterminées par les éléments ci-dessous : les tronçons d'axes et voiries du réseau national inclus dans le périmètre territoire régional et illustrés par la carte ci-après ; les tronçons d'axes et voiries des réseaux départementaux identifiés par le tableau descriptif des voiries concernées et illustrés par la carte ci-après ; les tronçons d'axes et voiries des réseaux métropolitains identifiés par le tableau descriptif des voiries concernées et illustrés par la carte ci-après. La liste de ces voiries et axes est actualisée en tant que de besoin.	L'action « Intégrer les évolutions du réseau et les dimensions frontalières, régionales et internationales » du PDM contribue à cette règle du SRADDET
	Règle n° 15 – Coordination pour l'aménagement et l'accès aux pôles d'échanges d'intérêt régional	Au sein de chaque bassin de mobilité, les collectivités territoriales, leurs groupements et les autres acteurs concernés se réunissent de façon régulière pour définir ou suivre les aménagements nécessaires à la création ou à l'évolution des pôles d'échanges multimodaux d'intérêt régional répondant aux fonctionnalités définies par l'objectif 5.3 du rapport d'objectifs.	Le PDM, au travers de ses actions « Mettre en place un observatoire du PDM » et « Communiquer sur les indicateurs de mobilités » et « Faire du comité de suivi pluridisciplinaire une instance de gouvernance

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Chapitre	Règle	Détail de la règle	Articulation du PDM
			forte et partagée », participe à cette règle du SRADDET
	Règle n° 16 – Préservation du foncier des pôles d'échanges d'intérêt régional	Les SCoT, ou à défaut les PLU(i), veillent à identifier et réserver le foncier nécessaire à l'évolution des équipements et au développement des pôles d'échanges d'intérêt régional.	Le PDM n'est pas concerné
	Règle n° 17 – Cohérence des équipements des Pôles d'échanges d'intérêt régional	Les SCoT et à défaut les PLU(i), et les collectivités concernées, intègrent les mesures nécessaires pour assurer la cohérence des niveaux d'équipements au sein des pôles d'échanges d'intérêt régional concernant la gestion des correspondances (notamment : consignes ou remises, P+R, dépose-minute, jalonnement) des services voyageurs (notamment : accessibilité PMR, confort, information, distribution, sécurité, sureté), et des services dédiés aux opérateurs de mobilité (notamment : quais, bornes d'avitaillement, zone de régulation, zone de repos, atelier technique).	L'action « Développer et renforcer les interfaces multimodales » du PDM contribue à répondre à cette règle du SRADDET
	Règle n° 18 – Préservation du foncier embranché fer et/ou bord à voie d'eau pour la logistique et le transport de marchandises	Les territoires, via leurs documents de planification et d'urbanisme, et en partenariat avec les gestionnaires d'infrastructures et d'équipements multimodaux, identifient des sites à enjeux urbains et périurbains et réservent du foncier embranché fer et/ou bord à voie d'eau pour de la logistique et du transport de marchandises utilisant ces modes.	Le PDM n'évoque pas cette thématique
	Règle n° 19 – Intégration des fonctions logistiques aux opérations d'aménagements et de projets immobiliers	Les SCoT, ou à défaut les PLU(i), identifient les mesures nécessaires à l'intégration des fonctions logistiques lors de la conception des opérations d'aménagement et de projets immobiliers.	Le PDM n'est pas concerné, mais les actions liées à son objectif 3-D « Intégrer la logistique en fonction des espaces » participent à cette règle du SRADDET
	Règle n° 20 – Cohérence des politiques de stationnement aux	Les SCoT, et à défaut les PLU(i), ou les PDU lorsqu'ils existent, et les collectivités concernées, devront respectivement identifier et mettre en œuvre les mesures nécessaires à la cohérence des politiques de stationnement (parcs relais P+R, etc.) des collectivités aux abords des pôles d'échanges, à minima à l'échelle d'un axe de transport comportant une ou des offres de mobilité structurantes. Ces mesures feront	L'action « Développer des parkings relais pour améliorer le rabattement vers les transports collectifs » du PDM répond à cette règle du SRADDET

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Chapitre	Règle	Détail de la règle	Articulation du PDM
	abords des pôles d'échanges	l'objet d'un accord de l'(ou des) autorité(s) organisatrice(s) de l'(ou des) offre(s) de mobilité structurante(s) sur l'axe concerné.	
	Règle n° 21 – Cohérence des règles de circulation des véhicules de livraison dans les bassins de vie	Les autorités organisatrices engagent, à l'occasion de la révision ou de l'élaboration de leurs documents de planification des déplacements ou de la mobilité, une réflexion concertée, si nécessaire avec la Région, pour la mise en cohérence des règles de stationnement et de circulation des véhicules de livraison avec les plans des déplacements urbains inclus dans le même bassin de vie.	L'action « Harmoniser la règlementation à l'échelle intercommunale » du PDM contribue directement à cette règle du SRADDET
	Règle n° 22 – Préservation des emprises des voies ferrées et priorité de réemploi à des fins de transports collectifs	Les SCOT, ou à défaut les PLU(i), et les PDU, doivent permettre la préservation de l'emprise des infrastructures de transport ferré désaffectées en vue d'un réemploi à des fins de transports collectifs de voyageurs ou de marchandises et, à défaut, permettre le développement de modes de circulations en mobilités douces ou de nouveaux services de mobilité.	L'action « S'appuyer sur le potentiel du réseau ferroviaire et développer le réseau » de PDM vise à répondre à cette règle
Climat, air, énergie	Règle n° 23 – Performance énergétique des projets d'aménagements	Les SCoT, et à défaut les PLU(i), devront faire respecter des objectifs performanciels en matière d'énergie pour tous les projets d'aménagements, neufs ou en requalification : Recherche de neutralité carbone. Optimisation de l'accessibilité par des transports moins carbonés. Réflexion sur la morphologie urbaine : compacité des bâtiments, potentiel de mise en place de réseaux de chaleur, gestion de l'eau et de la biodiversité (lutte contre les ilots de chaleur). Utilisation de matériaux à faible énergie grise.	Le PDM n'est pas concerné.
	Règle n° 24 – Neutralité carbone	Les SCoT, et à défaut les PLU(i), les PCAET et chartes de PNR, devront viser une trajectoire neutralité carbone en soutenant le développement des énergies renouvelables sur le territoire régional et la lutte des contre les émissions de GES : Identifier et mettre en place pour chaque projet d'aménagement, le potentiel de production en énergie renouvelable (en particulier à base d'énergie solaire produite en toiture) et les modalités de diminution des émissions de GES, et le mettre en place de façon systématique sauf impossibilité.	Le PDM n'est pas concerné.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Chapitre	Règle	Détail de la règle	Articulation du PDM
		Faciliter l'implantation d'installations de production d'énergies renouvelables dans les nouveaux projets d'aménagement hors requalification. Permettre par des réseaux de transports adaptés la production d'énergie électrique décentralisée : renforcement des réseaux et surdimensionnement des capacités dans tous les nouveaux projets.	
	Règle n° 25 – Performance énergétique des bâtiments neufs	Les SCoT, et à défaut les PLU(i), les PCAET et les chartes de PNR, devront inciter dans leurs outils règlementaires de construire des bâtiments neufs à des niveaux ambitieux de performance énergétique selon le référentiel E+/C- bâtiment à énergie positive (type E4) et faible émission de carbone (niveau C2). Les bâtiments publics devront être particulièrement exemplaires.	Le PDM n'est pas concerné.
	Règle n° 26 – Rénovation énergétique des bâtiments	Les SCoT, et à défaut les PLU(i), les PCAET et les chartes de PNR, devront inciter dans leurs outils règlementaires de réduire les consommations d'énergie dans les bâtiments par la réalisation de travaux de rénovation énergétique à des niveaux type BBC rénovation.	Le PDM n'est pas concerné.
	Règle n° 27 – Développement des réseaux énergétiques	Les SCoT, et à défaut les PLU(i), les PCAET et les chartes de PNR, devront prévoir que le développement de l'urbanisation se fasse en cohérence avec l'existence ou les projets de réseaux énergétiques (de chaleur ou de froid) en privilégiant les énergies renouvelables et de récupération pour leur alimentation.	Le PDM n'est pas concerné.
	Règle n° 28 – Production d'énergie renouvelable dans les ZAE	Les SCoT, et à défaut les PLU(i), devront conditionner les ouvertures de projets de création ou d'extension de zones d'activités économiques à l'intégration de dispositifs de production d'énergie renouvelable (électrique et/ou thermique) ou de récupération de l'énergie fatale.	Le PDM n'est pas concerné.
	Règle n° 29 – Développement des ENR	Les SCoT, et à défaut les PLU(i), les PCAET et les chartes de PNR, devront prévoir dans leurs outils règlementaires les potentiels et les objectifs de production d'énergie renouvelable et de récupération permettant de contribuer à l'atteinte du mix énergétique régional. La priorité est donnée au développement des filières Bois énergie, méthanisation et photovoltaïque.	Le PDM n'est pas concerné.
		Ils devront prévoir de développer en cohérence la production d'énergie renouvelable et les équipements de pilotage énergétique intelligent et de stockage.	Le PDM n'est pas concerné.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Chapitre	Règle	Détail de la règle	Articulation du PDM
		Les sites de production d'énergie renouvelable devront prendre en compte la préservation de la trame verte et bleue, l'impact sur les paysages et leur implantation sera conditionnée à une intégration paysagère et naturelle harmonieuse.	
	Règle n° 30 – Développement maitrisé de l'énergie éolienne	Au regard des impacts paysagers et sur la biodiversité, il s'agit de maitriser le développement des parcs éoliens. Pour se faire, les SCoT, et à défaut les PLU(i), les PCAET, et les chartes de PNR, devront tenir compte, pour l'implantation des nouveaux parcs éoliens (en distinguant installations industrielles et domestiques), des contraintes liées à la protection des paysages et de la biodiversité (notamment au sein des composantes la trame verte et bleue). Les demandes d'implantations seront transmises au préfet, avec l'avis favorable de toutes les collectivités impactées.	Le PDM n'est pas concerné.
	Règle n° 31 – Diminution des GES	Les SCoT, et à défaut les PLU(i), doivent favoriser la diminution des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES), et la préservation/développement des puits de captation du carbone, notamment par la préservation et l'entretien des prairies et des espaces forestiers. Les territoires devront également démontrer que les mesures qu'ils envisagent de prendre permettront de contribuer à l'atteinte des objectifs.	Le PDM n'est pas concerné.
	Règle n° 32 – Diminution des émissions de polluants dans l'atmosphère	De manière à améliorer durablement la qualité de l'air sur leur territoire, les documents de planification et d'urbanisme, les chartes des PNR et les Plans Climat-Air-Energie territoriaux (PCAET), définissent les dispositions permettant de réduire les émissions des principaux polluants atmosphériques (visés dans le sous-objectif 1.5.1.) du rapport d'objectifs issus des déplacements (marchandises et voyageurs), du bâti résidentiel et d'activités, mais également des activités économiques, agricoles et industrielles présentes sur leur territoire. Les territoires devront prioriser la réduction des émissions pour répondre de façon proportionnée aux niveaux d'altération de la qualité de l'air et d'exposition de la population constatée dans leur état des lieux de la pollution atmosphérique.	Deux actions du PDM contribuent à cette règle : « Réduire l'exposition des populations à la pollution de l'air » et « Poursuivre la mise en œuvre de la ZFE, pour améliorer la qualité de l'air, la qualité de vie des habitants et proposer des modes alternatifs »
	Règle n° 33 – Réduction de l'exposition de la population aux	De manière à limiter l'exposition des populations sensibles (enfants, personnes âgées ou fragilisées) à la pollution atmosphérique, les documents de planification et d'urbanisme, les chartes des PNR et les Plans Climat-Air-Energie territoriaux (PCAET) prévoient des dispositions visant à prioriser l'implantation de bâtiments accueillant ces publics hors des zones les plus polluées. Ils devront privilégier l'implantation	Deux actions du PDM contribuent à cette règle : « Réduire l'exposition des populations à la pollution de l'air » et « Poursuivre la mise en œuvre de la ZFE, pour améliorer la qualité de

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Chapitre	Règle	Détail de la règle	Articulation du PDM
	polluants atmosphériques	d'immeubles d'activités (bureaux, petites entreprises, etc.) plutôt que des logements dans les zones très exposées. À défaut, des mesures contribuant à réduire la pollution atmosphérique environnante devront être mises en œuvre (par exemple, circulation réservée aux véhicules peu polluants, révision du plan de circulation, création de zones de trafic apaisée, etc.).	l'air, la qualité de vie des habitants et proposer des modes alternatifs »
	Règle n° 34 – Développement de la mobilité hydrogène	Dans un marché de la mobilité H2/hydrogène émergent, afin de maintenir un équilibre économique pérenne autour d'une station de distribution et/ou de production d'énergie (ou d'une station multi énergies) permettant une mobilité décarbonée efficace sur le territoire d'Auvergne-Rhône-Alpes, les documents de planification et d'urbanisme devront prévoir un zonage permettant de respecter une zone de chalandise dans laquelle il ne sera pas possible d'installer une nouvelle station à énergie décarbonée. Cette zone de chalandise, propre à chaque station, dépendra de la densité de population et d'une distance minimum.	Le PDM n'est pas concerné
Protection et restauration de la biodiversité.	Règle n° 35 – Préservation des continuités écologiques	Les SCoT, ou à défaut les PLU(i), et les chartes de PNR, doivent identifier les continuités écologiques locales à l'échelle de leur territoire sur la base de la trame verte et bleue régionale du SRADDET. Ils doivent garantir leur préservation par l'application de leurs outils règlementaires et cartographiques, et éviter toute urbanisation dans les sites Natura 2000 afin de ne pas remettre en cause l'état de conservation des habitats et espèces ayant servi à la désignation des sites.	Le PDM n'est pas concerné.
	Règle n° 36 – Préservation des réservoirs de biodiversité	Les SCoT, ou à défaut les PLU(i), et les chartes de PNR, doivent identifier à l'échelle de leur territoire les réservoirs de biodiversité sur la base de la trame verte et bleue du SRADDET et des investigations complémentaires qu'ils réalisent. Ils affirment la vocation des réservoirs à être préservés de toute atteinte pouvant remettre en cause leur fonctionnalité écologique. Ils garantissent cette préservation dans l'application de leurs outils règlementaires et cartographiques.	Le PDM n'est pas concerné.
	Règle n° 37 – Identification et préservation des corridors écologiques	Les SCoT, ou à défaut les PLU(i), et les chartes de PNR, doivent identifier à leur échelle les corridors écologiques du territoire, sur la base de la trame verte et bleue du SRADDET et des investigations complémentaires qu'ils réalisent. Ils préconisent leur préservation ou leur restauration selon leur fonctionnalité. Ils doivent identifier les corridors les plus menacés et prendre les mesures pour les préserver de toute atteinte à leur fonctionnalité écologique en fixant notamment des limites précises à l'urbanisation.	Le PDM n'est pas concerné.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Chapitre	Règle	Détail de la règle	Articulation du PDM
	Règle n° 38 – Préservation de la trame bleue	Les SCoT, ou à défaut les PLU(i), doivent identifier, à l'échelle de leur territoire, la trame bleue sur la base de la trame régionale du SRADDET, en complément des investigations locales qu'ils réalisent. Ils doivent s'assurer de sa préservation ou de sa restauration selon sa fonctionnalité. Ils identifient notamment : les cours d'eau issus de la trame bleue du SRADDET, leurs espaces de mobilité et leurs espaces de bon fonctionnement ou à défaut un espace tampon de part et d'autre du cours d'eau ; des cours d'eau complémentaires en bon état écologique, notamment de petits cours d'eau de têtes de bassin versant, en fonction des connaissances locales ; les zones humides identifiées dans les inventaires départementaux ou locaux.	Le PDM n'est pas concerné.
	Règle n° 39 – Préservation des milieux agricoles et forestiers supports de biodiversité	Les SCoT, ou à défaut les PLU(i), identifient sur leur territoire les secteurs à vocation agricole et forestière supports de biodiversité et garants du bon fonctionnement territorial, notamment : les forêts anciennes et à enjeu écologique ; le maillage bocager et les linéaires de haies ; les zones agropastorales, estives et alpages ; les prairies naturelles ; les coteaux thermophiles et les pelouses sèches ; les zones de maraichage proches des centres urbains. Ils mobilisent les zonages spécifiques pour les protéger et préconisent une gestion durable de ces espaces.	Le PDM n'est pas concerné.
	Règle n° 40 – Préservation de la biodiversité ordinaire	Les SCoT, ou à défaut les PLU(i), assurent la préservation de la biodiversité dite ordinaire et les espaces relais perméables pour la biodiversité comme un élément fondamental participant de la qualité du cadre de vie en : limitant la consommation des espaces de nature ordinaire ; préservant en zone périurbaine des espaces naturels et agricoles, supports de biodiversité ;	Le PDM n'est pas concerné.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Chapitre	Règle	Détail de la règle	Articulation du PDM
		favorisant la nature en ville.	
	Règle n° 41 – Amélioration de la perméabilité écologique des réseaux de transport	Les SCoT, ou à défaut les PLU(i), doivent améliorer la perméabilité écologique des réseaux de transport : Les principaux secteurs de rupture des continuités écologiques par les infrastructures de transport sont identifiés à l'échelle des documents de planification et d'urbanisme, sur la base des ruptures de continuités identifiées par le SRADDET et des investigations menées localement. Des préconisations sont faites pour éviter toute nouvelle rupture des continuités écologiques locales par des infrastructures de transport dans les secteurs identifiés.	Le PDM n'est pas concerné.
Prévention et gestion des déchets	Règle n° 42 – Respect de la hiérarchie des modes de traitement des déchets	La prévention et la gestion des déchets doivent être réalisées dans le respect de la hiérarchie des modes de traitement : 1. prévention, 2. préparation en vue du réemploi, 3. recyclage, valorisation matière, 4. valorisation énergétique, 5. élimination. Les règles propres à la prévention et à la gestion des déchets, mais aussi à l'économie circulaire, font l'objet d'un tome spécifique auquel il convient de se référer.	Le PDM n'est pas concerné.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

4 Justification des choix

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Conformément à l'article R. 122-20 du Code de l'environnement, le rapport environnemental comprend :

- *3° Les solutions de substitution raisonnables permettant de répondre à l'objet du plan, schéma, programme ou document de planification dans son champ d'application territorial. Chaque hypothèse fait mention des avantages et inconvénients qu'elle présente, notamment au regard des 1° et 2° ;*
- *4° L'exposé des motifs pour lesquels le projet de plan, schéma, programme ou document de planification a été retenu notamment au regard des objectifs de protection de l'environnement ;*

4.1 SOLUTIONS DE SUBSTITUTION RAISONNABLES

Le plan des mobilités définit les principes d'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans le périmètre de transports urbains. Il vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part. Il a comme objectif un usage coordonné de tous les modes de déplacements, notamment par une affectation appropriée de la voirie, ainsi que par la promotion des modes de déplacements les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie.

Plusieurs solutions s'offrent ainsi aux collectivités pour atteindre ces objectifs.

4.1.1 Les scénarios envisagés

SOURCES : CITEC

La construction des scénarios se base sur des éléments fixes (horizon 2035) :

- Population totale (source : DDT + projection SCoT) : environ 118 000 (+ 14 % par rapport à 2023) ;
- Nombre de déplacements quotidiens estimés : 405 000 (+ 10 % par rapport à 2023) ;
- Nombre de déplacements journaliers par personne : 3,7 (- 0,1 par rapport à 2023) ;

En fonction de ces éléments fixes, des objectifs de parts modales sont proposés, à l'échelle de l'Agglomération, ainsi qu'à celle des zones géographiques (cœur d'agglomération, première et seconde couronnes). Ainsi, trois scénarios sont proposés pour le PDM :

- Scénario I – SCoT, correspondant au fil de l'eau : -5 % des déplacements voiture à horizon 2035 ;
- Scénario II – Trajectoire climat : -20 % des déplacements voiture (ambition vers les objectifs du Plan climat) ;
- Scénario III – Plan climat : -40 % des déplacements voiture (application des objectifs de la Charte du Grand Genève).

Un quatrième scénario, le II bis a également été proposé un peu plus tard dans la démarche, similaire au II, mais avec une part modale du vélo fixée à 10 % au lieu de 7,9 % (prenant sur la part des piétons). Ce scénario II bis a été proposé par les élus en Bureau communautaire le 3 septembre 2024 afin de réaffirmer leur ambition sur le développement du vélo. Il reprend en effet la part modale la plus ambitieuse visée pour le scénario III.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Tableau 15 : Parts modales visées par les différents scénarios (source : CITEC)

Mode	Objectif PDU pour 2020	2023	Scénario I – SCoT	Scénario II – Trajectoire climat	Scénario II bis – Trajectoire climat	Scénario III – Plan Climat
Véhicules particuliers	55,5 %	58,2 %	50 %	42,2 %	42 %	31,7 %
Transports en commun	12,1 %	10,9 %	15 %	15,6 %	16 %	18,9 %
Piéton	27 %	27,1 %	29 %	31,9 %	30 %	36,3 %
Vélo	1,9 %	1,9 %	5 %	7,9 %	10 %	10,7 %
Autres	3,5 %	1,9 %	1 %	2,3 %	2 %	2,4 %
Objectif en nombre de déplacements voiture			-5 %	-20 %	-40 %	-40 %

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

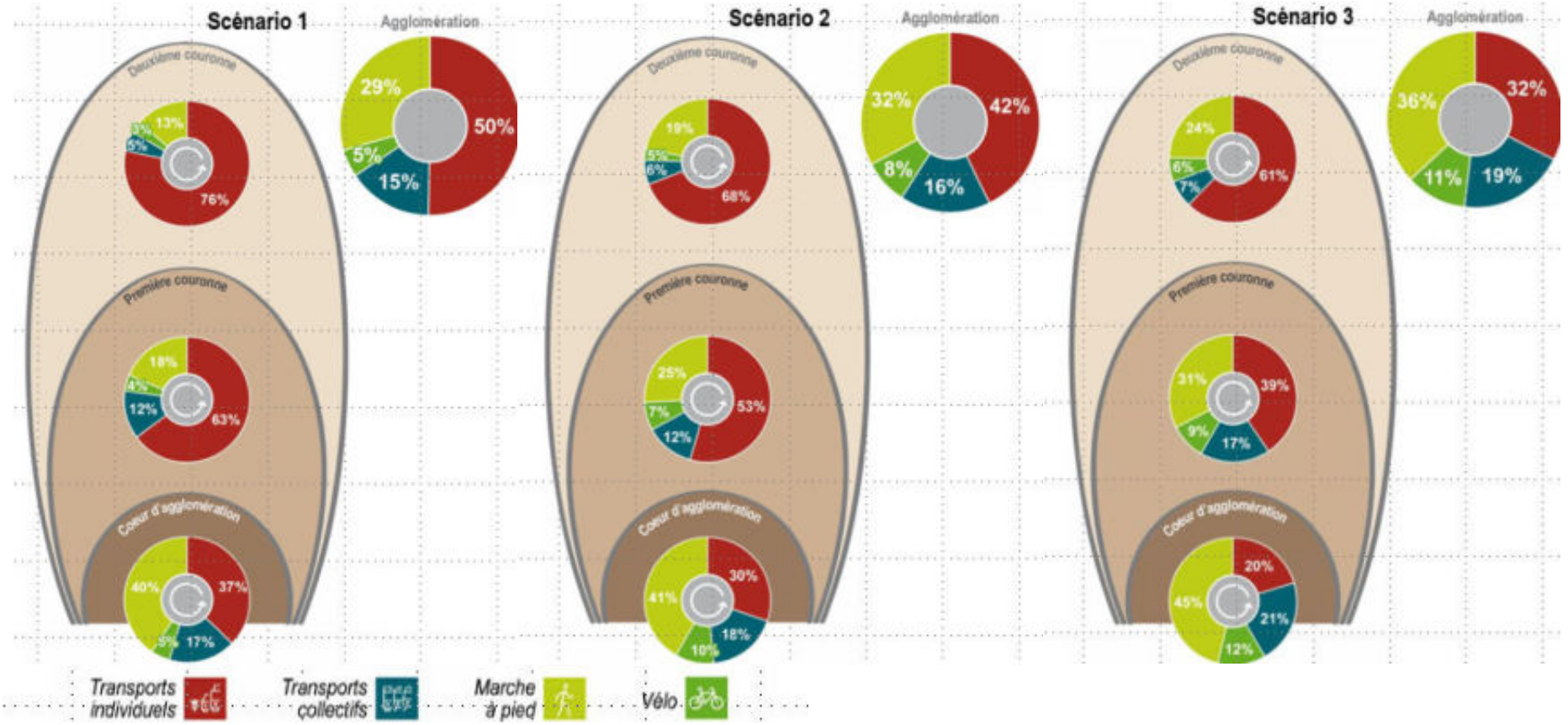


Figure 76 : projections des parts modales selon les différents scénarios, pour les différentes zones géographiques (source : CITEC)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

4.1.2 Incidences environnementales des scénarios

Une analyse des trois scénarios initialement proposés a été menée dans le cadre de l'évaluation environnementale, qualitative et non quantitative.

Globalement, les scénarios devraient tous engendrer des incidences à la fois positives et négatives sur l'environnement. Leurs différences se situent au niveau des travaux prévus : de fait, les travaux d'infrastructures seront plus ou moins nocifs pour l'environnement selon leur localisation.

Les incidences positives en matière de GES, énergie et air devraient être les plus importantes pour le troisième scénario, mais celui-ci implique cependant de potentielles incidences négatives fortes étant donné les travaux nécessaires. Ces impacts négatifs pourront néanmoins être maitrisés en intégrant des mesures ERC

Concernant les enjeux environnementaux, les scénarios devraient avoir des incidences positives en matière de gaz à effet de serre et énergie, et qualité de l'air et santé. Comme précisé précédemment, l'objectif du PDM est d'optimiser les mobilités, par la réduction du nombre de véhicules particuliers notamment. Ainsi, à nombre d'usagers égal, l'empreinte mobilité du territoire est réduite :

- les modes actifs sont de fait moins émetteurs de GES et polluants, consomment peu ou pas d'énergie et ne sont pas bruyants ;
- les transports en commun et le covoiturage permettent de réduire le nombre de véhicules sur les routes en transportant plus de personnes dans un même véhicule ;
- etc.

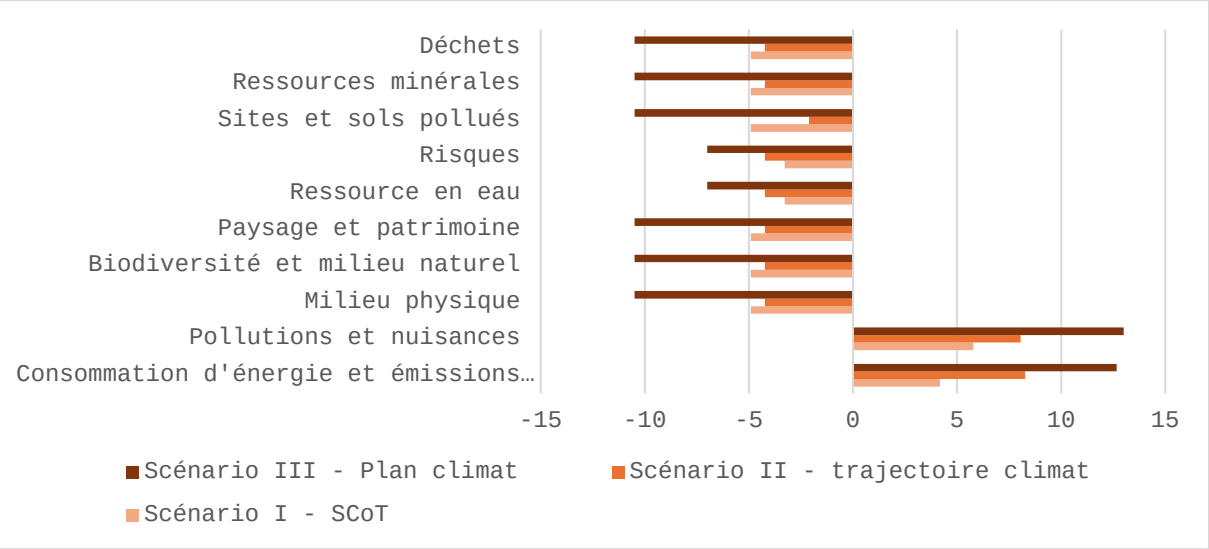


Figure 77 : score environnemental des scénarios

Concernant plus spécifiquement les thématiques climat et air, des réductions des émissions sont attendues, quel que soit le scénario choisi, avec plus ou moins de force ; le scénario III permet d'atteindre les plus fortes réductions.

ATMO Auvergne-Rhône-Alpes a évalué pour le PDM d'Annemasse Agglo 3 scénarios à horizon 2035 : le scénario SCOT, le scénario Trajectoire Climat et le scénario Plan Climat. Ces 3 scénarios ont été évalués à partir des résultats du MMT 2016, modèle le plus récent

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

disponible au moment de la réalisation de l'étude (les données ont été pondérées de l'évolution des comptages 2016-2022).

Les résultats des calculs réalisés montrent des gains en émissions de -69 à -73% pour les NOx, de -42 à -48% pour les PM10, de -50 à -55% pour les PM2,5 et de -44 à -50% pour les GES.

Le rapport complet est annexé au présent rapport

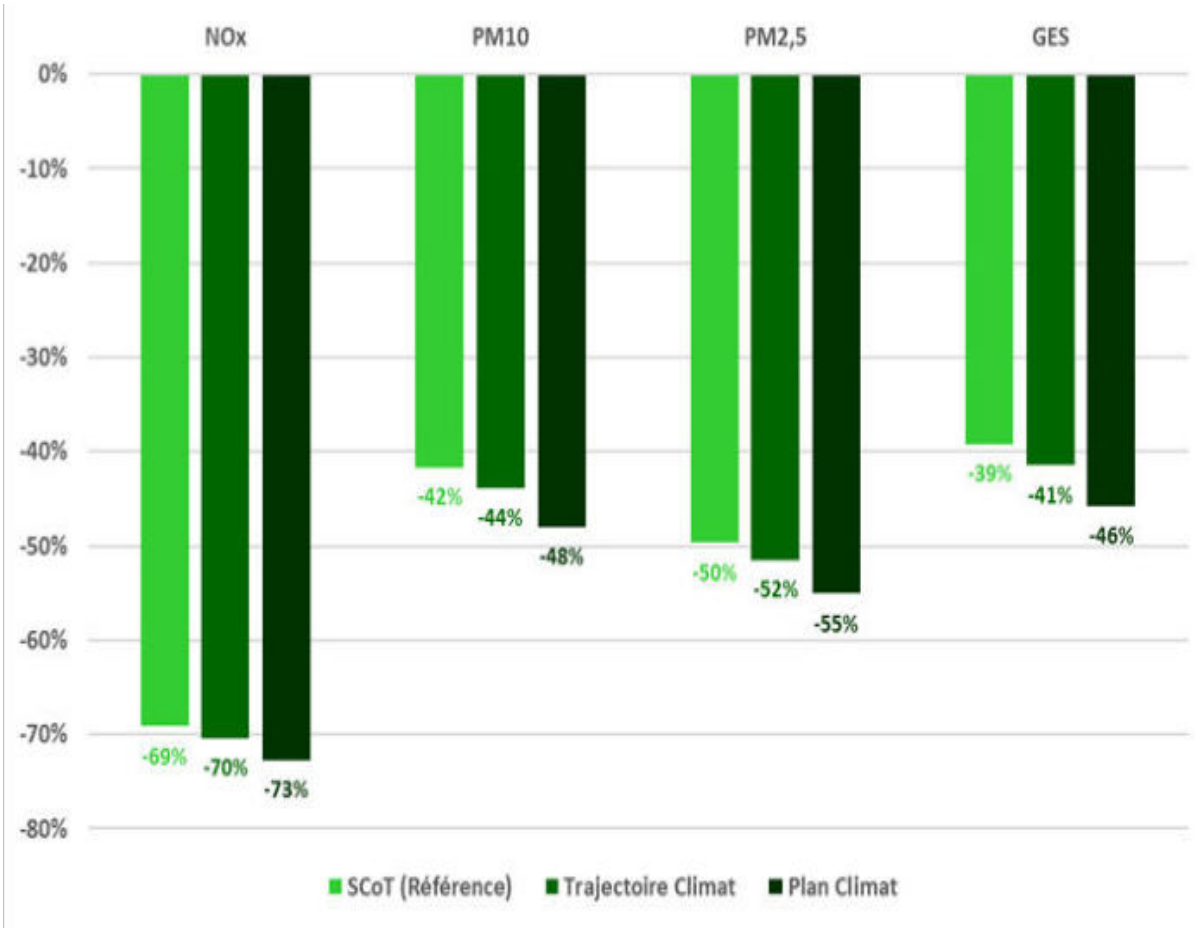


Figure 78 : comparaison des gains d'émissions par scénario, référence 2022 (source : Atmo)[5]

Le réajustement du scénario II vers un scénario II bis, avec une évolution positive de la part modale des vélos de 8 à 10 %, ne remet pas en cause les ordres de grandeur des scénarios calculés initialement et reste dans la marge d'incertitude d'un modèle multimodal transfrontalier datant de plus de 6 ans.

Ainsi, des incidences positives sont attendues pour les émissions, quel que soit le scénario choisi. En revanche, les infrastructures et aménagements nécessaires pourraient avoir des impacts importants à l'échelle du territoire ou plus localement.

[5] Pour rappel, les objectifs SRADDET sont pour 2030 (par rapport à 2015) :
-44 % de NOx
-38 % de PM10
-47 % de PM2.5
-15 % des consommations (pour la mobilité)
-29 % en 2028 (transports)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

- Des espaces agricoles ou naturels pourraient être consommés selon la localisation des lignes ;
- Des impacts paysagers peuvent advenir ;
- En cas de consommation d'espaces, l'imperméabilisation pourrait engendrer du ruissèlement et une pollution des eaux ;
- Des ressources minérales pourraient être consommées pour les chantiers, et des déchets émis.

Dans la mesure où l'analyse menée ne permettait pas de conclure sur les impacts précis (aucun site de projet n'était identifié à ce stade), ces incidences négatives étaient alors des incidences potentielles, et des mesures ERC étaient proposées afin de les limiter, voire de les supprimer.

4.1.3 L'analyse financière des scénarios

Les trois scénarios ont été évalués sur le plan financier sur les thématiques vélo et TC, qui sont les thématiques pour lesquelles l'Agglomération a les compétences, et pour lesquelles une demande politique expresse a été formulée. Les autres thématiques n'ont pas été évaluées du fait d'une trop grande complexité.

Plusieurs éléments étaient communs à chaque scénario (les « coups partis »), représentant un total de dépenses actuellement prévues de 26 M€/an :

- Contrat TAC actuel et ses développements prévus en 2029 ;
- Tram Phase 2 (offre 6') ;
- Via Rhôna ;
- transition énergétique du parc bus existant.

À ces dépenses ont été rajoutées les dépenses propres à chaque scénario, ce qui fait un total de 31 M€/an pour le scénario I, 33 M€/an pour le II et 37,5 M€/an pour le scénario III.

Tableau 16 : comparaison des dépenses projetées pour chaque scénario du PDM (source : Agglo)

Part variable par scénario, en cout annuel	SCoT – Scénario I	Trajectoire climat – Scénario II	Plan Climat – Scénario III
Développement offre + infrastructure TC	4	4,6	8
Mise en œuvre Schéma cyclable	1	2,4	3,5
Total dépenses variables	5	7	11,5
Total des dépenses	**31**	**33**	**37,5**

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

À ces dépenses se retranchent des recettes communes pour tous les scénarios, pour un total de 10,5 M€/an :

- Recette voyageur + infra : 9,5 M€ ;
- Subvention de la Région : 1 M€.

Les recettes totales varient ainsi de 24,8 M€ pour le scénario I, à 26,7 M€ pour le scénario III, ce qui fait un total de cout par scénario de 6,2 M€ pour le I, 8 M€ pour le II et 10,8 M€ pour le III.

Tableau 17 : comparaison des recettes projetées pour chaque scénario du PDM (source : Agglo)

Part variable par scénario, en cout annuel	SCoT – Scénario I	Trajectoire climat – Scénario II	Plan Climat – Scénario III
Versement mobilité	Taux actuel 1,1 : 6,5 M€ Futur taux : 2,0 : 12 M€		
Recette voyageur suppl.	0,7 M€	0,8 M€	1,50 M€
Subvention infrastructures	1,6 M€	1,8 M€	2,7 M€
Total recettes	**24,8 M€**	**25,1 M€**	**26,7 M€**
Surcout du scénario par an (dépenses-recettes)	***6,2 M€***	***8 M€***	***10,8 M€***

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

4.1.4 Le scénario final

Au regard des éléments d'analyse qui leur ont été présentés, les élus ont exprimé leur préférence pour le scénario II bis. En effet, ce scénario est apparu comme le plus réaliste sur le plan financier, et permettait de limiter les efforts à produire à la suite du PDM pour atteindre les objectifs de 2050 Grand Genève en transition.

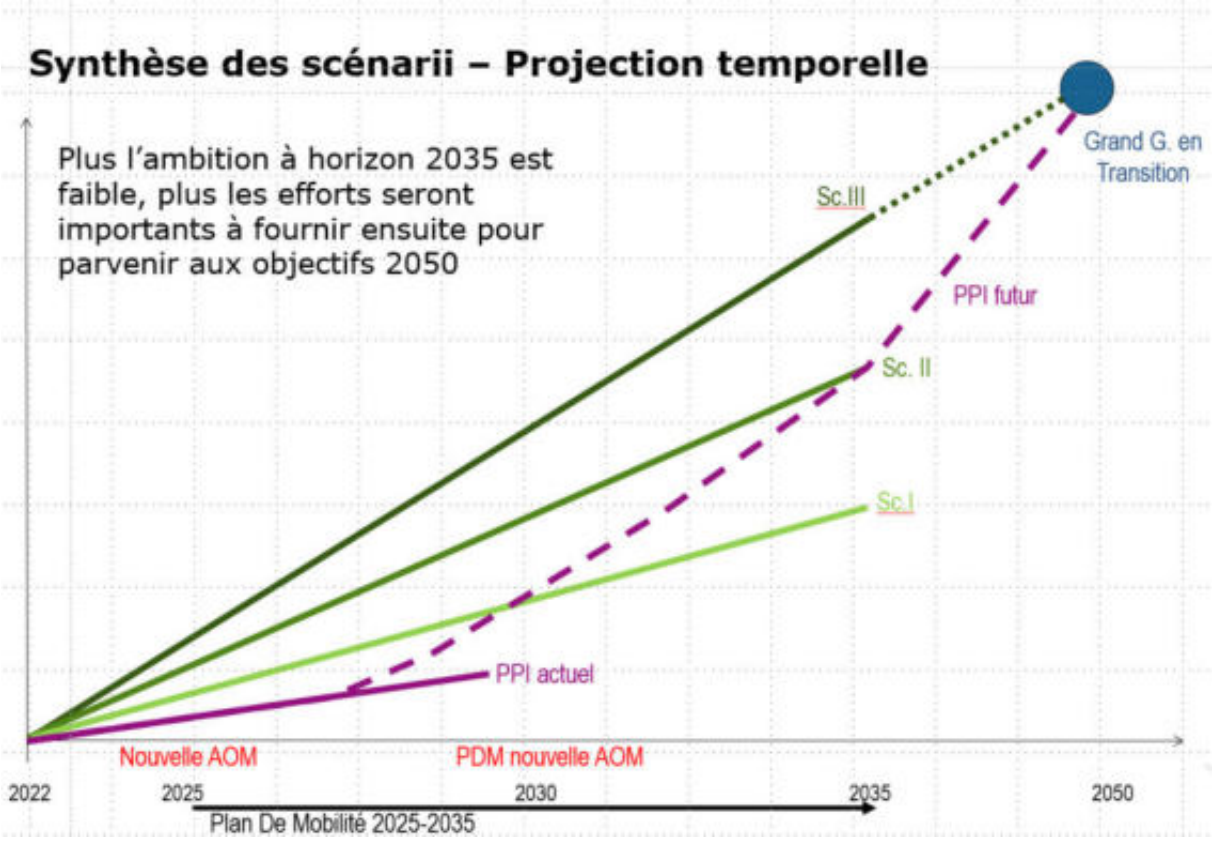


Figure 79 : projections de la progression vers les objectifs du « Grand Genève en transition » en fonction des scénarios du PDM

Le scénario retenu permet notamment un gain notable en matière d'émissions de GES par rapport à la tendance actuelle sur le territoire.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

4.2 MOTIFS DES CHOIX

Le présent chapitre présente la justification des choix ayant conduit à l'élaboration du PDM d'Annemasse agglomération.

4.2.1 La continuité d'une démarche volontariste

Annemasse agglomération a poursuivi une démarche volontariste depuis de nombreuses années. En effet, un précédent Plan de déplacements urbains (PDU) avait été mis en place en 2014 autour de plusieurs, quasiment atteints à ce jour grâce aux politiques de mobilités mise en place et les investissements réalisés en matière d'infrastructure TC/vélo et de développement du réseau.

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) d'Annemasse-Agglo a été approuvé en février 2014 par délibération pour une durée de 10 ans.

La loi d'Orientation des Mobilités de 2019 (loi LOM) a fait évoluer ce document des collectivités pour la planification des déplacements.

Le Plan de Déplacement Urbain (PDU) devient le Plan de Mobilité (PDM).

Annemasse-Agglomération a engagé depuis 2023 la révision de son PDU en PDM pour l'échéance 2025- 2035. **Une démarche nourrie par le terrain et les acteurs du territoire**

4.2.2 Une démarche nourrie par le terrain et les acteurs du territoire

L'élaboration du PDM a été précédée par différentes études de terrain :

- L'enquête ménages-déplacements de 2015 pour évaluer les parts modales initiales, réajustée en 2022 par le CEREMA ;
- Les comptages routiers et vélos annuels, réalisés sur le territoire ;
- Les données de fréquentation issues de l'outil d'exploitation (fréquentation bus, fréquentation des arrêts, temps de trajet, etc.) ayant permis d'obtenir des informations sur les origines et destinations ;
- Une enquête citoyenne (1 300 réponses environ) pour interroger les habitants sur leurs habitudes de déplacement, les freins au changement de mode, les OD, etc.

L'élaboration du PDM est le fruit d'un travail collaboratif mené tout au long de son élaboration afin de pouvoir intégrer les besoins des différents acteurs du territoire :

- Entretiens avec les acteurs locaux et les communes ;
- Ateliers de concertation regroupant les acteurs locaux ;
- Enquêtes et ateliers citoyens ;
- Comités techniques et de pilotage.

La démarche de concertation devait permettre d'associer l'ensemble du public en lui permettant de prendre connaissance du projet et de son avancement, de participer à son processus d'élaboration, de s'impliquer dans le projet et d'exprimer son opinion et avis. Les objectifs fixés de la concertation étaient basés sur la volonté de bâtir un projet partagé par l'ensemble des acteurs.

Afin de garantir le plus possible l'information et la concertation du grand public, il a été réalisé :

- l'organisation de 3 réunions publiques, d'une enquête citoyenne et d'un Atelier Citoyen ;

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

- la consultation du Comité des Partenaires lors de la séance du 13 mai 2025 ;
- la saisine du Conseil de Développement (CODEV) à deux reprises pour l'élaboration, la mise en œuvre et l'analyse d'un questionnaire en ligne sur les pratiques de mobilités du territoire, mais également pour l'organisation et la participation à un Atelier Citoyen ;
- une information régulière sur le site internet d'Annemasse Agglo, ainsi qu'à travers des articles de presse.
-

De plus, une mise à disposition d'un dossier comportant les documents progressivement élaborés, montrant l'avancement des travaux et permettant au public d'être informé du déroulement de la procédure et des orientations étudiées a été réalisé. Les documents étaient consultables par le public jusqu'à l'arrêt du projet, au format papier au siège d'Annemasse Agglo aux jours et horaires habituels d'ouverture. Ils étaient assortis d'un registre d'observations, disponible et accessible au public selon les mêmes modalités.

Les propositions citoyennes et les principaux sujets ayant émergé ont contribué à alimenter les différentes étapes d'élaboration du Plan de Mobilité. De manière générale, plusieurs contributions ont porté sur des éléments déjà intégrés dans le document et ont permis d'en préciser parfois la teneur.

Cette démarche s'est accompagnée de l'évaluation environnementale pour informer sur les conséquences environnementales des choix à réaliser.

4.2.3 Une approche environnementale intégrée au projet

Il était essentiel pour l'Agglomération d'intégrer les enjeux environnementaux dès la phase d'élaboration du Plan de Mobilité (PDM). Cette démarche vise à considérer l'environnement comme une donnée d'entrée à part entière, au même titre que les besoins de mobilité ou les orientations territoriales. En cohérence avec les documents de planification existants, tels que le SCoT, elle permet d'anticiper plus efficacement les impacts des actions ainsi que les mesures de la séquence « Éviter – Réduire – Compenser » (ERC), en identifiant au plus tôt les enjeux environnementaux afin de mieux préserver les milieux. Toutefois, à ce stade du projet, seules des mesures standards ont été proposées car toutes les données ne sont pas encore disponibles. Il sera donc essentiel de poursuivre l'intégration progressive des principes ERC tout au long de la mise en œuvre du PDM pour définir des mesures plus précises pour chaque action, afin de garantir une prise en compte cohérente et continue de l'environnement dans les actions à venir.

Baser le projet sur un précadrage environnemental

Annemasse agglomération a fait le choix d'intégrer les enjeux environnementaux le plus en amont de l'écriture de son projet en initiant le plus tôt possible la réalisation de l'état initial de l'environnement.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Sensibiliser aux enjeux environnementaux grâce au partage de l'état initial de l'environnement

Ainsi, la synthèse de l'état initial de l'environnement formalisée début 2024 a été mise à disposition d'Annemasse agglomération. Par la suite, un travail collectif a permis de hiérarchiser et de spatialiser les enjeux environnementaux du PDM : ce travail a été obtenu par le croisement des problématiques environnementales propres au territoire, avec les leviers d'actions du PDM sur les différentes thématiques environnementales. Ces enjeux ont été définis sous la forme d'objectifs opérationnels pour le PDM.

Les enjeux hiérarchisés constituent ainsi la base de la stratégie environnementale du PDM et de son évaluation environnementale : ils sont utilisés comme critères d'évaluation. Le tableau suivant les rappelle.

Tableau 18 : enjeux pour l'évaluation environnementale du PDM

Thématique	Enjeux simplifiés	Pondération
Consommation énergétique et émissions de gaz à effet de serre	Réduire les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre des transports : - Diminuer la part modale des véhicules particuliers (VP) au profit des transports collectifs (TC) et surtout des modes actifs, notamment pour les trajets courts et intramuros ; - Travailler sur la réduction des distances de déplacement ; - Travailler sur les transports en commun en privilégiant des technologiques moins émissives (PA et GES) ; - Favoriser l'usage du vélo et de la marche, notamment pour les trajets courte distance Développer l'utilisation des énergies renouvelables et alternatives - Renouveler le parc roulant en privilégiant l'utilisation de véhicules dits « propres » (fonctionnement au GNV, véhicules électriques…)	Fort
Pollutions et nuisances	Réduire les émissions de polluants atmosphériques et les nuisances sonores des transports Réduire le nombre d'habitants exposés à la pollution atmosphérique et aux nuisances sonores - Maitriser les émissions de polluants atmosphériques lors de la création de nouvelles infrastructures de transport ; - Éloigner les infrastructures de transport des zones densément peuplées ; - Identifier les zones sensibles (établissements scolaires, hôpitaux, etc.) afin de préserver ces lieux d'une source de pollution et de nuisances supplémentaires	Fort
Milieu physique	Limiter la consommation d'espaces naturels et agricoles - Prendre en compte les effets des changements climatiques dans les décisions d'aménagement afin de s'y adapter - Prioriser les espaces disponibles dans les taches urbaines pour l'accueil de nouvelles infrastructures - Anticiper la création de nouvelles zones urbaines afin de s'assurer leur desserte en transports en commun - Considérer l'espace comme une ressource qu'il convient de protéger et de mettre en valeur : - Réutiliser l'existant afin d'éviter de nouvelles consommations d'espace consécutives à la création de nouvelles voies	Moyen
Milieux naturels et biodiversité	Préserver les milieux naturels, les continuités écologiques et la biodiversité - Préserver les milieux naturels et préserver la faune et la flore sauvages, limiter la consommation d'espace :	Moyen

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Thématique	Enjeux simplifiés	Pondération
	- Prendre en compte et préserver les continuités écologiques, notamment lors des projets d'infrastructures :	
Paysages et patrimoine	- Augmenter la place du piéton dans les espaces publics pour permettre une réappropriation de la ville par les habitants ; - Développer les voies vertes intégrant les modes actifs et la végétation (alignements d'arbres, haie, espaces verts, jardins, etc.) qui permet de qualifier et hiérarchiser les voies ; - Réduire l'utilisation de la voiture particulière et par voie de conséquence de ses émissions polluantes, associées à la dégradation des monuments ; - Favoriser une intégration paysagère des infrastructures et équipements de transport aux différentes échelles du paysage.	Moyen
Ressource en eau	Limiter les risques de pollution de l'eau et des sols - Limiter l'imperméabilisation des sols lors de la construction des infrastructures de transport ou de stationnement pour prendre en compte les risques d'inondation et de pollution des eaux liés au ruissèlement (voir partie risques) - Intégrer la préservation des profils naturels des cours d'eau lors du franchissement de ceux-ci par de nouvelles infrastructures de transport.	Moyen
Risques naturels et technologiques	Réduire ou ne pas aggraver les risques naturels et technologiques - Éviter les secteurs exposés aux aléas naturels pour les infrastructures de transport projetées par le PDM ; - Limiter l'exposition des populations à de nouveaux risques, par exemple TMD ;	Moyen
Sites et sols pollués	Préserver les sols de toutes nouvelles sources de pollution	Faible
Ressources minérales	Limiter les impacts liés à l'exploitation des carrières - La limitation de la consommation de matériaux pour les infrastructures de transport - La facilitation du transit entre carrière et secteurs de consommation, et de la multimodalité pour le transport de matériaux	Faible
Déchets	Limiter les impacts liés à la gestion des déchets - Réduire l'impact environnemental du transport, en choisissant des motorisations alternatives : biocarburant, GPL, électricité…	Faible

Ainsi, Annemasse agglomération a élaboré son projet en tenant compte des enjeux environnementaux du territoire. L'analyse des incidences a servi d'outil d'aide à la décision pour discriminer entre les différents scénarios proposés au cours de l'élaboration du PDM, il a été en effet présenté aux élus en COPIL, et ceux-ci ont pu prendre en compte les éventuelles incidences dans leur choix de scénario.

Aider aux décisions des élus par des éléments d'analyse concrets

L'analyse des incidences des scénarios et des actions a été présentée aux COPIL, en apportant des éléments concrets d'analyse environnementale permettant de faciliter les décisions des élus.

L'équipe projet s'est par ailleurs rendue dans chaque mairie pour présenter et discuter les actions du Plan, ainsi que les incidences potentiellement attendues par ces actions.

Par la suite, il a été décidé en COPIL début mai 2025 d'intégrer les mesures ERC préconisées par l'évaluation environnementale pour réduire les incidences négatives de certaines actions au sein même des fiches concernées :

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

- Encourager le report modal en offrant des solutions de stationnement et des possibilités de transbordement efficace ;
- Développer une politique de covoiturage ;
- Développer les interfaces multimodales et améliorer les rabattements ;
- Développer des parkings relais pour améliorer le rabattement vers les transports collectifs ;
- Structurer le réseau routier et favoriser le contournement de l'agglomération avec l'aménagement du nœud d'Étrembières ;
- Poursuivre la structuration du réseau TC autour des besoins et des polarités.

Ces fiches actions contiennent ainsi un encart présentant les mesures pour éviter et réduire les incidences environnementales négatives, dans lequel il est inscrit de « Cibler des espaces déjà artificialisés, ou sinon prévoir des mesures de désimperméabilisation des sols, d'intégration paysagère et des continuités écologiques ».

4.2.4 Les éléments environnementaux ayant structuré les choix du projet

Le scénario retenu et sa plus-value environnementale

Sur la base du diagnostic multithématique réalisé, les quatre enjeux qui guident l'élaboration du PDM ont été définis et validés par les élus, et déclinés en 17 objectifs.

Le scénario retenu est le scénario intermédiaire, comportant notamment moins de grosses infrastructures de transport en commun (une seule ligne de tram contre 2 pour le scénario III par exemple), de fait les incidences négatives potentielles sont plus réduites, mais les gains en matière d'émissions et de consommation d'énergie sont plus faibles (voir p269).

Le plan d'actions est découpé en 4 enjeux, 17 objectifs et 73 actions.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Tableau 19 : structure du Plan d'actions

Enjeux	Objectifs	Actions
1 Réduire et optimiser les déplacements	1-A Considérer la mobilité durable comme socle de l'aménagement du territoire	1-A-1 Encourager un urbanisme permettant de réduire les besoins de mobilité motorisée Garantir la cohérence entre mobilité et politique d'aménagement du territoire, afin de réduire les besoins de mobilité motorisée
		1-A-2 Apaiser les circulations dans les zones denses et les villages/hameaux pour améliorer la qualité de vie
		1-A-3 Redéfinir et aménager un espace public apaisé, de qualité et végétalisé à travers la mise en place d'un guide liant mobilité et espaces publics/privés
	1-B Réduire les besoins de déplacements et mieux utiliser sa voiture	1-B-1 Réduire les trajets d'accompagnement scolaires
		1-B-2 Réduire les trajets d'accompagnement de loisirs
		1-B-3 Limiter les déplacements pendulaires
		1-B-4 Optimiser le stationnement par une politique incitative
		1-B-5 Mettre en place un zonage du stationnement privé
		1-B-6 Encourager le report modal en offrant des solutions de stationnement et des possibilités de transbordement efficace
	1-C Sécuriser et faciliter les déplacements en vélos	1-C-1 Mettre en œuvre le schéma directeur cyclable
		1-C-2 Assurer la cohérence des aménagements cyclables transfrontaliers et veiller à la continuité des grands itinéraires
		1-C-3 Augmenter la quantité et la qualité des stationnements vélos
		1-C-4 Accroitre et optimiser l'offre de service et la pratique
		1-C-5 Améliorer l'environnement vélo
	1-D Réduire l'autosolisme	1-D-1 Développer une politique de covoiturage
		1-D-2 Mettre en place des lignes dédiées et des voies réservées
		1-D-3 Promouvoir l'autopartage
		1-D-4 Réduire l'exposition des populations à la pollution de l'air
	1– E économiser les ressources, prévenir les risques et limiter les impacts sur l'environnement	1-E-1 Poursuivre la mise en œuvre de la ZFE, pour améliorer la qualité de l'air, la qualité de vie des habitants et proposer des modes alternatifs
		1-E-2 Développer le savoir vivre/conduire
		1-E-3 Réduire l'accidentologie
		1-E-4 Réduire l'exposition aux bruits des populations environnantes

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeux	Objectifs	Actions
		1-E-5 Requalifier des axes urbains supportant des niveaux de trafic importants
		1-E-6 Réduire les nuisances des poids lourds en lien avec les chantiers du BTP
2 Provoquer des changements de comportements	2-A Coordonner les outils et mettre en relation les usagers	2-A-1 Optimiser et simplifier la vente des titres
		2-A-2 Étudier la cohérence et l'harmonisation des zones tarifaires
	2-B Expérimenter et tester de nouvelles solutions de mobilités	2-B-1 Faciliter les initiatives ponctuelles (appels à projets, démarches évènementielles, test pour écomobilité)
		2-B-2 Sport et culture sans voiture : aider les clubs sportifs, les associations à faire évoluer leur mobilité
		2-B-3 Étudier l'opportunité du développement d'un ELU sur le territoire et accompagner l'émergence d'une logistique du dernier kilomètre décarbonée
		2-B-4 Implanter des casiers/consignes en pied d'immeuble
		2-B-5 Développer un réseau d'infrastructures de recharge
		2-B-6 Octroyer des avantages compétitifs aux véhicules faiblement émissifs
	2-C Faire de la mobilité active la base de la structuration de la chaine de mobilité	2-C-1 Réaliser un plan piéton et assurer sa mise en œuvre
		2-C-2 Prendre en compte les usages loisirs de la marche à pied
		2-C-3 Communiquer sur les bienfaits de la marche et du vélo
	2-D Convaincre les usagers d'adapter leurs pratiques	2-D -1 Communiquer, sensibiliser et accompagner tous les publics
		2-D -2 Mettre en place un observatoire du PDM
		2-D -3 Communiquer sur les indicateurs de mobilités
		2-D -4 S'appuyer sur les initiatives citoyennes en cours
		2-D -5 Mettre en place un groupe de travail de suivi de la politique marchandises
		2-D -6 Identifier un référent logistique urbaine pour les différents signataires de la charte
		2-D -7 Faire du comité de suivi pluridisciplinaire une instance de gouvernance forte et partagée
3 Hiérarchiser et adapter les modes de déplacements à	3-A Structurer le réseau de transport public autour des besoins de	3-A-1 Structurer le réseau de transport sur le nouveau périmètre de l'AOM
		3-A-3 Améliorer les liaisons avec les réseaux régionaux, nationaux et internationaux

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeux	Objectifs	Actions
chaque territoire	l'armature urbaine	
	3-B Faciliter et renforcer l'intermodalité	3-B-1 Développer et renforcer les interfaces multimodales
		3-B-2 Développer des parkings relais pour améliorer le rabattement vers les transports collectifs
	3-C Hiérarchiser et adapter le réseau de voirie	3-C-1 Intégrer les évolutions du réseau et les dimensions frontalières, régionales et internationales
		3-C-2 Limiter le trafic de transit aux petites douanes
		3-C-3 Harmoniser les plans de circulation
	Intégrer la logistique en fonction des espaces	3-D -1 Harmoniser la règlementation à l'échelle intercommunale
		3-D -2 Définir les conditions d'accueil des livraisons en zone apaisée
		3-D -3 Aménager de nouvelles aires des livraisons conformes
		3-D -4 Systématiser la prise en compte des marchandises dans les grands projets urbains et les zones d'activité
		3-D -5 Faire évoluer les aménagements de voirie vers des solutions compatibles avec la manutention des marchandises
		3-D -6 Mettre en œuvre les itinéraires PL
		3-D -7 Réfléchir au cas par cas les conditions de desserte des établissements les plus générateurs de flux
4 Proposer et garantir une mobilité pour tous	4-A Poursuivre la valorisation et le développement des grands équipements et des liaisons vers les extérieurs	4-A-1 S'appuyer sur le potentiel du réseau ferroviaire et développer le réseau
		4-A-2 Améliorer et sécuriser le réseau ferroviaire
		4-A-3 Prendre en compte les grands projets d'infrastructures en cours VP
		4-A-4 Structurer le réseau routier et favoriser le contournement de l'agglomération avec l'aménagement du nœud d'Étrembières
	4-B Améliorer la performance du réseau des transports publics	4-B-1 Poursuivre la structuration du réseau TC autour des besoins et des polarités
		4-B-2 Développer les liaisons TC en direction des territoires périphériques
		4-B-3 Améliorer les parcours clients TC
		4-B-4 Améliorer les vitesses commerciales
	4-C Accélérer la transition énergétique	4-C-1 Appliquer les politiques environnementales dans le PDM
		4-C-2 Poursuivre la mise en œuvre de la transition énergétique de la flotte du réseau de transports en commun

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeux	Objectifs	Actions
		4-C-3 Faciliter le déploiement d'infrastructures de recharge des véhicules électriques sur l'ensemble du territoire
		4-C-4 Faire évoluer les parcs roulants des véhicules (service TC et administration)
		4-C-5 Développer des espaces sur emprise privée pour intégrer la logistique en ville
	4-D Prendre en compte la diversité des besoins et des situations collectives et individuelles	4-D-1 Rendre le territoire accessible pour tous (handicap, vieillissement, population socialement fragile)
		4-D-2 Veiller à la mise en accessibilité de la chaine de déplacement
		4-D-3 Développer des services pour les personnes en situation d'isolement
		4-D-4 Appliquer les schémas en cours et les mettre à jour le cas échéant

Le projet à 10 ans combine donc un ensemble d'actions pour agir à différents niveaux sur la place de la voiture individuelle thermique et des mobilités plus propres dans les déplacements sur le territoire. Les choix ont été faits pour répondre aux multiples exigences d'amélioration de la qualité de vie et de la qualité de l'air, de rationalisation des dépenses publiques et de réduction des incidences environnementales, notamment de la consommation de l'espace en lien avec le ZAN.

Le projet et les objectifs-cadres

Il est rappelé que la majorité des améliorations attendues grâce à la mise en œuvre du PDM (diminution des émissions de polluants atmosphériques et de GES, de la consommation énergétique liée aux transports, des nuisances sonores…) découlera principalement d'un changement significatif des comportements des usagers, avec notamment un report des parts modales vers les modes actifs et collectifs en lieu et place du véhicule particulier.

Le PDM prend en compte les objectifs du SRADDET concernant la mobilité. En effet, par l'intermédiaire de ses différentes actions, il permet d'optimiser les offres de mobilité, la multimodalité et l'intermodalité. Le PDM prend également en compte certains objectifs relevant de la transition énergétique grâce au développement de l'écomobilité, des modes de déplacements doux et des déplacements de proximité.

Les actions du PDM coïncident également avec celles du PCAET en vigueur concernant le transport et la mobilité, ainsi que celles sur l'amélioration de la qualité de l'air. Le PCAET est en cours de révision.

Des perspectives d'évolution des parts modales des véhicules particuliers et des transports collectifs résultent du scénario retenu :

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Tableau 20 : Parts modales visées par le scénario retenu (source : CITEC)

Mode	Objectif PDU pour 2020	2023	Scénario I – SCoT	Scénario retenu : II bis – Trajectoire climat
Véhicules particuliers	55,5 %	58,2 %	50 %	**42 %**
Transports en commun	12,1 %	10,9 %	15 %	**16 %**
Piéton	27 %	27,1 %	29 %	**30 %**
Vélo	1,9 %	1,9 %	5 %	
Autres	3,5 %	1,9 %	1 %	**2,3 %**
Objectif en nombre de déplacements voiture			-5 %	**-40 %**

Ce scénario devrait induire des baisses d'émissions de CO_2 pour le transport de voyageurs de 4 points par rapport au scénario au fil de l'eau, soit -41 % en 2035 par rapport à 2022 (total estimé de 68 122 kteqCO_2).

Le PCAET en vigueur vise -40 % d'émissions de GES totales sur le territoire en 2030 et -67 % pour les transports en 2050. Si le PDM suit le chemin d'une baisse de 41 % entre 2035 et 2022, cela correspond à une baisse de 55 % par rapport à 2007, ce qui concorde avec les objectifs intermédiaires du PCAET.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

4.3 JUSTIFICATION DES CHOIX AU REGARD DE L'ENVIRONNEMENT

4.3.1 Biodiversité et continuités écologiques

Même si le Plan de mobilité n'est pas le document ayant le plus de leviers d'action, la prise en compte des enjeux de biodiversité et de continuités écologiques dans les actions à mettre en œuvre, même de façon indirecte, semble être un point important.

Par ailleurs, les impacts des infrastructures de transport sur les milieux naturels et les espèces sont multiples : perte d'habitats, mortalité d'individus, nuisances sonores, lumineuses, fragmentation (amplifiée par la largeur et la fréquentation des voies). Toutes les actions situées hors du milieu urbain et susceptibles de provoquer ou d'augmenter une fragmentation ou de détruire un milieu seront à l'origine d'incidences négatives.

Ainsi, le PDM d'Annemasse agglomération s'engage de façon indirecte dans la préservation et l'enrichissement de la biodiversité locale par divers leviers d'action :

- En privilégiant les modes de transport doux, tels que la marche et le vélo, et travailler sur la part modale des voitures individuelles, le plan réduit de fait les perturbations actuelles sur les habitats naturels en ne prévoyant que très peu de consommation d'espace, et en réduisant les nuisances et les possibilités d'écrasements de certaines espèces en réduisant de façon importante la part de voiture individuelle ;
- Par ailleurs, des initiatives spécifiques, telles que la renaturation de l'espace public ou la cartographie des zones de collision avec la faune sont prévues pour favoriser la biodiversité urbaine et mieux connaitre et intégrer les corridors de biodiversité. Ces efforts contribuent à créer un cadre de vie de qualité pour les usagers, mais aura également des impacts, légers, mais réels sur les écosystèmes urbains (espèces entre les espaces urbains et naturels) soutenant ainsi un écosystème urbain diversifié et résilient.

Pour finir, l'analyse des secteurs susceptibles d'être impactés met en avant l'évitement de la majorité des sites identifiés pour leurs enjeux écologiques du territoire (périmètres d'inventaire, de gestion ou de protection), démontrant de la bonne prise en compte des enjeux de biodiversité dans le PDM.

4.3.2 Qualité de l'air

La qualité de l'air est une préoccupation majeure du PDM. En réduisant la dépendance à la voiture individuelle et en promouvant les transports publics et les véhicules électriques, le plan vise à diminuer les émissions de polluants atmosphériques, tels que les oxydes d'azote et les particules fines. Ces mesures sont essentielles pour améliorer la qualité de l'air urbain, réduisant ainsi les risques pour la santé publique et contribuant à un environnement de vie plus sain pour les résidents.

Le choix de faire évoluer de façon conséquente d'ici 2035 la part modale de la voiture individuelle vers les transports en commun, le vélo et la marche aura un effet notable sur la réduction des émissions de NOx, polluants émis à 67 % par les transports en 2019.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

4.3.3 Gaz à effet de serre

L'objectif du PDM de réduire les émissions de gaz à effet de serre est ambitieux, mais nécessaire pour répondre aux défis climatiques. En favorisant le report modal vers des moyens de transport moins polluants, le plan contribue à la diminution significative des émissions de CO_2. Le covoiturage, le développement de l'écomobilité et le développement des infrastructures de recharge de véhicules électriques sont des éléments clés de cette stratégie, alignant Annemasse agglomération avec les objectifs nationaux et internationaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Le projet (scénario 2) vise une diminution significative des émissions de gaz à effet de serre de -41 % par rapport à 2022, contre -39 % pour le scénario fil de l'eau (scénario SCoT).

4.3.4 Énergie

La transition énergétique est au cœur du PDM, avec des initiatives visant à optimiser l'utilisation de l'énergie dans les transports. L'encouragement des transports en commun et des véhicules électriques joue un rôle crucial dans cette démarche, contribuant à une utilisation plus efficiente de l'énergie et à une réduction de la part des énergies fossiles dans le mix énergétique territorial.

4.3.5 Consommation d'espace

La gestion de l'espace urbain est une priorité du PDM. De fait, la majorité des projets annoncés prendra place sur des voiries existantes.

Par ailleurs, en appuyant son projet sur un urbanisme dense et mixte, le plan vise à limiter l'étalement urbain et à préserver les espaces naturels. La planification multimodale du transport réduit le besoin de vastes espaces dédiés aux véhicules individuels, tels que les parkings et les grandes artères routières. Cette approche favorise un développement urbain plus compact et efficace, réduisant la pression sur les terres non urbanisées et contribuant à la conservation des ressources naturelles.

4.3.6 Gestion des nuisances sonores

Les bruits générés par le trafic routier, notamment dans les zones densément peuplées, sont une préoccupation majeure. Pour y remédier, le plan propose plusieurs mesures, telles que la promotion des transports en commun et des modes de transport doux, moins bruyants que les véhicules motorisés. Par ailleurs, le PDM met en avant un besoin de réduction des vitesses permettant de développer la limitation à 30 km/h dans sa démarche de « ville apaisée ».

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

4.3.7 L'approche environnementale intégrée au projet

Annemasse agglomération a fait le choix d'intégrer les enjeux environnementaux le plus en amont de l'écriture de son projet en initiant le plus tôt possible la réalisation de l'état initial de l'environnement.

Ainsi, la synthèse de l'état initial de l'environnement formalisée début 2024 a conduit à définir et hiérarchiser plusieurs enjeux, regroupés par thématique et présenté page 275.

Les enjeux hiérarchisés constituent ainsi la base de la stratégie environnementale du PDM et de son évaluation environnementale : ils sont utilisés comme critères d'évaluation.

L'évaluation initiée dès le début de la démarche de révision a permis :

- De définir les enjeux environnementaux pesant sur le PDM, puis de les hiérarchiser au regard du poids de la mobilité dans leur impact.
- De considérer les orientations et les objectifs dans les principaux documents-cadres
- De cerner l'hétérogénéité des enjeux environnementaux à l'échelle du territoire grâce à la proposition d'unités fonctionnelles. Ces unités regroupent des enjeux environnementaux similaires selon un principe de fonctionnalité du territoire.
- D'intégrer les secteurs de fortes contraintes règlementaires
- D'appréhender de manière itérative la stratégie environnementale du PDM au regard de l'évolution du programme d'actions de celui-ci.
-

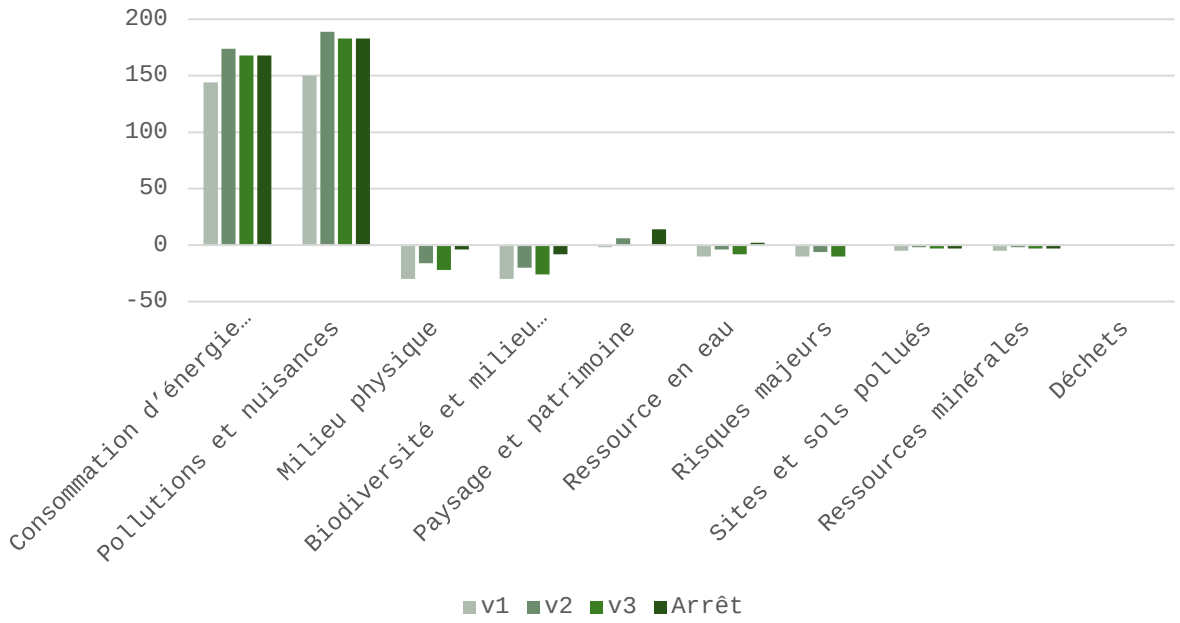


Figure 80 : évolution du profil environnemental du plan d'action

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Dès les premières phases de travail du Plan d'actions, les incidences positives du plan, notamment en matière d'énergie, GES et pollutions atmosphériques, sont apparues. D'autres thématiques ont été à l'inverse marquées par de potentielles incidences négatives (du fait des projets d'aménagement ou infrastructures prévus : P+R, aires de covoiturage, TCSP, etc.). Des alertes ont ainsi pu être émises et présentées lors des comités de pilotage, et des mesures ERC ont été intégrées dans les actions les plus problématiques en phase finale.

Les résultats intermédiaires de l'évaluation ont ainsi permis de faire évoluer le plan d'actions en répondant le mieux possible aux enjeux environnementaux. Les incidences potentielles du plan d'actions sur l'environnement se sont donc améliorées, ne subsistent que des incidences négatives résiduelles pour certaines thématiques. Des mesures ERC sont ainsi présentées dans le volet analyse des incidences afin de maitriser ces potentielles incidences négatives.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

5 Analyse des incidences du PDM

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Le rapport environnemental comprend (R 122-20 Code de l'environnement) :

- 5° L'exposé :
    - a) Des effets notables probables de la mise en œuvre du plan, schéma, programme ou autre document de planification sur l'environnement, et notamment, s'il y a lieu, sur la santé humaine, la population, la diversité biologique, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, le bruit, le climat, le patrimoine culturel architectural et archéologique et les paysages.
    - b) Les effets notables probables sur l'environnement sont regardés en fonction de leur caractère positif ou négatif, direct ou indirect, temporaire ou permanent, à court, moyen ou long terme ou encore en fonction de l'incidence née du cumul de ces effets. Ils prennent en compte les effets cumulés du plan, schéma, programme avec d'autres plans, schémas, programmes ou documents de planification ou projets de plans, schémas, programmes ou documents de planification connus ;

- 6° La présentation successive des mesures prises pour :
    - a) Éviter les incidences négatives sur l'environnement du plan, schéma, programme ou autre document de planification sur l'environnement et la santé humaine ;
    - b) Réduire l'impact des incidences mentionnées au a ci-dessus n'ayant pu être évitées ;
    - c) Compenser, lorsque cela est possible, les incidences négatives notables du plan, schéma, programme ou document de planification sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, la personne publique responsable justifie cette impossibilité.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

5.1 METHODOLOGIE DE L'ANALYSE DES INCIDENCES DU PDM

L'objectif de l'analyse des actions du PDM est d'évaluer deux éléments :

- Les impacts du document sur l'environnement ;
- La performance des dispositions prises au regard des enjeux du territoire.

Afin d'analyser ces aspects, il est proposé de bâtir une matrice d'analyse pour l'évaluation du PDM. Le système de notation a été élaboré de façon à pouvoir comparer les incidences attendues. Il s'agit d'une analyse essentiellement qualitative du plan d'actions.

L'analyse matricielle croise chaque disposition avec les enjeux du territoire, hiérarchisés en fonction des leviers du PDM et de l'analyse de l'état initial de l'environnement.

Les enjeux identifiés dans l'état initial de l'environnement constitueront donc les critères d'analyse pour l'évaluation des incidences du PDM. Ils permettent en effet de répondre aux tendances d'évolution identifiées sur le territoire par le scénario au fil de l'eau.

5.1.1 En abscisse de l'analyse matricielle : les enjeux environnementaux du territoire

L'état initial de l'environnement a permis d'identifier les principaux enjeux environnementaux du PDM d'Annemasse agglomération et de les hiérarchiser selon les leviers d'actions du PDM.

Les dix enjeux environnementaux thématiques identifiés par l'EIE et hiérarchisés (au regard des leviers du document) sont réutilisés comme critères d'évaluation. L'objectif est d'analyser comment les actions du PDM répondent ou prennent en compte les enjeux du territoire.

Le tableau suivant synthétise les enjeux thématiques utilisés pour l'évaluation environnementale.

Volet thématique	Enjeux simplifiés	Pondération
Consommation énergétique et émissions de gaz à effet de serre	Réduire les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre des transports : - Diminuer la part modale des véhicules particuliers (VP) au profit des transports collectifs (TC) et surtout des modes actifs, notamment pour les trajets courts et intramuros ; - Travailler sur la réduction des distances de déplacement ; - Travailler sur les transports en commun en privilégiant des technologiques moins émissives (PA et GES) ; - Favoriser l'usage du vélo et de la marche, notamment pour les trajets courte distance Développer l'utilisation des énergies renouvelables et alternatives - Renouveler le parc roulant en privilégiant l'utilisation de véhicules dits « propres » (fonctionnement au GNV, véhicules électriques…)	Fort
Pollutions et nuisances	Réduire les émissions de polluants atmosphériques et les nuisances sonores des transports Réduire le nombre d'habitants exposés à la pollution atmosphérique et aux nuisances sonores	Fort

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Volet thématique	Enjeux simplifiés	Pondération
	- Maitriser les émissions de polluants atmosphériques lors de la création de nouvelles infrastructures de transport ; - Éloigner les infrastructures de transport des zones densément peuplées ; - Identifier les zones sensibles (établissements scolaires, hôpitaux, etc.) afin de préserver ces lieux d'une source de pollution et de nuisances supplémentaires	
Milieu physique	Limiter la consommation d'espaces naturels et agricoles - Prendre en compte les effets des changements climatiques dans les décisions d'aménagement afin de s'y adapter - Prioriser les espaces disponibles dans les taches urbaines pour l'accueil de nouvelles infrastructures - Anticiper la création de nouvelles zones urbaines afin de s'assurer leur desserte en transports en commun - Considérer l'espace comme une ressource qu'il convient de protéger et de mettre en valeur : - Réutiliser l'existant afin d'éviter de nouvelles consommations d'espace consécutives à la création de nouvelles voies	Moyen
Milieux naturels et biodiversité	Préserver les milieux naturels, les continuités écologiques et la biodiversité - Préserver les milieux naturels et préserver la faune et la flore sauvages, limiter la consommation d'espace : - Prendre en compte et préserver les continuités écologiques, notamment lors des projets d'infrastructures :	Moyen
Paysages et patrimoine	- Augmenter la place du piéton dans les espaces publics pour permettre une réappropriation de la ville par les habitants ; - Développer les voies vertes intégrant les modes actifs et la végétation (alignements d'arbres, haie, espaces verts, jardins, etc.) qui permet de qualifier et hiérarchiser les voies ; - Réduire l'utilisation de la voiture particulière et par voie de conséquence de ses émissions polluantes, associées à la dégradation des monuments ; - Favoriser une intégration paysagère des infrastructures et équipements de transport aux différentes échelles du paysage.	Moyen
Ressource en eau	Limiter les risques de pollution de l'eau et des sols - Limiter l'imperméabilisation des sols lors de la construction des infrastructures de transport ou de stationnement pour prendre en compte les risques d'inondation et de pollution des eaux liés au ruissèlement (voir partie risques) - Intégrer la préservation des profils naturels des cours d'eau lors du franchissement de ceux-ci par de nouvelles infrastructures de transport.	Moyen
Risques naturels et technologiques	Réduire ou ne pas aggraver les risques naturels et technologiques - Éviter les secteurs exposés aux aléas naturels pour les infrastructures de transport projetées par le PDM ;	Moyen

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Volet thématique	Enjeux simplifiés	Pondération
	- Limiter l'exposition des populations à de nouveaux risques, par exemple TMD ;	
Sites et sols pollués	Préserver les sols de toutes nouvelles sources de pollution	Faible
Ressources minérales	Limiter les impacts liés à l'exploitation des carrières - La limitation de la consommation de matériaux pour les infrastructures de transport - La facilitation du transit entre carrière et secteurs de consommation, et de la multimodalité pour le transport de matériaux	Faible
Déchets	Limiter les impacts liés à la gestion des déchets - Réduire l'impact environnemental du transport, en choisissant des motorisations alternatives : biocarburant, GPL, électricité…	Faible

5.1.2 En ordonnées de l'analyse matricielle : le plan d'actions à évaluer

Le plan d'actions (version avril 2025) est découpé en 4 enjeux, 17 objectifs et 72 actions.

Enjeux	Objectifs	Actions
1 Réduire et optimiser les déplacements	1-A Considérer la mobilité durable comme socle de l'aménagement du territoire	1-A-1 Encourager un urbanisme permettant de réduire les besoins de mobilité motorisée Garantir la cohérence entre mobilité et politique d'aménagement du territoire, afin de réduire les besoins de mobilité motorisée
		1-A-2 Apaiser les circulations dans les zones denses et les villages/hameaux pour améliorer la qualité de vie
		1-A-3 Redéfinir et aménager un espace public apaisé, de qualité et végétalisé à travers la mise en place d'un guide liant mobilité et espaces publics/privés
	1-B Réduire les besoins de déplacements et mieux utiliser sa voiture	1-B-1 Réduire les trajets d'accompagnement scolaires
		1-B-2 Réduire les trajets d'accompagnement de loisirs
		1-B-3 Limiter les déplacements pendulaires
		1-B-4 Optimiser le stationnement par une politique incitative
		1-B-5 Mettre en place un zonage du stationnement privé
		1-B-6 Encourager le report modal en offrant des solutions de stationnement et des possibilités de transbordement efficace
		1-C-1 Mettre en œuvre le schéma directeur cyclable

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeux	Objectifs	Actions
	1-C Sécuriser et faciliter les déplacements en vélos	1-C-2 Assurer la cohérence des aménagements cyclables transfrontaliers et veiller à la continuité des grands itinéraires
		1-C-3 Augmenter la quantité et la qualité des stationnements vélos
		1-C-4 Accroitre et optimiser l'offre de service et la pratique
		1-C-5 Améliorer l'environnement vélo
	1-D Réduire l'autosolisme	1-D-1 Développer une politique de covoiturage
		1-D-2 Mettre en place des lignes dédiées et des voies réservées
		1-D-3 Promouvoir l'autopartage
		1-D-4 Réduire l'exposition des populations à la pollution de l'air
	1– E économiser les ressources, prévenir les risques et limiter les impacts sur l'environnement	1-E-1 Poursuivre la mise en œuvre de la ZFE, pour améliorer la qualité de l'air, la qualité de vie des habitants et proposer des modes alternatifs
		1-E-2 Développer le savoir vivre/conduire
		1-E-3 Réduire l'accidentologie
		1-E-4 Réduire l'exposition aux bruits des populations environnantes
		1-E-5 Requalifier des axes urbains supportant des niveaux de trafic importants
		1-E-6 Réduire les nuisances des poids lourds en lien avec les chantiers du BTP
2 Provoquer des changements de comportements	2-A Coordonner les outils et mettre en relation les usagers	2-A-1 Optimiser et simplifier la vente des titres
		2-A-2 Étudier la cohérence et l'harmonisation des zones tarifaires
	2-B Expérimenter et tester de nouvelles solutions de mobilités	2-B-1 Faciliter les initiatives ponctuelles (appels à projets, démarches évènementielles, test pour écomobilité)
		2-B-2 Sport et culture sans voiture : aider les clubs sportifs, les associations à faire évoluer leur mobilité
		2-B-3 Étudier l'opportunité du développement d'un ELU sur le territoire et accompagner l'émergence d'une logistique du dernier kilomètre décarbonée
		2-B-4 Implanter des casiers/consignes en pied d'immeuble
		2-B-5 Développer un réseau d'infrastructures de recharge
		2-B-6 Octroyer des avantages compétitifs aux véhicules faiblement émissifs
		2-C-1 Réaliser un plan piéton et assurer sa mise en œuvre

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeux	Objectifs	Actions
	2-C Faire de la mobilité active la base de la structuration de la chaine de mobilité	2-C-2 Prendre en compte les usages loisirs de la marche à pied
		2-C-3 Communiquer sur les bienfaits de la marche et du vélo
	2-D Convaincre les usagers d'adapter leurs pratiques	2-D -1 Communiquer, sensibiliser et accompagner tous les publics
		2-D -2 Mettre en place un observatoire du PDM
		2-D -3 Communiquer sur les indicateurs de mobilités
		2-D -4 S'appuyer sur les initiatives citoyennes en cours
		2-D -5 Mettre en place un groupe de travail de suivi de la politique marchandises
		2-D -6 Identifier un référent logistique urbaine pour les différents signataires de la charte
		2-D -7 Faire du comité de suivi pluridisciplinaire une instance de gouvernance forte et partagée
3 Hiérarchiser et adapter les modes de déplacements à chaque territoire	3-A Structurer le réseau de transport public autour des besoins de l'armature urbaine	3-A-1 Structurer le réseau de transport sur le nouveau périmètre de l'AOM
		3-A-3 Améliorer les liaisons avec les réseaux régionaux, nationaux et internationaux
	3-B Faciliter et renforcer l'intermodalité	3-B-1 Développer et renforcer les interfaces multimodales
		3-B-2 Développer des parkings relais pour améliorer le rabattement vers les transports collectifs
	3-C Hiérarchiser et adapter le réseau de voirie	3-C-1 Intégrer les évolutions du réseau et les dimensions frontalières, régionales et internationales
		3-C-2 Limiter le trafic de transit aux petites douanes
		3-C-3 Harmoniser les plans de circulation
	Intégrer la logistique en fonction des espaces	3-D -1 Harmoniser la règlementation à l'échelle intercommunale
		3-D -2 Définir les conditions d'accueil des livraisons en zone apaisée
		3-D -3 Aménager de nouvelles aires des livraisons conformes
		3-D -4 Systématiser la prise en compte des marchandises dans les grands projets urbains et les zones d'activité
		3-D -5 Faire évoluer les aménagements de voirie vers des solutions compatibles avec la manutention des marchandises

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Enjeux	Objectifs	Actions
		3-D -6 Mettre en œuvre les itinéraires PL
		3-D -7 Réfléchir au cas par cas les conditions de desserte des établissements les plus générateurs de flux
4 Proposer et garantir une mobilité pour tous	4-A Poursuivre la valorisation et le développement des grands équipements et des liaisons vers les extérieurs	4-A-1 S'appuyer sur le potentiel du réseau ferroviaire et développer le réseau
		4-A-2 Améliorer et sécuriser le réseau ferroviaire
		4-A-3 Prendre en compte les grands projets d'infrastructures en cours VP
		4-A-4 Structurer le réseau routier et favoriser le contournement de l'agglomération avec l'aménagement du nœud d'Étrembières
	4-B Améliorer la performance du réseau des transports publics	4-B-1 Poursuivre la structuration du réseau TC autour des besoins et des polarités
		4-B-2 Développer les liaisons TC en direction des territoires périphériques
		4-B-3 Améliorer les parcours clients TC
		4-B-4 Améliorer les vitesses commerciales
	4-C Accélérer la transition énergétique	4-C-1 Appliquer les politiques environnementales dans le PDM
		4-C-2 Poursuivre la mise en œuvre de la transition énergétique de la flotte du réseau de transports en commun
		4-C-3 Faciliter le déploiement d'infrastructures de recharge des véhicules électriques sur l'ensemble du territoire
		4-C-4 Faire évoluer les parcs roulants des véhicules (service TC et administration)
		4-C-5 Développer des espaces sur emprise privée pour intégrer la logistique en ville
	4-D Prendre en compte la diversité des besoins et des situations collectives et individuelles	4-D-1 Rendre le territoire accessible pour tous (handicap, vieillissement, population socialement fragile)
		4-D-2 Veiller à la mise en accessibilité de la chaine de déplacement
		4-D-3 Développer des services pour les personnes en situation d'isolement
		4-D-4 Appliquer les schémas en cours et les mettre à jour le cas échéant

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

5.1.3 Le système de notation pour l'analyse multicritère des incidences

De manière à évaluer chaque croisement action/enjeu, on s'interroge sur :

- Comment l'action peut-elle infléchir, de façon positive ou négative, la tendance attendue au fil de l'eau ?
- Quel niveau d'incidence positive ou négative aura l'action ?

L'évaluation se déroule alors en trois étapes. Les actions sont évaluées au regard de chacun des enjeux environnementaux. Les deux premiers critères analysés sont :

- L'impact de l'action : aura-t-elle un effet positif, nul ou négatif sur l'enjeu environnemental étudié ? Système de notation : +, NC ou 0, –
- La portée opérationnelle de l'action : aura-t-elle un impact fort (3), moyen (2) ou faible (1) sur l'enjeu environnemental étudié ? Système de notation : 3, 2, 1, en positif ou en négatif. La portée opérationnelle est évaluée en procédant à une analyse plus fine à partir des trois sous-critères suivants (système de notation : de 0 à 3 en positif ou en négatif) :
    - Force d'opposabilité intrinsèque : La rédaction de l'action se traduit-elle par des prescriptions (caractère « impératif » de mise en œuvre de la mesure), des recommandations (incitation « insistante », mais non obligatoire) ou de simples citations (absence d'influence directe du PDM, incitation pédagogique ou rappel de la loi) ?
    - Échelle de mise en œuvre : L'impact attendu s'exerce-t-il à l'échelle du territoire couvert par le PDM ou seulement sur une portion du territoire (ex. : sur une ville identifiée, un secteur géographique) ? En d'autres termes, l'action concerne-t-elle l'intégralité du territoire ou seulement une portion restreinte des territoires impliqués ?
    - Caractère innovant ou novateur : l'action propose-t-elle une plus-value environnementale au regard des outils déjà existants, notamment au regard des mesures règlementaires en vigueur, ou n'est-elle qu'un simple rappel de l'existant ?

Chaque action est ainsi évaluée à dire d'expert par cette notation composite, sur une échelle allant de -3 à +3 pour chaque thématique environnementale.

Les notes sont ensuite sommées de deux manières différentes pour calculer deux scores :

- D'une part, les incidences cumulées d'une action sur l'ensemble des thématiques environnementales. Ce score transversal permet d'identifier les actions présentant des faiblesses, et sur lesquelles le travail de réécriture doit se concentrer pendant la phase itérative. En phase intermédiaire, ce score permet d'identifier les points de vigilance et les mesures ERC à préconiser.
- D'autre part, la plus-value de l'ensemble des actions par thématique environnementale.

Ce score thématique met en évidence l'incidence globale par thématique environnementale des choix effectués. Il met en évidence la plus-value environnementale du document analysé et la cohérence entre les enjeux et la stratégie développée. Pendant la phase itérative, il permet de réorienter les choix et de combler les manques. En phase intermédiaire, ce score traduit la plus-value environnementale du PDM par rapport à la tendance au fil de l'eau et permet également d'identifier les mesures ERC par enjeu.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Tableau 21 : Méthodologie de la notation

	Impact sur la thématique environnementale	Note globale de l'incidence attendue	
Action à évaluer	+	3	Positif, fort, avec de fortes conséquences règlementaires à l'échelle territoriale
		2	Positif, moyen à l'échelle territoriale ou fort, mais localisé
		1	Positif, faible, permet une prise en compte de l'enjeu
	NC ou 0	NC ou 0	Neutre du point de vue de l'environnement, ou non concerné
	-	-1	Négatif, faible, légère détérioration
		-2	Négatif, moyen, détérioration moyenne à l'échelle territoriale ou forte, mais localisée
		-3	Négatif, fort, détérioration importante à l'échelle territoriale

N. B. Cette analyse est une analyse qualitative, à ne pas opposer à l'analyse quantitative d'Atmo. Celle-ci montre notamment des incidences positives relativement peu importantes du PDM sur la qualité de l'air, contrairement à l'analyse des incidences.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

5.2 ANALYSE DES INCIDENCES DU PLAN D'ACTIONS

La matrice d'analyse est présentée en annexe.

5.2.1 Incidences des actions

N. B. En l'absence de précision sur la localisation des infrastructures et aménagements prévus dans le Plan d'action, l'évaluation environnementale du Plan d'action se base sur un principe de précaution et fait l'hypothèse « du pire », imaginant que ces aménagements adviendront sur des espaces non urbanisés. Des échanges pour préciser les secteurs susceptibles d'être impactés par le PDM ont eu lieu avec Annemasse agglomération, et ont permis d'identifier certains secteurs ; le paragraphe 4.3 les présente en détail.

Globalement, le plan d'actions devrait engendrer des incidences environnementales cumulées positives.

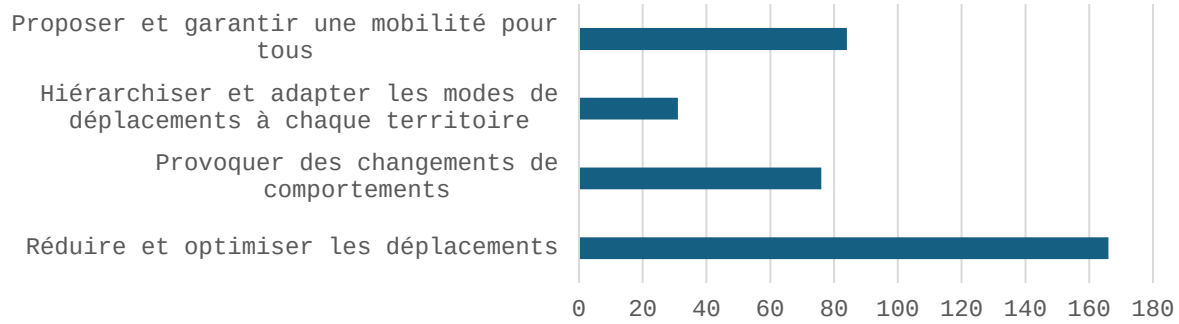


Figure 81 : score environnemental des enjeux du PDM

Dans le détail, du fait de l'intégration de mesures d'évitement et de réduction proposées dans le cadre de l'évaluation environnementale, aucune action ne devrait engendrer d'incidences négatives.

Bien que le score environnemental ne le représente pas, quelques incidences négatives pourraient découler de certaines actions. Ces impacts négatifs pourront néanmoins être maitrisés en intégrant des mesures ERC (voir paragraphe « Mesures ERC préconisées par l'évaluation environnementale » p8).

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

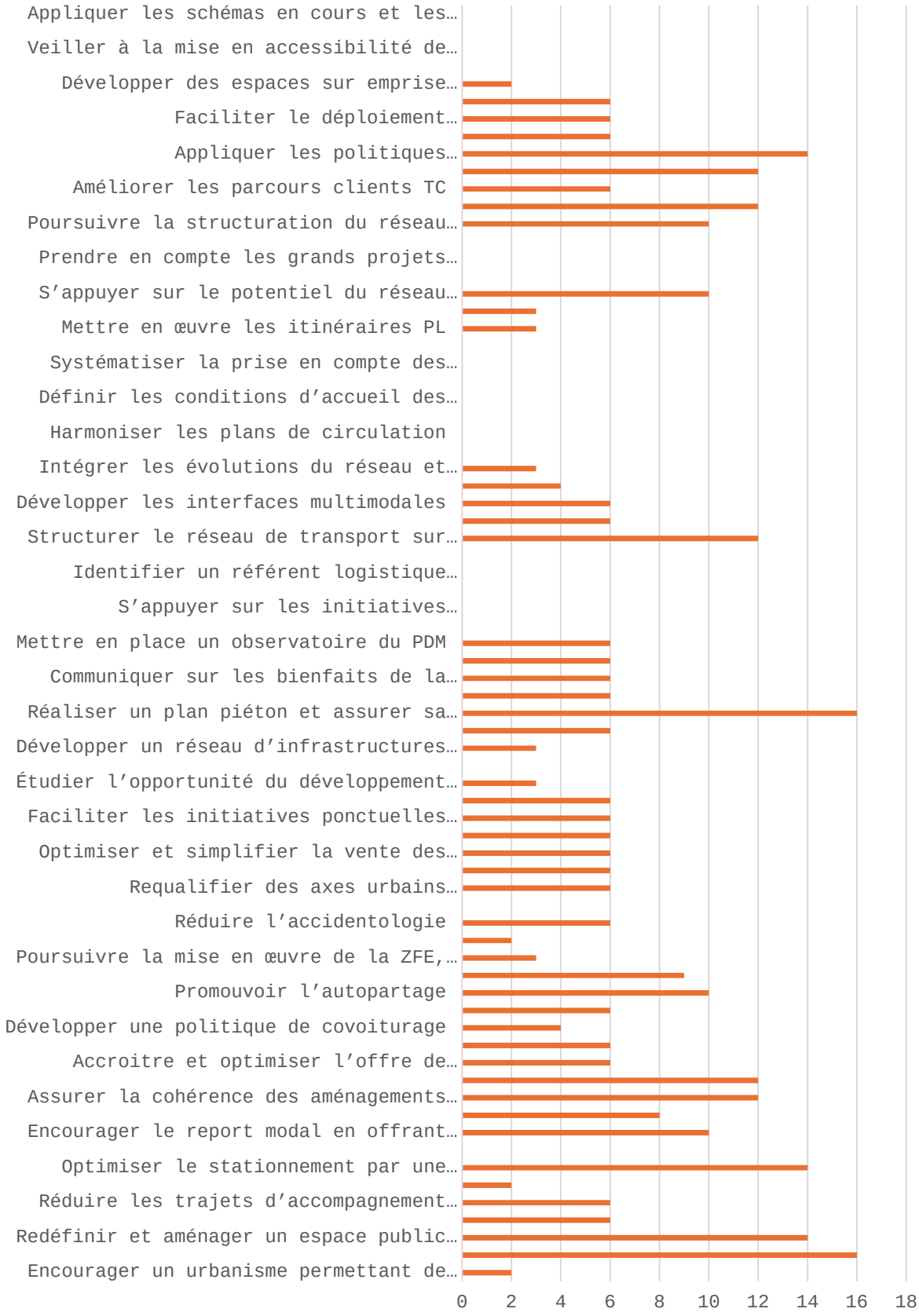


Figure 82 : score environnemental des actions du PDM

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

5.2.2 Incidences sur les enjeux environnementaux

N. B. Pour rappel, l'analyse est ici qualitative et ne doit pas être interprétée comme un ensemble de résultats quantitatifs.

Concernant les enjeux environnementaux, les actions devraient avoir de fortes incidences positives en matière de gaz à effet de serre et énergie, et qualité de l'air et santé. Comme précisé précédemment, l'objectif du PDM est d'optimiser les mobilités, par la réduction du nombre de véhicules particuliers notamment. Ainsi, à nombre d'usagers égal, l'empreinte mobilité du territoire est réduite :

- les modes actifs sont moins émetteurs de GES et polluants, consomment peu ou pas d'énergie et ne sont pas bruyants ;
- les transports en commun et le covoiturage permettent de réduire le nombre de véhicules en transportant plus de personnes dans un même véhicule ;
- etc.

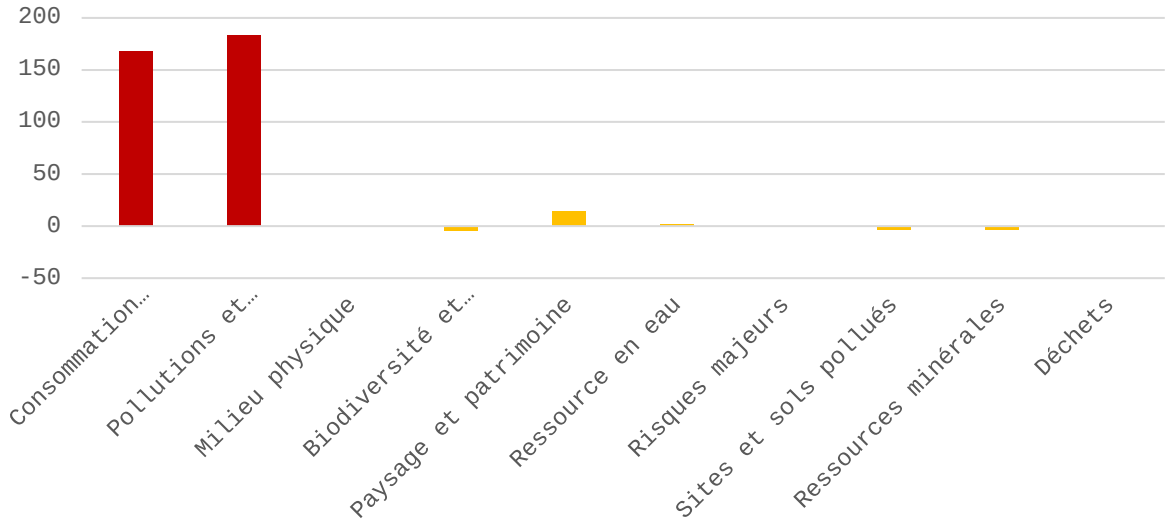


Figure 83 : score environnemental du plan d'actions

Concernant plus spécifiquement les thématiques climats et air, des réductions des émissions sont attendues.

En revanche, les infrastructures et aménagements nécessaires pourraient avoir des impacts (les actions concernées étant peu nombreuses, cela explique les scores cumulés relativement faibles sur les enjeux environnementaux) :

- Des espaces agricoles ou naturels pourraient être consommés selon la localisation des aménagements (P+R, aires de covoiturages, aménagements pour le contournement, TCSP, etc.) ;
- Des impacts paysagers peuvent advenir ;
- En cas de consommation d'espaces, l'imperméabilisation pourrait engendrer du ruissèlement et une pollution des eaux et du sol ;
- Des ressources minérales pourraient être consommées pour les chantiers.

Dans la mesure où l'analyse menée ne permet pas de conclure à des impacts localisés (aucun site de projet n'est identifié dans le Plan d'action), ces incidences négatives sont bien des

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

incidences potentielles, et des mesures ERC pourront permettre de les limiter, voire de les supprimer.

5.2.3 Mesures ERC préconisées par l'évaluation environnementale

Les mesures ERC préconisées ont pu servir à alimenter le travail d'écriture des actions, voire être directement intégrées dans le corps des actions. Lors de la mise en œuvre du PDM, la séquence ERC pourra être anticipée avant chaque lancement d'action, ainsi que tout au long de leur réalisation.

De manière générale, pour la création de nouveaux aménagements et infrastructures :

- Privilégier les espaces déjà artificialisés ou mutualiser les projets, et éviter les espaces agricoles et naturels et assurer les continuités écologiques (réservoirs et corridors) ;
- Prévoir des revêtements perméables pour favoriser l'infiltration des eaux pluviales, et imposer le traitement des eaux pluviales à la parcelle afin de ne pas augmenter le ruissèlement ;
- Prévoir une insertion paysagère, qui participerait à la trame verte et bleue locale ;
- Dans les actions prévoyant de la végétalisation, favoriser les essences locales, adaptées au climat, non allergènes et non exotiques envahissantes.

N. B. Les actions dont les incidences négatives surpassaient les incidences positives (obtenant de fait un score négatif) ont été complétées en phase arrêt avec les mesures d'évitement et de réduction précédentes. Ainsi leurs impacts négatifs sur l'environnement devraient être réduits, voire neutralisés.

5.3 SECTEURS SUSCEPTIBLES D'ETRE IMPACTES

Le PDM, à travers son Plan d'actions, permet des aménagements potentiels sur des secteurs non artificialisés ou des espaces naturels ou agricoles « non consommés » par l'urbanisation. Ces secteurs susceptibles d'être impactés significativement et négativement sont identifiés à partir des choix réalisés dans le cadre du PDM. Ils sont dans ce paragraphe confrontés aux sensibilités environnementales identifiées dans l'état initial de l'environnement.

Le PDM d'Annemasse agglomération compte différents projets potentiellement nocifs pour l'environnement : deux parkings relais, à Machilly et Cranves-Sales, ainsi que les pistes cyclables prévues dans le Schéma directeur cyclable (SDC), dont certaines portions vont être créées sur des chemins existants ou hors de toute voie. Ces projets constituent les secteurs susceptibles d'être impactés par le PDM. Ils couvrent un total de 5 ha environ.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

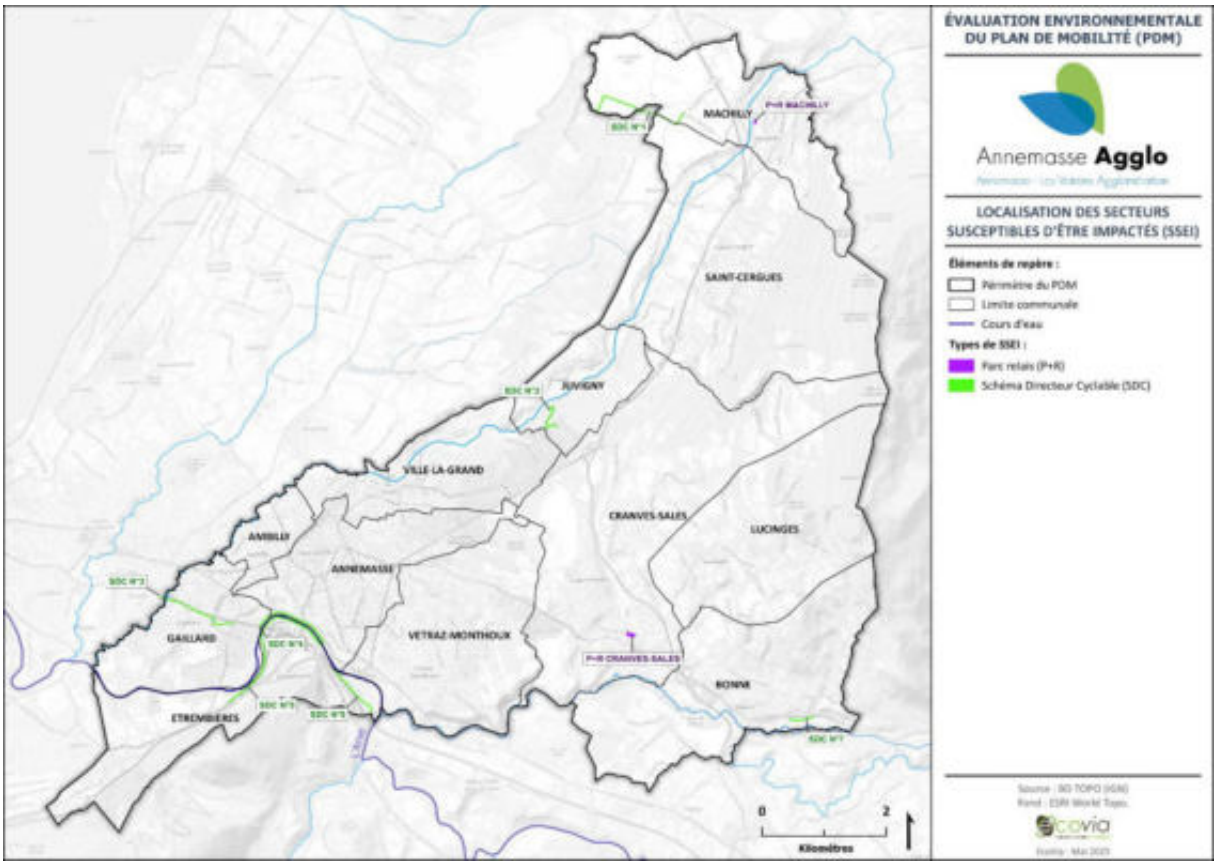
Tableau 22 : secteurs susceptibles d'être impactés par la mise en œuvre du PDM

Libellé	Type de SSEI	Surface (m²)
P+R Cranves-Sales	P+R	5 127
P+R MACHILLY	P+R	1 468
SDC N° 16	SDC	8 926
SDC N° 2	SDC	3 573
SDC N° 3	SDC	6 981
SDC N° 4	SDC	6 937
SDC N° 5	SDC	13 120
SDC N° 6	SDC	4 906
SDC N° 7	SDC	2 045

N. B. certaines infrastructures (autoroute Machilly-Thonon, mise à 2x2 voies, nœud d'Étrembières) ne sont pas suffisamment localisées et ne sont pas intégrées à l'analyse, de plus, ces aménagements sont portés indépendamment du PDM, et sont de fait analysés de manière synthétique dans le chapitre « incidences cumulées ».

[6] Les numéros pour les portions d'axes cyclables du SDC ont été choisis arbitrairement pour la présente analyse.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE



5.3.1 Occupation des sols des SSEI[7]

La majorité de la surface des SSEI est constituée d'espaces artificialisés, du fait que beaucoup (notamment les axes cyclables) prennent place sur des voies existantes. Un peu plus d'un quart sont des espaces naturels et 14 % des espaces agricoles.

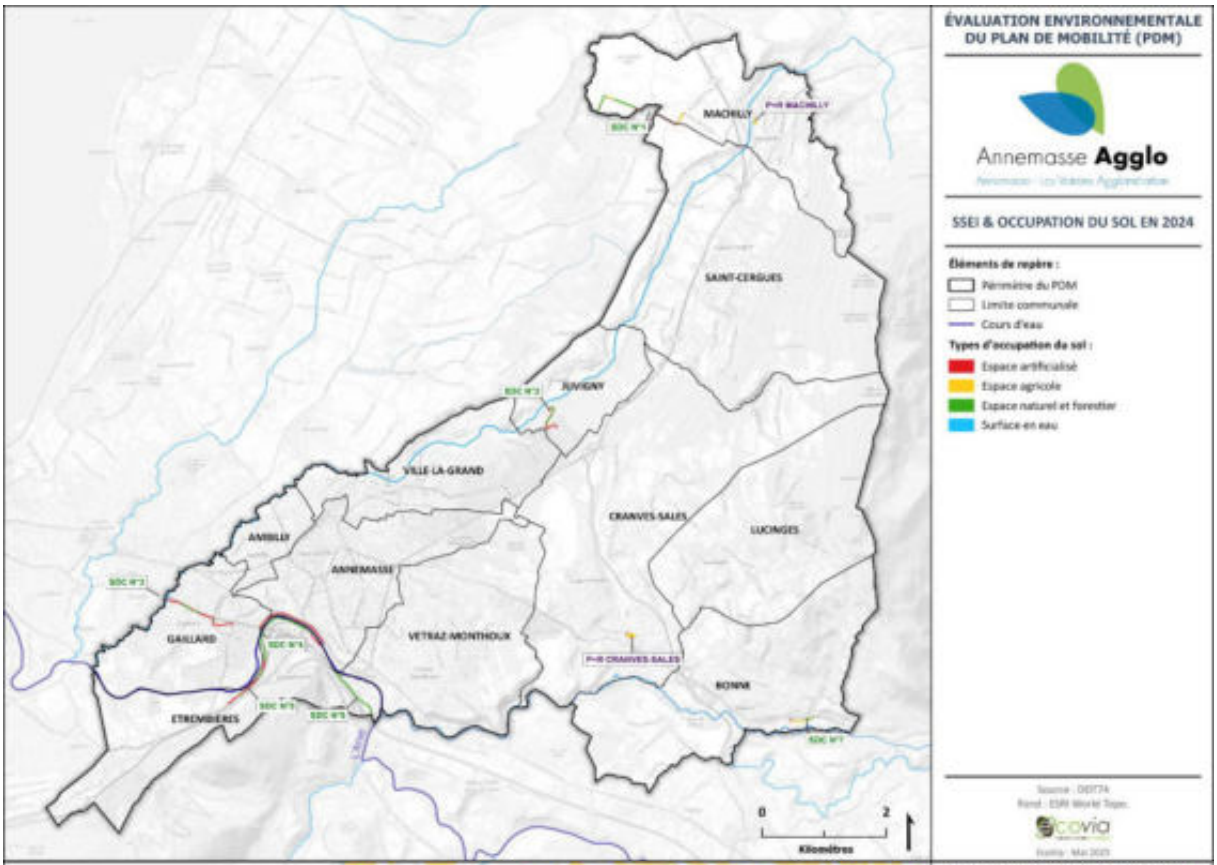


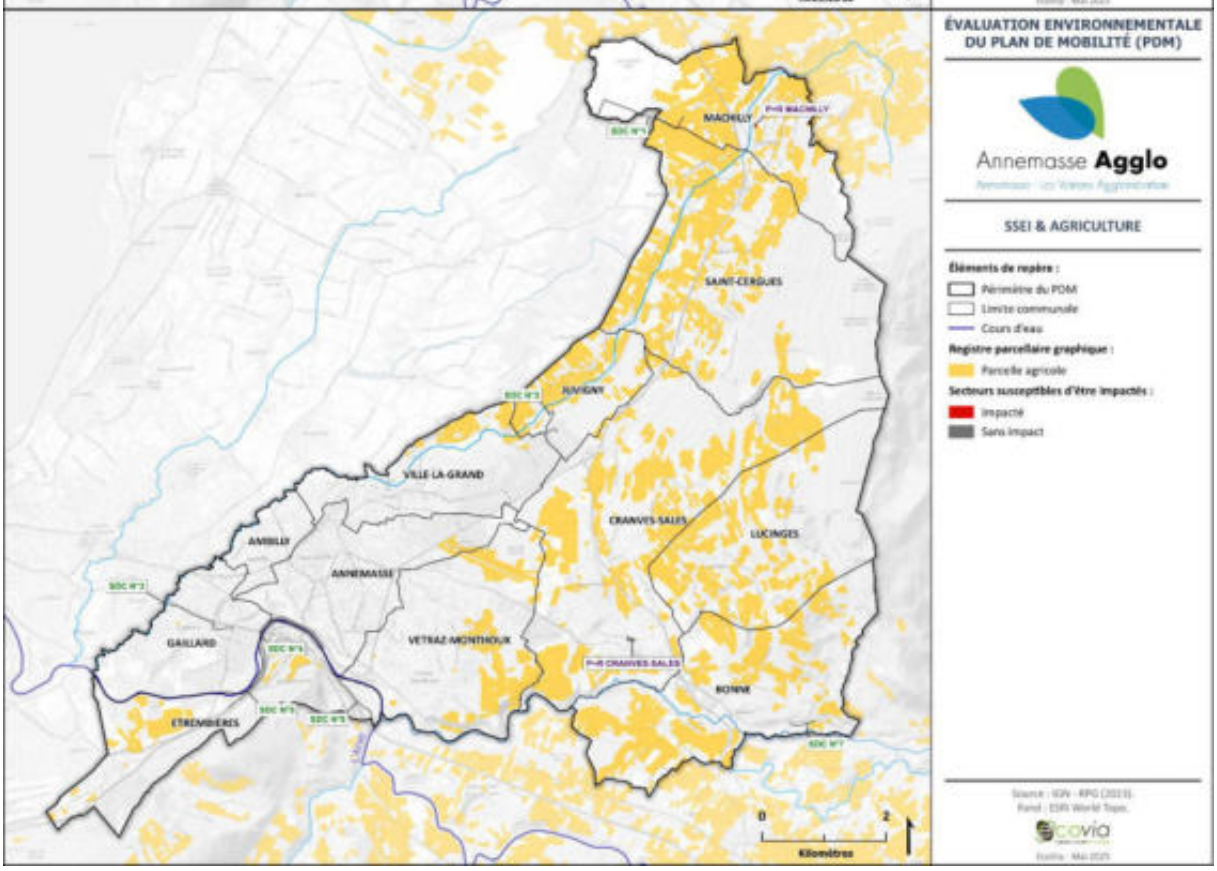
Figure 84 : répartition surfacique de l'occupation du sol des SSEI (source : OS DDT 74, 2024)

[7] Le détail des chiffres issus des croisements cartographiques est présenté en annexe.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Le croisement avec les parcelles agricoles (déclarées à la PAC) révèle que les SSEI évitent ces secteurs, seul 0,16 ha est concerné.





Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

5.3.2 SSEI et milieux naturels

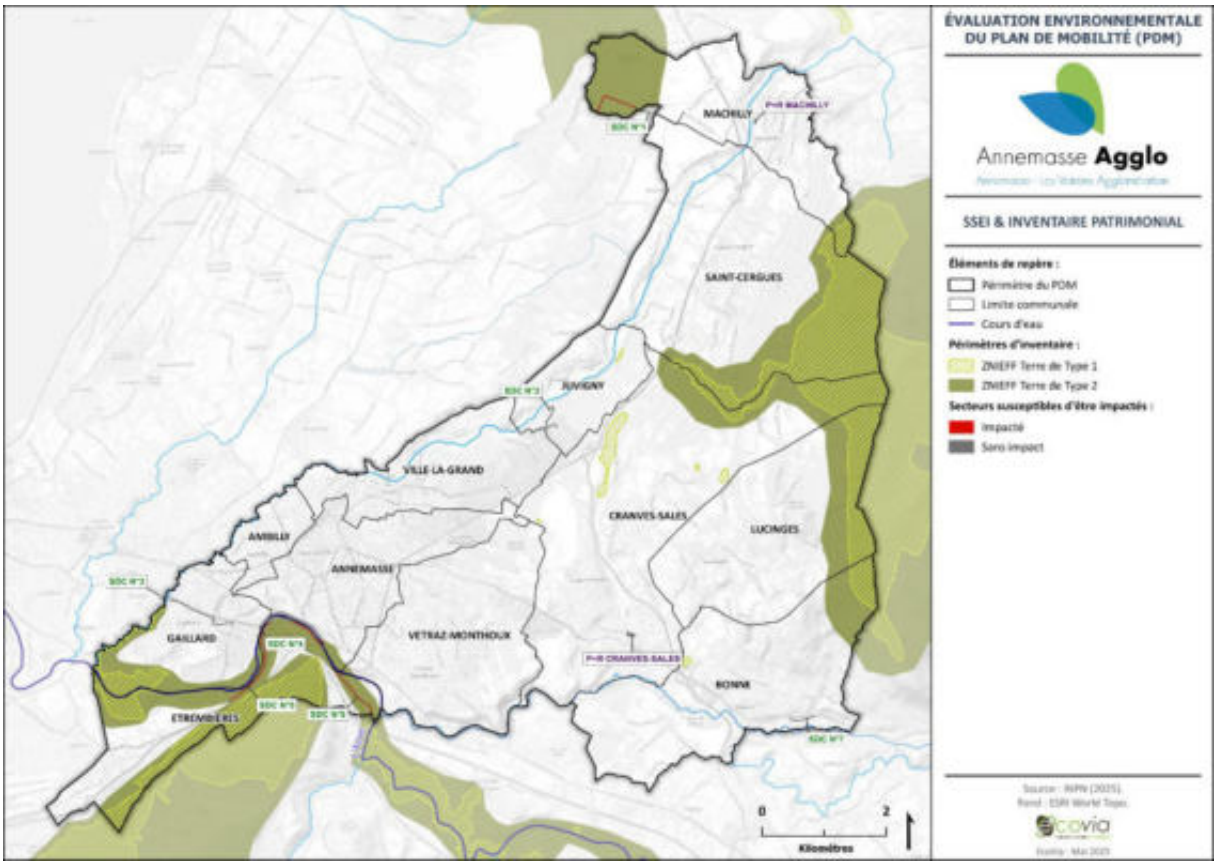
Concernant les sites identifiés du fait de leur intérêt écologique sur le territoire, ils sont relativement bien évités :

- Aucune ZNIEFF 1 n'est concernée par un SSEI, seul 0,1 % des ZNIEFF 2 sont touchés par des axes cyclables ;
- Aucun site Natura 2000, aucun site du Conservatoire des espaces naturels (CEN), et aucun site APPB n'est concerné par un SSEI ;
- 0,2 % des espaces naturels sensibles sont concernés par des axes cyclables ;
- Les sites de forêt en évolution naturelle et du réseau FRENE sont eux aussi évités ;
- Seul 0,1 % des zones humides inventoriées sont concernées par des axes cyclables.

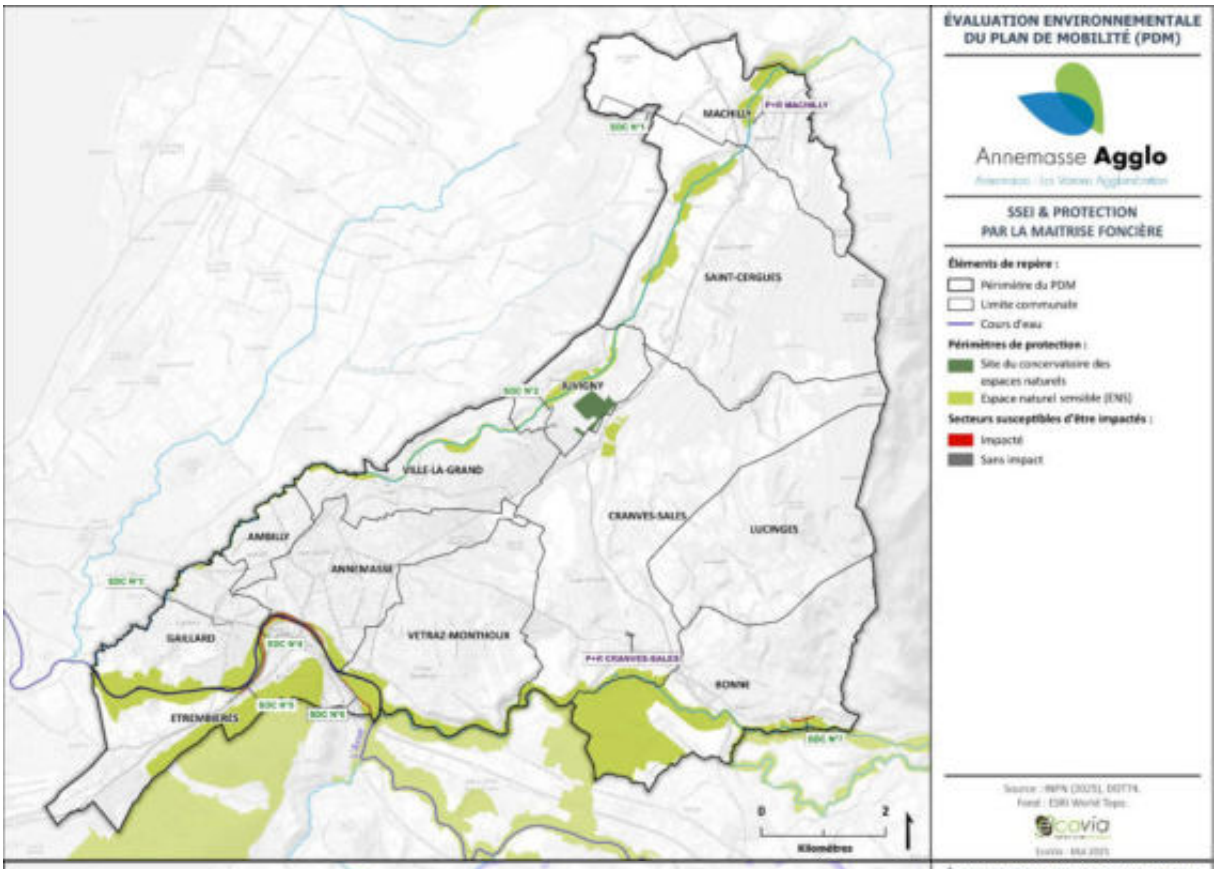
Les SSEI concernant ces espaces sont des axes cyclables, les P+R étant situés en dehors. De fait, les impacts sont assez limités, mais nécessitent quelques précisions :

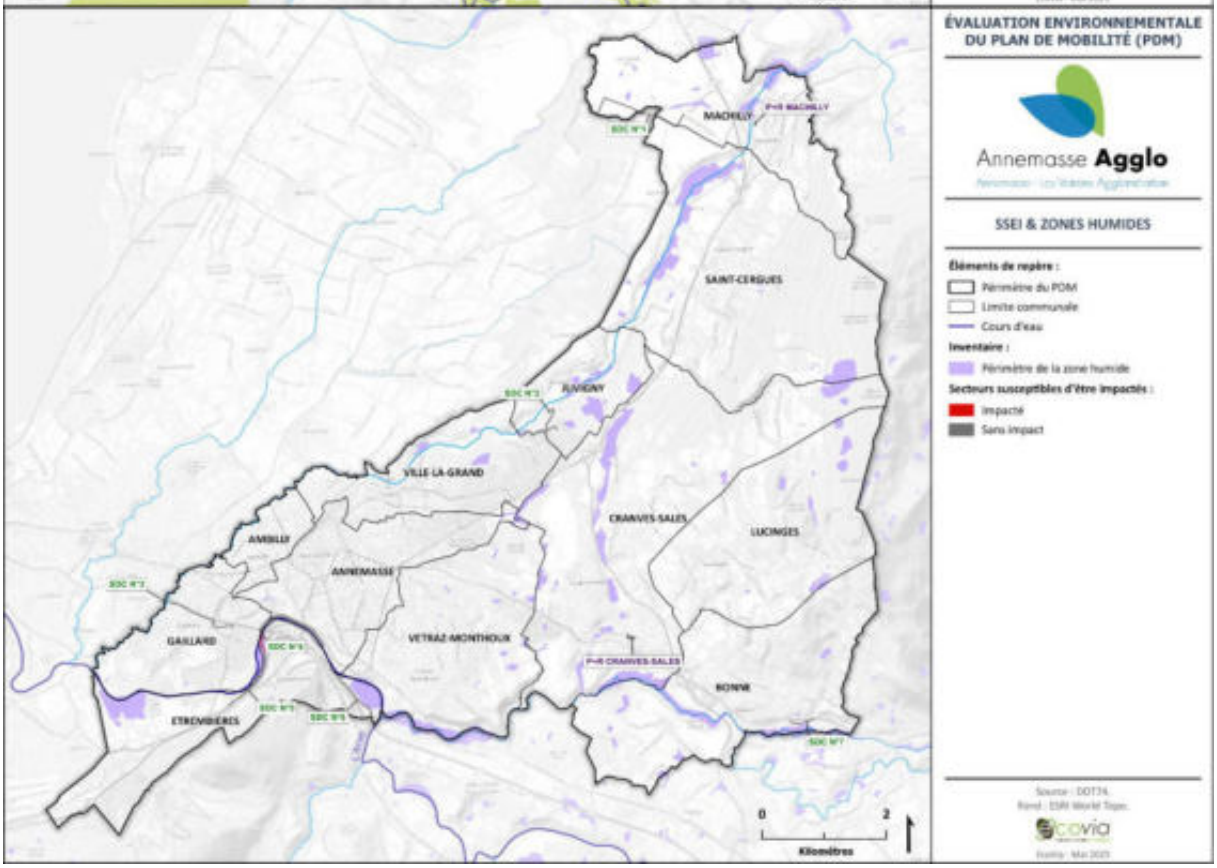
- Le SSEI « SDC nº 5 » est localisé en bordure de l'Arve et pourrait concerner des zones humides ;
- L'ENS « espaces alluviaux de l'Arve » est concerné par les axes cyclables 4, 5, 6 et 7 : ces secteurs sont actuellement des chemins, de fait la réalisation de ces axes ne devrait pas induire de destruction d'espaces naturels.

On peut relever par ailleurs le projet de renaturation de la Géline associé à l'aménagement d'un axe cyclable à Annemasse, qui va permettre une désartificialisation et devrait avoir un impact positif sur la biodiversité.



Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE





Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Mesures ERC pour les projets du PDM

Il est recommandé d'éviter les zones humides pour la création de nouvelles pistes (et privilégier des pistes existantes) ou de préciser le périmètre de la zone humide afin d'adapter le tracé de l'axe cyclable pour l'éviter.

En cas de travaux sur des axes cyclables proches de zones humides, il est recommandé de limiter les incidences négatives :

- Prévoir une marge de recul par rapport aux zones humides ;
- Éviter toute pollution vers la zone humide.

Il est préconisé d'éviter de détruire les habitats ciblés par l'ENS de l'Arve, en privilégiant les chemins existants.

De manière générale, pour les projets portés par le PDM, des inventaires faune/flore complémentaires pourraient être réalisés afin d'identifier précisément les habitats à enjeux à préserver et ainsi adapter les mesures d'évitement et de réduction. Il s'agira par ailleurs de préserver les éléments participant aux continuités écologiques, voire de renforcer ces continuités par des plantations (d'espèces locales, adaptées aux évolutions climatiques et non allergènes).

Mesures ERC concernant les travaux

Il est fortement recommandé que le démarrage des travaux se fasse en dehors des périodes de reproduction des espèces à enjeux autrement dit, pas au printemps ni en été. Les travaux de remblais et de déblais devront débuter avant le début de la saison de reproduction des espèces afin de ne pas détruire d'espèces nichant ou se reproduisant au sol.

Il est préconisé que tout dépôt de matériel (terre, sable, etc.) nécessaire à la réalisation des aménagements soit bâché afin de limiter au maximum les pollutions atmosphériques qui seront générées lors de la phase de chantier (effet temporaire) tant pour les habitants que pour les milieux naturels alentour.

Il est également recommandé que soient prises lors des travaux, l'ensemble des mesures destinées à éviter toute pollution accidentelle des milieux : Utilisation de matériaux locaux pour éviter l'apport et la dissémination de plantes exotiques envahissantes, utilisation de véhicules équipés de kits de dépollution en cas de fuite de carburant, huile ou autres matériaux, traitement des eaux usées, collecte des déchets, cadrage des zones de dépôts…

Il est recommandé que l'emprise du chantier soit réduite au maximum et clairement délimitée afin de limiter les impacts sur les habitats naturels et les habitats d'espèces. Pour ce faire, la mise en défens des espaces à préserver devra se faire en amont des travaux afin d'éviter que les engins de chantiers et les ouvriers ne circulent sur les zones devant être préservées. Cette mesure devra être mise en place avant le démarrage des travaux et maintenue durant toute la phase de travaux.

De plus, les installations de chantiers, la base de vie, etc. devront être installées en dehors des secteurs et de préférence (si possible) à plus de 100 mètres de distance des secteurs ayant été jugés sensibles. De même, les zones de stockage devront être réalisées sur des aires spécifiques, confinées, éloignées de ces milieux sensibles afin d'éviter les apports de poussières ou d'eaux de ruissèlement.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

En plus de cela, un système de barrières semi-perméables pourra être mis en place afin de limiter au maximum l'accès au chantier aux animaux tout en permettant à ceux situés au sein de la zone de travaux d'en sortir.

Afin de réduire le risque de destruction d'individus, le déboisement et défrichement devront se faire en différentes étapes : Débroussaillage de la strate arbustive (sous-bois) et des secteurs buissonnants suivi de l'export immédiat des coupes au sol hors du site ; abattage et débardage des arbres avec des engins plus lourds après une semaine calendaire.

Afin de réduire les incidences vis-à-vis des différentes espèces de chiroptères fréquentant les différents secteurs, il est recommandé qu'aucun éclairage nocturne ne soit mis en place pendant la phase travaux ainsi qu'en dehors de la phase de travaux. Si des travaux de nuit s'avèrent nécessaires, des mesures seront prises conformément aux conseils d'un écologue.

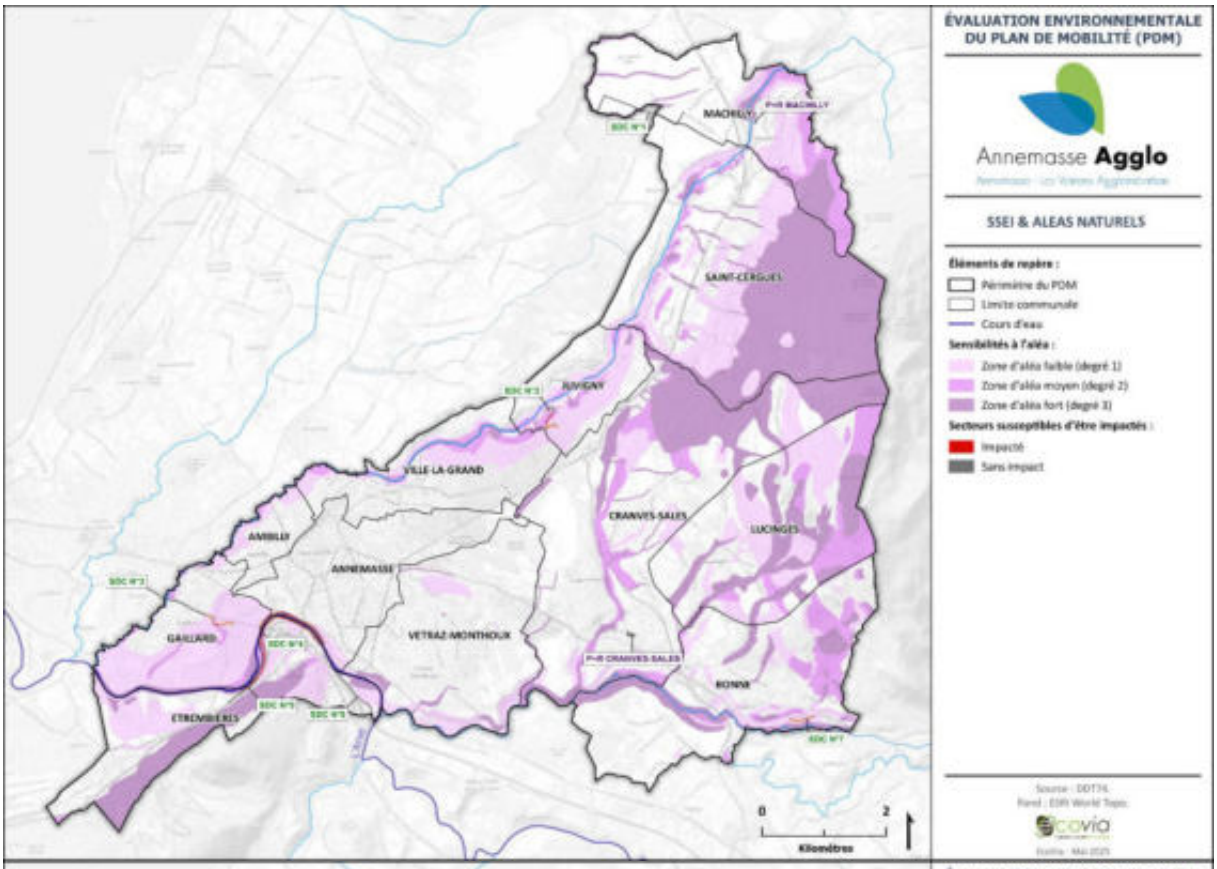
5.3.3 SSEI et risques

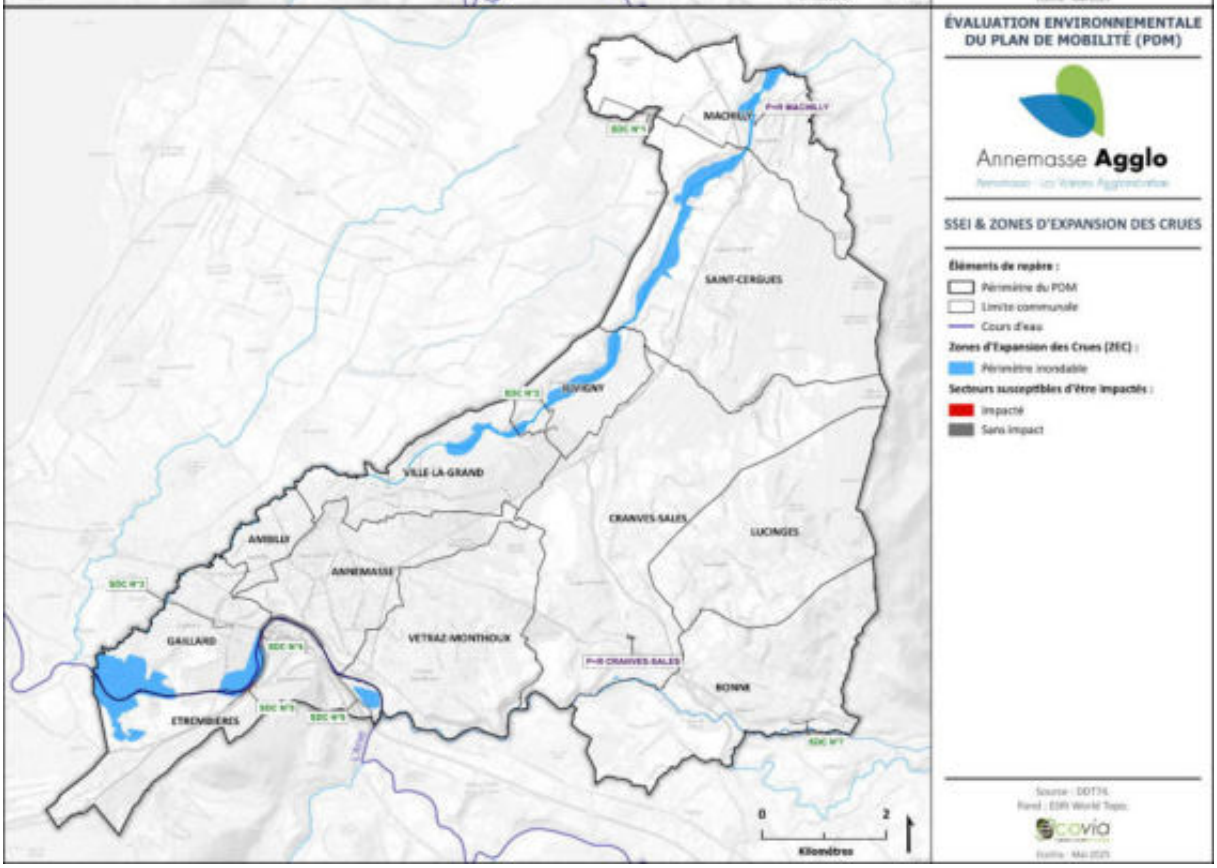
Concernant les risques, seuls les risques naturels pourraient être concernés :

- 21 % des SSEI sont localisés dans des secteurs d'aléa naturel faible, 6 % en moyen et 16 % en fort. Ce sont les axes cyclables proches de l'Arve et du Foron ;
- 36 % sont couverts par le PPRI (en bord de l'Arve), la grande majorité en zone rouge dont le principe est l'inconstructibilité. Les règles du PPRI s'opposent au PDM et doivent s'appliquer.

Dans la mesure où les axes cyclables concernés sont localisés sur des chemins existants, leur réalisation ne devrait pas modifier substantiellement les écoulements. Néanmoins, il est préconisé de prendre en compte le ruissèlement localement et de prévoir des mesures pour le limiter (utilisation de revêtements perméables, aménagement de noues pour retenir l'eau, etc.).

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE



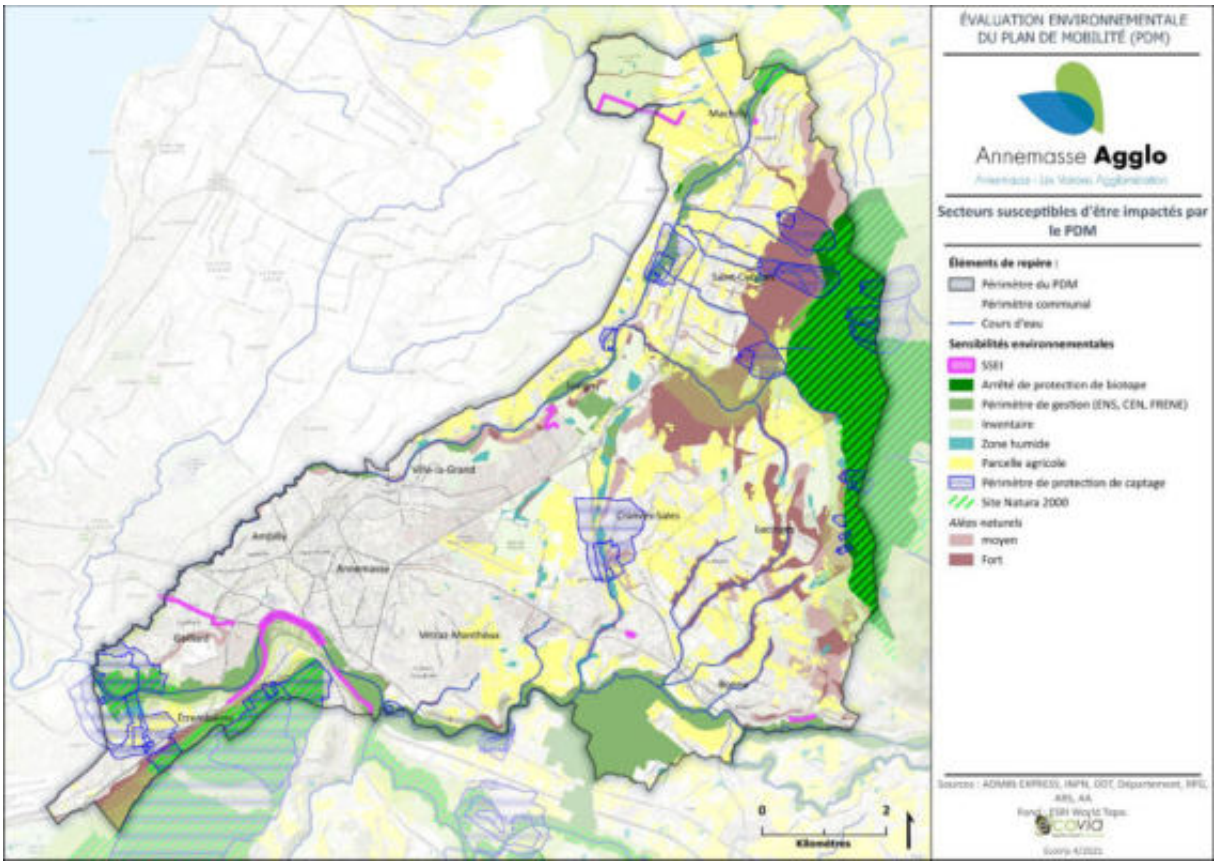


Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

5.3.4 Autres enjeux environnementaux

Les autres sites identifiés dans l'EIE ne sont pas concernés par les SSEI du PDM, notamment :

- Périmètres de protection de monument historique et site patrimonial remarquable ;
- Périmètre de protection de captage d'eau potable.



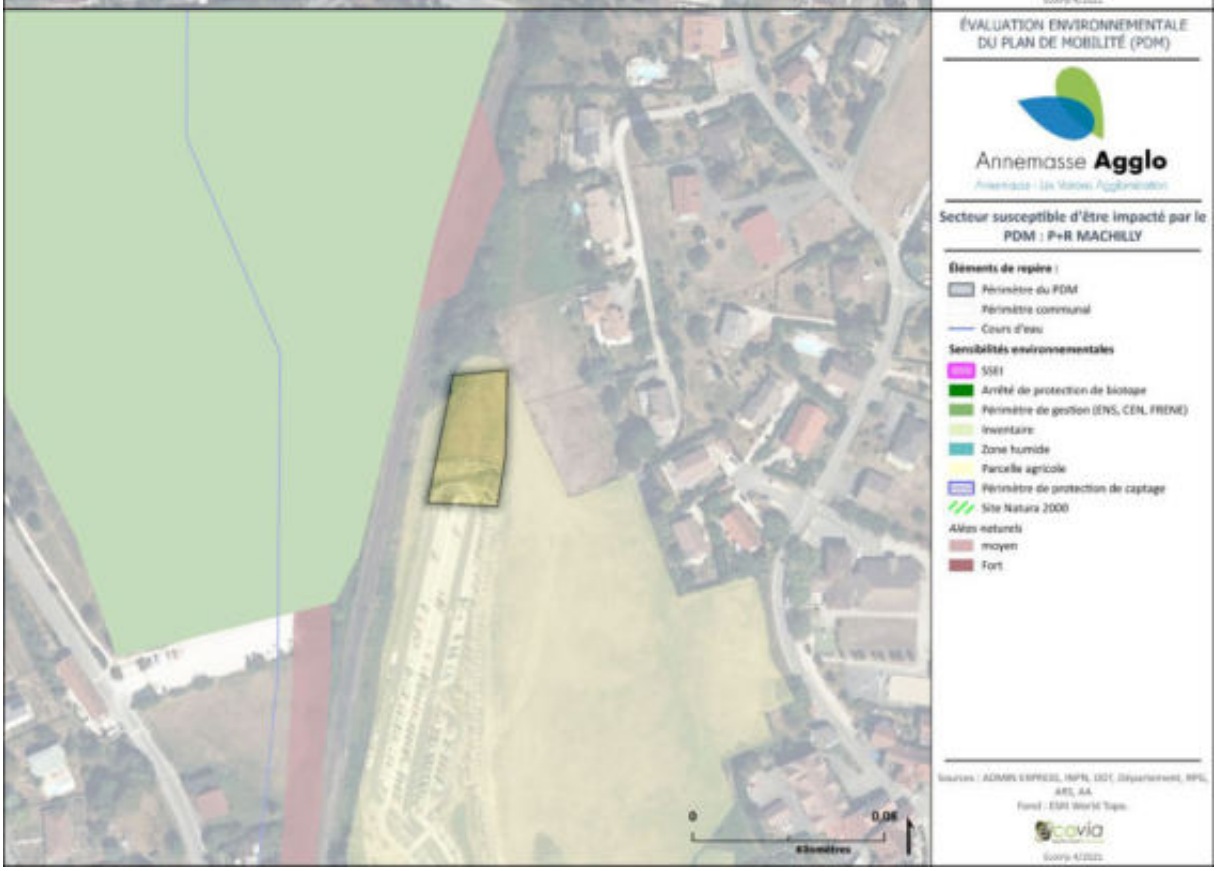
5.3.5 Détail des P+R

Les deux P+R analysés ne croisent presque aucun des sites identifiés pour leur sensibilité environnementale.

Seuls des enjeux agricoles concernent le P+R de Machilly. Des études sont néanmoins actuellement menées (4 saisons) pour affiner la connaissance des enjeux écologiques du secteur concerné par l'extension du P+R de Machilly. Cela devra permettre de préciser les incidences potentielles, et les mesures ERC à appliquer à ce projet.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE





Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

5.4 INCIDENCES NATURA 2000

Le décret n° 2010-365 du 9 avril 2010 relatif à l'évaluation des incidences Natura 2000 impose la réalisation d'une analyse des incidences Natura 2000 pour les PDM qui sont soumis à évaluation environnementale. Cette évaluation est proportionnée à l'importance du document ou de l'opération et aux enjeux de conservation des habitats et des espèces en présence.

Le décret précise que l'évaluation environnementale tient lieu de dossier d'évaluation des incidences Natura 2000 si elle satisfait aux prescriptions de l'article R. 414-23, à savoir qu'elle comprend :

- 1°) Une **présentation simplifiée du document de planification** accompagnée d'une carte permettant de localiser l'espace terrestre ou marin sur lequel il peut avoir des effets et les sites Natura 2000 susceptibles d'être concernés par ces effets. Lorsque des travaux, ouvrages ou aménagements sont à réaliser dans le périmètre d'un site Natura 2000, un plan de situation détaillé est fourni.
- 2°) Un **exposé sommaire des raisons** pour lesquelles le document de planification, le programme, le projet, la manifestation ou l'intervention est ou non susceptible d'avoir une incidence sur un ou plusieurs sites Natura 2000. Dans l'affirmative, cet exposé précise la liste des sites Natura 2000 susceptibles d'être affectés, compte tenu de la nature et de l'importance du document de planification, ou du programme, projet, manifestation ou intervention, de sa localisation dans un site Natura 2000 ou de la distance qui le sépare du ou des sites Natura 2000, de la topographie, de l'hydrographie, du fonctionnement des écosystèmes, des caractéristiques du ou des sites Natura 2000 et de leurs objectifs de conservation.
-

5.4.1 Présentation du réseau Natura 2000

Le réseau Natura 2000 renvoie à un ensemble de sites naturels européens, terrestres et marins, identifiés pour la rareté ou la fragilité des espèces sauvages, animales ou végétales, ou de leurs habitats alors considérés d'intérêt communautaire.

Ce réseau correspond ainsi aux sites identifiés au titre de deux directives européennes : la Directive « Oiseaux » et la Directive « Habitats Faune Flore » ont été mises en place pour atteindre les objectifs de protection et de conservation. Les sites désignés au titre de ces deux directives forment le réseau Natura 2000 transposé en droit français par ordonnance du 11 avril 2001.

Le réseau Natura 2000 regroupe plusieurs catégories de sites :

- Les ZPS (zones de protection spéciale) sont pour la plupart issues des ZICO (zones importantes pour la conservation des oiseaux) ; elles participent à la préservation d'espèces d'oiseaux d'intérêt communautaire.
- Les SIC (sites d'importance communautaire) participent à la préservation d'habitats d'intérêt communautaire et des espèces de faune et de flore d'intérêt communautaire.
- Les ZSC (zones spéciales de conservation) présentent un fort intérêt pour le patrimoine naturel exceptionnel qu'elles abritent. Les ZSC ont été créées en application de la directive européenne 92/43/CEE de 1992, plus communément appelée « Directive Habitats ». Les habitats naturels et les espèces inscrits à cette directive permettent la désignation d'un SIC. Après arrêté ministériel, le SIC devient une zone spéciale de conservation (ZSC) et sera intégré au réseau européen Natura 2000.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

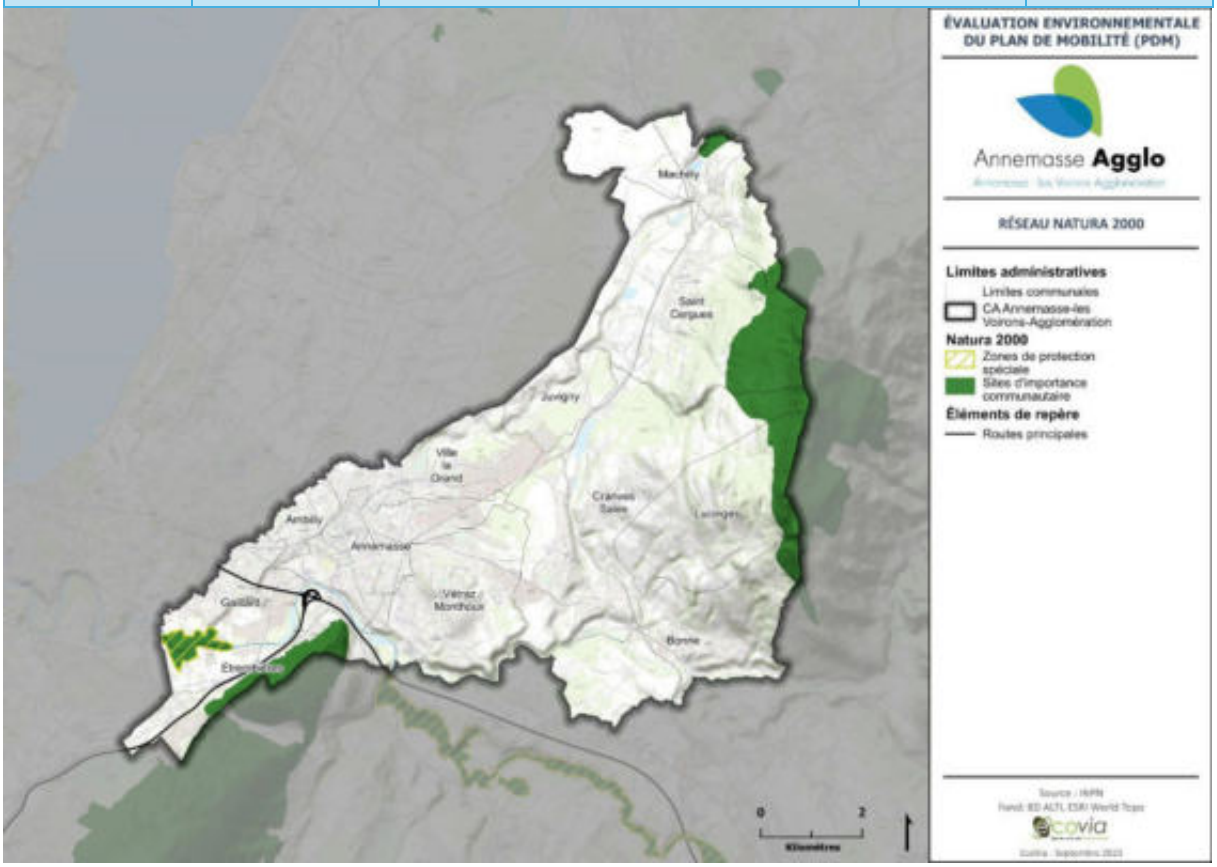
5.4.2 Les sites Natura 2000 concernés par le PDM

Le territoire intercommunal est concerné par le périmètre de cinq sites Natura 2000. L'ensemble des sites Natura 2000 couvrent 564 ha (sans double comptage), soit environ 7,2 % de la superficie du territoire dont :

- 1 ZPS sur 53 ha, soit 0,7 % du territoire ;
- 4 ZSC sur 616 ha, soit 8 % du territoire.

Les sites Natura 2000 de la métropole sont listés dans le tableau et représentés sur la carte ci-après.

Type de zone	Code	Nom	Surface N2000 dans AA (ha)	Part AA concernée par le site (%)
ZPS	FR8212032	Vallée de l'Arve	53	0,7 %
ZSC	FR8201722	Zones humides du Bas Chablais	14	0,2 %
ZSC	FR8201710	Massif des Voirons	452	6 %
ZSC	FR8201712	Le Salève	98	1 %
ZSC	FR8201715*	Vallée de l'Arve*	53*	0,7 %



Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

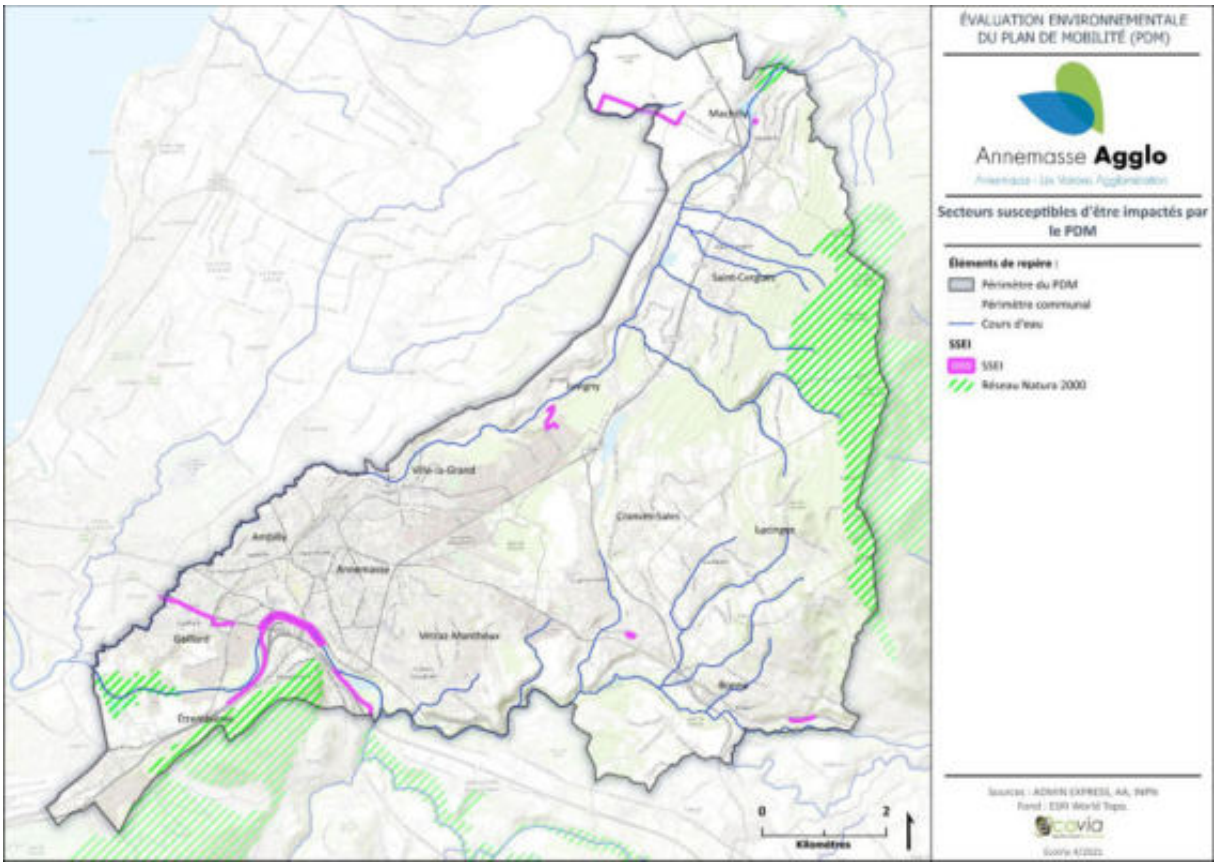
5.4.3 Évaluation des incidences du PDM sur les sites Natura 2000

Aucun SSEI n'est localisé dans un site Natura 2000, en revanche certains axes cyclables sont à proximité de la ZSC du Salève et pourraient concerner des habitats ou espèces d'intérêt communautaire.

Dans la mesure où ces secteurs sont actuellement des chemins, la réalisation de ces axes ne devrait pas induire de destruction d'espaces naturels. Aussi les incidences sont potentiellement faibles. De plus, l'autoroute s'interpose entre les SSEI du PDM et le Salève.

Il est néanmoins recommandé d'éviter les éventuels habitats d'intérêt communautaire en cas de création d'aménagement (notamment les axes cyclables prévus par le PDM), par la réalisation d'inventaires, la délimitation d'éventuels habitats d'intérêt communautaire et leur évitement le cas échéant. Les axes cyclables doivent être privilégiés sur des chemins existants.

Des mesures ERC pour les travaux ont été préconisées (p307) et sont bénéfiques également pour le réseau Natura 2000.



Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

5.5 ANALYSE QUANTITATIVE DES EMISSIONS DE POLLUANTS ET GES

SOURCE : ATMO AURA (ETUDE ANNEXEE AU PDM)

ATMO Auvergne-Rhône-Alpes a évalué pour le PDM d'Annemasse Agglo 3 scénarios à horizon 2035 : le scénario SCoT, le scénario Trajectoire Climat et le scénario Plan Climat. Ces 3 scénarios ont été évalués à partir des résultats du MMT 2016, modèle le plus récent disponible au moment de la réalisation de l'étude (les données ont été pondérées de l'évolution des comptages 2016-2022).

Les résultats des calculs réalisés montrent des évolutions des émissions de -69 à -73% pour les NOx, de -42 à -48% pour les PM10, de -50 à -55% pour les PM2,5 et de -44 à -50% pour les GES.

Le réajustement du scénario intermédiaire avec une évolution positive de la part modale de 8 à 10 % ne remet pas en cause les ordres de grandeur des scénarios calculés précédemment et reste dans la marge d'incertitude d'un modèle multimodal transfrontalier datant de plus de 6 ans.

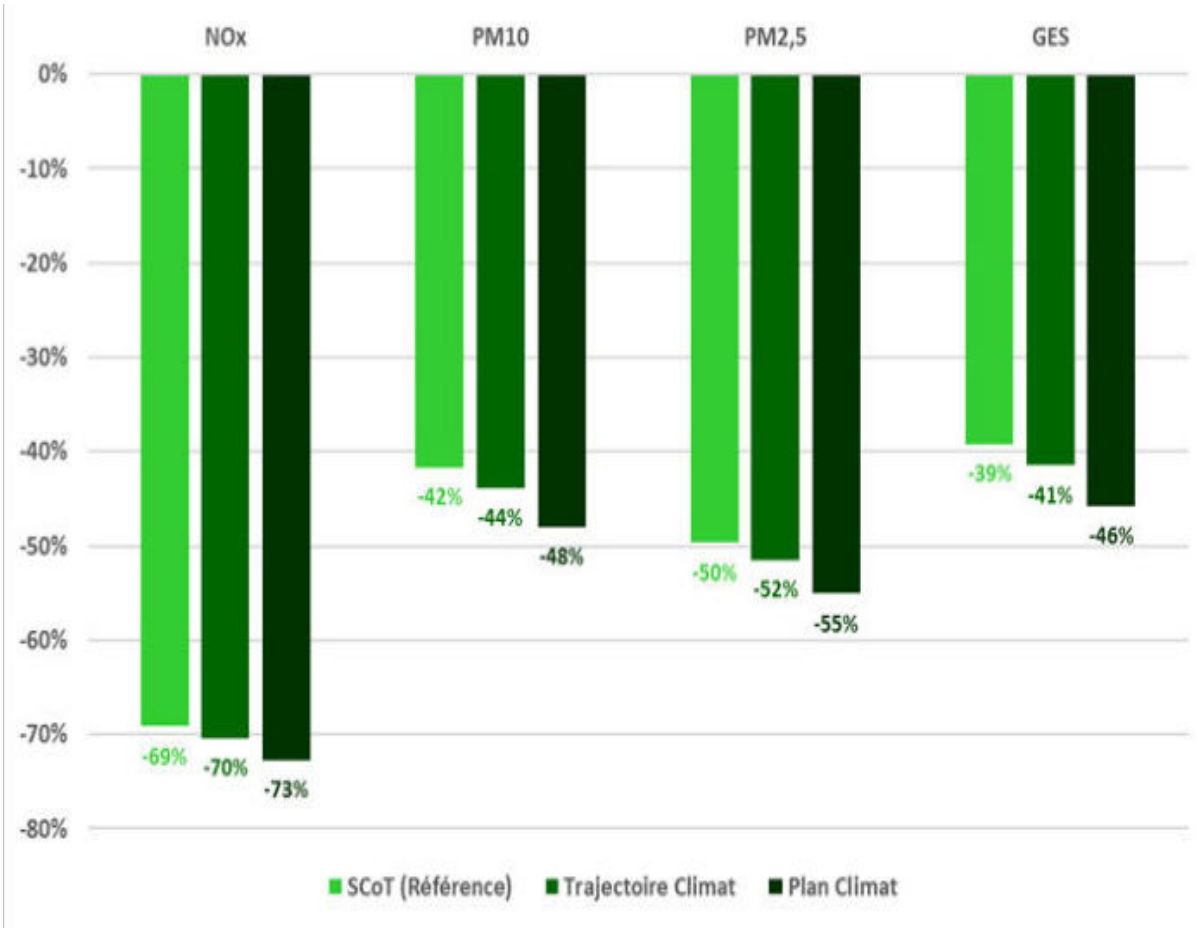


Figure 85 : comparaison des gains d'émissions par scénario, référence 2022 (source : Atmo)[8]

[8] Pour rappel, les objectifs SRADDET sont pour 2030 (par rapport à 2015) :
-44 % des NOx
-38 % des PM10

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Le rapport complet est annexé au présent rapport

5.6 ANALYSE DES EFFETS CUMULES

Conformément à l'article R122-5 II 5° e, le présent paragraphe évalue les effets résultant du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés.

Les projets considérés sont les suivants :

- Liaison autoroutière Machilly Thonon (A412, projet déclaré d'utilité publique) ;
- Mise à 2x2 voies A40-Chasseurs ;
- Via Rhôna.

Tableau 23 : synthèse des incidences environnementales des projets se cumulant au PDM (source : études d'impact, site internet du Département)

Projets	Impacts sur le milieu humain	Impacts sur le milieu naturel	Impacts sur les paysages
Barreau routier Machilly-Thonon	Augmentation du trafic routier, notamment pour les trajets domicile-travail. Réduction de la congestion locale, ce qui pourrait améliorer ponctuellement les temps de trajet et la qualité de l'air Risques de nuisances sonores et impact sur la qualité de l'air à proximité de l'infrastructure	Fragmentation des habitats naturels et des continuités écologiques. Consommation d'espaces naturels (zones agricoles et forestières). **Besoin accru de mesures compensatoires pour rétablir les continuités écologiques.**	Modification importante du paysage avec la création de nouvelles infrastructures. Risque de déstructuration du paysage rural. **Besoin de mesures d'intégration paysagère pour limiter l'impact visuel.**
Mise à 2x2 voies A40-Chasseurs	Augmentation du trafic routier, notamment pour les trajets domicile-travail. Réduction de la congestion locale, ce qui pourrait améliorer ponctuellement les temps de trajet et la qualité de l'air Risques de nuisances sonores et impact sur	Consommation d'espaces naturels (zones humides, agricoles et forestières). et fragmentation des continuités écologiques **Besoin accru de mesures compensatoires pour rétablir les**	Modification importante du paysage avec la création de nouvelles infrastructures. Risque de déstructuration du paysage rural. **Besoin de mesures d'intégration paysagère pour**

-47 % des PM2.5
-15 % des consommations (pour la mobilité)
-29 % en 2028 (transports)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Projets	Impacts sur le milieu humain	Impacts sur le milieu naturel	Impacts sur les paysages
	la qualité de l'air et de l'eau à proximité de l'infrastructure	**continuités écologiques.**	**limiter l'impact visuel.**
Via Rhôna	Augmentation des déplacements en vélo, avec report modal (et donc réduction des consommations d'énergie et émissions de GES et polluants)	Artificialisation des sols ponctuelle, mais évitement des sites à enjeux identifiés, notamment zones humides	Aucune zone de protection du patrimoine bâti concernée par le tracé

Les projets d'infrastructures identifiés, notamment le barreau routier Machilly-Thonon et la mise à 2x2 voies, s'inscrivent dans une dynamique forte d'amélioration de la mobilité automobile régionale et transfrontalière. Ces initiatives répondent à des enjeux majeurs de désenclavement. Cependant, leurs effets cumulés soulèvent des enjeux importants sur les milieux naturels, les continuités écologiques et la consommation d'espaces agricoles et naturels, nécessitant une gestion rigoureuse pour éviter des impacts irréversibles.

Ces projets routiers importants vont de plus à contrecourant de la réorientation modale voulue par l'Agglomération, car ils devraient engendrer du trafic induit, en facilitant les déplacements automobiles.

À l'inverse, la Via Rhôna et le PDM se complètent bien et ont un objectif commun de développement des modes actifs.

5.6.1 Effets négatifs cumulés : Des impacts significatifs sur les milieux naturels

Le barreau routier Machilly-Thonon et la mise à 2x2 voies fluidifient les déplacements en désengorgeant les axes existants, contribuant à limiter les nuisances liées à la congestion (bruit et pollutions atmosphériques notamment). Ces améliorations renforcent également l'attractivité et la structuration du territoire, notamment pour les trajets domicile-travail et l'accès aux services.

Malgré ces avancées, les effets négatifs cumulés sur les milieux naturels sont préoccupants. La fragmentation des corridors écologiques — qu'ils soient boisés, prairiaux ou humides — reste l'un des impacts majeurs. Les infrastructures routières constituent des barrières physiques importantes pour les espèces, réduisant leur capacité de déplacement et leur résilience face aux pressions environnementales.

Les zones humides sont particulièrement vulnérables, tant à l'artificialisation qu'à la pollution des eaux de ruissèlement. Ces dynamiques affectent directement la biodiversité locale, notamment les chiroptères, les amphibiens et les oiseaux, dont les habitats se réduisent progressivement.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Les incidences négatives sur le paysage sont également importantes.

Les effets indirects sont ceux notamment induits par le report de trafic (pollutions atmosphériques et nuisances sonores en particulier).

5.6.2 Mesures compensatoires prévues : Une réponse nécessaire

Pour répondre à ces enjeux, des mesures compensatoires ont été mises en place dans le cadre de l'étude d'impact du projet de barreau autoroutier. La création de passages à faune, tels que des écoducs et des passages inférieurs, permettra de rétablir partiellement la continuité écologique. Ces dispositifs seront renforcés par la plantation de boisements, la recréation ou la restauration de zones humides (plusieurs sites de compensation identifiés autour de Machilly et Saint-Cergues).

Les zones humides, quant à elles, bénéficieront d'ouvrages spécifiques pour garantir la transparence hydraulique et maintenir les écoulements naturels. La compensation des surfaces détruites se fera par la création ou la restauration de zones humides équivalentes, localisées en dehors des emprises des infrastructures.

Pour les milieux naturels, des mesures de restauration des habitats sont prévues, comme la réhabilitation des berges, la reconstitution des lisières forestières et la végétalisation des sols mis à nu.

Ces actions visent à réduire les impacts visuels et écologiques des infrastructures, tout en offrant des refuges pour la faune affectée.

Concernant la mise à 2x2 voies, les mesures compensatoires ne sont pas connues actuellement, le dossier n'étant pas suffisamment avancé. Quant à la Via Rhôna, aucune mesure de compensation n'est formellement inscrite.

5.6.3 Conclusion sur les effets cumulés des projets

Les projets d'infrastructures majeurs du territoire d'Annemasse Agglomération, comprenant le projet autoroutier Machilly-Thonon et la mise à 2x2 voies, engendrent des effets cumulés significatifs :

- Effet positif : le désengorgement des axes existants et l'amélioration de l'accessibilité contribuent à une amélioration de la qualité de l'air localement. La complémentarité entre PDM et Via Rhôna appuiera le développement des modes actifs ;
- Effets négatifs : Les impacts cumulés sur les milieux naturels sont préoccupants. La fragmentation des corridors écologiques, la destruction partielle des zones humides, et la consommation d'espaces agricoles et naturels entrainent des pertes de biodiversité et affectent les continuités écologiques. L'artificialisation des sols réduit les services écosystémiques et accroit les risques liés à la gestion de l'eau. Les incidences sur la qualité de l'air seront certes améliorées localement, mais dégradées à proximité de ces nouvelles infrastructures.

Des mesures compensatoires[9] sont prévues, et incluent la création de passages à faune, la restauration de corridors écologiques, la compensation des zones humides et la gestion

[9] Les mesures compensatoires sont synthétisées en annexe.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

adaptée des eaux de ruissèlement. Leur efficacité dépend d'une mise en œuvre rigoureuse et d'un suivi environnemental à moyen et long terme.

Ainsi, ces projets répondent à des enjeux de mobilité, mais leurs effets cumulés sur les milieux naturels et notamment sur les continuités écologiques du territoire auront des incidences qui devraient être atténuées par la mise en place des mesures compensatoires prévues pour les différents projets.

5.7 SYNTHESE DE L'ANALYSE DES INCIDENCES

Les incidences du PDM sur l'environnement devraient être très positives pour l'amélioration de la qualité de l'air, pour la réduction des consommations d'énergie et émissions de GES des transports sur le territoire. L'analyse quantitative des évolutions des émissions montre ainsi une amélioration attendue, quoique légère.

Quelques incidences négatives sont potentiellement attendues, du fait de la réalisation de certaines infrastructures et d'aménagement (pistes cyclables, P+R, etc.), pouvant induire artificialisation des sols, destruction de milieux naturels, etc. c'est pourquoi des mesures d'évitement et de réduction sont incluses dans les fiches action, afin d'alerter et limiter ces incidences au maximum. D'autres mesures sont préconisées par l'évaluation environnementale afin d'accompagner les différentes actions du PDM.

À noter que le réseau Natura 2000 ne devrait pas être impacté significativement par la mise en œuvre du PDM, dans la mesure notamment où les projets connus sont situés en dehors des sites identifiés.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

5.8 SYNTHESE DES MESURES ERC

Le tableau suivant synthétise les mesures d'évitement ou de réduction présentes soit dans le Plan d'action, soit préconisées dans la présente évaluation environnementale.

Thématique	Mesures incluses dans le plan d'action	Mesures préconisées par l'évaluation environnementale
Consommation énergétique et émissions de gaz à effet de serre	Réduction de l'autosolisme, par le développement des TC, des modes actifs, du partage de véhicule : baisse des émissions de GES et des consommations d'énergie des transports	
Pollutions et nuisances	Réduction de l'autosolisme, par le développement des TC, des modes actifs, du partage de véhicule : baisse des émissions de polluants et des nuisances sonores	
Milieu physique	Privilégier des espaces déjà artificialisés pour les aménagements et infrastructures prévus	
Milieux naturels et biodiversité	Privilégier des espaces déjà artificialisés pour les aménagements et infrastructures prévus	Favoriser les essences locales, adaptées au climat, non allergènes et non exotiques envahissantes Participer à la trame verte et bleue locale Éviter les zones humides Mesures préconisées pour les phases de chantiers
Paysages et patrimoine	Mesures d'intégration paysagère pour les aménagements et infrastructures prévus	
Ressource en eau	Mesures de désimperméabilisation des sols pour les aménagements et infrastructures prévus	Imposer le traitement des eaux pluviales à la parcelle afin de ne pas augmenter le ruissèlement Éviter les zones humides et les habitats naturels
Risques naturels et technologiques	Mesures de désimperméabilisation des sols pour les aménagements et infrastructures prévus	Imposer le traitement des eaux pluviales à la parcelle afin de ne pas augmenter le ruissèlement Prendre en compte le ruissèlement localement et de prévoir des mesures pour le limiter (utilisation de revêtements perméables, aménagement de noues pour retenir l'eau, etc.)
Sites et sols pollués	Privilégier des espaces déjà artificialisés pour les aménagements et infrastructures prévus	
Ressources minérales		
Déchets		

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

6 Suivi

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Le rapport environnemental comprend (R.122-20 Code de l'environnement) :

- la présentation des critères, indicateurs et modalités y compris les échéances retenues :
    - pour vérifier, après l'adoption du plan, schéma, programme ou document de planification, la correcte appréciation des effets défavorables identifiés au 5 ° et le caractère adéquat des mesures prises au titre du 6 ° ;
    - pour identifier, après l'adoption du plan, schéma, programme ou document de planification, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et permettre, si nécessaire, l'intervention de mesures appropriées ;

6.1 LA DEFINITION DES INDICATEURS

Les indicateurs jouent plusieurs rôles :

- Vérifier l'atteinte des objectifs prévus par le PDM ;
- Vérifier que les effets du PDM sont conformes aux prévisions établies lors de son élaboration ;
- Identifier les éventuels impacts négatifs imprévus de la mise en œuvre du PDM ;
- Suivre la mise en place des mesures de réduction et de compensation et s'assurer de leur efficacité.

6.2 LE SUIVI AU TITRE DE L'ENVIRONNEMENT

Dans la mesure du possible, trois niveaux sont privilégiés pour la décomposition des orientations stratégiques :

- **Indicateur d'état** : Généralement il s'agira de données brutes, chiffrées, proposées en valeur absolue, facilement accessibles et représentatives. Il permettra de définir l'évolution de la variable observée dans le temps ;
- **Indicateur de pression** : Il montre des évolutions, les grandes tendances qui pèsent sur l'environnement du territoire et ses composantes. Il s'agira dans la majorité des cas de ratios, voire d'indices qui caractériseront la pression qui s'exerce sur les milieux et le territoire au sens large ;
- **Indicateur de réponse** : Il évalue la bonne réussite de la mise en œuvre du PDM sur le territoire. Il pourra s'agir d'objectifs globaux, chiffrés ou bien qualitatifs. Il s'agit d'une sorte de synthèse des deux premiers types d'indicateurs : un indicateur de performance globale du PDM sur la thématique considérée.

Chaque indicateur sera le plus possible défini par une variable et un seuil (sous réserve de disponibilité de la bonne information ou de la bonne donnée).

Le tableau suivant précise :

- La nature des indicateurs ;
- La fréquence de renseignement ;
- Le producteur de la donnée.

Sur cette base, Annemasse agglomération pourra organiser l'actualisation des données statistiques et cartographiques, de manière annuelle ou à la mise à jour des données par les organismes responsables.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Thématiques	Indicateurs/variables	Type d'indicateurs	Source	Fréquence de suivi
Émissions de GES	Quantité de GES émis (en tCO_2e) par les chantiers liés aux infrastructures du PDM	Pression	Agglo	3 ans comme le bilan GES
	Quantité de GES émis (en tCO_2e) par le secteur des transports	État	ORCAE	Annuel
Air	Quantité de NOx émis (t) par le secteur des transports	État	Atmo	1 an
	Quantité de polluants (NOx, PM) émis par les chantiers liés aux infrastructures du PDM	Pression	Agglo	3 ans comme le bilan GES
	Quantité de PM10 et 2.5 émises (t) par le secteur des transports	État	Atmo	Annuel
	Nombre de dépassements annuels de la valeur limite règlementaire en NO_2	État	Atmo	Annuel
	Nombre de dépassements annuels de la valeur limite règlementaire en PM2,5	État	Atmo	Annuel
	Nombre d'habitants concernés par un dépassement des valeurs règlementaires (PM2.5)	État	Atmo	Annuel
	Nombre d'habitants concernés par un dépassement des valeurs règlementaires (PM10)	État	Atmo	Annuel
	Nombre d'habitants concernés par un dépassement des valeurs règlementaires (NOx)	État	Atmo	Annuel
Énergie	Distance moyenne quotidienne parcourue par les habitants	État	Agglo	5 ans
	Part modale des transports en commun	Réponse	Agglo	5 ans
	Part modale des vélos	Réponse	Agglo	5 ans
	Part modale de la marche	Réponse	Agglo	5 ans
	Quantité d'énergie consommée par le secteur des transports (GWh)	État	ORCAE	5 ans
	Quantité d'énergie consommée par le secteur des transports publics (GWh)	État	Agglo	5 ans
	Quantité d'énergies renouvelables consommées par le secteur des transports (GWh)	État	ORCAE	5 ans
	Quantité d'énergies renouvelables consommées par le secteur des transports publics (GWh)	État	Agglo	5 ans
	Nombre de bornes de recharge électriques implantées	Réponse	SYANE	5 ans
Nuisances sonores	Longueur de voirie apaisée	Réponse	Agglo	En continu de la réalisation des projets – Bilan à 5 ans
	Longueur de voies aménagées en faveur du respect des limitations de vitesse	Réponse	Agglo	En continu de la réalisation des projets – Bilan à 5 ans
	Longueur des différentes catégories de voies selon le classement sonore des infrastructures DDT	État	DDT	5 ans

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Thématiques	Indicateurs/variables	Type d'indicateurs	Source	Fréquence de suivi
	Nombre de points noirs du bruit (PNB) recensés sur le territoire	État	DDT	5 ans dans le cadre de la révision des cartes de bruit du PPBE
	Part de la population exposée à la valeur limite règlementaire de 68 dB(A)	État	DDT	5 ans dans le cadre de la révision des cartes de bruit du PPBE
Occupation du sol	Surface artificialisée par les infrastructures et aménagements réalisés (ha)	Pression	OCS GE, Agglo	En continu de la réalisation des projets – Bilan à 5 ans
Milieux naturels et biodiversité	Nombre d'infrastructures fragmentant les réservoirs de biodiversité et coupant des corridors écologiques (trames vertes et bleues)	Pression	Agglo	En continu de la réalisation des projets – Bilan à 5 ans
	Longueur d'aménagements cyclables bénéficiant au maintien ou à la restauration des continuités	Réponse	Agglo	En continu de la réalisation des projets – Bilan à 5 ans
	Surface végétalisée dans les projets de création ou de modification d'infrastructures	Réponse	Agglo	En continu de la réalisation des projets – Bilan à 5 ans
	Surface ou longueur de projets inscrits au PDM ayant fait l'objet d'un traitement paysager ou d'une revégétalisation	Réponse	Agglo	En continu de la réalisation des projets – Bilan à 5 ans
Eau	Surface ou longueur d'infrastructures concernées par un périmètre (rapproché et/ou éloigné) de captage	Pression	Agglo	En continu de la réalisation des projets – Bilan à 5 ans
	Surface ou longueur d'infrastructures concernées par une nappe stratégique pour l'eau potable	Pression	Agglo	En continu de la réalisation des projets – Bilan à 5 ans
	Surface ou longueur aménagée favorisant l'infiltration des eaux pluviales	Réponse	Agglo	En continu de la réalisation des projets – Bilan à 5 ans
Risques	Surface ou longueur d'infrastructures concernées par l'atlas des zones inondables ou les zones d'expansion des crues du SAGE	Pression	Agglo	En continu de la réalisation des projets – Bilan à 5 ans
	Surface ou longueur d'infrastructures concernées par les autres aléas des PPR (mouvements de terrain)	Pression	Agglo	En continu de la réalisation des projets – Bilan à 5 ans
Déchets	Taux de réemploi direct des déchets de chantiers	Réponse	Agglo	En continu de la réalisation des projets – Bilan à 5 ans

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Thématiques	Indicateurs/variables	Type d'indicateurs	Source	Fréquence de suivi
	Taux d'incorporation de ressources recyclées et de produits bois dans les matériaux de construction	Réponse	Agglo	En continu de la réalisation des projets – Bilan à 5 ans
Ressources minérales	Distance parcourue par les ressources minérales alimentant les chantiers	Pression	Agglo	En continu de la réalisation des projets – Bilan à 5 ans

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

7 Méthodologie de l'évaluation environnementale

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Conformément à l'article R. 122-20 du Code de l'environnement, le rapport environnemental comprend :

- 8° Une présentation des méthodes utilisées pour établir le rapport sur les incidences environnementales et, lorsque plusieurs méthodes sont disponibles, une explication des raisons ayant conduit au choix opéré.
-

7.1 UNE DEMARCHE ITERATIVE

L'élaboration du PDM a fait l'objet d'une évaluation environnementale itérative, c'est-à-dire d'une évaluation continue dès le début de sa conception et tout au long de son élaboration, et non pas seulement en fin de parcours. Cette démarche « d'allers-retours » a pour avantage l'amélioration permanente des différentes pièces du projet d'un point de vue environnemental.

Le Plan d'action en particulier a fait l'objet de cette démarche spécifique afin d'intégrer les enjeux environnementaux dès le début du projet. Il fait l'objet d'une analyse des incidences sur l'environnement au moyen d'outils calibrés à la précision des informations. Après avoir mené ces analyses, l'évaluation environnementale a pu proposer des modifications, des suppressions et/ou des compléments ayant pour objectif d'augmenter la plus-value environnementale du PA. Selon les cas, et toujours en accord avec le projet politique porté par les élus du territoire, la maitrise d'ouvrage a alors choisi d'intégrer (ou non) ces différentes propositions.

7.2 METHODOLOGIE GENERALE ETAPE PAR ETAPE

La méthodologie retenue pour établir l'évaluation environnementale du PDM a consisté à :

- Élaborer l'état initial de l'environnement (EIE), par lequel les atouts, les faiblesses et les perspectives d'évolution sont présentés à travers des grilles de synthèse. Ces éléments constituent le scénario fil de l'eau ;
- Identifier et définir des enjeux environnementaux. Ces derniers ont été hiérarchisés et spatialisés ;
- Croiser les enjeux identifiés avec les actions du Plan d'action pour estimer les effets du PDM sur l'environnement, y compris sur les sites Natura 2000 ;
- Définir des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts ;
- Proposer des indicateurs de suivi afin de suivre l'évolution de l'environnement et de mesurer la performance du PDM lorsque celui-ci sera approuvé ;
- Élaborer un résumé non technique autoportant dans un dernier temps.

L'analyse des incidences environnementales du PDM est en grande partie centrée sur l'analyse des actions et des secteurs susceptibles d'être impactés (par les projets portés par le PDM). C'est en effet au niveau de ces secteurs que les incidences environnementales sont potentiellement les plus importantes.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

7.3 LIMITES DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

La méthode d'évaluation environnementale reprend, en l'adaptant, le contenu de l'étude d'impact des projets, à la différence près que les projets qui découlent du PDM ne sont pas toujours définis et localisés avec précision. Chaque projet, notamment les projets d'infrastructures, doit faire l'objet d'une étude d'impact particulière.

Les enjeux à prendre en compte et les mesures à proposer ne sont ni de même nature ni à la même échelle et au même degré de précision que ceux évalués dans le cadre d'un projet d'aménagement localisé et défini précisément dans ses caractéristiques techniques. Ainsi, les incidences des différents projets inscrits dans le PDM ne sont abordées qu'au regard de leur état d'avancement. En revanche, des recommandations ont été formulées pour encadrer les projets dont les contours précis restent flous au regard des enjeux environnementaux localisés à leur niveau ou à proximité. En résumé, l'analyse s'adapte au degré de précision du ou des projets portés par le PDM.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

8 Résumé non technique

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Conformément à l'article R. 122-20 du Code de l'environnement, le rapport environnemental comprend :

- 1° Une présentation générale indiquant, de manière résumée, les objectifs du plan, schéma, programme ou document de planification et son contenu, son articulation avec d'autres plans, schémas, programmes ou documents de planification et, le cas échéant, si ces derniers ont fait, feront ou pourront eux-mêmes faire l'objet d'une évaluation environnementale ;

8.1 SYNTHESE DE L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT ET SCENARIO AU FIL DE L'EAU THEMATIQUE

Le scénario d'évolution de l'environnement en l'absence de projet de PDM, dit scénario référence ou scénario au fil de l'eau, est un outil capital pour mener à bien le travail d'évaluation environnementale, mais également d'accompagnement stratégique de la démarche de PDM. En décrivant l'évolution du territoire en l'absence de PDM, le scénario au fil de l'eau permet d'identifier les critères environnementaux d'évaluation qui seront utilisés pour identifier, caractériser et qualifier les incidences potentielles du PDM sur l'environnement. À partir des Atouts/Faiblesses issus de l'État initial de l'environnement, un scénario de référence est ainsi établi, et décrit l'état actuel de l'environnement et les perspectives d'évolution selon les différentes thématiques.

8.1.1 Un contexte géophysique singulier

La Communauté d'Agglomération d'Annemasse est un territoire qui présente de nombreux reliefs (massif du Salève, les Voirons et contreforts du Chablais, la plaine du bassin Genevois) dont beaucoup peuvent constituer une contrainte pour l'aménagement urbain, la praticité des modes doux et le franchissement des cours d'eau. Par ailleurs, le territoire présente un climat tempéré continental représentatif du climat des Alpes, caractérisé par de fortes amplitudes. En matière d'occupation du sol, la Communauté d'Agglomération est constituée de milieux artificialisés, de milieux naturels et de milieux agricoles, de manière équitable pour les trois types de milieux. Chaque milieu représente environ un tiers de la superficie du territoire. Les espaces artificialisés occupent 37 % du territoire et comprennent de grandes infrastructures de transport qui forment d'importantes coupures territoriales (ex. : A411 et A40).

À l'avenir, le changement climatique pourrait augmenter la fréquence des phénomènes climatiques extrêmes (orages violents, crues, canicules…).

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

8.1.2 Des paysages et des éléments patrimoniaux à préserver de l'étalement urbain et de la fermeture des paysages

Le territoire d'Annemasse Agglomération présente un patrimoine paysager riche composé de paysages naturels, urbains et agricoles. Trois unités paysagères ont été distinguées dans le cadre du SCOT d'Annemasse Agglo : Le Salève, le massif des Voirons et la plaine. Par ailleurs, le territoire comporte des spécificités naturelles telles que la présence de boisements plutôt localisés à l'Est, et d'un réseau hydrographique dense avec la présence de la Menoge, de l'Arve et du Foron.

D'autre part, le territoire est doté d'un patrimoine institutionnel peu présent, mais possède des éléments patrimoniaux et paysagers divers (cœurs de villages patrimoniaux, patrimoine religieux, vernaculaire, administratif, etc.). Le patrimoine fait l'objet d'une protection permettant de préserver l'identité du territoire de 2 monuments historiques.

Le territoire tend à perdre de sa richesse par un double phénomène de standardisation motivé par la pression foncière qui tend à gagner sur les territoires encore empreints de ruralité, et l'avancée de la forêt qui tend à fermer les paysages et la vue, notamment sur les coteaux. La pression foncière et la diminution des espaces agricoles contribuent à fermer le paysage, à limiter les vues, les apports de lumière, les possibilités d'évasion dans la masse urbaine, diminuant l'attractivité des lieux et aboutissant à son uniformisation. L'équilibre agricole/urbain tend à disparaitre au profit de ce dernier, notamment à proximité d'Annemasse et Genève. L'ouest est quant à lui fortement marqué par la masse urbaine qui a tendance à s'étaler le long des axes principaux formant des continuums urbains.

8.1.3 Des milieux naturels, des espèces et des fonctionnalités écologiques à préserver

Le patrimoine naturel du territoire d'Annemasse Agglomération est remarquable. Il est composé d'une forte proportion de milieux forestiers qui constituent plus d'un tiers du territoire (mais sont des espaces dispersés), de milieux ouverts, de milieux aquatiques représentés par le Foron, la Menoge et l'Arve et des zones humides et mares. Ces milieux abritent de nombreuses espèces remarquables, dont certaines d'intérêt communautaire (Sabot de Vénus, Sonneur à ventre jaune, Loutre…). Le territoire compte en effet 8 ZNIEFF de type 1 et 4 ZNIEFF de type 2 ainsi que de plusieurs zones humides inventoriées. Le cœur d'agglomération est en revanche pauvre en espaces de nature.

Afin de préserver ce patrimoine, de nombreuses protections des espaces naturels ont été mises en place : 5 arrêtés préfectoraux de protection de biotope (APPB), 9 espaces naturels sensibles (ENS), 6 sites Natura 2000, 2 cours d'eau classés au titre du L214-17 du Code de l'Environnement sont recensés.

Ces milieux naturels subissent toutefois la pression urbaine provoquant leur fragmentation et leur destruction. Actuellement, des obstacles majeurs au niveau des continuités sont constatés. Plusieurs corridors écologiques ne sont aujourd'hui plus fonctionnels, en majeure partie à cause de l'étalement urbain et des infrastructures linéaires qui y sont liées. Le territoire est traversé par des infrastructures autoroutières, mais aussi par des voies secondaires (départementales). Ces routes représentent des obstacles infranchissables pour la faune.

Les cours d'eau sont des éléments de la trame verte et bleue dont la fonctionnalité écologique doit être maintenue notamment au sein des espaces urbanisés en tant que réservoir de biodiversité ou corridor. La circulation des espèces peut être cependant perturbée, voire

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

empêchée par la présence d'ouvrages faisant obstacle à l'écoulement ou encore par l'artificialisation des lits.

Aussi, la pollution lumineuse influe sur de nombreuses espèces, qu'elles soient nocturnes ou diurnes. Parmi les corridors écologiques, ceux à proximité d'Annemasse sont impactés par la pollution lumineuse. Ces axes font ainsi face à de nombreuses fragmentations, de nuit comme de jour. Leur restauration semble donc indispensable pour maintenir les interactions entre les réservoirs de biodiversité.

Les milieux ouverts, en particulier les prairies, sous influence agricole font également face à des pratiques à l'origine d'impacts. D'autre part, l'avancée progressive de la forêt et la fermeture des milieux du fait de l'abandon de l'agriculture sur les coteaux des Voirons.

Concernant les cours d'eau, la majeure partie est à ciel ouvert, mais quelques tronçons sont enterrés et, dans certains cas, entièrement intégrés au réseau d'assainissement. Les fonctionnalités des milieux humides et aquatiques sont donc fortement perturbées, voire menacées.

Néanmoins, des actions portées par l'Agglomération et les Syndicats de bassins versants sont effectuées afin de préserver les milieux naturels et les espèces notamment via un Plan d'actions zones humides, la définition de Périmètres de protection des espaces agricoles et naturels périurbains (PAEN), le SAGE du Bassin de l'Arve, etc.

8.1.4 Une ressource en eau sensible à protéger des pollutions d'origine routière

Le réseau hydrographique du territoire est marqué essentiellement par la présence de la Menoge, du Foron et de l'Arve, mais les cours d'eau du territoire sont de manière générale fortement modifiés/artificialisés. D'après l'état des lieux du SDAGE Rhône-Méditerranée Corse en 2019, l'état écologique des masses d'eau superficielles est dégradé. En cause des pollutions dues aux hydrocarbures, le trafic routier étant dense sur le territoire. Les cours d'eau sont situés à proximité directe de ces voies et récupèrent la pollution accumulée sur les surfaces de ruissellement, qui sont lessivées par les eaux de pluie. Les masses d'eau souterraines présentent quant à elles un bon état quantitatif et chimique.

Toutes les communes sont localisées en zone de répartition des eaux. Par ailleurs, les pressions sur la ressource en eau sont multiples (prélèvements, pollutions, artificialisation, etc.) et le changement climatique aggrave cette situation (assèchement, dégradation de la qualité de l'eau, évènements pluvieux intenses entrainant une surcharge des réseaux…). La situation de l'état des eaux sur le territoire est donc particulièrement sensible. La mise en œuvre du SDAGE Rhône-Méditerrané Corse 2022-2027 et d'autres documents sur la gestion de la ressource (SAGE de l'Arve, Plan de Gestion de l'eau du Salève, contrats de rivières…) favorisera la préservation des masses d'eau souterraines et superficielles du territoire.

Sur le territoire, la production et la distribution d'eau potable sont assurées par un service en régie directement exploité par Annemasse Agglomération. Cette gestion intégrée de la ressource par l'agglomération, appuyée par le Schéma directeur d'Alimentation en Eau potable (SDAEP), permet l'amélioration et la sécurisation de l'alimentation en eau potable.

La production d'eau potable provient à la fois du pompage dans les nappes phréatiques et du captage de sources gravitaires. Annemasse Agglomération présente un bilan besoins-ressources déficitaire à l'horizon 2030. La mise en réseau des ouvrages de production permettrait d'équilibrer la ressource entre les secteurs sous et surdimensionnés. Les collectivités étudient actuellement la faisabilité d'interconnexion entre syndicats d'alimentation voisins ou transfrontaliers.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

En parallèle, le bon rendement du réseau et la limitation des pertes limitent la consommation d'eau, mais les volumes consommés augmentent. Afin de protéger les captages des pollutions diffuses, des périmètres de protection et des classements (au titre du SDAGE et de la Loi Grenelle) ont été mis en place. L'eau distribuée est de bonne qualité (99,5 % conforme d'un point de vue bactériologique et 100 % d'un point de vue physicochimique). Les contrôles réguliers effectués par exploitants et de l'ARS permettent de détecter rapidement les non-conformités vis-à-vis de la qualité de l'eau. Les rendements des réseaux de distribution de l'eau potable sont globalement supérieurs à 80 %. Des moyens affectés à la recherche de fuites permettent l'amélioration de ce dernier.

Pour ce qui est de l'assainissement collectif et non collectif, les services sont entièrement gérés par l'Agglomération. Le territoire compte une station d'épuration pour un total d'environ 124 000 équivalents habitant. Cette capacité épuratoire est supérieure à la population métropolitaine. Les réseaux d'assainissement collectif sont en grande partie séparatifs (séparation eaux usées et eaux pluviales) ce qui simplifie les traitements notamment lors des épisodes pluvieux intenses. Enfin, la conformité des systèmes d'assainissement non collectif est de 69 %. Celle-ci tend à augmenter avec la poursuite des contrôles, entretiens et réhabilitation des systèmes d'épuration. Malgré les dispositifs mis en œuvre, des risques de pollutions sur des milieux sensibles sont importants.

8.1.5 Une ressource minérale générant des déplacements sources d'impacts

Le territoire de l'agglomération concentre quelques-unes des ressources alluvionnaires du département. D'après le BRGM, ces ressources sont exploitées par un site d'extraction actif qui engendre des impacts environnementaux, dont des impacts liés au transport de matériaux, malgré la mise en place de mesures par les exploitants. La demande annuelle du département de la Haute-Savoie, de l'ordre de 3,4 millions de tonnes, est satisfaite pour un peu moins de 60 % en interne et la distance moyenne entre la source de granulats et le centre de la consommation est d'environ 60 km, ce qui engendre des impacts environnementaux (consommation d'énergie, et émissions de polluants et de gaz à effet de serre et nuisances). Une stagnation de la consommation de matériaux est observée ces dernières années. De plus, la fermeture de sites fragilise l'équilibre entre les besoins et la production de matériaux et risque d'accroitre l'importation de ressources (augmentation des distances de transport). Le renouvellement, l'extension ou la création de carrières est donc nécessaire afin de maintenir les besoins du territoire. La mise en œuvre du schéma départemental des carrières (SDC) et du schéma régional des carrières (SRC) à l'échelle de la Haute-Savoie et de la région Auvergne-Rhône-Alpes permettra de mieux gérer la ressource.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

8.1.6 Des consommations d'énergie liées imputables en partie aux transports routiers

La consommation d'énergie finale des 12 communes d'Annemasse Agglomération s'élève à **1 644 GWh** en 2021, soit **17,8 MWh par habitant.** Cette consommation finale totale est en augmentation de 10 % entre 1990 et 2005 et en diminution de 3 % entre 2005 et 2021. À titre de comparaison, les consommations d'énergie finale par habitant de l'Agglomération sont plus faibles que celles rencontrées au niveau du département de la Haute-Savoie et de la région Auvergne-Rhône-Alpes. Le secteur résidentiel et le transport routier sont notamment fortement consommateurs d'énergie.

En 2021, le secteur des transports routiers constitue le second secteur le plus énergivore sur le territoire métropolitain, derrière le secteur résidentiel, avec **527 GWh** consommés, soit près de 32 % des consommations d'énergie finale totales. Entre 2000 et 2021, les consommations ont diminué de 6 %. La baisse préalable est probablement liée à l'évolution actuelle des comportements, à l'évolution de la technologie, à la hausse des prix de l'énergie. Également, pour ce secteur, les consommations énergétiques par habitant sont inférieures à celles de la région et à celles du département. Les efforts en faveur du développement du réseau de transports et des mobilités actives/douces permettront de limiter l'utilisation de la voiture individuelle. L'amélioration technologique vers des véhicules plus sobres et plus propres participe à ces objectifs. La « démobilité » ou « mobilité maitrisée » (télétravail et déplacements de proximité et en mobilité active et moins fréquents) favorise également la diminution de consommation du secteur. Malgré le développement de ces alternatives, la voiture devrait rester largement majoritaire notamment dans le tissu périurbain.

La production d'énergie renouvelable (ou à partir d'énergie non fossile) du territoire est principalement issue de la filière bois énergie (69 %), des pompes à chaleur (27 %), et du solaire (4 %). On peut noter l'augmentation de la part de consommation des carburants organiques. Celle-ci est toutefois insuffisante au regard des enjeux et des objectifs fixés par les objectifs nationaux de sortie des énergies fossiles. La part des énergies fossiles dans les consommations énergétiques devrait donc rester importante.

Les potentiels de productions d'énergies renouvelables sont pourtant importants sur le territoire (bois-énergie, photovoltaïque, réseau de chaleur, etc.).

8.1.7 Le secteur des transports routiers est le secteur d'activité le plus émetteur de GES sur le territoire de l'agglomération

Les émissions directes totales de GES sur l'Agglomération d'Annemasse s'élèvent à 299 kilotonnes équivalent CO2 (teqCO2), soit 3,26 tonnes équivalent CO2 par habitant (teqCO2/hab.). Ces émissions ont augmenté de 20 % entre 1990 et 2005 et diminué de 10 % entre 2005 et 2019. En comparaison, les émissions de gaz à effet de serre par habitant sur le territoire sont globalement inférieures aux émissions par habitant de la région et du département.

En 2019, le secteur des transports routiers est le secteur le plus émetteur de GES sur le territoire devant le secteur résidentiel avec 126 kteqCO2 rejetés dans l'atmosphère, soit un peu moins de la moitié des émissions totales sur territoire (43 %). Entre 2005 et 2018, les émissions de GES ont stagné autour de 150 teqCO2. Également, pour ce secteur, les émissions de GES par habitant sont inférieures aux émissions par habitant de la région et du département.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

8.1.8 Une qualité de l'air qui s'améliore, mais des émissions et des concentrations de polluants atmosphériques toujours trop élevées au regard de la règlementation et des objectifs de qualité

Le secteur transports routiers émet principalement des oxydes d'azote (NOx) et des particules fines (PM2,5 et PM10). Ces particules sont à la fois issues de la combustion de carburant, mais également de l'usure des pneus, routes et freins. Les déplacements domicile-travail sont les plus émetteurs et les émissions des déplacements de faible distance restent importantes. Par ailleurs, les véhicules fonctionnant au diésel sont les types de véhicules les plus émetteurs de NOx et de particules. Entre 2005 et 2018, sur le territoire de l'Agglomération d'Annemasse, on assiste à une diminution globale des émissions de polluants atmosphériques. La diminution des émissions devrait se poursuivre en raison des actions menées.

En 2019, d'après Atmo AURA, les émissions de polluants par habitant sont globalement inférieures aux ratios régionaux et départementaux :

- La grande majorité des NOx émis sur le territoire provient du secteur des transports (67 %)
- 16 % des émissions de PM10 et 15 % des émissions de PM2,5 sont imputables au secteur des transports routiers ;

À l'instar des émissions, les concentrations des polluants diminuent également de manière globale entre 2008 et 2019/2020 sur le territoire de l'agglomération. Des disparités peuvent être toutefois observées selon les stations et les différents polluants :

- Pour le NO2, les concentrations moyennes annuelles sont supérieures à la valeur limite annuelle sur les stations de « trafic ». Alors qu'elles sont inférieures à cette valeur sur les stations « urbaines ». En 2019, 100 % des habitants sont exposés à des concentrations supérieures aux recommandations de l'OMS de valeurs limites en NO2 ;
- Pour les particules (PM10 et PM2,5), sur les stations de « trafic » et les stations « urbaines », les concentrations moyennes annuelles en particules PM10 sont globalement inférieures aux valeurs limites règlementaires, mais supérieures aux objectifs de qualité recommandés par l'OMS. En 2022, la population n'était pas exposée à des dépassements de valeurs réglementaires pour les PM10 et les PM2,5, mais 100% de la population était exposée à un dépassement des recommandations de l'OMS pour les PM2,5 et 65% pour les PM10.

En effet, de fortes concentrations de polluants sont localisées à proximité des grands axes routiers périurbains de l'agglomération, notamment sur : les autoroutes A411 et A40, et les départementales D1206, D46, D907.

8.1.9 Des nuisances sonores générées principalement par le trafic routier et ferré

L'agglomération d'Annemasse est un territoire concerné par plusieurs infrastructures de transports terrestres soumises au classement sonore (classement sonore catégories 1 et 2) : en Haute-Savoie, le classement sonore a été révisé en 2019. Il concerne la voie ferrée entre Bellegarde et Thonon, les sections entre la Roche-sur-Foron et Annemasse et entre Chênes et Annemasse. Les routes majeures sont concernées également : A40, D903, D1206, RD907, ainsi que plusieurs rues du cœur d'agglomération.

D'après la cartographie du bruit de l'agglomération approuvée en novembre 2022 :

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

- L'exposition au bruit des populations est majoritairement liée aux bruits routier et aérien et dans une moindre mesure ferroviaire ;
- En journée, environ 3 767 personnes sont potentiellement soumises à des niveaux supérieurs importants (supérieur à 65 dB(A)) pour le bruit routier, 4 057 sur le bruit aérien ; 1 110 pour le bruit ferroviaire de nuit.

Concernant les nuisances sonores aériennes, on peut noter la présence de l'aérodrome d'Annemasse. Ce dernier est doté d'un plan d'exposition au bruit (PEB) permettant de règlementer l'extension de l'urbanisation et la création ou l'extension d'équipements publics.

Des espaces peu exposés au bruit sont toutefois présents sur le territoire et correspondent principalement aux espaces naturels.

8.1.10 Une bonne gestion des déchets dans l'agglomération, en phase avec les objectifs de réduction et de valorisation

La collecte des déchets ménagers et assimilés est gérée par l'agglomération en régie.

Il est constaté une diminution des quantités d'ordures ménagères résiduelles (OMR) collectées depuis 2010, une diminution des quantités de déchets ménagers recyclables (DMR) et une diminution de la fréquentation des déchèteries. De manière globale, la quantité de DMA collectée a diminué entre 2010 et 2019. La tendance de réduction des OMR et des DMA devrait se poursuivre avec l'élargissement des consignes de tri. Annemasse Agglo a fixé à travers le schéma directeur des déchets, l'objectif de réduire les DMA de 12 % entre 2018 et 2030.

Le traitement et la valorisation des déchets sont assurés par le SIVALOR. Le territoire compte plusieurs installations de traitement des déchets. Les performances de traitement et valorisation des déchets sont satisfaisantes : 97 % des déchets traités sont valorisés dont 57 % incinérés (valorisation sous forme d'électricité et de chaleur).

À l'échelle régionale, la gestion et la prévention des déchets sont encadrées par le PRPGD d'Auvergne – Rhône-Alpes.

Des réflexions sont actuellement menées par l'Agglomération concernant l'impact environnemental du transport des déchets (kilomètres parcourus et motorisation des engins de transport des déchets).

8.1.11 Plusieurs sites et sols pollués présents sur le territoire

Le territoire de l'agglomération présente des sites pollués principalement concentrés sur la commune d'Annemasse. Il est dénombré plus de 400 sites BASIAS (sources de pollutions potentielles), 14 sites BASOL (sources de pollutions avérées). Par ailleurs, 13 sites sont répertoriés dans le registre des émissions polluantes (iREP) et le territoire compte 12 installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) potentiellement sources de pollutions. Une grande partie des sites pollués connus font l'objet de mesures visant à les surveiller ou les traiter.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

8.1.12 Un territoire soumis à de nombreux risques naturels et technologiques sur lesquels le PDM peut agir

Le territoire de l'Agglomération d'Annemasse est soumis à plusieurs risques tant naturels que technologiques qui dans un contexte de modification climatique ne peuvent être ignorés au niveau des infrastructures de transport. Le PDM est particulièrement concerné par les risques d'inondation, le risque lié aux transports de matières dangereuses (TMD), le risque industriel et le risque de mouvement de terrain.

Le territoire est tout d'abord touché de manière importante par les risques inondation. Toutes les communes sont concernées. Le PDM est très concerné par cette thématique, du fait de l'imperméabilisation des sols par les infrastructures de transports qui provoque localement des écoulements plus ou moins importants au niveau des voies. Plusieurs types d'inondations peuvent être distingués : les inondations par débordement associées au débordement de l'Arve et de ses affluents, les inondations par ruissellements des eaux pluviales et les inondations par remontées de nappes. Par ailleurs, les inondations peuvent accroitre le risque de rupture d'ouvrage hydraulique. De nombreux documents relatifs à la connaissance et à la gestion du risque sont présents sur le territoire : 2 atlas des zones inondables (AZI), le territoire à risque important d'inondation (TRI) Annemasse-Cluses, la Stratégie locale de gestion des risques d'inondation (SLGRI) « Haute-Vallée de l'Arve » et « d'Annemasse à Cluses » et le Programme d'actions et de prévention des inondations (PAPI) de l'Arve. Par ailleurs, 17 plans de prévention des risques inondation (PPRI) approuvés ont été également prescrits sur la métropole.

Le territoire de l'agglomération est également soumis aux mouvements de terrain qui se manifestent principalement sous la forme d'affaissements et d'effondrement de cavités souterraines. : Ce risque est prégnant sur le territoire et peut potentiellement affecter certains axes de transport. D'autres types de mouvements de terrain peuvent survenir tels que : les éboulements, chutes de pierres et de blocs, les glissements de terrain et les retraits et gonflements des argiles. À l'heure actuelle, 8 plans de prévention des risques mouvements de terrain ont été mis en place sur le territoire métropolitain.

À l'avenir, la fréquence et l'intensité des risques naturels devraient augmenter en raison du changement climatique.

Du fait de sa position stratégique, l'agglomération est concernée de manière importante par le risque lié au transport de matières dangereuses (TMD). Ce dernier est particulièrement concentré sur les axes routiers et ferrés à fort trafic, et au niveau des canalisations de transport de gaz (TRAPIL et GRT Gaz).

Le territoire fait également face à un risque industriel élevé avec la présence de 14 ICPE, dont 12 soumises au régime d'autorisation. La présence de ces sites aggrave également le risque TMD sur l'ensemble du territoire (routes, voies ferrées, canalisations, etc.).

Enfin, 9 communes du territoire sont d'ores et déjà dotées de plans communaux de sauvegarde (PCS) permettant de planifier les actions des acteurs communaux en cas de risque majeur, et de documents d'information communaux sur les risques majeurs (DICRIM) dont le rôle est de communiquer les informations préventives aux habitants à l'échelle communale.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

8.2 UN PDM COHERENT

L'articulation avec le SCoT et le PCAET de l'agglomération d'Annemasse et avec le SRADDET est analysée. Il s'avère que le PDM s'inscrit globalement dans les lignes de ces documents-cadres, et l'analyse montre sa compatibilité avec leurs objectifs et orientations.

8.3 RESUME DE LA JUSTIFICATION DES CHOIX

Ce chapitre présente les choix qui ont conduit à aboutir au PDM 2025-2035. D'une part il s'agit de présenter les différents scénarios évalués :

- Scénario I – SCoT, correspondant au fil de l'eau : -5 % des déplacements voiture à horizon 2035 ;
- Scénario II – Trajectoire climat : -20 % des déplacements voiture (ambition vers les objectifs du Plan climat), et scénario II bis avec une part modale plus importante pour le vélo ;
- Scénario III – Plan climat : -40 % des déplacements voiture (application des objectifs de la Charte du Grand Genève).

Ces scénarios se traduisent par différentes parts modales, présentées dans le tableau suivant.

Tableau 24 : Parts modales visées par les différents scénarios (source : CITEC)

Mode	Objectif PDU pour 2020	2023	Scénario I – SCoT	Scénario II – Trajectoire climat	Scénario II bis – Trajectoire climat	Scénario III – Plan Climat
Véhicules particuliers	55,5 %	58,2 %	50 %	42,2 %	42 %	31,7 %
Transports en commun	12,1 %	10,9 %	15 %	15,6 %	16 %	18,9 %
Piéton	27 %	27,1 %	29 %	31,9 %	30 %	36,3 %
Vélo	1,9 %	1,9 %	5 %	7,9 %	10 %	10,7 %
Autres	3,5 %	1,9 %	1 %	2,3 %	2 %	2,4 %
Objectif en nombre de déplacements voiture			-5 %	-20 %	-40 %	-40 %

Au regard des éléments d'analyse qui leur ont été présentés, les élus ont exprimé leur préférence pour le scénario II bis. En effet, ce scénario est apparu comme le plus réaliste sur le plan financier, et permettait de limiter les efforts à produire à la suite du PDM pour atteindre les objectifs de 2050 Grand Genève en transition.

Et d'autre part les choix qui ont guidé l'élaboration du PDM sont présentés :

- Prolongement du PDU de 2014 ;
- Études de terrain et concertation avec citoyens, communes acteurs, etc. ;
- Ambitions environnementales prononcées, etc.

Ce paragraphe s'accompagne notamment d'une explication de la manière dont a été intégrée l'évaluation environnementale.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

En effet, celle-ci a été associée tout au long de la démarche, et les incidences du projet ont été présentées à chaque COPIL, afin que les élus soient informés des impacts potentiels sur l'environnement du plan d'actions et des scénarios.

Il en résulte un PDM dont l'application devrait s'accompagner par des incidences environnementales positives en matière notamment d'émissions de GES et polluants, de bruit et de consommation d'énergie des transports.

8.4 RESUME DE L'ANALYSE DES INCIDENCES

8.4.1 Des incidences positives pour l'air, les gaz à effet de serre et l'énergie

Les incidences du PDM sur l'environnement devraient être très positives pour l'amélioration de la qualité de l'air, pour la réduction des consommations d'énergie et émissions de GES des transports sur le territoire. L'analyse quantitative des évolutions des émissions montre ainsi une amélioration attendue, quoique légère.

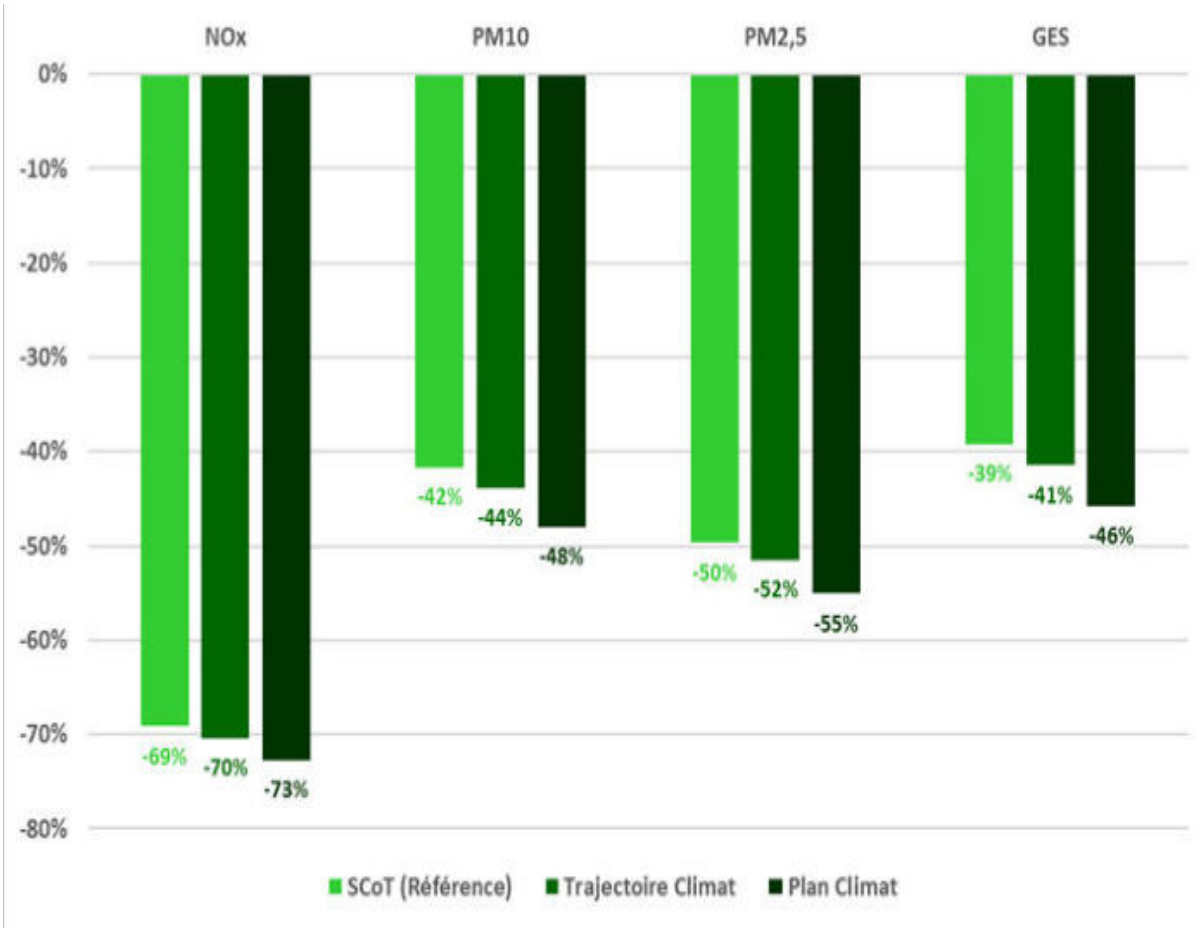


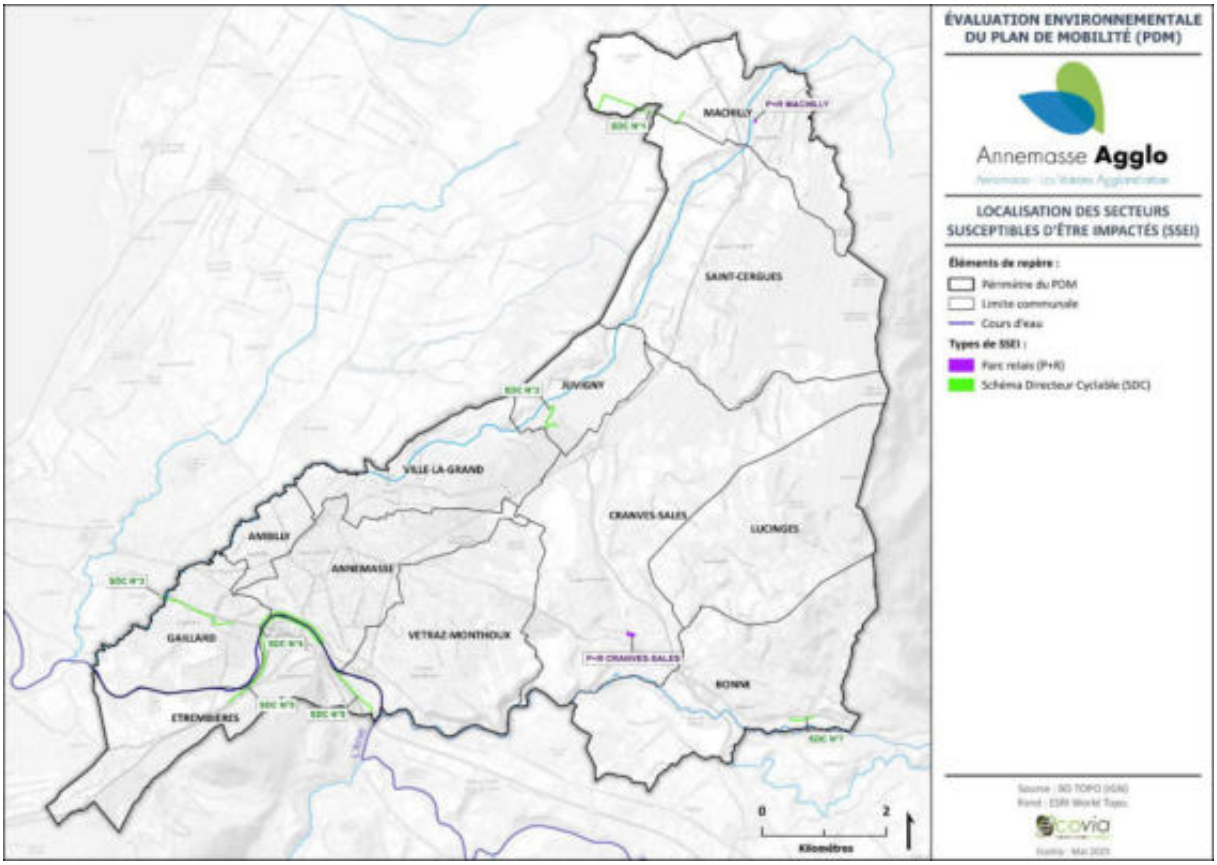
Figure 86 : comparaison des gains d'émissions par scénario, référence 2022 (source : Atmo)[10]

[10] Pour rappel, les objectifs SRADDET sont pour 2030 (par rapport à 2015) :
-44 % des NOx
-38 % des PM10
-47 % des PM2.5

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

8.4.2 Des incidences potentielles négatives localisées

Quelques incidences négatives sont potentiellement attendues, du fait de la réalisation de certaines infrastructures et d'aménagement (pistes cyclables, parkings relais, etc.), pouvant induire artificialisation des sols, destruction de milieux naturels, etc. Le PDM d'Annemasse agglomération compte donc différents projets potentiellement nocifs pour l'environnement : deux parkings relais, à Machilly et Cranves-Sales, ainsi que les pistes cyclables prévues dans le Schéma directeur cyclable (SDC), dont certaines portions vont être créées sur des chemins existants ou hors de toute voie. Ces projets constituent les secteurs susceptibles d'être impactés par le PDM. Ils couvrent un total de 5 ha environ.



Des mesures d'évitement et de réduction sont ainsi incluses dans les fiches action, afin d'alerter et limiter ces incidences au maximum. D'autres mesures sont préconisées par l'évaluation environnementale afin d'accompagner les différentes actions du PDM.

N. B. certaines infrastructures (autoroute Machilly-Thonon, mise à 2x2 voies, nœud d'Étrembières) ne sont pas suffisamment localisées et ne sont pas intégrées à l'analyse, de plus, ces aménagements sont portés indépendamment du PDM, et sont de fait analysés de manière synthétique dans le chapitre « incidences cumulées ».

-15 % des consommations (pour la mobilité)
-29 % en 2028 (transports)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

8.4.3 Des mesures d'évitement et de réduction pour accompagner le PDM

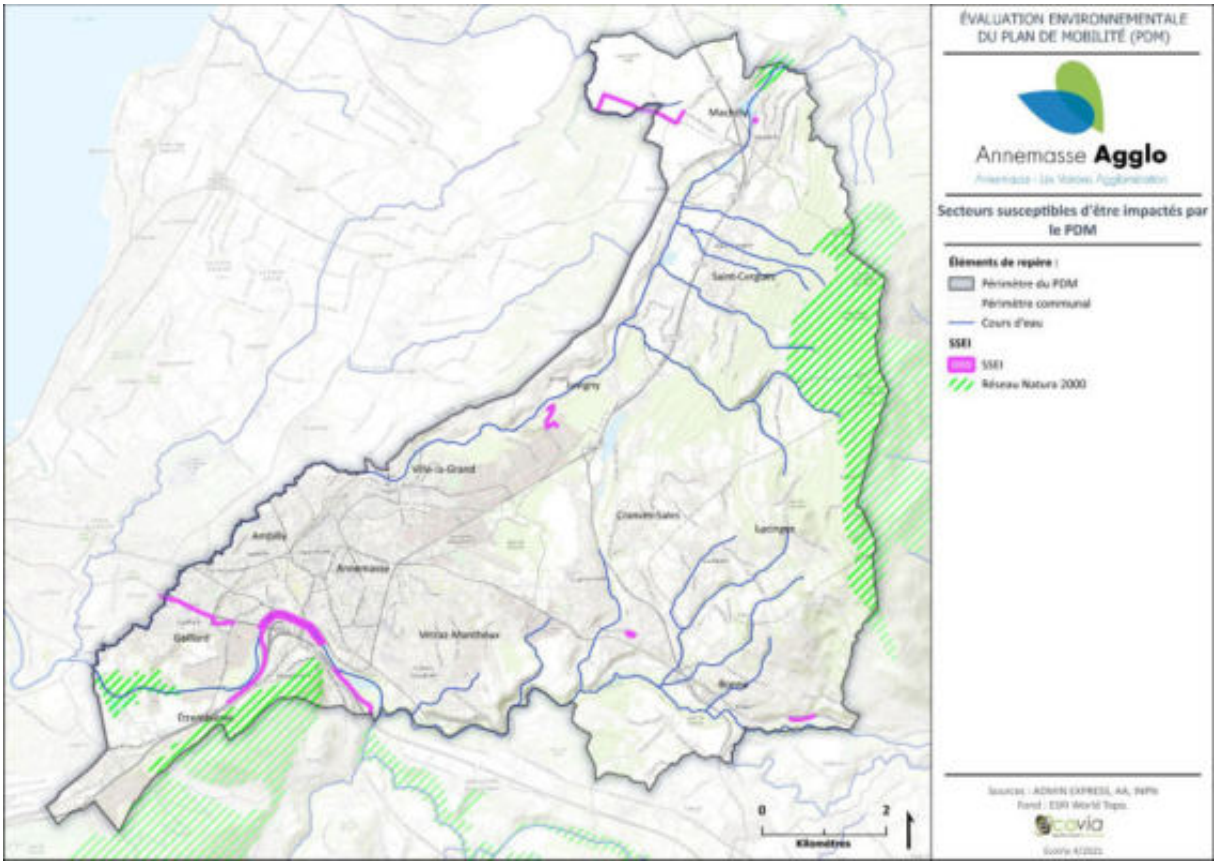
Le tableau suivant synthétise les mesures d'évitement ou de réduction présentes soit dans le Plan d'action, soit préconisées dans la présente évaluation environnementale.

Thématique	Mesures incluses dans le plan d'action	Mesures préconisées par l'évaluation environnementale
Consommation énergétique et émissions de gaz à effet de serre	Réduction de l'autosolisme, par le développement des TC, des modes actifs, du partage de véhicule : baisse des émissions de GES et des consommations d'énergie des transports	
Pollutions et nuisances	Réduction de l'autosolisme, par le développement des TC, des modes actifs, du partage de véhicule : baisse des émissions de polluants et des nuisances sonores	
Milieu physique	Privilégier des espaces déjà artificialisés pour les aménagements et infrastructures prévus	
Milieux naturels et biodiversité	Privilégier des espaces déjà artificialisés pour les aménagements et infrastructures prévus	Favoriser les essences locales, adaptées au climat, non allergènes et non exotiques envahissantes Participer à la trame verte et bleue locale Éviter les zones humides Mesures préconisées pour les phases de chantiers
Paysages et patrimoine	Mesures d'intégration paysagère pour les aménagements et infrastructures prévus	
Ressource en eau	Mesures de désimperméabilisation des sols pour les aménagements et infrastructures prévus	Imposer le traitement des eaux pluviales à la parcelle afin de ne pas augmenter le ruissèlement Éviter les zones humides et les habitats naturels
Risques naturels et technologiques	Mesures de désimperméabilisation des sols pour les aménagements et infrastructures prévus	Imposer le traitement des eaux pluviales à la parcelle afin de ne pas augmenter le ruissèlement Prendre en compte le ruissèlement localement et de prévoir des mesures pour le limiter (utilisation de revêtements perméables, aménagement de noues pour retenir l'eau, etc.)
Sites et sols pollués	Privilégier des espaces déjà artificialisés pour les aménagements et infrastructures prévus	
Ressources minérales		
Déchets		

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

8.4.4 Peu ou pas d'impact sur les sites Natura 2000

Le réseau Natura 2000 ne devrait pas être impacté significativement par la mise en œuvre du PDM, dans la mesure notamment où les projets connus sont situés en dehors des sites identifiés.



8.4.5 Des incidences cumulées significatives

Les projets d'infrastructures majeurs du territoire d'Annemasse Agglomération, comprenant le projet autoroutier Machilly-Thonon, la Via Rhôna et la mise à 2x2 voies, engendrent des effets cumulés significatifs :

- Effet positif : le désengorgement des axes existants et l'amélioration de l'accessibilité contribuent à une amélioration de la qualité de l'air localement. La complémentarité entre PDM et Via Rhôna appuiera le développement des modes actifs ;
- Effets négatifs : Les impacts cumulés sur les milieux naturels sont préoccupants. La fragmentation des corridors écologiques, la destruction partielle des zones humides, et la consommation d'espaces agricoles et naturels entrainent des pertes de biodiversité et affectent les continuités écologiques. L'artificialisation des sols réduit les services écosystémiques et accroit les risques liés à la gestion de l'eau. Les incidences sur la qualité de l'air et le bruit seront certes améliorées localement, mais dégradées à proximité de ces nouvelles infrastructures. Ces projets routiers importants vont de plus à contrecourant de la réorientation modale voulue par l'Agglomération, car ils devraient engendrer du trafic induit, en facilitant les déplacements automobiles.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Des mesures compensatoires[11] sont prévues, et incluent la création de passages à faune, la restauration de corridors écologiques, la compensation des zones humides et la gestion adaptée des eaux de ruissèlement. Leur efficacité dépend d'une mise en œuvre rigoureuse et d'un suivi environnemental à moyen et long terme.

Ainsi, ces projets répondent à des enjeux de mobilité, mais leurs effets cumulés sur les milieux naturels et notamment sur les continuités écologiques du territoire auront des incidences qui devraient être atténuées par la mise en place des mesures compensatoires prévues pour les différents projets.

[11] Les mesures compensatoires sont synthétisées en annexe.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

8.5 DES INDICATEURS DE SUIVI

Des indicateurs de suivi sont également proposés, avec des précisions sur la fréquence de renseignement et la source de la donnée notamment. Il s'agit de permettre de suivre l'évolution de l'environnement sur le territoire, et également de mettre en évidence d'éventuels impacts du PDM sur l'environnement.

Thématiques	Indicateurs/variables
Émissions de GES	Quantité de GES émis (en tCO_2e) par les chantiers liés aux infrastructures du PDM
	Quantité de GES émis (en tCO_2e) par le secteur des transports
Air	Quantité de NOx émis (t) par le secteur des transports
	Quantité de polluants (NOx, PM) émis par les chantiers liés aux infrastructures du PDM
	Quantité de PM10 et 2.5 émises (t) par le secteur des transports
	Nombre de dépassements annuels de la valeur limite règlementaire en NO□
	Nombre de dépassements annuels de la valeur limite règlementaire en PM2,5
	Nombre d'habitants concernés par un dépassement des valeurs règlementaires (PM2.5)
	Nombre d'habitants concernés par un dépassement des valeurs règlementaires (PM10)
	Nombre d'habitants concernés par un dépassement des valeurs règlementaires (NOx)
Énergie	Distance moyenne quotidienne parcourue par les habitants
	Part modale des transports en commun
	Part modale des vélos
	Part modale de la marche
	Quantité d'énergie consommée par le secteur des transports (GWh)
	Quantité d'énergie consommée par le secteur des transports publics (GWh)
	Quantité d'énergies renouvelables consommées par le secteur des transports (GWh)
	Quantité d'énergies renouvelables consommées par le secteur des transports publics (GWh)
	Nombre de bornes de recharge électriques implantées
Nuisances sonores	Longueur de voirie apaisée
	Longueur de voies aménagées en faveur du respect des limitations de vitesse
	Longueur des différentes catégories de voies selon le classement sonore des infrastructures DDT
	Nombre de points noirs du bruit (PNB) recensés sur le territoire
	Part de la population exposée à la valeur limite règlementaire de 68 dB(A)
Occupation du sol	Surface artificialisée par les infrastructures et aménagements réalisés (ha)
Milieux naturels et biodiversité	Nombre d'infrastructures fragmentant les réservoirs de biodiversité et coupant des corridors écologiques (trames vertes et bleues)
	Longueur d'aménagements cyclables bénéficiant au maintien ou à la restauration des continuités
	Surface végétalisée dans les projets de création ou de modification d'infrastructures
	Surface ou longueur de projets inscrits au PDM ayant fait l'objet d'un traitement paysager ou d'une revégétalisation

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Thématiques	Indicateurs/variables
Eau	Surface ou longueur d'infrastructures concernées par un périmètre (rapproché et/ou éloigné) de captage
	Surface ou longueur d'infrastructures concernées par une nappe stratégique pour l'eau potable
	Surface ou longueur aménagée favorisant l'infiltration des eaux pluviales
Risques	Surface ou longueur d'infrastructures concernées par l'atlas des zones inondables ou les zones d'expansion des crues du SAGE
	Surface ou longueur d'infrastructures concernées par les autres aléas des PPR (mouvements de terrain)
Déchets	Taux de réemploi direct des déchets de chantiers
	Taux d'incorporation de ressources recyclées et de produits bois dans les matériaux de construction
Ressources minérales	Distance parcourue par les ressources minérales alimentant les chantiers

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

9 Annexes

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

9.1 DEFINITIONS

9.1.1 Définitions relatives à l'énergie

Consommation énergétique finale : Il s'agit de la quantité d'énergie disponible pour l'utilisateur final. Elle exclut donc les pertes de distribution (ex. : pertes en lignes). La consommation finale sert à suivre l'évolution des diverses formes d'énergie dans les différents secteurs utilisateurs.

Consommation énergétique primaire : La consommation énergétique primaire est la consommation finale à laquelle on ajoute les pertes et la consommation des producteurs et transformateurs d'énergie.

La tonne d'équivalent pétrole (tep) : unité de mesure de l'énergie. Une tep correspond à l'énergie produite par la combustion d'une tonne de pétrole ce qui représente environ 11 600 kWh ;

9.1.2 Définitions relatives aux gaz à effet de serre (GES)

Les **gaz à effet de serre (GES)** sont nécessaires à la vie sur terre. Ils empêchent en effet certains rayonnements solaires d'être renvoyés de la Terre vers l'espace, ce qui participe au maintien d'une température moyenne sur notre planète de l'ordre de 15 °C. Sans eux, la température moyenne ne serait que de -18 °C. Ces gaz, au centre desquels figure le dioxyde de carbone (CO_2), sont émis en grande quantité par les activités humaines. Les principaux gaz à effet de serre définis par le protocole de Kyoto sont :

- Le dioxyde de carbone (CO_2) ;
- Le méthane (CH_4) ;
- Le protoxyde d'azote (N_2O) ;
- L'hexafluorure de soufre (SF_6) ;
- Les hydrofluorocarbures (HFC) ;
- Les hydrochlorofluorocarbures (HCFC) ;
- Le trifluorure d'azote (NF_3).

Le secteur des transports est le secteur d'activité le plus émetteur de GES en France et compte pour près de 38 % des émissions totales de GES, dont 95 % imputable aux transports routiers de voyageurs et de marchandises (Source ministère de l'Environnement 2013). **Il convient donc de prendre en compte l'impact anthropique sur l'effet de serre des émissions issues du transport.**

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

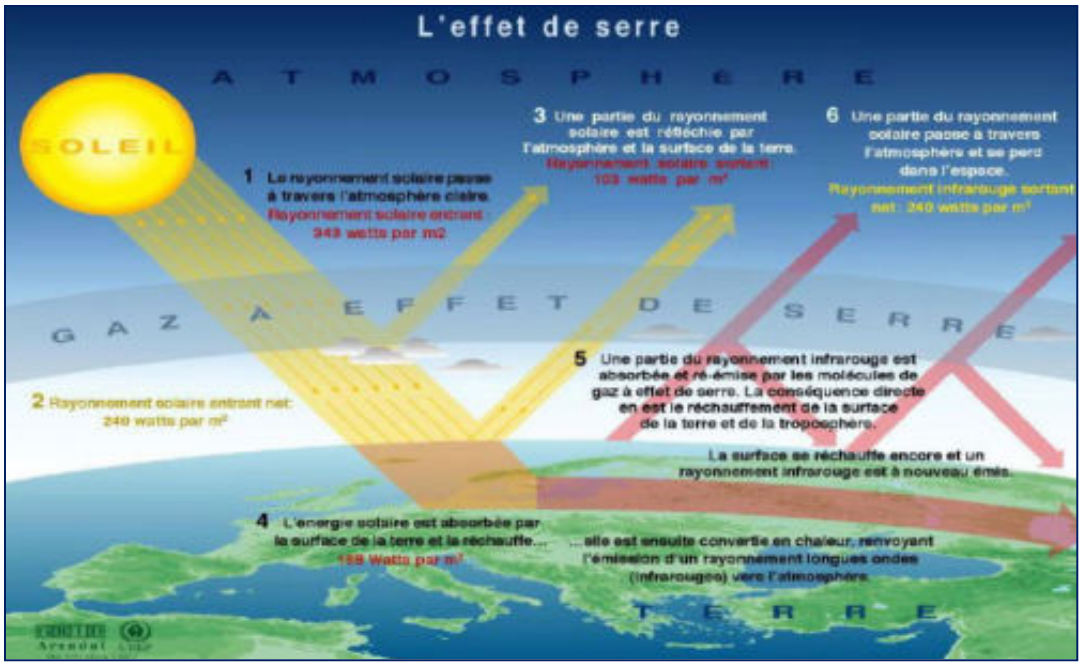


Figure 87. Schéma résumant le processus d'effet de serre (source : site internet agirr.org ; GIEC)

Les différents types d'émissions de gaz à effet de serre (GES)

Les émissions de gaz à effet de serre peuvent être différenciées entre :

- Les émissions directes et les émissions indirectes ;
- Les émissions d'origine énergétiques et les émissions non énergétiques.
-

Émissions directes et indirectes

- Périmètre 1 (dit aussi Scope 1) : les émissions directes : il s'agit de rejets polluants qui sont directement émis par une activité. Par exemple, la circulation d'une voiture rejette des gaz polluants en sortie de pot d'échappement. Autre exemple, le chauffage ou la climatisation des locaux tertiaires de l'agglomération.
- **Périmètre 2 : les émissions indirectes induites par l'achat d'électricité**
- Périmètre 3 : toutes les autres émissions indirectes : ce sont des rejets qui sont émis à l'issue d'un processus de transformation ou de production, on parle alors d'émissions « grises ». Par exemple, la production et le transport des combustibles fossiles jusqu'à leur lieu de consommation génèrent des émissions de gaz à effet de serre. Autre exemple, la consommation de produits alimentaires (légumes frais, gâteaux industriels, boites de conserve…) engendre indirectement des émissions de gaz à effet de serre liées notamment aux processus agricoles de production et aux énergies mises en œuvre pour transformer et transporter ces produits. Ce poste constitue souvent une part importante, voire majoritaire du bilan, c'est tout l'intérêt du bilan GES que de la mesurer.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Émissions d'origine énergétique ou non énergétique

- Les émissions énergétiques : il s'agit de rejets atmosphériques issus de la combustion ou de l'utilisation de produits énergétiques. On retrouve par exemple la combustion de gaz naturel pour le chauffage des bâtiments, la consommation d'électricité pour l'éclairage, etc.
- Les émissions non énergétiques : ce sont des émissions de gaz à effet de serre qui ont pour origine des sources non énergétiques. Elles regroupent par exemple, les fuites de gaz frigorigènes dans les installations de climatisation, la mise en décharge des déchets émettant des gaz à effet de serre par la décomposition des matières qui sont enfouies, etc.

Définitions relatives à la qualité de l'air

Les polluants pris en compte dans cette partie de l'état initial de l'environnement sont les suivants : le dioxyde de soufre (SO2), les oxydes d'azote (NOx), les particules fines (PM10, PM2,5), l'ammoniac (NH3), les composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) et l'ozone (O3). Ces polluants sont issus de diverses sources et impactent aussi bien l'environnement (pluies acides, contribution indirecte au réchauffement climatique) que la santé (troubles respiratoires, cardiovasculaires et effets cancérigènes). Pour chaque polluant atmosphérique, le Code de l'environnement fixe plusieurs niveaux de seuils (valeurs limites, seuils de recommandation et objectifs de qualité) qui sont gradués en fonction des impacts de leur dépassement sur la santé humaine et sur l'environnement. Il s'agit de seuils européens qui, s'ils ne sont pas respectés, peuvent conduire au déclenchement de procédures de contentieux contre les États membres par la Commission européenne, ceux-ci ont été repris dans la règlementation française.

- La valeur limite concerne la protection de la santé ou de l'environnement.
- La valeur cible est un niveau à ne pas dépasser, afin d'éviter à long terme des effets nocifs sur la santé humaine et sur l'environnement ;
- L'objectif de qualité est le niveau à atteindre afin que la qualité de l'air soit la meilleure possible et permette de préserver la santé publique.

L'évaluation de la qualité de l'air repose sur une comparaison des concentrations de polluants mesurés dans l'air ambiant avec des valeurs règlementaires de référence. Ces valeurs sont des indicateurs représentatifs soit d'une pollution dite de fond, soit de pointes :

- La pollution chronique : correspond à des niveaux de polluants dans l'air sur des périodes relativement longues et s'exprime généralement par des concentrations moyennées sur une année (pour l'ozone, on parle de niveaux moyens exprimés généralement par des moyennes sur 8 heures). Il s'agit des niveaux de pollution auxquels la population est exposée le plus longtemps et auxquels il est attribué l'impact sanitaire le plus important (développement de pathologies chroniques telles que l'asthme).
- La pollution aigüe : reflète des variations de concentrations de polluants sur des périodes courtes et s'exprime généralement par des concentrations moyennées sur la journée ou l'heure,
- La pollution de fond : Les capteurs de fond sont placés de manière à recevoir toutes les influences des sources de polluants.
- La pollution de proximité : traduit l'incidence d'une source d'émissions par implantation d'un capteur à proximité (exemple : à proximité du trafic ou à proximité d'industries).
- Les stations de mesures sont des cabines équipées d'appareils de surveillance qui mesurent les concentrations des polluants dans l'air, c'est-à-dire la qualité de l'air que l'on respire.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

- Près de 90 stations fixes sont implantées en Auvergne-Rhône-Alpes à proximité ou loin des sources de pollution. Le nombre de stations de mesure et leur répartition sur le territoire répondent à des règles énoncées au niveau européen. Ces règles sont essentielles pour garantir une mesure de qualité et comparable d'une région et d'un pays à l'autre.
- Elles permettent de valider ou d'ajuster les résultats obtenus par la modélisation. En complément de la mesure en continu de la qualité de l'air, les stations mobiles permettent de répondre à des campagnes de mesures ponctuelles.
-

Dans un scénario sans pollution atmosphérique où la qualité de l'air en France continentale serait identique à celle de ces communes les moins polluées (5 µg/m3), plus de 48 000 décès seraient évités chaque année en France. Les personnes de 30 ans gagneraient alors en moyenne 9 mois d'espérance de vie. La qualité de l'air est déterminée par les quantités de polluants présents dans l'atmosphère respirable. Cette concentration varie en fonction des émissions locales, des apports transrégionaux et des phénomènes de dispersion et de transformation. Certains polluants sont en effet soumis à des réactions chimiques, entrainant leur transformation en polluants secondaires.

En 2021, l'OMS a révisé ses seuils de référence pour les principaux polluants atmosphériques, ces lignes directrices ne sont aujourd'hui pas juridiquement contraignantes. Un projet de directive européenne est en cours pour réviser les seuils et tenir compte de ceux de l'OMS.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Tableau 25. Révision 2021 des seuils de référence des principaux polluants atmosphériques et valeurs limites France (sources : Lignes directrices OMS relatives à la qualité de l'air, 2021 ; décret 2008-1 152 du 07/11/08)

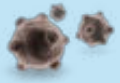
Polluant en (µg/m3)	Durée retenue pour le calcul des moyennes	Seuils de référence OMS 2005 Concentrations	Seuils de référence OMS 2021 Concentrations	Valeurs limites France (2008)
PM2.5	Année	10	5	30
	24 h[a]	25	15	
PM10	Année	20	15	40 [c]
	24 h[a]	50	45	50
NO2	Année	40	10	40
	24 h[a]	-	25	
O3	Pic saisonnier [b]	-	60	
	8 h[a]	100	100	
SO2	24 h[a]	20	40	125
CO	24 h[a]	_	4	

[a] 99[e] percentile (3 à 4 j/an de dépassement)

[b] Moyenne de la concentration moyenne journalière maximale d'O_3 sur 8 heures au cours des six mois consécutifs où la concentration moyenne d'O_3 a été la plus élevée

[c] à ne pas dépasser plus de 35 j/an (percentile 90,4 annuel)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Polluants	Description	Origine	Effets sur la santé	Effets sur l'environnement
Dioxyde d'azote (NO_2) 	Gaz brun-rouge, odeur âcre et piquante	Les émissions anthropiques de NO_2 proviennent principalement de la combustion (chauffage, production d'électricité, moteurs des véhicules automobiles et des bateaux). **Principal traceur de la pollution urbaine, en particulier automobile**	À des concentrations dépassant 200 µg/m³, sur de courtes durées, c'est un gaz toxique entrainant une inflammation importante des voies respiratoires. Il perturbe également le transport de l'oxygène dans le sang et favorise les crises d'asthme.	Pluies acides (formation d'acide nitrique HNO_3) Participe à la formation d'ozone troposphérique (O_3)
Dioxyde de soufre (SO_2) 	Gaz incolore, d'odeur piquante, dense	Il est produit par la combustion des énergies fossiles (charbon et pétrole) et la fonte des minerais de fer contenant du soufre. La source anthropique principale de SO_2 est la combustion des énergies fossiles contenant du soufre pour le chauffage domestique, la production d'électricité ou les véhicules à moteur. **Principal traceur de la pollution industrielle**	Le SO_2 affecte le système respiratoire, le fonctionnement des poumons et il provoque des irritations oculaires. L'inflammation de l'appareil respiratoire entraine de la toux, une production de mucus, une exacerbation de l'asthme, des bronchites chroniques et une sensibilisation aux infections respiratoires.	Pluies acides (formation d'acide sulfurique H_2SO_4)
Matières particulaires (PM10 et PM2,5) 	Mélange de substances organiques et minérales sous forme de particules solides portées par l'eau ou solides ou liquides portées par l'air Les **PM10** sont les particules en suspension dont le diamètre est inférieur à 10 µm Les **PM 2,5** ou très fines particules, ont un diamètre inférieur à 2,5 µm.	Les particules ont de nombreuses origines tant naturelles (éruptions volcaniques, incendies de forêt, soulèvements de poussières désertiques) qu'humaines (trafic routier, industries…)	Affections respiratoires et troubles cardiovasculaires Elles peuvent altérer la fonction respiratoire des personnes sensibles (enfants, personnes âgées, asthmatiques). Certaines particules ont des propriétés mutagènes et cancérigènes en véhiculant des composés toxiques.	Barrière physique et toxique pour les échanges respiratoires des végétaux. Salissures sur les bâtiments et monuments.
Ozone (O_3) 	Gaz incolore (bleu pâle à très forte concentration) Molécule instable, odeur d'eau de Javel	Il ne faut pas confondre l'ozone de la couche protectrice dans la haute atmosphère avec celui qui l'on retrouve au niveau du sol. Dans ce cas, l'ozone se forme sous l'effet de réactions photochimiques (c'est-à-dire en présence du rayonnement solaire) entre divers polluants, comme les oxydes d'azote (NOx) et les composés organiques volatils (COV). On observe des pics de concentration pendant les périodes ensoleillées.	Irritations oculaires, des troubles respiratoires surtout chez les enfants et les asthmatiques.	L'ozone contribue à l'effet de serre et aux pluies acides. Il est néfaste sur la végétation et pour les cultures agricoles (baisse des rendements).
CO 	Gaz inodore, incolore	Combustion incomplète des carburants et combustibles. La source principale est le trafic automobile.	Déficit d'oxygène dans le sang conduisant à des céphalées, vertiges, nausées, confusion et entrainant la mort par asphyxie	Participe à la formation d'ozone troposphérique (O_3)

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Polluants	Description	Origine	Effets sur la santé	Effets sur l'environnement
Composés Organiques Volatils (COV)	Forme gazeuse composée de carbone, d'hydrogène et d'oxygène entrant dans la composition des carburants, mais aussi de nombreux produits courants : peintures, encres, colles, solvants. Les COVNM (COV non méthaniques) comprennent l'ensemble des COV excepté le méthane	Il est formé lors de la combustion de carburants ou par évaporation de solvants organiques, imbrulés (peintures, encres, colles, etc.) Il est mis également par le milieu naturel (végétaux ou certaines fermentations) et certaines zones cultivées	Effets très variables selon la nature du COV Céphalées, nausées, allergies, irritations des yeux et des voies respiratoires Possibilité d'effets mutagènes et cancérigènes selon le COV	Participent à la formation d'ozone troposphérique (O_3)
L'ammoniac (NH_3) 	L'ammoniac ne doit pas être confondu avec sa forme liquide : l'ammoniaque.	L'ammoniac (NH_3) provient essentiellement de rejets organiques de l'élevage. Il peut également provenir de la transformation d'engrais azotés épandus sur les cultures. Sous forme gazeuse, il peut être émis dans l'industrie pour la fabrication d'engrais.	Irritation des muqueuses oculaires, de la trachée et des bronches à terme, des séquelles respiratoires et oculaires sont possibles	Responsable de l'acidification des eaux et favorise les pluies acides. Responsable de l'eutrophisation des milieux aquatiques.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

9.2 MATRICE D'ANALYSE DU PLAN D'ACTIONS

La grille d'analyse présente le plan d'actions par enjeu (lignes orange), objectif (lignes jaunes) et action (lignes blanches). Chaque ligne orange est ainsi la somme des scores des objectifs, dont le score est la somme des actions les composant. Les cases vides montrent un impact nul ou négligeable.

n°	libellé	Mesures ER	Consommation d'énergie et émissions de GES	3	Pollutions et nuisances	3	Milieu physique	2	Biodiversité et milieu naturel	2	Paysage et patrimoine	2	Ressource en eau	2	Risques majeurs	2	Sites et sols pollués	1	Ressources minérales	1	Déchets	1	Total	Total pondéré
1	Réduire et optimiser les déplacements			24		30		0		-1		5		0		0		-2		-2		0	**54**	**166**
1-A	Considérer la mobilité durable comme socle de l'aménagement du territoire			4		4		1		0		3		0		0		0		0		0	**12**	**32**
1-A-1	Encourager un urbanisme permettant de réduire les besoins de mobilité motorisée Garantir la cohérence entre mobilité et politique d'aménagement du territoire, afin de réduire les besoins de mobilité motorisée	Veiller à ce que cette densification n'impacte pas les continuités écologiques ou les paysages si ces lieux sont hors de l'enveloppe urbaine.	Travailler urbanisme et mobilités de concert peut encourager le report modal.	1	Travailler urbanisme et mobilités de concert peut encourager le report modal. Concentrer l'urbanisation au niveau des axes forts peut néanmoins augmenter l'exposition des populations aux nuisances.	1	Pourrait induire une consommation d'espace, selon la localisation. Mais permet de répondre aux enjeux d'anticipation du développement urbain en lien avec les pôles de mobilité.	0	Pourrait induire une consommation d'espace, selon la localisation.	-1	Pourrait induire une consommation d'espace, selon la localisation.	-1										**0**	**2**
1-A-2	Apaiser les circulations dans les zones denses et les villages/hameaux pour améliorer la qualité de vie	Coupler l'agrandissement de la zone piétonne à des actions de « verdissement » (végétalisation, lutte contre les ICU).	Il s'agit d'apaiser les circulations, agrandir la zone piétonne, etc.	2	Il s'agit d'apaiser les circulations, agrandir la zone piétonne, etc.	2					Il s'agit d'apaiser les circulations, agrandir la zone piétonne, etc.	2											**6**	**16**
1-A-3	Redéfinir et aménager un espace public apaisé, de qualité et végétalisé à travers la mise en place d'un guide liant mobilité et espaces publics/privés	La promotion de la renaturation devrait s'accompagner de mesures de vigilance concernant les essences à privilégier (espèces non allergènes, adaptées au climat, etc.), la végétalisation pourrait également privilégier la pleine terre.	Ces mesures peuvent permettre d'améliorer la marchabilité.	1	Ces mesures peuvent permettre d'améliorer la marchabilité.	1	Il s'agit d'améliorer le confort thermique des cheminements pour les modes actifs.	1	La renaturation peut permettre d'améliorer les continuités écologiques.	1	La renaturation participe au cadre de vie.	2										**6**	**14**
1-B	Réduire les besoins de déplacements et mieux utiliser sa voiture			7		7		-1		-1		1		0		0		-1		-1		0	**11**	**38**
1-B-1	Réduire les trajets d'accompagnement scolaires		Permet le développement de la marche pour les trajets	1	Permet le développement de la marche pour les trajets	1																	**2**	**6**

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

nº	libellé	Mesures ER	Consommation d'énergie et émissions de GES	3	Pollutions et nuisances	3	Milieu physique	2	Biodiversité et milieu naturel	2	Paysage et patrimoine	2	Ressource en eau	2	Risques majeurs	2	Sites et sols pollués	1	Ressources minérales	1	Déchets	1	Total	Total pondéré
			d'accompagnement scolaires.		d'accompagnement scolaires.																			
1-B-2	Réduire les trajets d'accompagnement de loisirs		Pourrait permettre le développement du report modal	1	Pourrait permettre le développement du report modal	1																	2	6
1-B-3	Limiter les déplacements pendulaires	Les tiers lieux doivent prendre place dans des bâtiments existants ou sur des espaces déjà artificialisés.	Permet de développer les mobilités alternatives pour les déplacements pendulaires.	1	Permet de développer les mobilités alternatives pour les déplacements pendulaires.	1	Pourrait induire une consommation d'espace, selon la localisation.	-1	Pourrait induire une consommation d'espace, selon la localisation.	-1													0	2
1-B-4	Optimiser le stationnement par une politique incitative	Coupler la rationalisation des modes actifs avec des actions en faveur de la gestion des eaux pluviales et des continuités écologiques.	L'optimisation du stationnement pourrait induire une réduction du nombre de voitures.	2	L'optimisation du stationnement pourrait induire une réduction du nombre de voitures.	2					La rationalisation du stationnement pourra se faire en faveur des paysages.	1											5	14
1-B-5	Mettre en place un zonage du stationnement privé																						0	0
1-B-6	Encourager le report modal en offrant des solutions de stationnement et des possibilités de transbordement efficace		Encourager le report modal permet de réduire les émissions de GES et consommation d'énergie du transport.	2	Encourager le report modal permet de réduire les émissions du transport.	2	Les nouveaux P+R pourraient consommer de l'espace, les espaces déjà artificialisés devront être ciblés.	0	Les nouveaux P+R pourraient consommer de l'espace, les espaces déjà artificialisés devront être ciblés.	0	Les nouveaux P+R pourraient impacter les paysages. Des mesures d'intégration paysagère seront prévues.	0	Les nouveaux P+R pourraient consommer de l'espace. Des mesures de désimperméabilisation des sols seront prévues.	0	Les nouveaux P+R pourraient consommer de l'espace. Des mesures de désimperméabilisation des sols seront prévues.	0	Ces aménagements peuvent polluer les sols.	-1	Ces aménagements sont potentiellement consommateurs de ressources.	-1			2	10
1-C	Sécuriser et faciliter les déplacements en vélos			8		8		-1		-1		0		0		0		0		0		0	14	44
1-C-1	Mettre en œuvre le schéma directeur cyclable	Viser des espaces déjà artificialisés. Ou au moins prévoir des mesures de désimperméabilisation des sols, d'intégration paysagère et des continuités éco.	Le schéma cyclable vise à développer le vélo.	2	Le schéma cyclable vise à développer le vélo.	2	Les liaisons cyclables peuvent consommer de l'espace.	-1	Les liaisons cyclables peuvent consommer de l'espace.	-1													2	8
1-C-2	Assurer la cohérence des aménagements cyclables transfrontaliers et veiller à la continuité des grands itinéraires		Il s'agit de favoriser le vélo.	2	Il s'agit de favoriser le vélo.	2																	4	12

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

nº	libellé	Mesures ER	Consommation d'énergie et émissions de GES	3	Pollutions et nuisances	3	Milieu physique	2	Biodiversité et milieu naturel	2	Paysage et patrimoine	2	Ressource en eau	2	Risques majeurs	2	Sites et sols pollués	1	Ressources minérales	1	Déchets	1	Total	Total pondéré
1-C-3	Augmenter la quantité et la qualité des stationnements vélos		Il s'agit de favoriser le vélo.	2	Il s'agit de favoriser le vélo.	2																	4	12
1-C-4	Accroitre et optimiser l'offre de service et la pratique		Il s'agit de favoriser le vélo.	1	Il s'agit de favoriser le vélo.	1																	2	6
1-C-5	Améliorer l'environnement vélo		Il s'agit de favoriser le vélo.	1	Il s'agit de favoriser le vélo.	1																	2	6
1-D	Réduire l'autosolisme			3		6		1		0		1		0		0		-1		-1		0	9	29
1-D-1	Développer une politique de covoiturage		Le covoiturage permet de réduire l'autosolisme.	1	Le covoiturage permet de réduire l'autosolisme.	1	Les aires de covoiturage peuvent consommer de l'espace, les espaces déjà artificialisés devront être ciblés.	0	Les aires de covoiturage peuvent consommer de l'espace, les espaces déjà artificialisés devront être ciblés.	0	Les aires de covoiturage peuvent impacter les paysages. Des mesures d'intégration paysagère seront prévues.	0	Ces aménagements peuvent impacter la ressource en eau. Des mesures de désimperméabilisation des sols seront prévues.	0	Ces aménagements peuvent induire du ruissèlement. Des mesures de désimperméabilisation des sols seront prévues.	0	Ces aménagements peuvent polluer les sols.	-1	Ces aménagements sont potentiellement consommateurs de ressources.	-1			0	4
1-D-2	Mettre en place des lignes dédiées et des voies réservées		Le covoiturage permet de réduire l'autosolisme.	1	Le covoiturage permet de réduire l'autosolisme.	1																	2	6
1-D-3	Promouvoir l'autopartage		L'autopartage permet de réduire le nombre de véhicules en circulation.	1	L'autopartage permet de réduire le nombre de véhicules en circulation.	1	L'autopartage permet de réduire le nombre de véhicules en circulation et donc la place qui leur est dédiée.	1			L'autopartage permet de réduire le nombre de véhicules en circulation et donc la place qui leur est dédiée.	1											4	10
1-D-4	Réduire l'exposition des populations à la pollution de l'air				Les actions proposées visent à réduire l'exposition.	3																	3	9
1–E	Poursuivre la mise en œuvre ZFE, pour améliorer la qualité de vie des habitants et proposer des modes alternatifs			2		5		0		1		0		0		0		0		0		0	8	23
1-E-1	Poursuivre la mise en œuvre de la ZFE, pour améliorer la qualité de l'air, la qualité de vie des habitants et proposer des modes alternatifs				Il s'agit de mettre des moyens sur l'accompagnement et l'animation de la ZFE.	1																	1	3
1-E-2	Développer le savoir-vivre/conduire								La cartographie des zones de collisions permet d'améliorer la connaissance sur les corridors écologiques.	1													1	2
1-E-3	Réduire l'accidentologie		La sécurisation de la pratique des modes doux pourra engendrer un report	1	La sécurisation de la pratique des modes doux pourra engendrer un report	1																	2	6

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

nº	libellé	Mesures ER	Consommation d'énergie et émissions de GES	3	Pollutions et nuisances	3	Milieu physique	2	Biodiversité et milieu naturel	2	Paysage et patrimoine	2	Ressource en eau	2	Risques majeurs	2	Sites et sols pollués	1	Ressources minérales	1	Déchets	1	Total	Total pondéré
			vers ce type de déplacement.		vers ce type de déplacement.																			
1-E-4	Réduire l'exposition aux bruits des populations environnantes																						**0**	**0**
1-E-5	Requalifier des axes urbains supportant des niveaux de trafic importants		Encourager la transition énergétique des véhicules	1	Il s'agit de travailler à la réduction des vitesses sur les grands axes circulés.	1																	**2**	**6**
1-E-6	Réduire les nuisances des poids lourds en lien avec les chantiers du BTP				Il s'agit de maitriser les nuisances des chantiers du BTP	2																	**2**	**6**
2	Provoquer des changements de comportements			13		11		0		0		2		0		0		0		0		0	**26**	**76**
2-A	Coordonner les outils et mettre en relation les usagers			2		2		0		0		0		0		0		0		0		0	**4**	**12**
2-A-1	Optimiser et simplifier la vente des titres		Cette action peut permettre d'augmenter le report modal, en facilitant le changement de mode.	1	Cette action peut permettre d'augmenter le report modal, en facilitant le changement de mode.	1																	**2**	**6**
2-A-2	Étudier la cohérence et l'harmonisation des zones tarifaires		Cette action peut permettre d'augmenter le report modal.	1	Cette action peut permettre d'augmenter le report modal.	1																	**2**	**6**
2-B	Expérimenter et tester de nouvelles solutions de mobilités			5		3		0		0		0		0		0		0		0		0	**8**	**24**
2-B-1	Faciliter les initiatives ponctuelles (appels à projets, démarches évènementielles, test pour écomobilité)			1		1																	**2**	**6**
2-B-2	Sport et culture sans voiture : aider les clubs sportifs, les associations à faire évoluer leur mobilité			1		1																	**2**	**6**
2-B-3	Étudier l'opportunité du développement d'un ELU sur le territoire et accompagner l'émergence d'une logistique du dernier kilomètre décarbonée		L'objectif est de développer les alternatives vertueuses à la logistique.	1																			**1**	**3**
2-B-4	Implanter des casiers/consignes en pied d'immeuble																						**0**	**0**

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

nº	libellé	Mesures ER	Consommation d'énergie et émissions de GES	3	Pollutions et nuisances	3	Milieu physique	2	Biodiversité et milieu naturel	2	Paysage et patrimoine	2	Ressource en eau	2	Risques majeurs	2	Sites et sols pollués	1	Ressources minérales	1	Déchets	1	Total	Total pondéré
2-B-5	Développer un réseau d'infrastructures de recharge		L'objectif est de favoriser la transition énergétique.	1																			1	3
2-B-6	Octroyer des avantages compétitifs aux véhicules faiblement émissifs		Il s'agit de favoriser les véhicules peu polluants.	1	Il s'agit de favoriser les véhicules peu polluants.	1																	2	6
2-C	Faire de la mobilité active la base de la structuration de la chaine de mobilité			4		4		0		0		2		0		0		0		0		0	10	28
2-C-1	Réaliser un plan piéton et assurer sa mise en œuvre		Il s'agit de favoriser la marche.	2	Il s'agit de favoriser la marche.	2					L'apaisement et les zones piétonnes permettent d'améliorer le cadre de vie.	2											6	16
2-C-3	Prendre en compte les usages loisirs de la marche à pied		Il s'agit de favoriser la marche.	1	Il s'agit de favoriser la marche.	1																	2	6
2-C-4	Communiquer sur les bienfaits de la marche et du vélo		Il s'agit de favoriser la marche.	1	Il s'agit de favoriser la marche.	1																	2	6
2-D	Convaincre les usagers d'adapter leurs pratiques			2		2		0		0		0		0		0		0		0		0	4	12
2-D-1	Communiquer, sensibiliser et accompagner tous les publics		Actions de communication en faveur des changements de pratique.	1	Actions de communication en faveur des changements de pratique.	1																	2	6
2-D-2	Mettre en place un observatoire du PDM		Améliorer la connaissance permet de mieux cibler les mesures à mettre en œuvre.	1	Améliorer la connaissance permet de mieux cibler les mesures à mettre en œuvre.	1																	2	6
2-D-3	Communiquer sur les indicateurs de mobilités																						0	0
2-D-4	S'appuyer sur les initiatives citoyennes en cours																						0	0
2-D-5	Mettre en place un groupe de travail de suivi de la politique marchandises																						0	0
2-D-6	Identifier un référent logistique urbaine pour les différents signataires de la charte																						0	0
2-D-7	Faire du comité de suivi pluridisciplinaire une instance de																						0	0

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

nº	libellé	Mesures ER	Consommation d'énergie et émissions de GES	3	Pollutions et nuisances	3	Milieu physique	2	Biodiversité et milieu naturel	2	Paysage et patrimoine	2	Ressource en eau	2	Risques majeurs	2	Sites et sols pollués	1	Ressources minérales	1	Déchets	1	Total	Total pondéré
	gouvernance forte et partagée																							
3	Hiérarchiser et adapter les modes de déplacements à chaque territoire			5		6		0		0		0		0		0		-1		-1		0	9	31
3-A	Structurer le réseau de transport public autour des besoins de l'armature urbaine			3		3		0		0		0		0		0		0		0		0	6	18
3-A-1	Structurer le réseau de transport sur le nouveau périmètre de l'AOM		Cette action peut permettre d'améliorer les TC, et ainsi favoriser le report modal.	2	Cette action peut permettre d'améliorer les TC, et ainsi favoriser le report modal.	2																	4	12
3-A-2	Améliorer les liaisons avec les réseaux régionaux, nationaux et internationaux		Cette action peut permettre d'améliorer les TC, et ainsi favoriser le report modal.	1	Cette action peut permettre d'améliorer les TC, et ainsi favoriser le report modal.	1																	2	6
3-B	Faciliter et renforcer l'intermodalité			2		2		0		0		0		0		0		-1		-1		0	2	10
3-B-1	Développer les interfaces multimodales		Action visant à favoriser l'intermodalité.	1	Action visant à favoriser l'intermodalité.	1	Le développement de l'interface pourrait engendrer une consommation d'espaces. Des espaces déjà artificialisés devront être ciblés.	0	Le développement de l'interface pourrait engendrer une consommation d'espaces. Des espaces déjà artificialisés devront être ciblés.	0													2	6
3-B-3	Développer des parkings relais pour améliorer le rabattement vers les transports collectifs		Les P+R visent à induire un report modal.	1	Les P+R visent à induire un report modal.	1	Les P+R sont potentiellement consommateurs d'espaces, mais l'action précise « respect du ZAN », des espaces déjà artificialisés devront être ciblés.	**0**	Les P+R sont potentiellement consommateurs d'espaces, mais l'action précise « respect du ZAN », des espaces déjà artificialisés devront être ciblés.	**0**	Les P+R sont potentiellement impactant pour les paysages. Des mesures d'intégration paysagères seront prévues.	0	Ces aménagements peuvent impacter la ressource en eau, mais des mesures de désimperméabilisation seront prévues.	0	Ces aménagements peuvent induire du ruissèlement, mais des mesures de désimperméabilisation seront prévues.	0	Ces aménagements peuvent polluer les sols.	-1	Ces aménagements sont potentiellement consommateurs de ressources.	-1			**0**	**4**
3-C	Hiérarchiser et adapter le réseau de voirie			0		1		0		0		0		0		0		0		0		0	1	3
3-C-1	Intégrer les évolutions du réseau et les dimensions frontalières, régionales et internationales				La dissuasion du trafic de transit permet de réduire les nuisances sonores et pollutions à la source. Mais peut augmenter les émissions ailleurs.	1																	1	3
3-C-2	Limiter le trafic de transit aux petites douanes																						**0**	**0**

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

nº	libellé	Mesures ER	Consommation d'énergie et émissions de GES	3	Pollutions et nuisances	3	Milieu physique	2	Biodiversité et milieu naturel	2	Paysage et patrimoine	2	Ressource en eau	2	Risques majeurs	2	Sites et sols pollués	1	Ressources minérales	1	Déchets	1	Total	Total pondéré
3-C-3	Harmoniser les plans de circulation	Le référentiel d'aménagement pourrait lister également les essences végétales à prioriser (non-allergène, non-EEE, adaptées au climat), des mesures de gestion de l'imperméabilisation, etc.																					**0**	**0**
3-D	Intégrer la logistique en fonction des espaces			0		2		0		0		0		0		0		0		0		0	**2**	**6**
3-D-1	Harmoniser la règlementation à l'échelle intercommunale																						**0**	**0**
3-D-2	Définir les conditions d'accueil des livraisons en zone apaisée																						**0**	**0**
3-D-3	Aménager de nouvelles aires des livraisons conformes																						**0**	**0**
3-D-4	Systématiser la prise en compte des marchandises dans les grands projets urbains et les zones d'activité																						**0**	**0**
3-D-5	Faire évoluer les aménagements de voirie vers des solutions compatibles avec la manutention des marchandises																						**0**	**0**
3-D-6	Mettre en œuvre les itinéraires PL				« éviter les trafics indésirables dans les secteurs à préserver ».	1																	**1**	**3**
3-D-7	Réfléchir au cas par cas les conditions de desserte des établissements les plus générateurs de flux				Ces actions pourraient permettre de réduire les nuisances.	1																	**1**	**3**
4	Proposer et garantir une mobilité pour tous			14		14		0		-1		0		1		0		0		0		0	**28**	**84**
4-A	Poursuivre la valorisation et le développement des grands équipements et des liaisons vers les extérieurs			3		3		-2		-2		0		0		0		0		0		0	**2**	**10**

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

nº	libellé	Mesures ER	Consommation d'énergie et émissions de GES	3	Pollutions et nuisances	3	Milieu physique	2	Biodiversité et milieu naturel	2	Paysage et patrimoine	2	Ressource en eau	2	Risques majeurs	2	Sites et sols pollués	1	Ressources minérales	1	Déchets	1	Total	Total pondéré
4-A-1	S'appuyer sur le potentiel du réseau ferroviaire et développer le réseau		Il s'agit de développer le réseau LEX.	3	Il s'agit de développer le réseau LEX.	3	Les extensions de réseau pourraient induire une consommation d'espaces.	-2	Les extensions de réseau pourraient induire une consommation d'espaces.	-2													**2**	**10**
4-A-2	Améliorer et sécuriser le réseau ferroviaire																						**0**	**0**
4-A-3	Prendre en compte les grands projets d'infrastructures en cours VP																						**0**	**0**
4-A-4	Structurer le réseau routier et favoriser le contournement de l'agglomération avec l'aménagement du nœud d'Étrembières						Les aménagements liés au contournement pourraient induire une consommation d'espaces. La solution la moins impactante devra être développée. Des espaces déjà artificialisés devront être ciblés.	0	Les aménagements liés au contournement pourraient induire une consommation d'espaces naturels. La solution la moins impactante devra être développée. Des espaces déjà artificialisés devront être ciblés.	0	Les aménagements liés au contournement pourraient induire des impacts paysagers. La solution la moins impactante devra être développée. Des mesures d'intégration paysagère seront prévues.	0	Les aménagements liés au contournement pourraient induire une artificialisation des sols. La solution la moins impactante devra être développée. Des espaces déjà artificialisés devront être ciblés.	0	Les aménagements liés au contournement pourraient induire une artificialisation des sols. La solution la moins impactante devra être développée. Des mesures de désimperméabilisation seront prévues.	0								**0**	**0**
4-B	Améliorer la performance du réseau des transports publics			7		7		0		0		0		0		0		-1		-1		0	**12**	**40**
4-B-1	Poursuivre la structuration du réseau TC autour des besoins et des polarités		Cette action peut permettre d'améliorer les TC, et ainsi favoriser le report modal.	2	Cette action peut permettre d'améliorer les TC, et ainsi favoriser le report modal.	2	Le TCSP pourrait nécessiter une consommation de foncier. Des espaces déjà artificialisés devront être ciblés.	0	Le TCSP pourrait nécessiter une consommation de foncier. Des espaces déjà artificialisés devront être ciblés.	0			Ces aménagements peuvent impacter la ressource en eau. Des espaces déjà artificialisés devront être ciblés.	0	Ces aménagements peuvent induire du ruissèlement. Des mesures de désimperméabilisation seront prévues.	0	Ces aménagements peuvent polluer les sols.	-1	Ces aménagements sont potentiellement consommateurs de ressources.	-1			**2**	**10**
4-B-2	Développer les liaisons TC en direction des territoires périphériques		Cette action peut permettre d'améliorer les TC, et ainsi favoriser le report modal.	2	Cette action peut permettre d'améliorer les TC, et ainsi favoriser le report modal.	2																	**4**	**12**
4-B-3	Améliorer les parcours clients TC		Cette action peut permettre d'améliorer les TC, et ainsi favoriser le report modal.	1	Cette action peut permettre d'améliorer les TC, et ainsi favoriser le report modal.	1																	**2**	**6**
4-B-4	Améliorer les vitesses commerciales		Cette action peut permettre d'améliorer les TC, et ainsi favoriser le report modal.	2	Cette action peut permettre d'améliorer les TC, et ainsi favoriser le report modal.	2																	**4**	**12**
4-C	Accélérer la transition énergétique			4		4		2		1		0		1		0		1		1		0	**14**	**34**

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

nº	libellé	Mesures ER	Consommation d'énergie et émissions de GES	3	Pollutions et nuisances	3	Milieu physique	2	Biodiversité et milieu naturel	2	Paysage et patrimoine	2	Ressource en eau	2	Risques majeurs	2	Sites et sols pollués	1	Ressources minérales	1	Déchets	1	Total	Total pondéré
4-C-1	Appliquer les politiques environnementales dans le PDM	Mentionner également paysages, risques (TMD), et gestion des déchets BTP	Il s'agit d'intégrer les problématiques environnementales.	1	Il s'agit d'intégrer les problématiques environnementales.	1	Il s'agit d'intégrer les problématiques environnementales.	1	Il s'agit d'intégrer les problématiques environnementales.	1			Il s'agit d'intégrer les problématiques environnementales.	1			Il s'agit d'intégrer les problématiques environnementales.	1	Il s'agit d'intégrer les problématiques environnementales.	1			**7**	**14**
4-C-2	Poursuivre la mise en œuvre de la transition énergétique de la flotte du réseau de transports en commun		La transition énergétique de la flotte devrait engendrer une baisse des émissions de GES.	1	Le passage à l'électrique permet de réduire bruit et pollutions.	1																	**2**	**6**
4-C-3	Faciliter le déploiement d'infrastructures de recharge des véhicules électriques sur l'ensemble du territoire		Les véhicules électriques émettent moins de GES.	1	Les véhicules électriques émettent moins de polluants et sont moins bruyants.	1																	**2**	**6**
4-C-4	Faire évoluer les parcs roulants des véhicules (service TC et administration)		La transition énergétique de la flotte devrait engendrer une baisse des émissions de GES.	1	Le passage à l'électrique permet de réduire bruit et pollutions.	1																	**2**	**6**
4-C-5	Développer des espaces sur emprise privée pour intégrer la logistique en ville						Les livraisons ne se feront plus sur la voie publique, mais sur l'enceinte des commerces, cela pourrait économiser du foncier.	1															**1**	**2**
4-D	Prendre en compte la diversité des besoins et des situations collectives et individuelles			0		0		0		0		0		0		0		0		0		0	**0**	**0**
4-D-1	Rendre le territoire accessible pour tous (handicap, vieillissement, population socialement fragile)																						**0**	**0**
4-D-2	Veiller à la mise en accessibilité de la chaine de déplacement																						**0**	**0**
4-D-3	Développer des services pour les personnes en situation d'isolement																						**0**	**0**
4-D-4	Appliquer les schémas en cours et les mettre à jour le cas échéant																						**0**	**0**

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

9.3 RESULTATS DES CROISEMENTS CARTOGRAPHIQUES ENTRE SSEI ET SENSIBILITES ENVIRONNEMENTALES

Nom des sites	Surface dans le territoire (ha)	Part du territoire	P+R Cranves-Sales (ha)	P+R MACHILLY (ha)	SDC N° 1 (ha)	SDC N° 2 (ha)	SDC N° 3 (ha)	SDC N° 4 (ha)	SDC N° 5 (ha)	SDC N° 6 (ha)	SDC N° 7 (ha)	TOTAL SSEI	Part des SSEI	Part du site
Occupation du sol														
Espace artificialisé	2 944,66	**37,9 %**	0,09	0,03	0,61	0,28	0,62	0,68	0,63	-	0,02	**2,95**	**58,0 %**	**0,1 %**
Espace agricole	2 025,08	**26,0 %**	0,42	0,12	0,03	-	-	-	-	-	0,11	**0,69**	**13,5 %**	**0,0 %**
Espace naturel et forestier	2 710,03	**34,9 %**	-	0,00	0,08	0,08	0,02	0,00	0,68	0,49	0,07	**1,43**	**28,1 %**	**0,1 %**
Surface en eau	94,96	**1,2 %**	-	-	-	-	-	0,02	0,00	-	-	**0,02**	**0,3 %**	**0,0 %**
Milieux naturels et biodiversité														
Inventaire patrimonial														
ZNIEFF Terre de type 1	663,57	**8,5 %**	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**-**	**0,0 %**	**0,0 %**
ZNIEFF Terre de type 2	1 381,00	**17,8 %**	-	-	0,43	-	-	0,04	1,08	0,49	-	**2,04**	**40,2 %**	**0,1 %**
Protection conventionnelle														
NATURA 2000 –Directive « Oiseaux » : ZPS	52,44	**0,7 %**	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**-**	**0,0 %**	**0,0 %**
NATURA 2000 –Directive « Habitats » : ZSC/SIC	614,87	**7,9 %**	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**-**	**0,0 %**	**0,0 %**
Protection par la maitrise foncière														
Site du conservatoire des espaces naturels (CEN)	19,42	**0,2 %**	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**-**	**0,0 %**	**0,0 %**

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Nom des sites	Surface dans le territoire (ha)	Part du territoire	P+R Cranves-Sales (ha)	P+R MACHILLY (ha)	SDC N° 1 (ha)	SDC N° 2 (ha)	SDC N° 3 (ha)	SDC N° 4 (ha)	SDC N° 5 (ha)	SDC N° 6 (ha)	SDC N° 7 (ha)	TOTAL SSEI	Part des SSEI	Part du site
Espaces naturels sensibles (ENS)	726,60	**9,3 %**	-	-	-	-	-	0,28	0,65	0,21	0,18	**1,33**	**26,1 %**	**0,2 %**
Protection règlementaire														
Arrêté de protection de biotope (APB)	630,95	**8,1 %**	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**-**	**0,0 %**	**0,0 %**
Autres														
Forêts en évolution naturelle	21,90	**0,3 %**	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**-**	**0,0 %**	**0,0 %**
Réseau FRENE	1,78	**0,0 %**	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**-**	**0,0 %**	**0,0 %**
Zones humides	276,82	**3,6 %**	-	-	-	-	-	-	0,16	0,00	-	**0,17**	**3,3 %**	**0,1 %**
Paysages et patrimoine														
Périmètre de protection de 500 m autour du monument historique	87,08	**1,1 %**	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**-**	**0,0 %**	**0,0 %**
SPR	13,98	**0,2 %**	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**-**	**0,0 %**	**0,0 %**
Ressources en eau														
Périmètre de protection des captages														
Immédiat	16,18	**0,2 %**	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**-**	**0,0 %**	**0,0 %**
Rapproché	301,95	**3,9 %**	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**-**	**0,0 %**	**0,0 %**
Éloigné	306,24	**3,9 %**	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**-**	**0,0 %**	**0,0 %**
Agriculture														

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Nom des sites	Surface dans le territoire (ha)	Part du territoire	P+R Cranves-Sales (ha)	P+R MACHILLY (ha)	SDC N° 1 (ha)	SDC N° 2 (ha)	SDC N° 3 (ha)	SDC N° 4 (ha)	SDC N° 5 (ha)	SDC N° 6 (ha)	SDC N° 7 (ha)	TOTAL SSEI	Part des SSEI	Part du site
RPG –Parcelles graphiques (2023)														
1 – Blé tendre	104,57	**1,3 %**	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**-**	**0,0 %**	**0,0 %**
2 – Maïs grain et ensilage	50,36	**0,6 %**	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**-**	**0,0 %**	**0,0 %**
3 – Orge	51,87	**0,7 %**	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**-**	**0,0 %**	**0,0 %**
4 – Autres céréales	27,87	**0,4 %**	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**-**	**0,0 %**	**0,0 %**
5 – Colza	16,40	**0,2 %**	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**-**	**0,0 %**	**0,0 %**
6 – Tournesol	-	**0,0 %**	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**-**	**0,0 %**	
7 – Autres oléagineux	47,50	**0,6 %**	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**-**	**0,0 %**	**0,0 %**
8 – Protéagineux	2,35	**0,0 %**	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**-**	**0,0 %**	**0,0 %**
9 – Plantes à fibres	-	**0,0 %**	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**-**	**0,0 %**	
11 – Gel (surfaces gelées sans production)	0,94	**0,0 %**	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**-**	**0,0 %**	**0,0 %**
14 – Riz	-	**0,0 %**	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**-**	**0,0 %**	
15 – Légumineuses à grains	0,66	**0,0 %**	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**-**	**0,0 %**	**0,0 %**
16 – Fourrage	50,32	**0,6 %**	-	-	0,01	-	-	-	-	-	-	**0,01**	**0,1 %**	**0,0 %**
17 – Estives et landes	34,69	**0,4 %**	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**-**	**0,0 %**	**0,0 %**

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Nom des sites	Surface dans le territoire (ha)	Part du territoire	P+R Cranves-Sales (ha)	P+R MACHILLY (ha)	SDC N° 1 (ha)	SDC N° 2 (ha)	SDC N° 3 (ha)	SDC N° 4 (ha)	SDC N° 5 (ha)	SDC N° 6 (ha)	SDC N° 7 (ha)	TOTAL SSEI	Part des SSEI	Part du site
18 – Prairies permanentes	1 024,62	**13,2 %**	-	0,07	-	-	-	-	-	-	-	**0,07**	**1,4 %**	**0,0 %**
19 – Prairies temporaires	123,98	**1,6 %**	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**-**	**0,0 %**	**0,0 %**
20 – Vergers	1,46	**0,0 %**	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**-**	**0,0 %**	**0,0 %**
21 – Vignes	0,07	**0,0 %**	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**-**	**0,0 %**	**0,0 %**
22 – Fruits à coque	-	**0,0 %**	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**-**	**0,0 %**	
23 – Oliviers	-	**0,0 %**	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**-**	**0,0 %**	
24 – Autres cultures industrielles	4,61	**0,1 %**	-	-	0,00	-	-	-	-	-	-	**0,00**	**0,1 %**	**0,1 %**
25 – Légumes ou fleurs	6,72	**0,1 %**	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**-**	**0,0 %**	**0,0 %**
28 – Divers	3,72	**0,0 %**	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**-**	**0,0 %**	**0,0 %**
Total	1 552,73	**20,0 %**	-	0,07	0,01	-	-	-	-	-	-	**0,08**	**1,6 %**	**0,0 %**
Risques naturels et technologiques														
Risque inondation														
Zones d'expansion des crues (ZEC)	248,65	**3,2 %**	-	-	-	-	-	-	0,18	-	-	**0,18**	**3,6 %**	**0,1 %**
Aléa inondation (Assemblage)														
Zone d'aléa faible (degré 1)	1 251,73	**16,1 %**	-	-	-	0,14	0,23	0,09	0,39	-	0,20	**1,06**	**20,9 %**	**0,1 %**
Zone d'aléa moyen (degré 2)	473,46	**6,1 %**	-	-	-	0,10	0,04	-	0,31	-	-	**0,46**	**9,1 %**	**0,1 %**

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Nom des sites	Surface dans le territoire (ha)	Part du territoire	P+R Cranves-Sales (ha)	P+R MACHILLY (ha)	SDC N° 1 (ha)	SDC N° 2 (ha)	SDC N° 3 (ha)	SDC N° 4 (ha)	SDC N° 5 (ha)	SDC N° 6 (ha)	SDC N° 7 (ha)	TOTAL SSEI	Part des SSEI	Part du site
Zone d'aléa fort (degré 3)	1 513,38	**19,5 %**	-	-	0,01	0,01	0,00	0,49	0,30	-	-	**0,82**	**16,1 %**	**0,1 %**
Plan de prévention des risques inondation														
Constructible sous prescriptions	120,45	**1,5 %**	-	-	-	-	-	0,02	-	-	-	**0,02**	**0,3 %**	**0,0 %**
Inconstructible	267,52	**3,4 %**	-	-	-	-	-	0,54	1,21	0,09	-	**1,84**	**36,1 %**	**0,7 %**
Plan de prévention des risques naturels														
Constructible sous prescriptions	1 047,55	**13,5 %**	-	-	-	0,28	0,17	-	-	-	0,20	**0,65**	**12,7 %**	**0,1 %**
Inconstructible	1 108,48	**14,3 %**	-	-	-	0,02	-	0,12	0,20	-	0,01	**0,36**	**7,0 %**	**0,0 %**

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

9.4 MESURES COMPENSATOIRES DES PROJETS SE CUMULANT AU PDM

Liste des mesures compensatoires portées par l'étude d'impact de l'Autoroute Machilly-Thonon :

- MESURES POUR LES CORRIDORS ÉCOLOGIQUES ET LA BIODIVERSITÉ
    - Création de passages à faune :
        - Construction d'écoducs pour les corridors boisés principaux.
        - Installation de passages inférieurs pour les petits mammifères, amphibiens et reptiles.
        - Adaptation des ouvrages hydrauliques pour inclure des cheminements pour la faune aquatique.
    - Renforcement des continuités écologiques :
        - Plantation de haies bocagères et corridors végétalisés.
        - Mise en place de bandes enherbées le long des infrastructures pour guider les espèces.
    - Protection des espèces sensibles :
        - Aménagement de nichoirs pour les chiroptères et les oiseaux.
        - Création de zones refuges temporaires durant les travaux.
    - Mesures pour les milieux humides :
        - Compensation des pertes de zones humides :
        - Restauration ou création de zones humides équivalentes en dehors des emprises impactées.
        - Aménagement de nouvelles zones d'infiltration pour rétablir le régime hydrique local.
    - Ouvrages hydrauliques adaptés :
        - Maintien des écoulements naturels grâce à des ouvrages de transparence hydraulique.
        - Création de bassins multifonctions pour gérer les eaux pluviales et limiter les risques de pollution.
- GESTION DES EAUX DE RUISSÈLEMENT :
    - Mise en place de bassins de rétention multifonctions pour traiter les eaux pluviales (filtration et décantation).
    - Réseaux de collecte étanches dans les zones sensibles pour éviter les contaminations.
- STABILISATION DES SOLS :
    - Végétalisation rapide des sols mis à nu pour prévenir l'érosion.
    - Utilisation des déblais excédentaires pour créer des merlons paysagers.
- MESURES PAYSAGÈRES
    - Réduction des impacts visuels :
        - Plantation de végétation le long des infrastructures pour atténuer leur impact visuel.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

    - Aménagement de talus paysagers et mise en place de merlons dans les zones ouvertes.
  - Restauration des berges et des habitats :
    - Renaturation des berges après les travaux.
    - Reconstitution de lisières forestières pour préserver l'intégrité écologique et paysagère.

- Mesures spécifiques aux zones sensibles
  - > Zones Natura 2000 et habitats prioritaires :
    - > Surveillance renforcée des impacts potentiels sur les sites Natura 2000 proches.
    - > Compensation spécifique pour les habitats prioritaires détruits.
  - Marais de Margencel :
    - > Déplacement des emprises pour éviter un impact direct.
    - > Mise en place de dispositifs spécifiques pour préserver les écoulements hydrauliques.
- Suivi environnemental
  - Monitoring des impacts :
    - > Suivi de la biodiversité affectée sur une période de 5 à 10 ans.
    - > Études hydrologiques régulières pour évaluer l'efficacité des mesures de transparence hydraulique.
- Coordination et concertation :
  - > Création d'un comité de suivi regroupant les acteurs locaux.
  - > Adaptation des mesures en fonction des retours du monitoring

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

9.5 RESULTATS DES EVALUATIONS DES SCENARIOS PAR ATMO

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Intervenants

Résultats des évaluations des scénarios

Plan de Mobilité – Annemasse Agglomération

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE



MÉTHODOLOGIE

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

DESCRIPTION DES SCÉNARIOS



Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

HYPOTHÈSES POUR LES ÉVALUATIONS

Distances parcourues en situation actuelle issues des indicateurs G2AME (MMT 2016 pondéré de l'évolution des comptages 2016-2022)

VP

- Transfert des parts modales VP vers TC Vélo et MAP (slide précédente)
- Longueur moyenne d'un trajet par mode issue de l'EMD 2014 - Hausse de 10% appliquée en 2035 aux modes actifs.
- Taux d'occupation VP : 1,5 (EMD)
- Ajout du transit pour calage avec distances parcourues MMT 2022 + projection à 2035 selon évolution 2020-2040 des VL.km modélisés pour PA4 sur Annemasse Agglo : +1.4%/an

VUL et PL

- **VUL 2035** : selon évolution 2020-2040 des VL.km modélisés pour PA4 sur Annemasse Agglo : +1.4%/an
- **PL 2035** : selon évolution 2020-2040 des PL.km modélisés pour PA4 sur Annemasse Agglo : +0.6%/an
- Veh.km similaires entre les 3 scenarii 2035

TC (BUS, BHNS et CAR)

- Selon évolution 2020-2040 des TC.km modélisés pour PA4 sur Annemasse Agglo : +1.2%/an
- Veh.km similaires entre les 3 scenarii 2035

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

HYPOTHÈSES POUR LES ÉVALUATIONS

Evolutions apportées au calcul VP.km :

- Evolution du taux de remplissage des VP en 2035 en passant de 1,4 à 1,5
- Les VP.km manquants au regard des vp.km du MMT sont compensés par 100 000 000 vp.km correspondant au transit (17%)

=> Le report modal implique une hausse de la longueur moyenne d'un trajet VP

Longueur moyenne d'un trajet (km)				
	2022	2035		
	Actuel (Référence)	SCoT (Référence)	Trajectoire Climat	Plan Climat
VP	9.0	9.0	10.0	11.5
TC	11.8	12.4	12.4	12.4
Marche	0.87	0.91	0.91	0.91
Vélo	4.0	4.2	4.2	4.2

		2022	2035		
		Actuel (Référence)	SCoT (Référence)	Trajectoire Climat	Plan Climat
Distance parcourue (km/an)	VP conducteur	499 189 753	443 234 348	414 640 362	359 586 552
	VP passager	199 675 901	221 617 174	207 320 181	179 793 276
	VP en transit (par différence avec VP.km totaux	100 000 000	116 503 743	116 503 743	116 503 743
	VP.km totaux	599 189 753	559 738 091	531 144 105	476 090 295

+10% de la longueur d'un trajet MAP vélo TC en 2035 - 1.5 personne par VP		2022	2035		
		Actuel (Référence)	SCoT (Référence)	Trajectoire Climat	Plan Climat
Distance parcourue (km/an)	VP	599 189 753	559 738 091	531 144 105	476 090 295
	VUL	138 330 061	161 159 699	161 159 699	161 159 699
	PL	27 232 734	29 166 343	29 166 343	29 166 343
	TC	1 404 559	1 626 799	1 626 799	1 626 799
	Marche	31 434 871	40 985 247	45 225 100	50 878 238
	Vélo	10 716 400	32 521 500	52 034 400	71 547 300
	TOTAL sans modes doux	766 157 108	751 690 933	723 096 947	668 043 136
	TOTAL avec modes doux	808 308 379	825 197 680	820 356 447	790 468 674

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE



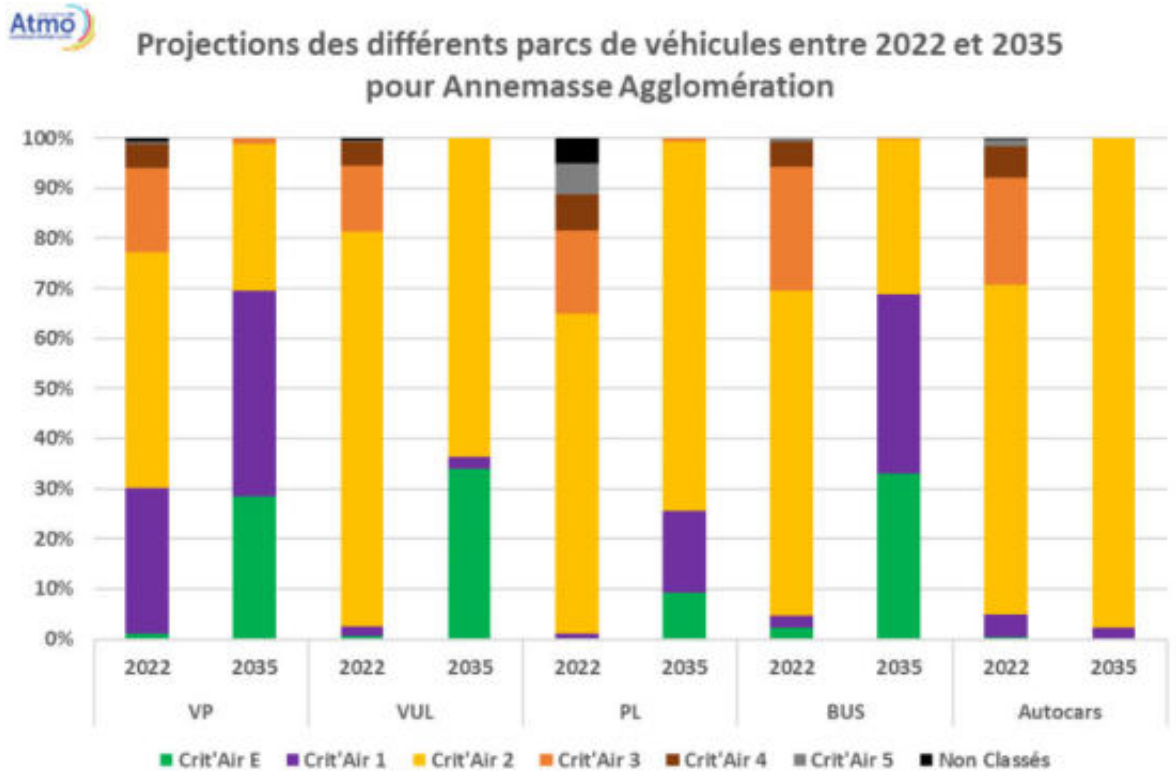
PARCS DE VÉHICULES

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

PARCS ANNEMASSE AGGLO

Données d'entrée utilisées :

- Parc SDES 2022
- Projection à 2035 en prenant en compte la fin de la vente de véhicules légers thermiques en 2035 (VP et VUL)

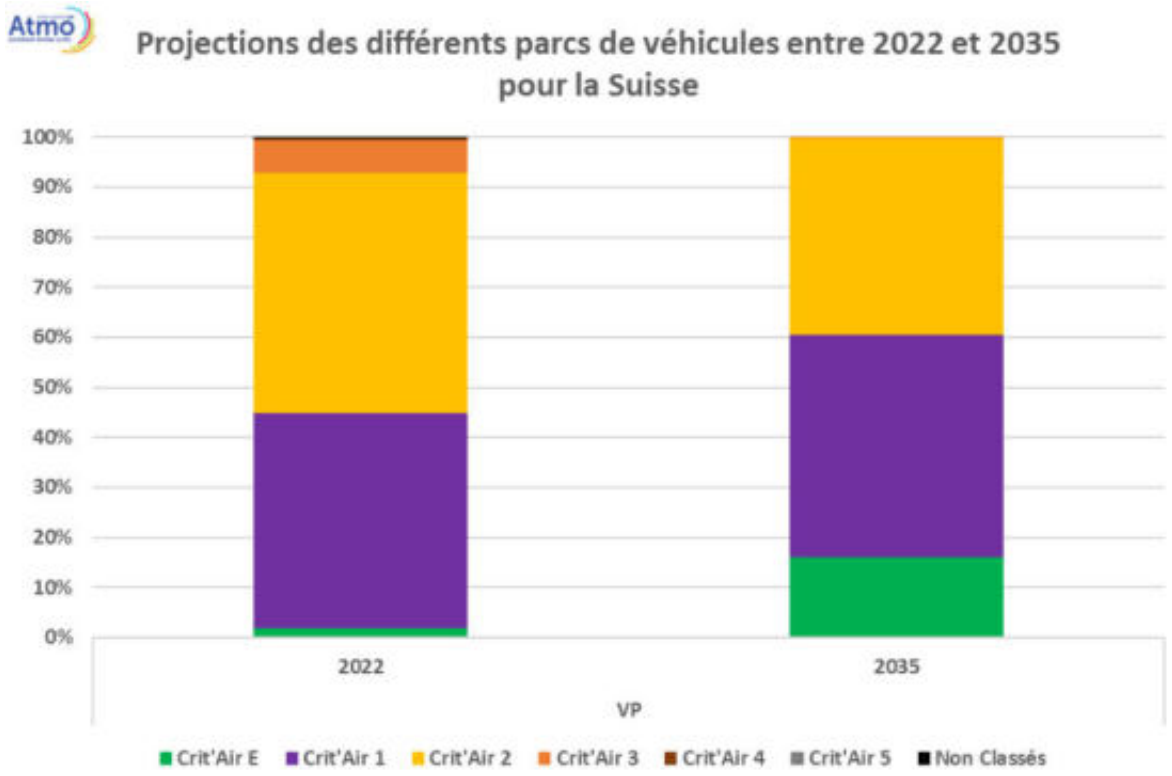


Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

PARCS SUISSE

Données d'entrée utilisées :

- Parc moyen MICET V4.1 Suisse



Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

INTEGRATION DES PARCS ANNEMASSE AGGLO EN SUISSE

Reprise des hypothèses de la modélisation MMT qui donne la part FR/CH de VP circulant sur Annemasse Agglo.
Pas d'informations sur les autres modes = hypothèse d'un parc 100% français

		SDES Haute-Savoie	MICET Suisse
Prise en compte des parcs France/Suisse	VP	**89.4%**	**10.6%**
	VUL	**100%**	**0%**
	PL	**100%**	**0%**
	TC	**100%**	**0%**

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE



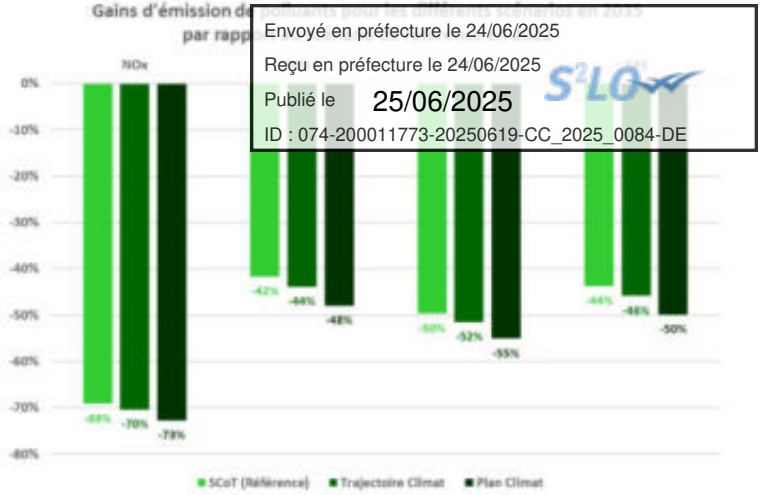
ÉMISSIONS

RÉSUMÉ DES GAINS D'ÉMISSIONS

Emissions calculées selon :

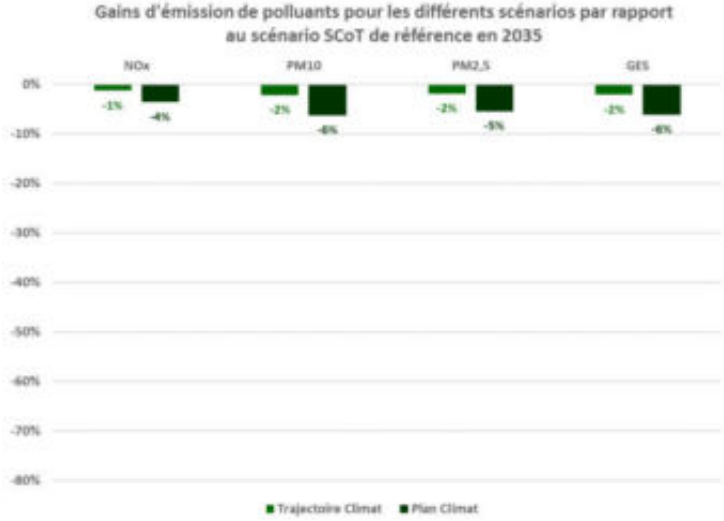
- distances parcourues estimées pour chaque scénario
- facteurs d'émissions COPERT5 tenant compte du parc (distinction FE/CH pour VP) et des vitesses pratiquées sur Annemasse Agglo

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE



Le scénario de référence « SCoT » montre des gains importants pour les différents polluants entre 2022 et 2035 avec des baisses d'émissions de 69% pour les NOx, de 42% pour les PM10, de 50% pour les PM2,5 et de 50% pour les GES.

Le scénario **« Plan Climat »** est celui qui permet **des gains d'émission plus important** par rapport au scénario de référence en 2035, en comparaison avec le scénario « Trajectoire Climat », avec des gains supplémentaires de 4% pour les NOx, de 6% pour les PM10, de 5% pour les PM2,5 et de 6% pour les GES.

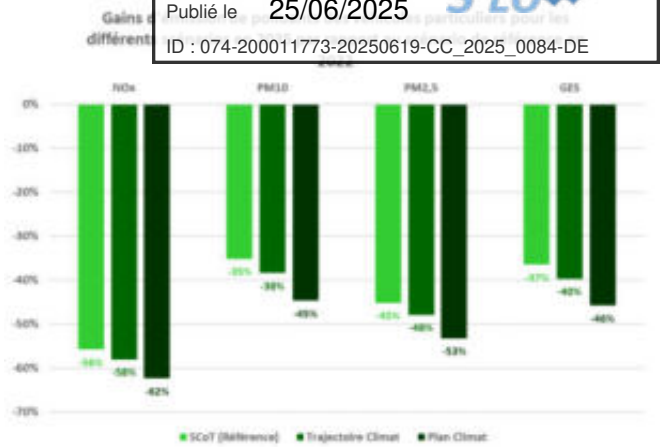


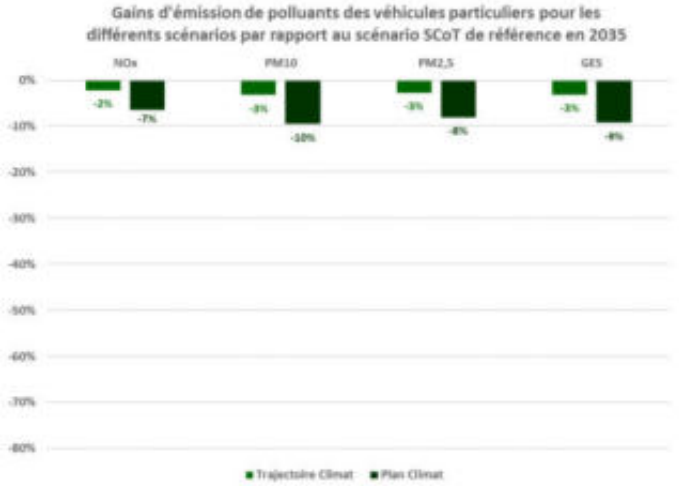
RÉSUMÉ DES GAINS D'ÉMISSIONS POUR LES VÉHICULES PARTICULIERS

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Le scénario de référence « SCoT » montre des gains importants sur les émissions des véhicules particuliers pour les différents polluants entre 2022 et 2035 avec des baisses d'émissions de 56% pour les NOx, de 35% pour les PM10, de 45% pour les PM2,5 et de 37% pour les GES.

Le scénario **« Plan Climat »** est celui qui permet **des gains d'émission plus important** par rapport au scénario de référence en 2035, en comparaison avec le scénario « Trajectoire Climat », avec des gains supplémentaires de 7% pour les NOx, de 10% pour les PM10, de 8% pour les PM2,5 et de 9% pour les GES.





EMISSIONS DE NOX

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

SRADDET AURA	PM2.5	2015	-47%
	GES	2015	-30%

	Actuel (Référence)	SCoT (Référence)	Trajectoire Climat	Plan Climat
	NOx (Tonnes)			
Transport de personnes *(VP + TC)*	203	90	85	77
Transport de professionnels *(VUL+PL)*	173	26	26	26
	376	**116**	**111**	**103**
		-69%	*-70%*	*-73%*

Par rapport au scénario de référence « SCoT », le scénario « Trajectoire Climat » permet un gain supplémentaire **de 5 tonnes** et le scénario « Plan Climat » un gain supplémentaire **de 13 tonnes** pour les NOx en 2035.

EMISSIONS DE PARTICULES FINES

Document	Polluants	Année de référence	Objectif en 2030
PREP		2005	-60%
			-42%
		2015	-44%
SRADDET AURA			-38%
	PM2.5	2015	-47%
	GES	2015	-30%

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Par rapport au scénario de référence « SCoT », le scénario « Trajectoire Climat » a un gain supplémentaire **inférieur à 1 tonne** et le scénario « Plan Climat » montre un gain supplémentaire **d'environ 1 tonne** pour les particules fines PM10 en 2035.

Pour les PM2,5, les deux scénarios montrent des gains inférieurs à 1 tonne en 2035 par rapport au scénario de référence.

	Actuel (Référence)	SCoT (Référence)	Trajectoire Climat	Plan Climat
	PM10 (Tonnes)			
Transport de personnes (VP + TC)	15	10	9	8
Transport de professionnels (VUL+PL)	8	4	4	4
	23	**13**	**13**	**12**
		-42%	*-44%*	*-48%*
	PM2,5 (Tonnes)			
Transport de personnes (VP + TC)	11	6	6	5
Transport de professionnels (VUL+PL)	6	2	2	2
	17	**8**	**8**	**8**
		-50%	*-52%*	*-55%*

EMISSIONS DE GES

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Document		Année de référence	Objectif en 2030
PREPA		2005	60%
		2005	42%
		2015	-44%
SRADDET AURA			-58%
	PM2.5	2015	-47%
	GES	2015	-30%

	Actuel (Référence)	SCoT (Référence)	Trajectoire Climat	Plan Climat
	GES (Tonnes)			
Transport de personnes *(VP + TC)*	70 137	44 533	42 303	38 008
Transport de professionnels *(VUL+PL)*	37 080	15 757	15 757	15 757
	107 217	**60 290**	**58 060**	**53 766**
		-44%	*-46%*	*-50%*

Par rapport au scénario de référence « SCoT », le scénario « Trajectoire Climat » permet un gain supplémentaire **d'environ 2 200 tonnes** et le scénario « Plan Climat » un gain supplémentaire **d'environ 6 500 tonnes** pour les GES en 2035.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025
Reçu en préfecture le 24/06/2025
Publié le 25/06/2025
ID : 074-200011773-20250619-CC_2025_0084-DE

Annemasse **Agglo**

Annemasse - Les Voirons Agglomération

www.annemasse-agglo.fr