

Dossier certifié conforme par la Présidente
et annexé à la présente délibération du
Grand Annecy du 19 décembre 2024 arrêtant
l'élaboration du PLUI HMB.

La Présidente,
Frédérique LARDET.



PIÈCE 1 RAPPORT DE PRÉSENTATION

1.3 Justification des choix retenus

6. Justification des POA Habitat et Mobilité

SOMMAIRE

1	POA HABITAT	2
1.1	RAPPELS DES ORIENTATIONS DU PADD EN LIEN AVEC LE POA	3
1.2	JUSTIFICATIONS DES ACTIONS PAR ORIENTATION.....	5
2	POA MOBILITE.....	12
2.1	RAPPELS DES ORIENTATIONS DU PADD EN LIEN AVEC LE POA	13
2.2	JUSTIFICATIONS DES ACTIONS PAR ORIENTATION.....	16

1



POA HABITAT

1.1 RAPPELS DES ORIENTATIONS DU PADD EN LIEN AVEC LE POA

Le POA-H, en particulier à travers ses actions, vise à répondre de façon concrète aux objectifs du PADD.

1.1.1 MAITRISER LE RYTHME D'ACCUEIL DE POPULATION AVEC L'EXIGENCE DE PRODUIRE DES LOGEMENTS A PRIX ET LOYERS ENCADRES

Produire 1 400 logements par an en moyenne, soit 21.000 logements dans les 15 années d'application du PLUI HMB, pour répondre à la fois à la croissance démographique, au desserrement des ménages et au besoin de renouvellement du parc de logements

Produire des logements diversifiés pour les habitants et les actifs du Grand Annecy, en répondant aux besoins de tous : assurer l'adéquation entre l'offre et les besoins de logements de la population à chaque étape du parcours résidentiel. Pour les personnes âgées, promouvoir l'habitat répondant aux besoins évolutifs du vieillissement, développer une offre de logements adaptés dans le parc neuf et existant et poursuivre l'adaptation des logements et le soutien à domicile dans le parc privé. Apporter une attention particulière à l'accessibilité des logements pour les personnes en situation de handicap

Définir une stratégie foncière qui fixe un cadre d'intervention des collectivités et de leurs partenaires dans des opérations publiques d'aménagement, en anticipation pour répondre aux besoins imminents des ménages et maîtriser les prix

Limiter les effets excluants du marché immobilier et ses impacts sur les populations et les entreprises. Réguler le développement des meublés touristiques, mobiliser les leviers pour limiter la sur-représentation des résidences secondaires

Observer et maîtriser la chaîne de production de logements (parc existant et construction), pour permettre à l'ensemble des ménages de réaliser leur parcours résidentiel sur le territoire

1.1.2 REpondre aux besoins des habitants et assurer la mixité sociale avec une politique de logements à prix et loyers encadrés selon le principe de solidarité territoriale

Développer une offre de logements pour tous imposant au-moins 50% de logements à prix et loyers encadrés par le code de la construction et de l'habitation (locatifs sociaux PLAI, PLUS et PLS, accession à prix encadrés BRS, PSLA)

Anticiper les besoins de maîtrise foncière dans les secteurs de développement urbain identifiés

Prendre en compte les enjeux sociaux d'occupation et d'attribution du parc de logements social et privé dans le développement urbain : améliorer la mixité sociale aux échelles les mieux adaptées ; mettre en œuvre la politique d'attribution des logements sociaux (CIL, CIA, PPGDL) ; maintenir les actifs sur le territoire, notamment pour les métiers essentiels ; favoriser la mixité intergénérationnelle

Favoriser le parcours résidentiel avec la priorité du « logement d'abord » pour les populations les plus fragiles : seniors, précaires, personnes souffrant de handicap, étudiants, gens du voyage, travailleurs modestes, notamment les jeunes

Créer des centres d'hébergements d'urgence pérennes et décentes en partenariat étroit avec l'Etat

Proposer des solutions alternatives aux jeunes en grande précarité pour répondre à l'absence de place au sein des structures d'hébergement ordinaire : colocation, projet intergénérationnels, CHRS exclusivement destiné aux jeunes

1.1.3 OFFRIR UN HABITAT DE QUALITE REpondant AUX ASPIRATIONS DES HABITANTS D'AUJOURD'HUI ET DE DEMAIN

Développer les projets urbains et les logements dans une logique d'ensemble, au service des habitants : qualité des aménagements, intégrations urbaine, paysagère et environnementale, espaces publics et collectifs, accessibilité... en traitant les transitions depuis l'intimité du logement vers la vie sociale dans l'espace public

Réhabiliter le parc existant **pour une meilleure qualité d'habiter et pour le bien-être des habitants, tout en pensant aux opportunités d'adaptation du parc immobilier pour créer une offre complémentaire** (surélévations, extensions etc)

Permettre et développer une densité plus élevée, maîtrisée et acceptable pour la population car accompagnée d'une forte qualité urbaine et d'espaces publics structurants

- **Mettre en œuvre la densité pour l'ensemble des activités humaines** : travailler, consommer etc et non pas uniquement pour se loger
- Organiser la réduction de l'artificialisation des sols de l'ensemble des activités, au bénéfice et au service de la qualité de l'Habitat en premier lieu
- Définir une exigence minimale de densité et des formes urbaines pour préserver et développer des espaces publics de proximité, de loisirs, de respiration etc

1.1.4 ACCOMPAGNER LES TRANSITIONS ENERGETIQUE ET CLIMATIQUE DES LOGEMENTS

Massifier la rénovation énergétique des logements en permettant la réalisation des travaux, notamment d'isolation, ventilation et production d'énergie renouvelable et en accompagnant habitants et opérateurs pour entreprendre ces travaux

Favoriser et inciter les constructeurs à mettre en œuvre le plus haut niveau de performance de la réglementation énergétique, dans les orientations d'aménagement et de programmation ainsi que dans les cahiers des charges des opérations d'aménagement

Promouvoir les solutions constructives à faible bilan carbone, notamment avec des matériaux biosourcés et locaux

Privilégier des matériaux et des solutions énergétiques préservant la qualité de l'air

1.2 JUSTIFICATIONS DES ACTIONS PAR ORIENTATION

Axe 1 : Le socle du POA-H, une transition vers un nouveau modèle d'habitat : croiser une nécessité bioclimatique avec le besoin de développement de logements encadrés	
ACTION	JUSTIFICATIONS
<p>Action 1 : Suivre et programmer les objectifs de développement de logements encadrés au regard de l'ensemble de la production - Accompagner l'objectif de production de 1400 logements par an dont au moins 50% de logements à prix et loyers encadrés Veiller à la répartition spatiale de l'offre de logements Accompagner les communes dans l'atteinte de leurs objectifs de production de logements sociaux pérennes Suivre et adapter la programmation des logements encadrés en lien avec les enjeux de gestion des opérateurs Renforcer le travail partenarial</p>	<p>Bilan intermédiaire du PLH 2020-2025</p> <ul style="list-style-type: none"> • moyenne de 1 700 logts/an entre 2020 et 2022, pour un objectif de 1 600 logements par an prévu pour la période 2020-2025, • part de logements aidés est en deçà des objectifs de 600 logements sociaux par an. <p>Attention particulière portée sur les produits et les pratiques des opérateurs, la volonté étant d'avoir des logements sociaux pérennes. Développement des premiers logements en BRS avec l'arrivée de nombreux OFS sur le territoire = mieux suivre le développement de ce produit et observer les prix de vente et la redevance foncière appliqués par les opérateurs. Volonté de travailler en partenariat avec les bailleurs sociaux : accord-cadre assigné en 2022 avec l'Union sociale de l'Habitat de Haute-Savoie.</p>
<p>Action 2 : Développer et suivre des expérimentations en matière de production de logements encadrés Réinterroger les modalités de production du logement neuf et expérimenter de nouveaux modèles économiques de production de logements encadrés</p>	<p>Constat partagé par l'ensemble des partenaires : le modèle de développement du logement encadré se complexifie grandement, voire devient obsolète sur un territoire extrêmement tendu et avec un foncier très cher comme le Grand Annecy. Les travaux conduits dans le cadre du bilan intermédiaire du PLH et de l'élaboration du POA-H affirment le besoin de réinterroger les modalités d'équilibre des opérations. Manque de visibilité sur les modalités de production du logement aidé qui incite à développer et suivre des expérimentations.</p>
<p>Action 3 : Favoriser la production neuve en intégrant les objectifs bioclimatiques Inscrire un « réflexe » bioclimatique dans la production de logements sur le territoire : Développer les projets urbains et les logements dans une logique d'ensemble, au service des habitants Permettre et développer une densité plus élevée, maîtrisée et acceptable pour la population Privilégier les zones déjà urbanisées favorables au développement bioclimatique (potentiel d'énergies « déjà là » à valoriser) Intégrer les principes et objectifs du Pacte pour le climat Développer la construction en bois et bas carbone Prendre en compte les guides et référentiels qualité</p>	<p>Appliquer la grille de lecture bioclimatique à la production neuve de logements. Cela se traduit notamment dans le PADD par les axes suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Développer les projets urbains et les logements dans une logique d'ensemble, au service des habitants • Permettre et développer une densité plus élevée, maîtrisée et acceptable pour la population • Produire des logements dans la ville du ¼ heure et à proximité des réseaux de transports en commun <p>Assurer une parfaite coordination des actions Habitat avec l'OAP bioclimatique. Liens avec le PACTE pour le climat et les domaines de la santé : confort d'été Attention particulière du PLH sur la qualité de nouveaux logements : guide du mieux construire à destination des élus du Grand Annecy, complémentaire du « référentiel bien construire » de la Ville d'Annecy.</p>

Axe 2 : Améliorer la maitrise publique du foncier pour réussir la mise en œuvre du nouveau modèle	
ACTION	JUSTIFICATIONS
<p>Action 4 : Mettre en place et suivre un référentiel des prix du foncier Constituer une approche des prix du foncier à partir des capacités de ménages cibles Maîtriser et territorialiser la charge foncière admissible selon les ménages et produits cibles = intégration des objectifs de mixité du PLUI HMB et des stratégies de développement selon les localisations des opérations</p>	<p>Mieux connaître et maîtriser les coûts impactant les projets : structurer un observatoire du foncier, et notamment des charges foncières appliquées, pour définir un plan d'action et agir sur les prix du logement. Définir un référentiel des charges foncières admissibles, territorialisé, qui participerait à l'atteinte de l'objectif de production de logements encadrés affiché dans le PLUI-HMB. Construire les étapes d'une nouvelle culture en dotant le territoire d'un outil de négociation partagé par l'ensemble des opérateurs et communes. Aborder la stratégie foncière à partir du projet urbain : renverser la tendance de la nature du projet guidée par le prix du foncier et ce qu'il permet.</p>
<p>Action 5 : Appuyer les communes dans l'acquisition de foncier de sites stratégiques de production de logements encadrés Accélérer la maitrise foncière des collectivités pour faciliter la production de logements encadrés</p>	<p>Plan d'action foncière (PAF) entre le Grand Annecy et l'établissement public foncier local de Haute-Savoie (EPF74), élaboré en même temps que le PLUI-HMB, permet aux communes d'avoir une vision à long terme de leur stratégie foncière et de leur développement. Un certain nombre de sites sont recensés dans le PAF. En complément des sites définis dans le cadre du plan d'action foncier : soutenir les communes dans leurs efforts d'acquisition en cohérence avec les avancées du référentiel des prix du foncier et du PAF du Grand Annecy.</p>
<p>Erreur ! Signet non défini. Favoriser la production de logements encadrés dans des zones d'aménagement publiques Poursuivre l'accompagnement technique des communes et le développement d'une culture de l'aménagement Articuler et suivre les livraisons d'opérations pour une meilleure maîtrise du marché et des besoins de services pour les nouveaux ménages</p>	<p>Maitrise du foncier passe aussi par l'utilisation des outils de l'aménagement public : action déjà présente dans le PLH 2020-2025. Bilan intermédiaire mitigé en ce qui concerne le nombre de logements réalisés, le développement de tels projet se faisant sur le temps long. Zones d'opérations publiques ; définir et encadrer des prix de logements en dehors des dispositifs classiques et/ou réglementaires. Maitriser l'articulation des calendriers de ces zones : réguler le marché, phaser les opérations entre elles, pistes de mutualisation de coûts.</p>

Axe 3 : Positionner les publics spécifiques au cœur du nouveau modèle spécifique et renforcé

Le POA-H dans le PLUIHMB : une occasion de parler « fragilités » autrement

Le POA-H vise à répondre aux besoins des plus fragiles en intégrant les enjeux de mobilité et de services à la logique « habitat ».

Il s'agit de favoriser le parcours résidentiel de ces publics, via une meilleure compréhension des enjeux, de l'offre existante et des besoins en logement. La volonté étant d'apporter une réponse adaptée, par le soutien au développement d'une offre nouvelle territorialisée ou à des dispositifs innovants.

Cette approche vise à donner une nouvelle dynamique dans la manière d'aborder le sujet avec les communes et les partenaires, sachant que les compétences de l'EPCI en la matière sont limitées.

Il s'agit donc, au fil des 15 ans du PLUI HMB de créer le terreau de développement de réponses aux besoins et de mettre en place une instance partenariale de programmation des offres (avec un groupe de pilotage politique et un groupe partenariale technique).

Des publics variés nécessitant des réponses adaptées

L'objectif est de développer un **volet « solidarités » dans le PLUI-HMB**. Dans ce cadre, il s'agit de mobiliser l'ensemble des leviers en développant des actions sur les attributions de logements sociaux et toutes les formes de production d'une offre adaptée aux populations spécifiques.

- **Personnes âgées et handicapées** : un vieillissement de la population qui pose de nouveaux défis en termes d'accueil, d'aménagement des espaces et des logements. Il convient de continuer à chercher des solutions de logement adaptées pour ce public. Cela passe notamment par la poursuite du dispositif de maintien à domicile et le suivi des capacités de l'offre en structures spécifiques. La question de l'accessibilité des immeubles et des logements est également un sujet à fort enjeu, notamment sur le parc existant (cf action 12).
- **Jeunes, étudiants et alternants** : une offre en logement qui s'améliore dans l'agglomération avec de nombreux projets développés dans le PLH précédent. Le développement de l'offre universitaire, la dynamique économique et touristique du territoire font que de nombreux jeunes ou étudiants souhaitent s'installer dans l'agglomération. La crise du logement observée ces dernières années entraîne une plus grande difficulté pour ces publics à louer des logements à bas loyers ou à accéder à la propriété. Les profils très variés nécessitent le recours à une diversité de solutions, dont des solutions innovantes. Une attention particulière sera portée aux jeunes en grande précarité.
- **Les plus démunis** : l'action du POA-H doit s'inscrire dans le contexte national de mise en œuvre du plan « Logement d'abord » et dans un contexte local de manque de places en structure d'hébergement, de parcours résidentiel bloqué, et de nécessité d'objectiver les besoins pour ces publics. Ils présentent des profils également très variés qui nécessitent des réponses adaptées aux enjeux de chacun. La relation partenariale, notamment avec les communes, les services de l'Etat, le SIAO et les associations, est primordiale pour développer une action efficace. Le Grand Annecy continuera de soutenir la production de logements en résidence sociale ainsi que les logements financés en PLAI adapté via un appui financier dans l'équilibre des opérations.
- **Saisonniers, travailleurs modestes et actifs en mobilité** : la crise du logement a également fragilisé le parcours résidentiel des travailleurs à revenus modestes et des saisonniers. En partenariat avec les communes et Action Logement, il convient de poursuivre le soutien aux dispositifs existants et les expérimentations de solutions innovantes de logement. Le projet de création d'une résidence mobilité à Annecy, prévu lors du précédent PLH, est un exemple de solutions qui peuvent être apportées pour ces publics.
- **Gens du voyage** : un travail à mener avec les communes pour trouver des fonciers disponibles permettant de mettre en place les obligations du Schéma départemental d'accueil des gens du voyage. L'enjeu porte sur la gestion de l'existant et la création de nouveaux terrains familiaux et de nouvelles aires d'accueil.

ACTION	JUSTIFICATIONS
<p>Action 7 : Quantifier, territorialiser et animer le suivi des besoins des populations spécifiques</p> <p>Avoir une meilleure connaissance de l'offre et des besoins pour chaque public</p> <p>Sensibiliser les communes et partenaires aux enjeux en matière de logements de ces publics</p> <p>Conforter le partenariat avec les acteurs du territoire</p> <p>Privilégier une approche de réflexion globale sur les fragilités, mais avec une mise en œuvre d'actions tenant compte des convergences et divergences de besoins et les différents dispositifs réglementaires selon les publics</p>	<p>Animer une double instance dédiée aux enjeux de logement des publics mentionnés. Elles seront en charge d'étudier l'offre existante, et à venir, et les besoins et réponses à apporter pour ces publics :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une instance politique qui réunit des élus communautaires et communaux sous l'égide du Vice-Président en charge de l'Habitat. Cette instance pilote les actions et en particulier la programmation des offres spécifiques (du PLAI adapté aux résidences) en tenant compte des équilibres territoriaux et de la logique/pertinence « secteur favorable » (cf action 8). • Une instance technique qui réunit des techniciens du Grand Annecy et des communes, des associations, des bailleurs sociaux et des représentants institutionnels (Etat, Conseil Départemental). Ce groupe est un groupe de propositions, son rôle est d'objectiver au mieux un constat sur les publics fragiles, mais aussi de faire des propositions argumentées dans une posture d'aide à la décision <p>Des dispositifs mis en place pendant le précédent PLH permettent déjà d'apporter des solutions pour certains publics. Le Grand Annecy souhaite poursuivre le soutien aux dispositifs ayant démontré leur efficacité et étudier le développement de nouveaux projets innovants répondant à des besoins locaux.</p>
<p>Action 8 : Définir des secteurs favorables pour l'accueil de populations spécifiques (ville du ¼ d'heure pour les plus fragiles)</p> <p>Intégrer un volet solidaire dans les approches foncières et de planification</p> <p>Identifier des secteurs favorables à l'accueil de l'offre pour publics fragiles afin de pouvoir limiter la charge foncière (cf Actions 4 à 6) des opérations et ainsi mieux équilibrer les coûts de gestion et de services.</p>	<p>Notion de secteur favorable à l'accueil de populations spécifiques : agir avec des principes de mixité sociale et d'intégration urbaine de petites ou moyennes unités spécifiques.</p> <p>Grille de lecture indicative s'applique en complément du zonage du PLUi-HMB, en particulier dans la logique ville du ¼ heure.</p> <p>L'utilisation de cette grille de lecture suit le schéma suivant :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Identification des zones favorables à proximité de transport/services • Affinage avec des spécificités de localisation complémentaires propres aux besoins de chaque public • Précision des zones, sachant que certaines zones sont favorables à l'accueil de plusieurs publics • Programmation des offres et/ou interventions d'adaptation du parc existant en fonction du ou des publics cibles et des besoins identifiés à courts et moyens termes dans le cadre des travaux des instances définies en action 7.
<p>Action 9 : Mettre en perspective la réforme des attributions dans le logement social avec l'ensemble du marché</p> <p>Actualiser et suivre les dispositifs réglementaires mis en œuvre par la CIL, et en faire le lien avec les travaux du POA-H</p> <p>Favoriser le travail partenarial sur ces problématiques</p>	<p>Conférence intercommunale du logement (CIL) du Grand Annecy installée en 2019. Elle réunit l'ensemble des communes et partenaires de l'agglomération pour définir la politique intercommunale de gestion de la demande et d'attributions des logements sociaux. Le plan partenarial de gestion de la demande et d'informations des demandeurs a été adopté en 2021 et la convention intercommunale d'attribution (CIA) en 2025.</p> <p>Les travaux de la CIL permettront d'interroger les actions en matière de développement et rénovation de l'offre existante</p>

Axe 4 : Agir sur le parc existant pour accompagner et piloter sa mutation vers un nouveau modèle	
ACTION	JUSTIFICATIONS
<p>Action 10 : Mettre en place et suivre un système d'aides simple et durable pour la rénovation énergétique</p> <p>Transmettre une information et une communication homogène auprès des ménages sur les dispositifs d'aides</p> <p>Accentuer la rénovation énergétique des logements en rénovant 1500 logements par an</p> <p>Mieux évaluer les impacts des travaux de rénovation énergétique en termes de consommation énergétique des bâtiments réelle après travaux</p>	<p>PLH 2020-2025 : réelle dynamique de rénovation énergétique des logements avec un bilan très positif des dispositifs OPAH-PIG mis en place.</p> <p>Période 2020-2022 : environ 800 logements par an qui ont voté des travaux de rénovation énergétique avec le dispositif j'éco rénove, soit un objectif atteint à 80% (objectif de 1 000 logements par an dans le PLH).</p> <p>L'objectif pour ce nouveau programme d'actions est donc de poursuivre la dynamique du dispositif local, par l'augmentation du nombre de logements rénovés, et de veiller à l'actualisation du système d'aides et d'accompagnement.</p> <p>Mise en œuvre du service public de la rénovation de l'Habitat. Depuis 2021, le Grand Annecy a mis en place un service public pour accompagner les ménages dans la rénovation énergétique de leur logement. Afin d'avoir une information homogène sur l'ensemble du territoire, le Grand Annecy souhaite continuer cette action tout en s'adaptant aux évolutions nationales sur ce sujet.</p> <p>L'expérience des 10 années de Programme d'intérêt général (PIG) pour la rénovation énergétique des copropriétés, d'abord à l'échelle de la Ville d'Annecy puis de l'agglomération, permet d'avoir l'ambition d'aller plus loin dans l'amélioration du parc existant.</p>
<p>Action 11 : Mieux prendre en compte le confort d'été</p> <p>Adapter les aménagements et les logements existants au réchauffement climatique et au phénomène de forte chaleur en été</p> <p>Sensibiliser les habitants et partenaires</p> <p>Travailler en partenariat étroit avec le service environnement et les communes</p>	<p>Plan climat air énergie territorial 2019-2024 (Pacte pour le climat) ambitieux avec des objectifs permettant d'aller vers la neutralité carbone et l'apaisement du territoire.</p> <p>Le secteur de l'Habitat n'échappe pas aux impacts du réchauffement climatique et subit notamment les conséquences des forts épisodes de chaleur l'été. Ces épisodes caniculaires étant amenés à s'intensifier dans les prochaines années, la question du confort d'été dans les logements est donc majeure.</p> <p>Nouvelles constructions soumises aux réglementations environnementales de type RE2020 : prise en compte les adaptations au changement climatique.</p> <p>Enjeu porte donc sur les adaptations du parc existant, par l'intégration de cette dimension dans les projets de rénovation énergétique, mais également par l'approche de l'aménagement du quartier.</p>
<p>Action 12 : Accompagner la mutation du parc existant pour répondre aux besoins des ménages</p> <p>Réduire l'artificialisation des sols et produire du logement dans le bâti existant (densification, changement de destination, renouvellement urbain, acquisition-amélioration) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Encourager la surélévation des bâtiments existants et l'optimisation des parcelles déjà urbanisées 	<p>La construction neuve = chaque année environ 1% du stock de logements. C'est donc dans le parc existant que 99% des ménages se logent. De ce fait, l'adaptation du parc aux évolutions des modes de vie est essentielle. La tendance étant à la limitation de l'artificialisation des sols, un travail doit être engagé sur les possibilités de création de nouveaux logements dans le parc existant.</p> <p>L'enjeu du parc existant est également de prendre en compte les phénomènes d'évolution de la société et de s'adapter aux besoins des ménages présents sur le territoire : prise en compte du vieillissement, nouveaux besoins liés au télétravail, croissance des séparations et divorces, foyers monoparentaux, co-working...</p>

<ul style="list-style-type: none"> • Faciliter le développement d’habitat sur des zones commerciales • Faciliter la transformation de bureaux en logements • Faciliter le maintien à domicile en accompagnant l’adaptation des logements <p>Favoriser la mobilisation de logements vacants</p> <p>Affirmer le volet social du parc existant</p> <p>Améliorer la communication et l’information du public sur les dispositifs d’accompagnement de mise en location des logements</p>	
<p>Action 13 : Encadrer le marché immobilier locatif</p> <p>Augmenter le nombre de logements en résidence principale (propriétaires occupants ou en location)</p> <p>Favoriser le développement d’une offre locative accessible pour les habitants du territoire</p>	<p>Le segment d’offre locatif privé joue un rôle éminemment important dans l’accueil des habitants.</p> <p>Le parc locatif privé se tend fortement et connaît une croissance des prix. Sur la ville d’Annecy le loyer médian¹ des appartements pour les emménagés récents est de 14,60 € au m² en 2023.</p> <p>Parmi les différents statuts d’occupation des résidences principales (propriétaires, locataires, locataires HLM), c’est la part des locataires privés qui progresse le moins².</p> <p>L’observatoire local des loyers (OLL) de Haute-Savoie a été créé en 2022 et agréé en 2023. Il permet d’avoir des données fiables sur les loyers appliqués et de comparer l’agglomération aux autres intercommunalités du département.</p> <p>L’offre de logements locatifs privés en résidences principales subit de plein fouet la concurrence des meublés de tourisme de courte durée</p> <p>L’analyse de l’opportunité de mettre en place un dispositif d’encadrement des loyers est à mener en complément.</p> <p>L’accompagnement au conventionnement du parc existant, permettant de développer une offre encadrée dans le parc locatif privé, est une action à poursuivre.</p>

¹ Observatoire Local des Loyers de Haute-Savoie, collecte 2023

² INSEE 2014-2020

Axe 5 : Observer, communiquer et se former pour réussir le POA-H	
ACTION	JUSTIFICATIONS
<p>Action 14 : Mettre en place une ingénierie politique, technique et partenarial de suivi du POA-H</p> <p>Maintenir la dynamique intercommunale et partenariale sur la durée de mise en œuvre du PLUI-HMB</p> <p>Rendre compte de l'état d'avancement du POA-H auprès des élus pour réajuster éventuellement les actions</p> <p>Promouvoir le partage d'informations et d'expériences entre communes et partenaires</p>	<p>Deux instances sont à mettre en place pour le pilotage et le suivi du POA-H :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une instance politique et stratégique • Une instance technique et partenariale <p>Ces instances sont amenées à se réunir chacune au moins une fois par an.</p> <p>Réalisation de bilans intermédiaires tous les 3 ans, ainsi qu'une « mise à jour » du POA-H tous les 6 ans sont à intégrer dans les travaux de ces instances et des services.</p>
<p>Action 15 : Mettre en œuvre un observatoire du foncier et de l'Habitat</p> <p>Disposer de données sur des indicateurs clefs</p> <p>Analyser et interpréter les données afin de comprendre les évolutions à l'œuvre et les impacts du POA-H</p> <p>Mettre en forme et diffuser les résultats de l'observatoire</p>	<p>Le contenu de cet observatoire est détaillé à l'article L302-1 du CCH.</p> <p>Le travail de collecte de données est constitué par le suivi des objectifs du POA-H et des actions foncières sur le Grand Annecy</p> <p>D'autres données socio-démographiques sont à recueillir via des bases de données nationales permettant ainsi de mettre en perspective les évolutions du Grand Annecy, à la fois d'un point de vue temporel, mais aussi de situer les évolutions du territoire au regard de données sur les EPCI voisins, par exemple.</p> <p>Mise en forme, analyse et interprétation = « donner du sens » à ces données et les expliquer pour contribuer à l'aide à la décision pour les élus. Un travail de mise en forme communicant et vulgarisant est aussi à produire pour s'assurer de la diffusion des informations.</p>
<p>Action 16 : Maîtriser et améliorer l'information et la communication auprès des partenaires et du grand public</p> <p>Maîtriser la communication sur les actions Habitat du Grand Annecy sur les cibles suivantes :</p> <p>Elus et services communautaires et communaux du Grand Annecy</p> <p>Partenaires de la politique de l'Habitat, le premier cercle : Etat, bailleurs sociaux, promoteurs, associations, etc.</p> <p>Acteurs de l'Habitat à associer, le « deuxième cercle » : notaires, agents immobiliers, banques, etc.</p> <p>Rendre plus lisibles et accessibles aux populations concernées les aides et appuis à disposition</p>	<p>Maintenir la dynamique avec les parties prenantes en « occupant le terrain », mais aussi de s'assurer de la qualité des messages délivrés par les acteurs de terrain auprès du grand public.</p> <p>Création d'un lieu « ressources » à destination des professionnels de terrain (informations réglementaires, échanges, etc.) et du grand public (logique de guichet et d'assistance dans les démarches) est à envisager.</p>

2



POA MOBILITE

Dans le cadre de l'élaboration du PLUi HM Bioclimatique, le Grand Annecy a choisi de mettre en œuvre un POA M qui actualise et poursuit le PDM 2030 en affichant les mêmes ambitions que ce dernier mais en allant plus loin sur certaines actions.

Instauré par la LOTI en 1982, le texte fondateur du Plan de Déplacements Urbains devenu PDM s'est considérablement enrichi en particulier par la loi LAURE de 1996 qui le rend obligatoire pour les Autorités Organisatrices de Mobilité de plus de 100 000 habitants.

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) a fait évoluer le Plan de Déplacements Urbains (PDU) en Plan de Mobilités (PDM), ce changement est entré en application au 1er janvier 2021.

Le PDM est un document obligatoire pour le Grand Annecy, Autorité Organisatrice de Mobilité (AOM) dont le ressort territorial compte 203 000 habitants et lorsqu'un PLUi M est mise en place, le POA M remplace de facto le PDM au moment de son approbation.

Le POA M « 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 POA M 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 » (articles L.1214-1 à 37 et R.1214-1 à 11 du Code des transports)

Afin de garantir la compatibilité des politiques publiques, le POA M doit être compatible avec un certain nombre de documents cadres (ex : Directive territoriale d'aménagement des Alpes du Nord, le SCoT du Bassin Annecien, le Schéma Régional Climat Air Énergie Rhône Alpes).

La LOM n'est pas venue bouleverser les thématiques obligatoires d'un POA M qui continue de traiter de l'ensemble des thématiques réglementaires du code des transports présentées ci-dessus. L'évolution principale de la loi LOM pour les AOM urbaines a été l'extension officielle des compétences d'une AOM à l'ensemble des champs de la mobilité. Cette évolution a un effet immédiat sur la capacité de l'AOM d'utiliser le versement mobilité pour financer l'ensemble des modes de déplacements.

2.1 RAPPELS DES ORIENTATIONS DU PADD EN LIEN AVEC LE POA

Dans sa phase de construction, le POA a intégré des enjeux généraux socle de la réflexion, communs à tous les PDM. Ces enjeux généraux, ci-dessous, ont guidé l'ensemble des choix :

- **La réduction des émissions de gaz à effet de serre, la diminution des pollutions de toute nature.** C'est une des finalités premières d'un PDM à la base de leur existence. Cela passe par une politique globale de maîtrise du trafic routier et des nuisances associées de façon à promouvoir les solutions de transports les moins énergivores et un cadre de vie de qualité.
- **Garantir une mobilité et accessibilité pour tous et la sécurité de chacun dans ses déplacements.** La liberté de se déplacer est un droit dont personne ne doit être exclu pour des raisons physiques, économiques ou sociales. Cela sous-entend offrir une alternative pour les personnes qui n'ont pas accès à un mode de transport individuel (voiture notamment) ou qui souhaitent s'en passer et de mettre en œuvre les conditions nécessaires à assurer la sécurité des populations qui se déplacent.
- **Favoriser la cohérence entre l'urbanisation et l'offre en déplacement pour que chacun puisse se déplacer de manière durable.** L'organisation spatiale du territoire explique la demande actuelle de déplacement et la répartition modale. Les choix en matière d'urbanisme pour le futur guideront les évolutions potentielles en matière de mobilité. Dans un PLUi-HM ce lien entre urbanisme et mobilité est présent tout au long de la démarche.

Le POA est donc, un document de mise en œuvre du PADD, pour les dispositions « déplacements ». il traduit ainsi les objectifs du PADD visant au sein de l'axe 1 « Apaiser notre territoire : Créer les conditions d'un aménagement et d'un développement soutenable répondant aux enjeux humains et bioclimatiques »

Le POA est structuré à partir de l'orientation n°2 du PADD - **Renforcer et intensifier les pôles urbains et les proximités pour organiser l'agglomération du quart d'heure et l'irriguer par une mobilité multimodale** - et des enjeux généraux précédents socle de la réflexion. Ces deux visions stratégiques correspondent à une réalité opérationnelle structurée autour de trois axes d'interventions contenu dans cette seconde orientation du PADD

→ **Renforcer l'armature urbaine pour améliorer l'organisation et le fonctionnement du Grand Annecy**

→ **Organiser l'agglomération du quart d'heure et des proximités**

→ **Développer une mobilité multimodale favorisant les modes alternatifs tout en garantissant la sobriété foncière**

Le POA est de son côté constitué de quatre orientations

Orientations du POA	JUSTIFICATIONS VIS-A-VIS DU PADD
Développer l'offre de transport	<p>Axe 1 – Orientation 2 – 1. Renforcer l'armature urbaine pour améliorer l'organisation et le fonctionnement du Grand Annecy <u>- Pour le pôle central – Améliorer l'accessibilité en transports collectifs et modes actifs</u> <u>- Pour les pôles d'appui – Renforcer l'offre de mobilités</u></p>
Développer l'offre de transport	<p>Axe 1 – Orientation 2 – 2. Organiser l'agglomération du quart d'heure et des proximités <u>Aménager notre agglomération autrement, en cohérence avec les mobilités pour réduire les trajets en automobile :</u> - Améliorer et tirer le meilleur parti de l'infrastructure ferroviaire, - Renforcer en priorité les pôles dont la desserte par une offre de TCSP est planifiée</p>
Développer l'offre de transport	<p>Axe 1 – Orientation 2 – 3. Développer une mobilité multimodale favorisant les modes alternatifs tout en garantissant la sobriété foncière <u>Accompagner les changements de comportements en faveur des mobilités durables et de la démobilité :</u> - Garantir l'accessibilité de tous aux transports collectifs <u>Viser une baisse significative de la part modale de l'automobile en rend son usage moins compétitif et spontané :</u> - Renforcer significativement les transports collectifs, notamment avec la création d'un TCSP et d'une tangentielle de transports collectifs, le confortement de l'offre ferroviaire et la facilitation de son usage, et les rendre plus attractifs <u>Renforcer et compléter le système de transports collectifs et de pôles multimodaux :</u> - Restructurer et renforcer le réseau de transport collectifs du pôle principal et de ses pôles d'appui - Assurer la mise en œuvre du TCSP <u>Accompagner les évolutions technologiques des mobilités dans les infrastructures et la logistique urbaine :</u> - Augmenter la place dévolue aux véhicules propres</p>

<p>Mettre en place les infrastructures et services de la mobilité</p>	<p>Axe 1 – Orientation 2 – 2. Organiser l’agglomération du quart d’heure et des proximités <u>Conforter les espaces de proximité pour renforcer l’armature urbaine :</u> <i>- Organiser et aménager les espaces de proximité avec priorité aux piétons et cyclistes, Aménager notre agglomération autrement, en cohérence avec les mobilités pour réduire les trajets en automobile :</i> <i>- Intégrer la marche dans tous les projets,</i> <i>- Réaménager la voirie publique pour assurer le partage de l’espace,</i> <i>- Réorganiser le stationnement</i></p> <p>Axe 1 – Orientation 2 – 3. Développer une mobilité multimodale favorisant les modes alternatifs tout en garantissant la sobriété foncière <u>Accompagner les changements de comportements en faveur des mobilités durables et de la démobilité :</u> <i>- Dans le cadre du bassin des mobilités, travailler en partenariat avec les EPCI voisins pour élaborer des solutions de mobilité,</i> <i>- Améliorer les mobilités des salariés en incitant les employeurs, par un plan de mobilité employeur,</i> <i>- Développer les espaces de coworking et les nouveaux modes d’organisation du travail</i> <u>Viser une baisse significative de la part modale de l’automobile en rend son usage moins compétitif et spontané :</u> <i>- Favoriser le covoiturage</i> <i>- Renforcer l’usage de la marche en résorbant les difficultés de cheminement</i> <u>Renforcer et compléter le système de transports collectifs et de pôles multimodaux :</u> <i>- Mettre en œuvre le schéma directeur des pôles d’échanges multimodaux (PEM)</i> <i>- Permettre le développement / aménagement des PEM aux entrées d’agglomération et aux nœuds stratégiques du territoire,</i></p>
<p>Mettre en œuvre le Schéma Directeur Cyclable</p>	<p>Axe 1 – Orientation 2 – 1. Renforcer l’armature urbaine pour améliorer l’organisation et le fonctionnement du Grand Annecy <i>- Pour le pôle central – Améliorer l’accessibilité en transports collectifs et modes actifs</i> <i>- Pour les pôles d’appui – Renforcer l’offre de mobilités notamment actives</i></p> <p>Axe 1 – Orientation 2 – 2. Organiser l’agglomération du quart d’heure et des proximités <u>Conforter les espaces de proximité pour renforcer l’armature urbaine :</u> <i>- Organiser et aménager les espaces de proximité avec priorité aux piétons et cyclistes, Aménager notre agglomération autrement, en cohérence avec les mobilités pour réduire les trajets en automobile :</i> <i>- Disposer d’axes cyclables et piétons structurants,</i> <i>- Réaménager la voirie publique pour assurer le partage de l’espace</i></p> <p>Axe 1 – Orientation 2 – 3. Développer une mobilité multimodale favorisant les modes alternatifs tout en garantissant la sobriété foncière <u>Viser une baisse significative de la part modale de l’automobile en rend son usage moins compétitif et spontané :</u> <i>- Favoriser la pratique cyclable pour en faire un mode privilégié, notamment dans les espaces les plus denses</i></p>

<p>Mobiliser les outils réglementaires</p>	<p>Axe 1 – Orientation 2 – 2. Organiser l’agglomération du quart d’heure et des proximités <u>Conforter les espaces de proximité pour renforcer l’armature urbaine :</u> - Réduire la place de la voiture dans les espaces de proximité, <u>Aménager notre agglomération autrement, en cohérence avec les mobilités pour réduire les trajets en automobile :</u> - Réaménager la voirie publique pour assurer le partage de l’espace et la cohabitation entre les différents modes de déplacements (notamment dans la zone à faible émission - ZFE), - Réorganiser le stationnement pour favoriser l’autopartage, le covoiturage, la multimodalité et les modes alternatifs à l’automobile</p> <p>Axe 1 – Orientation 2 – 3. Développer une mobilité multimodale favorisant les modes alternatifs tout en garantissant la sobriété foncière <u>Viser une baisse significative de la part modale de l’automobile en rend son usage moins compétitif et spontané :</u> - Diminuer l’usage et les emprises dédiées aux véhicules individuels motorisés <u>Accompagner les évolutions technologiques des mobilités dans les infrastructures et la logistique urbaine :</u> - Augmenter la place dévolue aux véhicules propres - Aménager les pôles et les espaces de proximité pour la logistique urbaine, - Mettre en place la zone à faible émission (ZFE)</p>
---	---

2.2 JUSTIFICATIONS DES ACTIONS PAR ORIENTATION

Les différentes actions proposées dans le POAM s’appuient sur le PDM du Grand Annecy approuvé en juin 2022 et a été complété par des ateliers thématiques au cours de l’automne 2023 pour approfondir certaines actions.

L’objectif du POA M est de diminuer la part de l’automobile dans les déplacements réalisés sur, depuis et vers le Grand Annecy et d’agir également sur l’autosolisme et ce, afin de contribuer à la nécessaire diminution des gaz à effet de serre, des polluants atmosphériques liés aux motorisations thermiques et à la diminution des nuisances sonores.

Le POA M a ainsi pour ambition de passer de 65 % de parts modales dans les déplacements quotidiens (source EGT 2017) à 53 % à horizon de 10 ans au profit des modes alternatifs (TC, vélo, marche,...).

Orientation n° 1 : Développer l’offre de transport

L’offre de transport collectifs est en développement avec une évolution majeure attendue avec l’arrivée prochaine du TCSPi.

Le POA M, avec cette première orientation fixe les axes d’amélioration attendues.

A l’échelle du Grand Annecy, le réseau SIBRA devra poursuivre son renforcement afin de gagner en performance tout en décarbonant la flotte de véhicules avant d’être restructuré avec l’arrivée du TCSPi. Les liens en transports collectifs entre le Grand Annecy et les intercommunalités proches devront être renforcés avec que les services liés à l’offre de mobilité.

ORIENTATION N° 1 Développer l’offre de transport	
ACTION	JUSTIFICATIONS
ACTION 1 : Mettre en place un réseau de TC performant et accessible à tous	En continuant de développer l’offre structurante et en déployant de nouvelles liaisons de TC cette action doit

2	permettre d’offrir aux habitants du Grand Annecy et à ses visiteurs des solutions alternatives aux déplacements en automobile
ACTION 2 : Engager la réalisation du TCSPi de l’agglomération du Grand Annecy 3	Disposer avec ce TCSPi d’une offre de transport fréquente et fiable qui facilite le changement de comportement modal tout en créant une infrastructure structurante pour le réseau de TC mais également en rabattement avec des parcs relais en liaison avec le TCSPi, tout comme le maillage cyclable et les nécessaires stationnements vélo au niveau des stations du TCSPi.
ACTION 3 : Expérimenter les navettes lacustres comme transport de passagers reliant les communes du Grand Annecy riveraines du Lac d’Annecy 1	Faire du Lac un support des mobilités quotidiennes et touristiques.
ACTION 4 : Mettre en place un « Réseau Express Métropolitain » cadencé entre Rumilly et Groisy 2	Permettre un développement de l’usage de l’offre ferroviaire notamment pour les trajets entre le Grand Annecy et les agglomérations voisines.
ACTION 5 : Développer les services et promouvoir l’offre de mobilité 2	Que ce soit en termes de communication, incitation tarifaire, information multimodale, il est nécessaire d’agir pour permettre aux habitants et visiteurs du Grand Annecy d’opter pour des trajets qui, dès que possible, limitent l’usage de l’automobile et en particulier l’autosolisme.
ACTION 6 : Déployer des mobilités basées sur des énergies propres 0 <i>(mais impact important sur la qualité de l’air)</i>	Le Grand Annecy se doit d’anticiper la fin programmée des moteurs thermiques et développer ainsi à la fois des points d’avitaillement pour permettre l’utilisation des véhicules décarbonés mais également d’accompagner les acteurs économiques dans leurs transitions et de favoriser l’émergence d’innovations locales autour de la mobilité.

Impact sur l’augmentation de l’usage des modes alternatifs à l’automobile : 0 (inexistant) 1 (faible) 2 (moyen) 3 (fort)

Orientation n° 2 : Mettre en place les infrastructures et les services de la mobilité

Le POA Mobilités offre l’opportunité de réimaginer l’aménagement de l’espace public et ses fonctions pour accueillir la restructuration du réseau de transports en commun, notamment le réseau TCSPi, ainsi que les infrastructures favorisant la cohabitation modale. Le but est de créer une véritable interconnexion de l’ensemble des modes de transport grâce à des pôles multimodaux, le tout sur un espace de voirie apaisé et partagé.

La rue doit refléter les évolutions dans les modes de déplacement et la réduction de l’utilisation de la voiture. Cela implique une redéfinition de la manière dont l’espace est alloué entre les différents modes de transport, avec pour priorité la promotion des modes de déplacement plus respectueux de l’environnement. Le POA Mobilités est l’outil essentiel pour engager cette transition vers une mobilité plus durable.

ORIENTATION N° 2 Mettre en place les infrastructures et les services de la mobilité	
ACTION	JUSTIFICATIONS
ACTION 7 : Créer des pôles multimodaux sur l’ensemble du territoire 2	Il convient de mettre en place au niveau des pôles multimodaux des interfaces qui permettent de faire la transition notamment vers l’offre de TC structurante afin de limiter la saturation constatée dans l’hypercentre et sa périphérie.

<p>ACTION 8 : Développer le covoiturage et l'autopartage ②</p>	<p>Il convient de lutter contre l'autosolisme par le développement du covoiturage que ce soit en termes de parcs relais mais également en mettant en place des lignes de covoiturage dynamique. L'autopartage doit permettre aux foyers de limiter les frais lourds d'un véhicule et favoriser la non multi-motorisation des ménages.</p>
<p>ACTION 9 : Projets routiers et voiries dynamiques en partenariats avec le CD74 ①</p>	<p>Que ce soit par la participation à certains projets routiers avec le département de la Haute-Savoie, la mise en œuvre d'un modèle multimodal ou encore la mise en place de voie réservée dynamique TC / covoiturage, il conviendra d'agir sur le réseau routier pour rendre pérenne les différentes actions mises en place en matière de mobilité.</p>
<p>ACTION 10 : Agir sur la pacification de la voirie ③</p>	<p>En milieu urbain, la loi de la jungle ou du plus fort prédomine souvent, ce qui complique les déplacements des plus faibles (piétons et cyclistes notamment). Agir sur la pacification de la voirie permet une meilleure cohabitation modale de tous les modes de déplacements et de renforcer fortement la pratique des modes actifs.</p>
<p>ACTION 11 : Soutenir le développement des mobilités auprès des acteurs économiques ②</p>	<p>Avec près de 30 % des déplacements quotidiens sur le Grand Annecy qui sont liés au travail, le rôle des employeurs est essentiel pour favoriser une moindre utilisation de l'automobile par leurs salariés, ainsi le Grand Annecy va continuer de soutenir le développement des plans de mobilités entreprises et de communiquer auprès des acteurs économiques pour le développement des nouvelles mobilités et de la non-mobilité.</p>
<p>ACTION 12 : Consolider et développer le réseau d'ambassadeurs de la mobilité ①</p>	<p>Le Grand Annecy veut étendre le réseau d'ambassadeurs de la mobilité pour accompagner tout au long de l'année les habitants et les visiteurs du Grand Annecy dans une perspective de mobilité durable.</p>
<p>ACTION 13 : Mise en place d'un modèle multimodal sur le ressort territorial du Grand Annecy ①</p>	<p>Le Grand Annecy porte l'ambition de devenir capitale verte à l'horizon 2040. Pour concourir à cet objectif, le POA Mobilités prévoit de comptabiliser l'impact carbone des actions et des projets de mobilité.</p>

Impact sur l'augmentation de l'usage des modes alternatifs à l'automobile : ① (inexistant) ② (faible) ③ (moyen) ④ (fort)

Orientation n° 3 : Mettre en œuvre le Schéma Directeur Cyclable

Le Schéma Directeur Cyclable (SDC) approuvé par le Grand Annecy en 2022 définit le maillage cyclable sur le territoire et les aménagements à réaliser. Le POA M traduit ce SDC en action pour assurer cette mise en œuvre. Que ce soit en termes d'infrastructures ou de services, le développement de la pratique cyclable, en lien avec les objectifs de parts modales exprimés dans le POA M et repris dans le POA M, sont la base du changement des pratiques de mobilités à l'échelle du Grand Annecy.

ORIENTATION N° 3 Mettre en œuvre le Schéma Directeur Cyclable	
ACTION	JUSTIFICATIONS
<p>ACTION 14 : Mise en œuvre des infrastructures du Schéma Directeur Cyclable ③</p>	<p>Depuis juin 2022, le Grand Annecy est doté d'un schéma directeur cyclable qui prévoit pour 77 millions d'euros la création de près de 450 Km d'aménagements cyclables. Cette mise en œuvre progressive s'inscrit pleinement dans le POA M</p>
<p>ACTION 15 : Mise en œuvre des services du Schéma Directeur Cyclable ②</p>	<p>Outre les infrastructures cyclables, le Schéma Directeur Cyclable contient une partie servicielle qu'il convient également de mettre en place afin d'intensifier la pratique cyclable.</p>

<p>ACTION 16 : <i>Faire des évènements organisés sur le territoire des temps forts de la mobilité actives du Grand Annecy</i></p> <p>①</p>	<p>Il est souhaité tirer profit de ces évènements pour promouvoir la pratique des modes actifs. L'enjeu est d'atteindre un large public : jeunes, familles, seniors</p>
---	---

Impact sur l'augmentation de l'usage des modes alternatifs à l'automobile : ① (inexistant) ② (faible) ③ (moyen) ④ (fort)

Orientation n° 4 : Mobiliser les outils réglementaires

Intégrer les dispositions réglementaires essentielles pour améliorer la mobilité au sein d'un cadre bien défini afin d'en assurer une application efficace. Cela implique la mise en place de contraintes et de réglementations visant à favoriser les modes de déplacement respectueux de l'environnement. Ces mesures servent à inciter et à accompagner les citoyens et les entreprises vers des choix de mobilité plus vertueux. Ainsi, que ce soit au niveau du stationnement, sur les livraisons de marchandises, sur la logistique urbaine, sur la circulation des véhicules poids lourds, le cadre réglementaire doit évoluer pour permettre l'application des nécessaires évolutions attendues sur le Grand Annecy sur la mobilité. L'application de la ZFE doit-elle être un accompagnement des habitants et des entreprises du territoire.

ORIENTATION N° 4 Mobiliser les outils réglementaires	
ACTION	JUSTIFICATIONS
<p>ACTION 17 : <i>Stationnement</i></p> <p>③</p>	<p>La politique de stationnement est un levier déterminant dans la politique de mobilité globale d'un territoire. Son impact sur le choix modal est déterminant, et sa coordination avec les autres actions menées sur l'écosystème de mobilité nécessaire.</p> <p>Le Grand Annecy souhaite libérer du stationnement de surface pour d'autres destinations, faire évoluer les secteurs réglementés de stationnement pour utiliser pleinement cet outil de report modal, améliorer le contrôle du stationnement pour rendre plus efficace les politiques mises en place sur le sujet et proposer dans le règlement écrit du PLUi des normes de stationnement adaptées au contexte du Grand Annecy.</p>
<p>ACTION 18 : <i>Logistique urbaine durable</i></p> <p>②</p>	<p>Le Grand Annecy va élaborer et mettre en œuvre une charte et un plan d'actions concertés sur la logistique urbaine en s'appuyant sur un diagnostic déjà réalisé et qui a déjà permis de lister plusieurs perspectives et pistes d'améliorations.</p>
<p>ACTION 19 : <i>Mieux accueillir les véhicules de livraison sur l'espace public</i></p> <p>①</p>	<p>Afin de répondre à un meilleur accueil des véhicules de livraison, il convient d'agir sur la réglementation et les arrêtés de circulation en lien avec l'évolution de la ZFE, il faut également anticiper les besoins en aires de livraisons et optimiser leur gestion et acter un schéma de circulation pour les PL en lien avec la ZFE.</p>
<p>ACTION 20 : <i>Favoriser la décarbonation des opérations logistiques grâce au foncier/immobilier et à l'expérimentation</i></p> <p>①</p>	<p>Alors que le territoire Annécien est particulièrement dynamique, mais il existe de nombreuses contraintes à la logistique : topographiques, environnementales, réglementaires... Dans le cadre du POA M, le Grand Annecy a pour objectif d'élaborer une stratégie du foncier et de l'immobilier logistique du Grand Annecy, évaluer les possibilités de micro-foncier (cyclologistique) et mettre en place des expérimentations</p>

<p>ACTION 21 : Accompagner la mise en place de la Zone à Faible Emission</p> <p>0</p> <p><i>(mais impact important sur la qualité de l'air)</i></p>	<p>La ZFE-m (Zone à Faibles Emissions mobilité) est identifiée dans le PACTE pour le Climat du Grand Annecy (action n°35). L'objectif de la ZFE-m est d'améliorer la qualité de l'air en réduisant les oxydes d'azote, et ainsi d'améliorer la santé des habitants.</p>
---	---

Impact sur l'augmentation de l'usage des modes alternatifs à l'automobile : 0 (inexistant) 1 (faible) 2 (moyen) 3 (fort)

Réponses DES ACTIONS du POAM aux obligations du PDM

Le PDM et par extension le POA M doit répondre aux 11 objectifs généraux définis par la loi (les 9bis, 9ter et 11 ont été ajoutés/modifiés par la LOM (Art. L1214-2)) :

1. L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, et la protection de l'environnement et de la santé

2. Le renforcement de la cohésion sociale et territoriale

3. L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements

4. La diminution du trafic automobile et le développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur

5. Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants

6. L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport

7. L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement

8. L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales et des particuliers

9. L'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques

9bis. L'amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires

9ter. L'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau, notamment pour les cyclistes, piétons et véhicules de transport scolaire

10. L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements

11. La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables ainsi que la localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif.

Obligations pour le POAM	Réponses particulièrement apportées dans les actions suivantes
1. L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, et la protection de l'environnement et de la santé	Actions n° : 1 // 2 // 3 // 4 // 14 // 17
2. Le renforcement de la cohésion sociale et territoriale	Actions n° : 1 // 5 // 12 // 16
3. L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements	Actions n° : 10 // 14 // 17
4. La diminution du trafic automobile et le développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur	Actions n° : 1 // 2 // 3 // 4 // 7 // 8 // 9 // 14 // 17
5. Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants	Actions n° : 1 // 2 // 3 // 4

6. <i>L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport</i>	Actions n° : 9 // 10 // 13 // 14 // 21
7. <i>L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement</i>	Actions n° : 17 // 19
8. <i>L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales et des particuliers</i>	Actions n° : 18 // 19 // 20 // 21
9. <i>L'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques</i> 9bis. <i>L'amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires</i> 9ter. <i>L'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau, notamment pour les cyclistes, piétons et véhicules de transport scolaire</i>	Actions n° : 11 // 13 // 14 // 15 // 16
10. <i>L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements</i>	Actions n° : 5 // 15
11. <i>La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables ainsi que la localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif.</i>	Actions n° : 6 // 17 // 21