

REPUBLIQUE FRANCAISEDépartement
de la Haute-SavoieArrondissement de
Saint-Julien-en-Genevois**COMMUNE DE VÉTRAZ-MONTHOUX
EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL**

N° 2025.115 Séance du **VINGT-SEPT OCTOBRE DEUX MILLE VINGT-CINQ**
Date de la convocation : Mardi 21 octobre 2025
Président de séance : M. Patrick ANTOINE
Secrétaire de séance : Mme Pascale PELLIER
Quorum : 14

15 présents :

MMES et MM. ANTOINE, BELMAS, PELLIER, VOUTAY-MERMET, LAMBELET, FRIES-CHATAGNAT, BERTRAND, MOUCHET, BARBERIS, PARRET, GAUD-DAVIET, PICHAT, LEVET, GUGLIOTTA, PAILLASSON

6 pouvoirs :

Véronique FENEUL à Maurice BERTRAND, Jean-Pierre JOURNE à Séverine FRIES-CHATAGNAT, Dominique JOLIVET à Martine GAUD-DAVIET, Laetitia REAL-LAFFRIQUE à Christine MOUCHET, Johann MARTINEZ à Patrick ANTOINE, Stéphanie BREGEGERE à Anne-Lise VOUTAY-MERMET

6 absents :

MM. COLLOT, SILLARD, ALPSTEG, ROGUET, RICHARD et RIBOURDOUILLE

Objet : Pour avis à donner, suite à l'arrêt du Plan de Mobilité d'Annemasse Agglomération, 2025-2035Exposé : Monsieur le Maire

Monsieur le Maire informe le conseil municipal, que l'agglomération d'Annemasse a arrêté le projet de Plan de Mobilité 2025-2035 (PDM).

Conformément aux dispositions de l'article L1214-15 du code des Transports, le dossier numérique du PDM arrêté a été notifié à la commune de Vétraz-Monthoux pour avis dans un délai de 3 mois suivant cette notification.

Monsieur le Maire rappelle, que la compétence mobilité d'Annemasse agglomération a été transférée au Pôle métropolitain du Genevois Français depuis le 01 juillet 2025, le PMGF poursuit donc la démarche engagée avec la consultation des personnes publiques associées et l'enquête publique, avec un objectif d'approbation du Plan de mobilité pour la fin d'année 2025.

Monsieur le Maire présente le dossier d'arrêt du PDM :

Le Plan de Mobilité s'articule de la manière suivante :

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

Le Plan de mobilité a été défini selon les quatre étapes suivantes :

1. Elaborer un diagnostic du territoire en matière de mobilité et définir les 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 la 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 services et zone de loisirs,
- Allier des mesures infrastructurelles, d'animation et de services.

A l'issue de cette phase de diagnostic, 4 enjeux ont été définis :

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 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 déplacement peu émissifs, voire l'utilisation de la voiture autrement.

N° 2025.115**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 pour 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 fixés, 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 tend vers les objectifs de la Charte de Grand Genève en transition.
- Plan Climat : qui répond aux objectifs de la Charte de Grand Genève en transition.

C'est le scénario « 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
- 2,3 % pour les autres modes

Cet objectif de report modal ambitieux s'appuie sur :

- 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.

N° 2025.115

- 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. 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. 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.

5. Consultation réglementaire préalable à l'enquête publique

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.

N° 2025.115

6. Enquête Publique

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.

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 avoir exposé le contenu du PDM, Monsieur le Maire précise, qu'à l'issue du délai de consultation des communes et des personnes publiques associées, une enquête publique aura lieu, durant laquelle le public pourra s'exprimer sur le projet et y faire des remarques ou des requêtes.

Monsieur le Maire indique également que l'avis que doit donner la commune peut être assorti de réserves.

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 ;

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

Considérant que 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.

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

Considérant que, page 29 du Plan de Mobilité, le projet n°1 intitulé « *Reconfiguration du nœud d'Étrembières* » précise que le SCoT juge nécessaire cette opération afin d'assurer, à terme, le bon fonctionnement du réseau structurant et primaire de l'agglomération, notamment pour absorber le report de trafic du cœur urbain, et qu'Annemasse Agglo se positionne en faveur de la solution dite « Europe », consistant à créer un nouveau diffuseur au niveau du boulevard de l'Europe ;

Considérant que, lors de divers échanges entre élus, il avait été indiqué que ce projet devait être abandonné ;

Considérant qu'à l'issue de plusieurs échanges et réunions, Annemasse Agglomération n'a pas pris en compte les principes validés lors de ces concertations, notamment la mise en place d'une dérogation pour les logements de type T4 et plus, avec une limitation à deux places de stationnement maximum par logement ;

Considérant qu'il convient de préserver une marge de manœuvre pour les collectivités territoriales, en permettant la réalisation d'études spécifiques sur les besoins en stationnement selon les types d'activités, notamment pour :

- L'artisanat et le commerce de détail,
- Les activités de services accueillant du public,
- Les bureaux ;

Considérant qu'il apparaît incohérent d'imposer une interdiction de place stationnement en secteur 1, mesure contraire aux besoins réels des habitants et des usagers, en effet, tous les déplacements ne pourront être satisfaits par les seuls transports en commun et que les propriétaires des locaux ne sont pas forcément résidents de l'agglomération ;

Considérant que la forte limitation du stationnement dans le parc privé risque d'engendrer des conflits d'usage et de provoquer des désordres sur le domaine public ;

Considérant l'incohérence entre, d'une part, la volonté de limiter le stationnement sur le domaine public et, d'autre part, celle de limiter l'offre de stationnement privé, alors qu'il conviendrait plutôt d'encourager la création de parkings privés accessibles, mutualisés et à coût modéré, situés à proximité des zones d'habitation ;

Considérant qu'il serait souhaitable de promouvoir des aménagements peu consommateurs d'espaces imperméabilisés et respectueux de l'environnement ;

Considérant que la zone 5 mentionnée sur la cartographie du zonage stationnement par secteur n'est pas légendée, ce qui nuit à la compréhension globale du plan ;

Considérant le projet de loi adopté par l'Assemblée nationale le 17 juin 2025, portant sur la suppression des Zones à Faibles Émissions (ZFE) ;

Considérant que cette loi n'a pas fait l'objet d'une promulgation il conviendrait, par précaution, de retirer les ZFE du Plan de Mobilité ;

Considérant que le plan d'action proposé entre en contradiction avec la stratégie mobilité et le scénario retenu dans le document ;

Après en avoir délibéré, le conseil municipal, à l'unanimité,

ARTICLE UNIQUE : EMET UN AVIS DEFAVORABLE au projet de Plan de Mobilité arrêté par délibération du Conseil Communautaire du 18 juin 2025 ;

Ainsi fait et délibéré les jour, mois et an que dessus.

La Secrétaire de séance
Pascale PELLIER

pour copie conforme,

à Vétraz-Monthoux, le 29 octobre 2025
Le Maire

Patrick ANTOINE

Monsieur le Maire certifie le caractère exécutoire
du présent acte transmis en Sous-Préfecture
de Saint-Julien-en-Genevois par voie dématérialisée, le



La présente délibération peut faire l'objet, dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou publication, d'un recours gracieux auprès de Monsieur le Maire de Vétraz-Monthoux ou d'un recours contentieux auprès du Tribunal Administratif de Grenoble.