



VILLE D'ANNEMASSE

74107 ANNEMASSE CEDEX

# Réaménagement et piétonnisation du centre-ville

## Bilan de la concertation

 **PASSAGES.GIE**

 **apu**

 **AP management**  
assistance à maîtrise d'ouvrage

 **aid**  
ASSISTANCE A MAÎTRISE D'OUVRAGE

 **wsp**

 **Trans  
Mobilités**

**Jonas FROSSARD**  
06 63 60 15 59

[jonas.frossard@posteo.net](mailto:jonas.frossard@posteo.net)

**Le 22 septembre 2021**

# S O M M A I R E

|   |           |
|---|-----------|
| <b>1. Le contexte de la concertation</b>                                  | <b>3</b>  |
| 1.1. Le projet soumis à la concertation                                   | 3         |
| 1.2. Le cadre juridique de la concertation                                | 3         |
| 1.3. Le contexte sanitaire  | 3         |
| <b>2. Les modalités de la concertation mises en œuvre</b>                 | <b>4</b>  |
| 2.1. Les actions de communication   | 4         |
| 2.2. Les modalités d'information  | 4         |
| 2.3. Les modalités de participation                                       | 6         |
| <b>3. Le bilan de la concertation</b>                                     | <b>13</b> |
| 3.1. Le bilan quantitatif   | 13        |
| 3.2. Les résultats du questionnaire sur les enjeux et objectifs du projet | 13        |
| 3.3. Les apports de la concertation                                       | 18        |
| 3.4. La synthèse des enseignements de la concertation                     | 38        |
| <b>4. Annexes</b>   | <b>40</b> |

## 1. Le contexte de la concertation

### 1.1. Le projet soumis à la concertation

*Voir le dossier de concertation.*

### 1.2. Le cadre juridique de la concertation

Le projet est soumis à la concertation préalable définie par l'article L. 103-2 du code de l'urbanisme :

*« Font l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées :*

*3° Les projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement, au sens de l'article [L. 122-1](#) du code de l'environnement, ou l'activité économique. »*

Dans ce cadre, par délibération du 1<sup>er</sup> avril 2021, le conseil municipal d'Annemasse a approuvé les objectifs et les modalités de la concertation préalable sur le projet de piétonnisation et de réaménagement du centre-ville d'Annemasse :

*« Les modalités suivantes sont proposées :*

- durée de la concertation : deux mois,*
- mise à disposition du public d'un dossier présentant l'état des lieux, les enjeux et objectifs et les principes envisagés du projet. Ces documents seront consultables à l'Hôtel de Ville, ainsi que sur le site internet de la Ville. Le public pourra formuler un avis et des propositions, soit sur le registre mis à sa disposition à l'Hôtel de Ville, soit par courriel à partir d'une adresse dédiée,*
- organisation de deux réunions publiques, de trois ateliers de concertation et de deux journées avec un stand de recueil des paroles du public dans le centre-ville. »*

### 1.3. Le contexte sanitaire

Du fait de la crise sanitaire liée à l'épidémie de Covid-19, les différents temps d'échanges prévus initialement en présentiel, dans le respect des gestes barrières et des prescriptions gouvernementales en matière sanitaire, ont finalement eu lieu de manière dématérialisée / virtuelle.

Cependant, pour maintenir un lien physique avec les habitants et les usagers du centre-ville, deux journées de stand mobile d'information et de recueil de la parole sur l'espace public ont été organisées pour présenter le projet et recueillir les avis et les remarques de passants. D'autres dispositifs ont également pu se

tenir en présentiel : la réalisation d'un micro-trottoir vidéo dans le centre-ville et l'animation par certains professeurs d'un temps d'échanges avec leurs élèves.

Par ailleurs, une séance supplémentaire de l'atelier de concertation a été organisée en présentiel directement dans l'espace public du centre-ville, à la demande des participants.

## 2. Les modalités de la concertation mises en œuvre

### 2.1. Les actions de communication

À la suite de la délibération du Conseil municipal approuvant les objectifs et modalités de la concertation, une campagne de communication a été lancée pour présenter le projet, mobiliser à la démarche de concertation et communiquer sur les dates de la réunion publique de lancement et des ateliers.

Plusieurs actions de communication ont été réalisées :

- Création d'une déclinaison graphique dédiée au projet ;
- Création d'une page internet dédiée au projet ;
- Information sur le site internet, les réseaux sociaux, l'appli mobile, les panneaux numériques ;
- Publication d'un article dans le JIM (journal municipal) ;
- Boitage d'un flyer d'invitation à la réunion publique à tous les habitants du centre-ville ;
- Invitation à la réunion commerçants diffusée à tous les commerçants ;
- Campagne d'affichage sur les emplacements municipaux ;
- Communiqué de presse pour relayer l'information dans la presse locale ;
- Réalisation d'un vidéo de présentation de la démarche diffusée sur Facebook (contenu sponsorisé) et Youtube.



### 2.2. Les modalités d'information

#### 2.2.1. LE DOSSIER DE CONCERTATION PRELABLE

Un dossier de concertation a été réalisé et mis à disposition du public à partir du 18 mai. Il présente de manière exhaustive et accessible l'ensemble des informations et des connaissances sur le projet, ainsi que les différentes

propositions du plan-guide de la piétonnisation sur lesquelles porte la concertation.



## Piétonnisation et réaménagement du centre-ville

UN CENTRE-VILLE  
APAISE, AGRÉABLE,  
PLUS VERT

Dossier de la concertation préalable

27 avril au 19 juillet 2021

EXPRIMEZ-VOUS !  
sur [annemasse.fr](http://annemasse.fr)

### 2.2.2. LE SITE INTERNET ANNEMASSE.FR

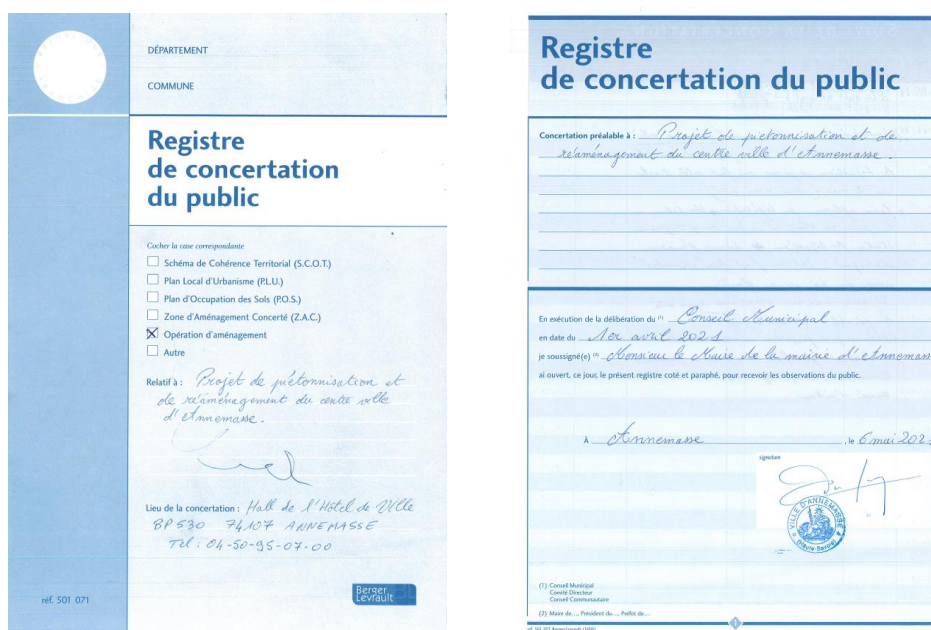


Une page web dédiée à la concertation sur le projet a été mise en ligne sur le site internet de la Ville dans l'onglet participation citoyenne pendant toute la durée de la démarche. En outre, un lien vers cette page web dédiée au projet a été mis à la une du site [annemasse.fr](http://annemasse.fr) pendant une partie de la période de concertation. Cette page a permis d'informer sur le projet, de mettre à disposition le dossier de concertation, de communiquer sur les dates de la concertation et de s'exprimer sur le projet à travers un formulaire de contact et deux questionnaires en ligne – voir 2.3.2.

## 2.3. Les modalités de participation

### 2.3.1. LE REGISTRE DE CONCERTATION

Un registre de concertation a été mis à la disposition du public à l'Hôtel de Ville à côté du dossier de concertation.



Une adresse mail dédiée, [concertation@annemasse.fr](mailto:concertation@annemasse.fr), ainsi qu'un formulaire en ligne renvoyant à cette adresse, ont également été proposés aux participants pour qu'ils puissent formuler leurs observations de manière dématérialisée.

**2 contributions** ont été formulées sur le registre papier et **25 contributions** ont été reçues via l'adresse mail dédiée ou le formulaire en ligne, dont une envoyée par l'association Mouvement Citoyen Générations Annemasse. Elles expriment :

- Des constats négatifs sur le fonctionnement actuel du centre-ville : incivilités, insécurité, manque de propreté, revêtements dangereux, manque de végétation, parkings trop chers, nuisances liées à la voiture, etc. (16 occurrences) ;
- Un avis favorable sur le projet (10 occurrences) ;
- Des questionnements divers sur : l'existence d'un plan propreté, la difficile cohabitation entre piétons et deux roues, le maintien de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, le risque d'aggravation de la circulation sur la rue Aristide Briand et sur le rond-point de l'Etoile, l'existence d'un projet alternatif en cas d'annulation du projet de tramway (7 occurrences) ;
- Des propositions sur le plan d'apaisement de la circulation : limitation de la vitesse sur la rue de la gare, piétonnisation de l'avenue Jules Ferry, de la rue de la gare, de la rue du Chablais, ouverture des rue piétonnes

- le soir aux véhicules de police, aménagement de rues supplémentaires (6 occurrences) ;
- Des constats positifs sur le centre-ville actuel : plates-bandes fleuries, jets d'eau sur la place de la Mairie, aménagement de la place de la Libération (2 occurrences) ;
  - Des propositions sur la végétalisation : végétalisation de la place de l'Hôtel de Ville, aménagement de mobilier urbain végétalisé, plantation d'arbres fruitiers (2 occurrences) ;
  - Une proposition concernant un nouveau tracé pour la voie verte, afin d'éviter la place de l'Etoile : par l'avenue Florissant, la rue des Glières, l'avenue Alsace-Lorraine et la rue du Beulet (1 occurrence) ;
  - Une proposition de créer un parc intergénérationnel, avec aires de jeux pour enfants, terrain multisport, terrain de pétanque et fontaine (1 occurrence).

### 2.3.2. LES QUESTIONNAIRES EN LIGNE

Deux questionnaires ont été mis en ligne sur annemasse.fr pour faciliter l'expression de tous, à la fois du grand public, et des personnes plus investies dans la démarche de concertation qui ont consulté le dossier de concertation :

- Un questionnaire sur le projet, facilement accessible à tous, qui interroge le public sur les enjeux et objectifs du projet de piétonnisation et de réaménagement du centre-ville (voir analyse du questionnaire en 3.2). **83 personnes** ont répondu à ce questionnaire.
- Un questionnaire sur le dossier de concertation, plus technique qui propose des questions précises adossées à la lecture du dossier de concertation afin de guider les participants à la concertation dans la formulation de leurs remarques et propositions sur le projet. **10 personnes** ont répondu à ce questionnaire.

### 2.3.3. LE MICRO-TROTTOIR VIDEO

Un micro-trottoir vidéo a été réalisé pour toucher certains publics difficilement mobilisables, notamment les jeunes adultes et les publics mobiles (usagers de la gare, cyclistes, etc.). **14 jeunes adultes**, habitants et usagers du centre-ville, ont été interviewés le mercredi 5 mai directement sur l'espace public pour recueillir leur parole sur le projet. Une vidéo de 5 minutes, réalisée à partir de ces interviews, a été diffusée en atelier de concertation et lors de la réunion publique du 29 juin. Cette vidéo a également été mise en ligne. Elle est accessible à l'adresse suivante :

<https://www.youtube.com/watch?v=kfYwk6RhiJQ&t=2s>

Les personnes interviewées ont répondu à quelques questions courtes sur l'état actuel du centre-ville, sur le projet de piétonnisation et sur ce qu'ils en attendent. Leurs réponses sont présentées de manière synthétique ci-après.

En ce qui concerne l'état actuel du centre-ville, la majorité des jeunes adultes interviewés considère qu'il est agréable, moderne avec suffisamment de commerces et de restaurants. Cependant, pour d'autres, il manque des commerces, de la végétation, des espaces de rencontre, des espaces pour se poser au calme et de la sécurité pour les déplacements à vélos.

En ce qui concerne le projet de piétonnisation, les personnes interviewées y sont tous très favorables. Ils le considèrent même comme nécessaire pour répondre aux enjeux écologiques et pour permettre aux piétons de circuler plus librement et en sécurité dans le centre-ville. En outre, ils considèrent que le centre-ville devrait être plus facilement accessible aux piétons, notamment aux personnes à mobilité réduite, et aux vélos. Ils imaginent un centre-ville demain avec plus d'animations culturelles, plus de végétations, plus de fontaines, plus de jeux pour enfants, avec également la possibilité de se poser au calme, de participer à des actions collectives et de pratiquer du sport. Une personne souligne l'importance de privilégier les lieux associatifs, et non uniquement les commerces, pour favoriser les rencontres et la vie sociale par rapport aux lieux de consommation. En ce qui concerne les déplacements, si la plupart ne se déplace déjà qu'à pied, à vélo, en trottinette ou en transport en commun, une habitante d'une commune de l'agglomération rappelle qu'il est important de maintenir l'accès en voiture aux parkings du centre-ville, pour ceux qui habitent plus loin, et qui n'ont pas le choix d'utiliser leur voiture.



*Photomontage des personnes interviewées dans la cadre du micro-trottoir*



#### 2.3.4. LA CONCERTATION AVEC LES ETABLISSEMENTS SCOLAIRES

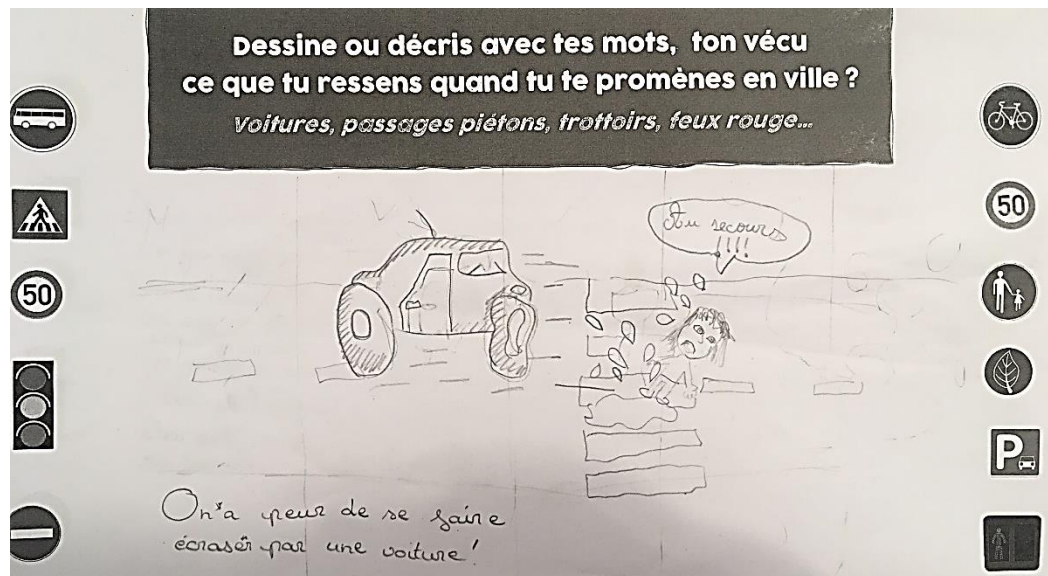
Deux kits de concertation ont été proposés aux professeurs volontaires (un kit pour les élèves du primaire et un autre pour les élèves du secondaire) afin qu'ils puissent animer un temps d'échanges sur le projet dans leur classe. Trois professeurs l'ont utilisé pour animer une réflexion auprès de leurs élèves :

- **23 éco-délégués** du collège Michel Servet se sont exprimés collectivement sur le projet via le kit de concertation pour le secondaire ;
- **2 classes primaires** (CM2A et CE2A) de l'école Saint-François ont donné un avis sur le projet via le kit de concertation pour les écoles primaires.

Les éco-délégués du collègue Michel Servet ont exprimé une envie de verdure, d'eau (points d'eau, fontaines), de propreté (sensibilisation, cendriers, tri, WC public, caniparc) et de sécurité (policiers à vélo, vidéoprotection). Ils se sont également projetés sur de nouveaux usages de l'espace public à travers la mise en place d'aires de jeux, de zones de sport (agrès de musculation, Skate Park), de tables partagées, de lieux culturels, de lieux d'échanges, d'espace de recharges des téléphones mobiles, etc. Enfin, ils se sont prononcés sur l'importance de prévoir des parkings aux abords de la future aire piétonne et de développer les mobilités alternatives à la voiture : création de services de location de vélos / trottinettes électriques, développement des transports en commun (électriques et accessibles aux personnes handicapées) et du vélo (plus de pistes cyclables, de parkings à vélo sécurisés, de voies vertes).

Les élèves de primaire, quant à eux, ont témoigné de leur vécu et ressenti du centre-ville, en exprimant de la peur, de la colère et du mal-être face aux nombreuses nuisances liées au bruit (travaux), aux voitures (vitesse excessive, non-respect des règles, pollution), aux deux-roues (vélos et trottinettes qui ne font pas attention), au manque de nature, de propreté et de sécurité. Ils ont également fait part d'un inconfort à marcher sur les trottoirs abîmés, ainsi que d'un sentiment d'être peu visibles des voitures, notamment aux sorties des parkings.

A l'inverse, ils imaginent demain un centre-ville où ils se sentent en sécurité, sans voiture, avec beaucoup de verdure (arbres, pelouse, sculptures végétales, façades végétalisées), des bancs, de l'eau (fontaines fleuries, rivières artificielles, étang), avec des endroits calmes pour se poser, lire, contempler la nature, et des endroits dédiés aux loisirs (bacs à sable, potager, Skate Park). Ils insistent également sur l'importance de lutter plus efficacement contre les déjections canines, d'agrandir les trottoirs et de sécuriser les traversées piétonnes aux abords des aires piétonnes. Enfin, en termes de mobilités, ils souhaitent le développement de parkings à l'extérieur du centre-ville, de pédibus, du vélo (pistes cyclables séparées de la rue, parkings à vélos) et des transports en commun (fréquences plus importantes et tarifs moins chers). Enfin, ils précisent qu'il faudrait toujours pouvoir rouler dans les rues piétonnes lorsqu'on est blessé, handicapé, ou avec un besoin particulier.



Dessin réalisé par les élèves de CM2A de l'école St-François

### 2.3.5. LA REUNION DE LANCEMENT AVEC LES COMMERÇANTS

Les commerçants constituent une catégorie d'acteurs centrale de cette démarche. Afin de s'assurer de leur bonne information et de leur mobilisation, une réunion spécifique pour les commerçants a été organisée en visio, le 27 avril, en amont de la réunion publique de lancement, afin de leur présenter le projet et la démarche de concertation et les mobiliser pour participer à l'atelier de concertation. **25 commerçants** ont participé à cette réunion

*Voir le compte-rendu de cette réunion en annexe.*

### 2.3.6. LA REUNION PUBLIQUE DE LANCEMENT

Une réunion publique, ouverte à tous, a été organisée en visio, le 4 mai, pour lancer officiellement la démarche de concertation. Elle a permis de présenter les enjeux du projet, l'état des lieux, ainsi que la démarche de concertation dans son ensemble. Les participants ont également été invités à s'inscrire à l'atelier de concertation. **45 habitants, commerçants, associations et usagers** du centre-ville ont participé cette réunion.

*Voir le compte-rendu de cette réunion en annexe.*

### 2.3.7. L'ATELIER DE LA CONCERTATION

L'atelier de concertation a constitué le cœur de la démarche de concertation. Il a en effet permis de co-construire le plan-guide de piétonnisation et réaménagement du centre-ville, en permettant des allers-retours et échanges permanents entre les propositions et demandes des participants et les études. Il s'est tenu sur 3 séances en visio (11, 19 et 26 mai), et une dernière séance en présentiel (10 juin). Cette dernière séance, non prévue initialement, a été organisée, à la demande des participants, sous forme de balade urbaine dans le centre-ville, pour arpenter les différents espaces concernés par le projet, et faire le bilan des contributions de l'atelier.

L'atelier de la concertation a réuni un groupe **d'environ 25 personnes**, composé principalement d'habitants (compris environ entre 25 et 75 ans) et de commerçants du centre-ville, et d'associations PMR, qui se sont très rapidement accommodés de la complexité du projet, pour faire des remarques et des propositions précises et pertinentes sur le projet. Toutefois, il faut aussi noter la sous-représentation voire l'absence de certaines catégories d'usagers du centre-ville, notamment les Annemassiens (hors centre-ville), les habitants de l'agglomération (1 personne présente uniquement à la première séance), les associations de cyclistes (qui ont pourtant été invités plusieurs fois à y participer), etc.

*Voir le compte-rendu des réunions de l'atelier en annexe.*

### 2.3.8. LES STANDS MOBILES

Un stand mobile d'information et d'expression sur le projet a été organisé sur 2 journées entières (7 mai et 19 juin) afin de capter la parole des publics mobiles. En pleine épidémie de Covid-19, cela a également permis de maintenir un dispositif en présentiel dans la concertation, et de compenser ainsi l'organisation uniquement en numérique des autres rencontres. Un stand a donc été installé et déplacé sur plusieurs lieux stratégiques du centre-ville en présence des techniciens de la Ville, de l'Agglomération et des élus municipaux concernés par le projet, afin de recueillir l'avis et les propositions des passants. Le vendredi 7 mai, le stand a été mis en place sur le marché de 9h à 13h, puis sur la place Deffaugt de 13h30 à 15h et sur Chablais Parc de 15h30 à 17h30. Le samedi 19 juin, le stand a été installé sur la place de l'Hôtel de Ville de 9h30 à 17h, en parallèle de la fête des commerçants.

Ce dispositif a atteint ses objectifs car il a permis d'informer plus largement environ **110 habitants et usagers du centre-ville**, et d'engager avec certains d'entre eux une discussion sur le fond du projet.



Photos du stand mobile du 7 mai

### 2.3.9. LA REUNION PUBLIQUE DE PRESENTATION DU PRE-BILAN ET DES TRAVAUX DE L'ATELIER DE LA CONCERTATION

Enfin, une réunion publique de présentation du pré-bilan de la concertation a été organisée le mardi 29 juin en visio pour présenter notamment les travaux de l'atelier de concertation. Un temps d'échanges a également été animé avec les participants. **10 habitants, commerçants, associations et usagers** du centre-ville ont participé à cette réunion publique

*Voir le compte-rendu de cette réunion en annexe.*

### 3. Le bilan de la concertation

#### 3.1. Le bilan quantitatif

Au total, **près de 400<sup>1</sup> personnes ont participé à la concertation**, regroupant une diversité importante de profils : écoliers, collégiens, jeunes adultes, habitants du centre-ville, Annemassiens, habitants de l'agglomération, Genevois, commerçants et associations.

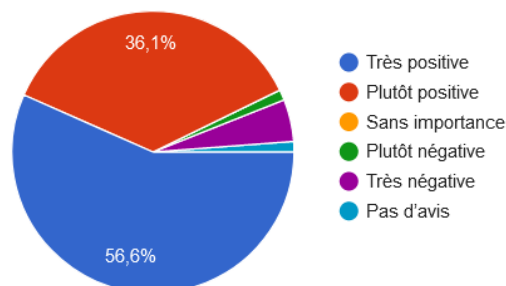
#### 3.2. Les résultats du questionnaire sur les enjeux et objectifs du projet

L'analyse du questionnaire générique sur le projet est présentée ci-dessous, séparément du reste des contributions, car il s'agit d'un avis global sur le projet qui permet de faire ressortir les principales tendances et opinions sur le projet, sans connaître le niveau d'information des répondants sur le projet. En revanche, les résultats du questionnaire sur le dossier de concertation sont directement intégrés au chapitre 3.3 - *les résultats de la concertation*.

Pour rappel : 83 personnes ont répondu à ce questionnaire.

#### Que pensez-vous de cette transformation du centre-ville ?

93% des répondants estiment que ce projet de piétonnisation et de réaménagement du centre-ville est positif (dont 57% très positif). Seulement 5 personnes sur les 83 qui ont répondu au questionnaire considèrent que ce projet est négatif pour le centre-ville.

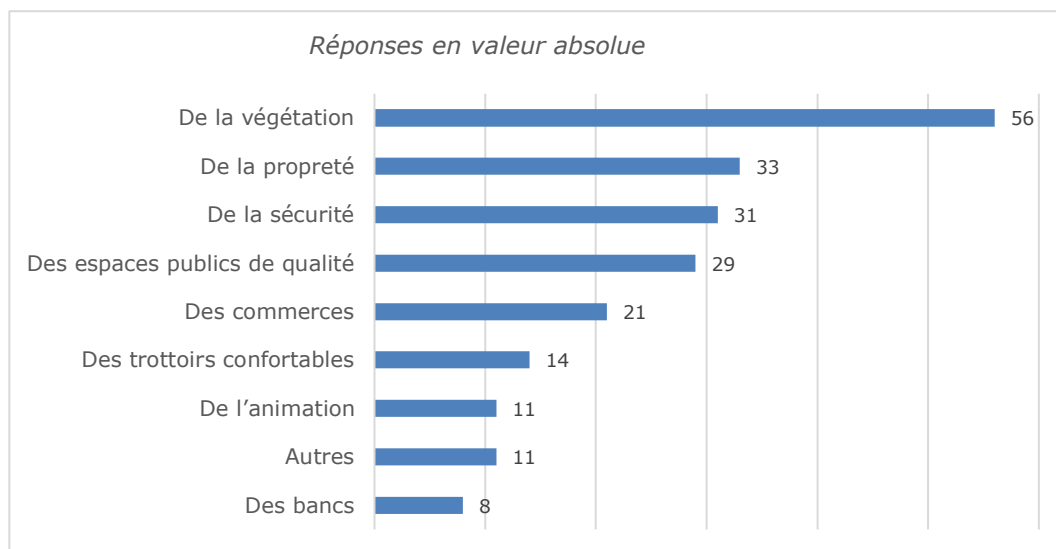


#### Qu'est-ce qui manque pour rendre le centre-ville plus agréable ?

Pour la majorité des répondants, la végétation manque le plus pour rendre le centre-ville plus agréable. Viennent ensuite la propreté, la sécurité, des espaces publics de qualité et des commerces.

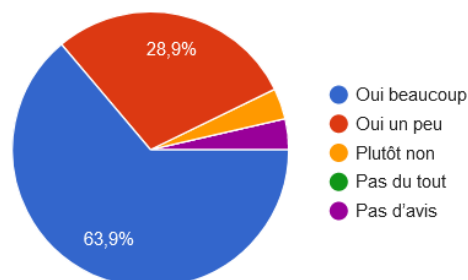
Parmi les choix proposés, une réponse « autres » était proposée aux répondants avec la possibilité de préciser leur idée. Les répondants ont précisé qu'il manque des pistes cyclables sécurisées, des parkings gratuits, de l'ambiance, de la sécurité routière, des espaces pour les chiens et des parcs.

<sup>1</sup> Ce chiffre ne tient pas compte des personnes en doublon qui ont pu participer à plusieurs dispositifs.



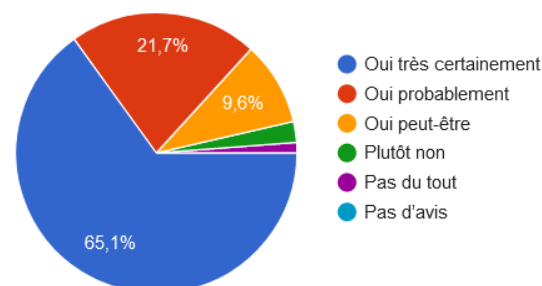
**Les centres-villes en France sont, de plus en plus, victimes de fortes chaleurs, du fait de la prédominance de l'élément minéral (pierre, béton, goudron, etc.) qui conserve le rayonnement solaire. Selon vous, ce phénomène est-il important dans le centre-ville d'Annemasse ?**

93% des répondants considèrent que le centre-ville d'Annemasse est touché par ce phénomène d'îlots de chaleur, dont 64% pour qui ces épisodes de fortes chaleurs sont très importantes à Annemasse. Quand on leur demande de préciser où ce phénomène est particulièrement intense, les répondants estiment que c'est l'ensemble des parcs, places et rues sans ou avec peu d'arbres du centre-ville qui est concerné par ce problème.



**Aurez-vous plus envie de flâner dans le centre-ville quand il sera piétonnisé, végétalisé et réaménagé ?**

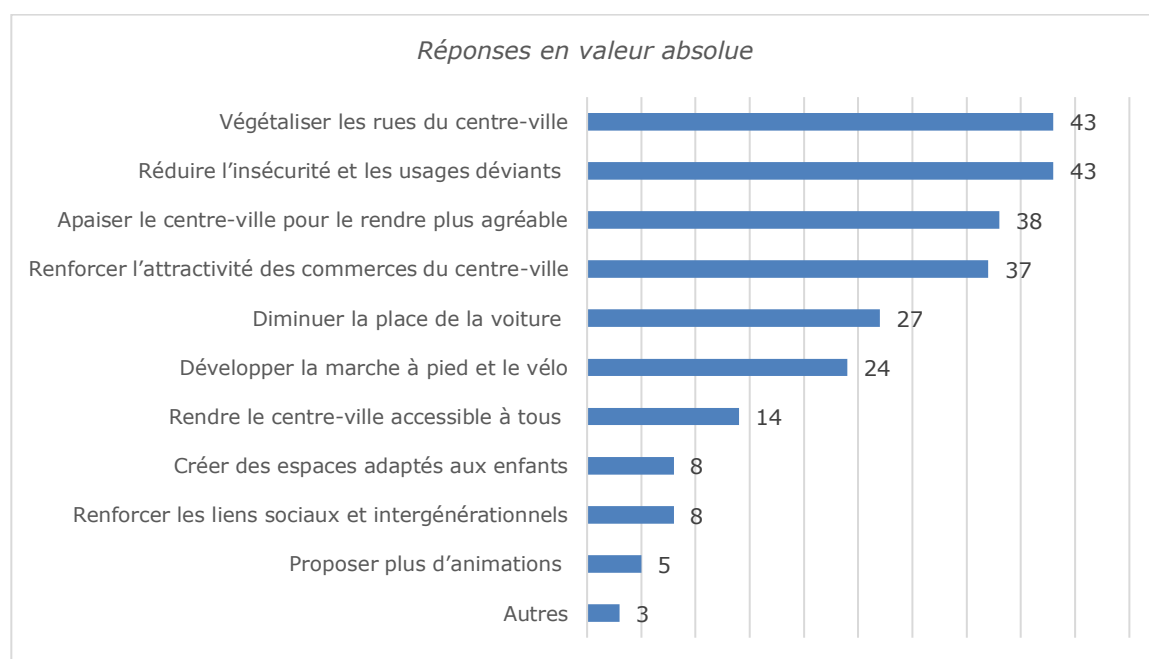
96% des répondants considèrent qu'ils auront peut-être (10%), probablement (22%) ou très certainement (65%) plus envie de flâner dans le centre-ville quand il sera piétonnisé, réaménagé et végétalisé. Seulement 3 personnes estiment, à l'inverse, qu'ils auront moins envie de flâner dans le centre-ville réaménagé.



### Quels enjeux sont prioritaires pour le centre-ville de demain ?

Les deux enjeux prioritaires qui ressortent en premier sont en cohérence avec les réponses précédentes du questionnaire : végétaliser les rues du centre-ville et réduire l'insécurité et les usages déviants sur l'espace public. Viennent ensuite les enjeux d'apaisement du centre-ville et de renforcement de l'attractivité des commerces. En troisième place, les répondants évoquent les enjeux de développement de la marche à pied et du vélo et de diminution de la place de la voiture au profit des espaces publics.

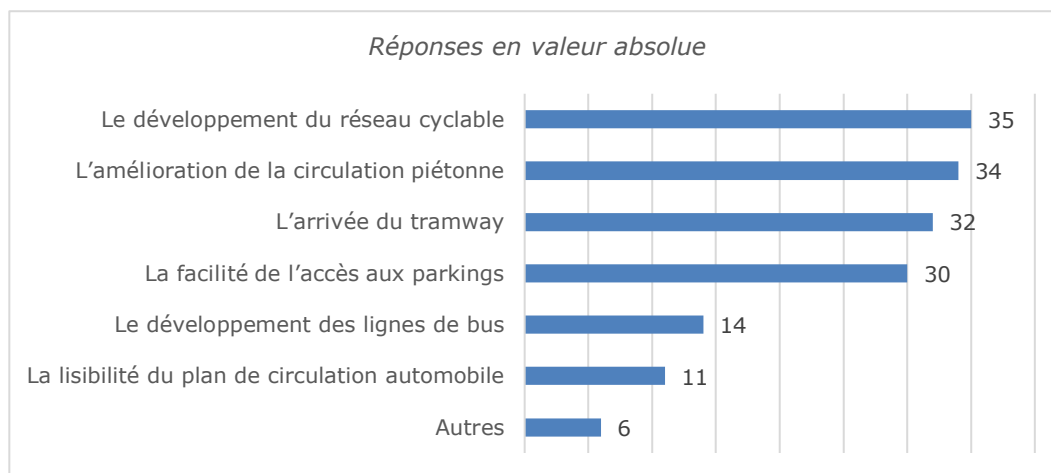
Les répondants qui ont choisi la réponse « autres » ont précisé : créer des espaces adaptés aux chiens, respecter les habitants du centre-ville (bruits des clients des terrasses).



### Qu'est-ce qui va rendre le centre-ville facilement accessible ?

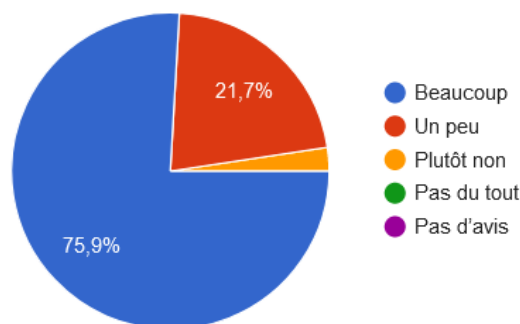
Pour la majorité des répondants, le centre-ville sera demain facilement accessible principalement grâce au développement du réseau cyclable, à l'arrivée du tramway, à l'amélioration de la circulation piétonne et à la facilité de l'accès aux parkings.

Les répondants qui ont choisi la réponse « autres » ont précisé : des parkings moins chers (3 occurrences), des parkings P+R en périphérie, un service de conciergerie et de livraison dernier kilomètre, le développement et l'amélioration des lignes de bus (régularité et fréquence).



**La municipalité souhaite, avec ce projet, végétaliser davantage les rues du centre-ville, en remplacement d'autres usages (stationnement et circulation automobile). Selon vous, jusqu'à quel point faut-il le végétaliser ?**

98% des répondants considèrent qu'il faut végétaliser le centre-ville : 76% souhaitent qu'il le soit beaucoup, quitte donc à avoir moins de place pour le stationnement et la circulation automobile, et 22% veulent qu'il ne soit qu'un peu végétalisé.

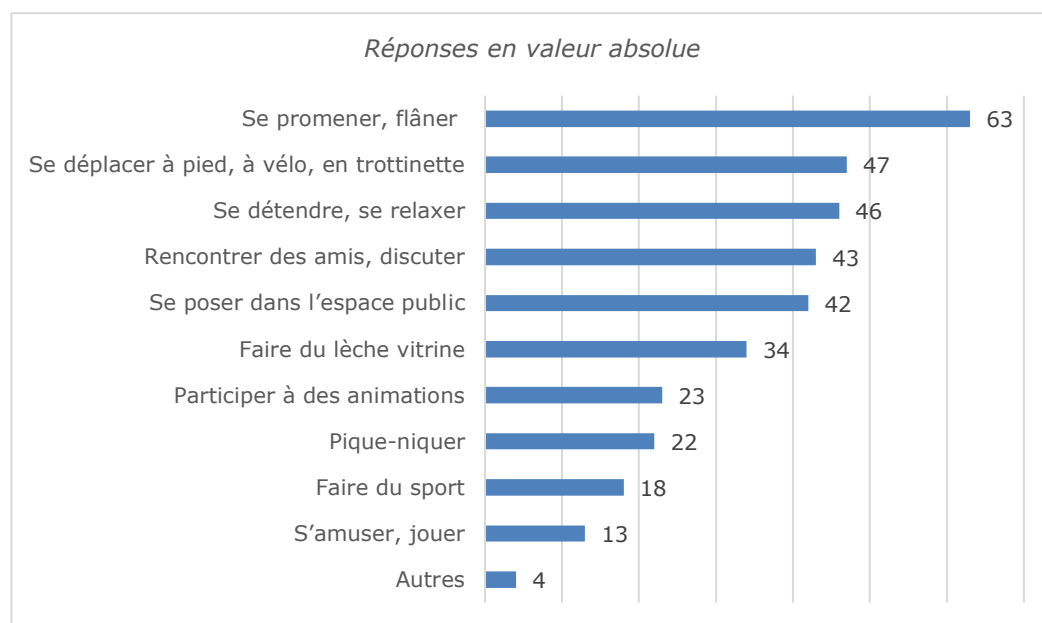


**La piétonnisation du centre-ville va libérer de la place pour de nouveaux usages de l'espace public. Que souhaitez-vous pouvoir faire demain dans le centre-ville réaménagé ?**

En premier, les répondants souhaiteraient pouvoir « flâner, se promener » demain dans le centre-ville réaménagé. Viennent ensuite les usages « se déplacer à pied, vélo et trottinette », « se détendre, se relaxer », « rencontrer des amis, discuter » et « se poser dans l'espace public ». Enfin, en troisième place, les répondants évoquent les usages « faire du lèche vitrine », « participer à des animations », « pique-niquer », « faire du sport » et « s'amuser, jouer ». Les répondants qui ont choisi la réponse « autres » ont précisé : aller au restaurant, au café, promener son chien, apprendre à faire du vélo à ses enfants, profiter de la vue sur les montagnes (Salève/Voirons).

Un répondant s'exprime ici sur une opération connexe, le projet de l'îlot Deffaugt, en se questionnant sur la parcelle du temple, qui contient 4 places de stationnement réservées au culte et PMR : comment garder l'accès au pompes funèbres et au presbytère (logement de fonction avec parking) ?





**En synthèse, ces résultats indiquent très clairement une forte adhésion des répondants au projet de piétonnisation et de réaménagement du centre-ville,** qui souhaitent pouvoir s'y déplacer à pied ou en vélo et y flâner de manière plus agréable. Ils insistent très fortement sur l'importance de végétaliser au maximum le centre-ville notamment pour lutter contre le phénomène d'îlot de chaleur urbain, mais également de lutter contre l'insécurité et les usages déviants de l'espace public.

### 3.3. Les apports de la concertation

#### 3.3.1. L'ÉTAT DES LIEUX DU CENTRE-VILLE

Si, pour beaucoup, le centre-ville a connu une nette amélioration ces dernières années grâce aux nouveaux aménagements du centre-ville (Place de la Libération, Parvis de la Gare, Chablais Parc), un certain nombre de points noirs sur l'état actuel du centre-ville ressortent très clairement de la concertation.

#### **Des incivilités et de l'insécurité ressenties**

Il ressort de nombreux constats d'incivilités, un manque de propreté et des problèmes de squats de personnes droguées ou alcoolisées sur l'espace public. Certaines personnes font également remonter des problèmes de délinquance, avec des vols et des trafics de stupéfiants, et un sentiment d'insécurité, notamment le soir pour les femmes. Les élèves de primaire expriment également leur « *peur de certaines personnes malveillantes qui disent des gros mots, insultent et regardent mal.* »

#### **De nombreuses nuisances liées à la voiture**

Pour la très grande majorité des participants, la voiture est génératrice d'un nombre important de nuisances pour les piétons se déplaçant dans les rues non-piétonnes du centre-ville : vitesses excessives, nuisance sonore, congestion, pollution, stationnements gênants, non-respect des passages piétons, des stops, des feux, des sens interdits, voitures garées devant les bornes d'accès aux zones piétonnes existantes (rue des Voirons), etc.

Les élèves de primaire ont particulièrement insisté sur ce point en exprimant leur peur de « *perdre la vie* » à cause des voitures, qui roulent trop vite et qui ne les voient pas, notamment lorsqu'ils traversent la rue sur les passages piétons : « *quand on est sur les passages piétons, on est inquiets, certains sont pressés et ne respectent pas le code de la route.* ». Ils expriment également un mal être contre le bruit et la pollution des voitures.

#### **Un manque d'accessibilité automobile au centre-ville**

Le principal frein évoqué de manière unanime par les participants concerne les tarifs de stationnement qui sont perçus comme beaucoup trop chers par rapport notamment à d'autres villes voisines comme Annecy, et qui dissuadent les gens de venir faire leur course dans les commerces du centre-ville.

L'autre problème régulièrement évoqué, est le plan actuel de circulation qui est perçu comme trop compliqué pour s'y retrouver et circuler facilement dans le centre-ville.

Enfin, quelques personnes évoquent des problèmes d'accès au parking Montessuit à cause de la rue du Parc qui circule mal.

#### **Des conflits d'usages avec les deux roues**

La multiplication des deux roues électriques, et tout particulièrement des trottinettes électriques qui roulent vite, et qui roulent souvent sur les trottoirs,

est vécue, pour beaucoup de participants, comme un facteur supplémentaire d'insécurité sur les trottoirs. Pour eux, la piétonnisation pourrait aggraver ce problème, si la réglementation n'est pas mieux respectée. Dans le même ordre d'idées, les élèves de primaire expriment une « *peur des vélos et trottinettes qui ne font pas attention.* »

### **Un manque de dynamisme commercial**

Plusieurs participants ont exprimé une certaine déception quant au manque de dynamisme commercial du centre-ville : manque de variété de commerces et trop de fermetures, notamment sur Chablais Parc et l'avenue de la Gare.

### **Un centre-ville trop dense**

Pour beaucoup, le centre-ville est trop dense et trop minéral avec un manque de végétation. Ils ont le sentiment d'un emballement avec trop de constructions ces dernières années, et « *trop de bétons* ». Les élèves de primaire expriment même de la « *colère contre les immeubles immenses qui gâchent la vie et contre le manque d'animaux.* » et leur mal être à cause du manque de nature, d'arbres, de végétation.

### **Des espaces publics pas adaptés**

Selon certains participants, les espaces publics du centre-ville manquent d'unité, de qualité et de beauté. En outre, certains trottoirs posent des problèmes d'accessibilité avec des pavés qui manquent ou qui dépassent, et des revêtements trop glissants : « *certaines trottoirs sont abimés et dangereux* » précisent les élèves de primaire.

### **Un réseau cyclable pas suffisamment sécurisé**

Si le réseau cyclable actuel est perçu par beaucoup comme une réelle amélioration, il ressort également que les bandes cyclables n'offrent pas toujours suffisamment de sécurité (notamment à cause des voitures qui se garent dessus) : « *pour se rendre dans l'hyper centre, c'est le parcours du combattant. On finit par se remettre sur les trottoirs.* » précise un participant via contribution mail.

### 3.3.2. LES ENJEUX ET OBJECTIFS DU PROJET

Les participants ont complété les enjeux et objectifs du projet tels qu'ils sont définis dans le dossier de concertation.

#### Urbain

| Enjeux et objectifs définis dans le dossier de concertation   | Apports de la concertation  |
|---|---|
| Renforcer l'attractivité, l'identité et la lisibilité du centre-ville   | Très nombreuses contributions, enjeu très largement partagé (créer une identité propre au centre-ville, aménager des espaces publics de qualité, beaux, avec une unité visuelle)                          |
| Transformer l'ambiance du centre-ville pour le rendre plus attractif, plus flânant, plus apaisé et propice à la détente                     | Très nombreuses contributions, enjeu très largement partagé   |
| Renforcer la liaison urbaine entre la gare pôle d'échanges, l'écoquartier Etoile, Chablais Parc et le centre-ville (place et îlot Deffaugt) | Peu de contributions, mais enjeu largement partagé  |
|   | Certaines personnes ont mis en avant le besoin de rénovation des façades des immeubles nécessaires à l'embellissement du centre-ville au-delà du projet de la Ville qui ne porte que sur l'espace public. |
|   | Quelques contributions pour un centre-ville plus propre (poubelles, WC publics, cendriers)  |

#### Vivre ensemble

| Enjeux et objectifs définis dans le dossier de concertation  | Apports de la concertation   |
|--|--|
| Développer le partage de l'espace public par tous, le rendre plus inclusif, renforcer la cohésion sociale et les liens intergénérationnels | Très nombreuses contributions, enjeu très largement partagé : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Favoriser la cohabitation entre tous les usagers</li> <li>- Diversifier les usages de l'espace public : se poser, se promener / flâner, jouer, se divertir, faire du sport, se cultiver, s'exprimer, se rencontrer, se retrouver</li> <li>- Prendre en compte la mobilité réduite des personnes âgées et</li> </ul> |

|  |  |
|--|--|
|  | autres PMR (avec notamment des assises bien réparties) |
|--|--|

### Tranquillité et sécurité

| Enjeux et objectifs définis dans le dossier de concertation                                    | Apports de la concertation  |
|--|---|
| Réduire les usages déviants sur l'espace public, réduire l'insécurité (ou les sentiments liés) | Très nombreuses contributions, enjeu très largement partagé : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Rendre le centre-ville plus sécurisé notamment pour les femmes</li> <li>- Diminuer les mésusages et incivilités en priorité (vidéoprotection, policiers à vélo)</li> </ul> |
| Protéger les espaces piétons contre le risque de véhicule bélièr                               | Aucune contribution sur ce sujet  |

### Mobilités

| Enjeux et objectifs définis dans le dossier de concertation  | Apports de la concertation  |
|--|---|
| Accompagner le développement de l'offre de transport en commun structurant de lignes fortes en améliorant les circulations piétonnes entre les stations et les pôles générateurs : grands équipements, rues commerçantes, etc. | Peu de contributions, mais enjeu partagé : piétonniser jusqu'à la gare, inclure le parvis de la poste   |
| Accompagner le développement de la pratique de la marche et du vélo  | Nombreuses contributions sur la pratique de la marche en centre-ville, enjeu très largement partagé (sécuriser les traversées piétonnes des voies circulées situées en périphérie de la zone piétonne)<br>Peu de contributions sur les déplacements vélo, mais enjeu confirmé (parking à vélos sécurisés, offre de location de vélo, pertinence du maintien de la voie verte qui traverse la place de l'Etoile) |
| Adapter le plan de stationnement   | Nombreuses contributions, sujet d'inquiétudes pour les commerçants, les habitants et les visiteurs du centre-ville, enjeu très largement partagé : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les parkings publics doivent</li> </ul>   |

|  |  |
|--|--|
|  | <p>rester accessibles pour les visiteurs (inquiétude pour le parking HdV-Montessuit dont l'accès est contraint avec le nouveau plan de circulation lié au prolongement du Tram)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Demande pour réduire la tarification des parkings publics</li> <li>- Validation du principe de suppression d'une centaine de places de stationnement pour la réalisation du projet de piétonnisation</li> </ul> |
| Mettre en accessibilité les équipements publics et les commerces | Quelques contributions dans ce sens (la mise en accessibilité est une obligation réglementaire)  |
|  | <p>Nombreuses contributions concernant l'évolution du plan de circulation générale qui font état des inquiétudes sur les conditions de circulations automobiles dans le centre-ville : complexité du plan de circulation, augmentation des congestions sur le péricentrique et les voies d'accès au centre-ville (notamment le carrefour de la place de l'Etoile).</p>   |

### Activités et Commerces

| Enjeux et objectifs définis dans le dossier de concertation                    | Apports de la concertation   |
|--|--|
| Renforcer l'attractivité et l'image de la polarité commerciale du centre-ville | <p>Des contributions qui mettent en évidence deux visions contrastées du centre-ville :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Des commerçants qui souhaitent le maintien de la polarité commerciale du centre-ville forte et attractive pour les visiteurs du bassin de vie agglomération + Genève</li> <li>- Certains habitants (notamment les jeunes) qui souhaitent une offre commerciale plus diversifiée et plus accessible en termes de prix (circuits-courts, indépendants, etc.)</li> </ul> |
| Adapter l'espace public aux nouveaux comportements d'achats et attentes        | Peu de contributions, mais enjeu confirmé  |

|   |   |
|---|---|
| de la clientèle   |   |
| Prendre en compte les contraintes d'exploitation des activités commerciales situées dans le périmètre de piétonnisation | Peu de contributions, mais enjeu confirmé                                       |
|   | Inquiétudes des commerçants sur l'impact des travaux sur l'activité commerciale |

### Environnement

| Enjeux et objectifs définis dans le dossier de concertation                                       | Apports de la concertation  |
|---|---|
| Adapter le centre-ville au réchauffement climatique<br>Réduire les îlots de chaleur               | Nombreuses contributions, enjeu largement partagé   |
| Végétaliser le centre avec de nouveaux îlots de fraîcheur (jardin) et désimperméabiliser les sols | Nombreuses contributions, enjeu largement partagé : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Développer la présence de l'eau : fontaines, points d'eau</li> <li>- Créer une ambiance plus végétale du centre-ville : arbres, verdure</li> </ul> |

### 3.3.3. LE PLAN DE MOBILITE DU CENTRE-VILLE A 2025

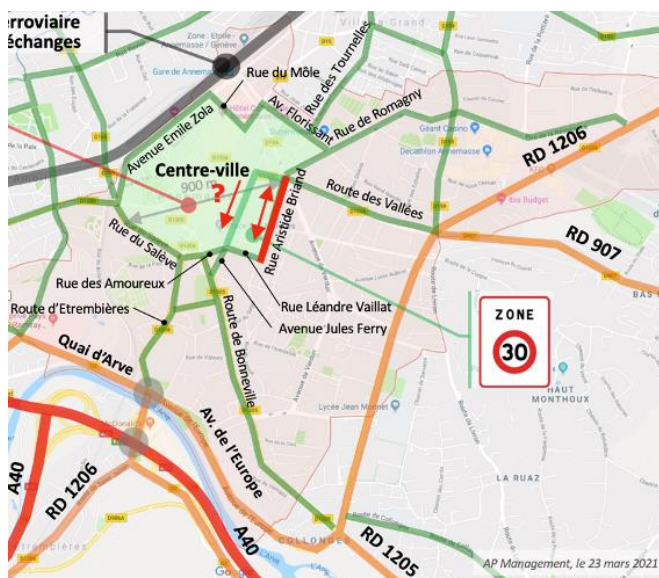
L'extension de la piétonnisation proposée à la concertation s'inscrit dans le plan de mobilité du centre-ville à 2025 - défini en lien avec l'Agglo - qui comprend notamment le prolongement du Tram et la restructuration du réseau de transport en commun. Conformément au plan des déplacements urbains, ce plan de mobilité du centre-ville vise à augmenter les déplacements en transports collectifs (train, tram, bus) et ainsi à réduire l'usage de la voiture, notamment dans le centre-ville. L'extension de la piétonnisation est favorable au développement des transports en commun en facilitant l'accès à la gare et aux stations. Bien que la concertation ne portât pas sur ce plan de mobilité, mais sur le plan-guide de la piétonnisation (voir point suivant), celui-ci a fait l'objet de nombreuses contributions et échanges lors des réunions (commerçants, publique et en atelier de la concertation). Il est apparu au cours des premières réunions du 27 avril (commerçants) et du 4 mai (réunion publique) que le nouveau plan de circulation du centre-ville avec le prolongement du Tram n'était pas connu (pour mémoire, l'enquête publique du projet de Tram a eu lieu en 2013).

Les contributions de la concertation ont porté principalement sur les points suivants.

### La mise à double sens de Briand

La Ville a présenté lors de la concertation le principe de mise à double sens de la rue Aristide Briand qui apparaît nécessaire pour le bon fonctionnement du plan de mobilité du centre-ville à 2025 (voir page 24 du dossier de concertation) :

- Ne pas congestionner le carrefour de la place de l'Étoile à l'heure de pointe du soir ;
- Permettre la régularité du passage du tram ;
- Maintenir la fluidité sur Ferry pour les bus et pour l'accès au parking Libération.



De nombreuses contributions ont mis en avant les difficultés de circulation préexistantes au niveau du carrefour de la place de l'Étoile en s'inquiétant des conséquences sur le trafic du nouveau plan de circulation avec le Tram. Par ailleurs, la mise à double sens de la rue Aristide Briand semble globalement peu opportune du fait de la présence d'école à proximité.

Ce point a fait l'objet de travaux en atelier de la concertation qui a pu étudier en détail les arguments techniques avancés et convenir de la complexité technique du fonctionnement des carrefours. Une partie des participants propose tout de même de mettre la rue Alfred Bastin et le tronçon de l'avenue Pasteur entre Ferry et Briand en double sens, afin de délester au maximum la rue Briand.

Une contribution mail de l'association Mouvement Citoyen Générations Annemasse, n'ayant pas suivi ces échanges, revient également sur cette question en précisant que « *mettre la rue Aristide Briand à double-sens, c'est finalement une manière de retourner vers la situation d'il y a quelques années avec deux voies de circulation et renoncer aux arguments de sécurité qui avaient été mis en avant à l'époque du passage à une voie.* » Elle précise également que cela suppose de supprimer des places de stationnement pour les riverains, qui en ont pourtant bien besoin.

Cette même association demande également d'avoir une meilleure information, en amont des travaux, sur la régulation envisagée des multiples trafics qui



passeront par la place de l'Etoile (tramway, voie verte et circulation automobile).

### **Le maintien ou non de la circulation sur l'avenue Jules Ferry**

Intimement liée au débat sur la mise à double sens de la rue Briand, la question du maintien de la circulation automobile nord > sud sur l'avenue Jules Ferry est également posée aux participants dans le cadre de l'atelier, du stand mobile et du questionnaire sur le dossier de concertation. Les avis sont partagés.

Certains considèrent qu'il serait préférable de supprimer la circulation sur l'avenue Jules Ferry pour les raisons suivantes :

- Faciliter la sortie du parking Libération qui est régulièrement ralentie du fait de la congestion sur Ferry ;
- Donner un signal fort pour changer les habitudes ;
- Créer une rue apaisée, propice à la flânerie et aux rencontres ;
- Agrandir, sécuriser et réduire les nuisances liées à la voiture sur la place de la Libération pour permettre l'essor de terrasses au calme et créer un espace de vie pour le collège ;
- Sécuriser les traversées piétonnes (carrefour Ferry / Faucigny et parvis du collège) : aujourd'hui les voitures roulent à des vitesses excessives et ne respectent pas les passages piétons ;
- Unifier le nouveau parc Clemenceau avec le centre-ville piéton ;
- Assumer de concentrer la circulation sur l'avenue Aristide Briand.

A l'inverse, d'autres considèrent qu'il serait préférable de maintenir la circulation sur l'avenue Jules Ferry, du fait :

- Du risque de report de la circulation sur l'avenue Briand, avec une situation accidentogène pour les écoles ;
- De la possibilité de prendre cette décision ultérieurement si tout se passe bien une fois le tram mis en service ;
- Du manque d'intérêt de cette rue à devenir piétonne (sans commerce) ;
- Qu'il s'agit d'un axe important pour rejoindre l'autoroute via Etrembières, et qu'il faut donc le maintenir à condition de réaliser des aménagements pour diminuer la vitesse des véhicules ;
- Une participante propose d'en faire une zone de dépose minute pour le collège.

Un consensus semble avoir été trouvé, lors de la dernière réunion publique, sur le maintien de la circulation sur l'avenue Jules Ferry dans un premier temps afin de laisser une phase d'observation et de maturation du projet de fermeture, qui pourra être décidé ultérieurement.

### **Le risque de report de la circulation automobile**

Selon plusieurs participants, la mise en place du nouveau plan d'apaisement de la circulation au niveau de l'hypercentre risque de faire reporter la circulation automobile sur les rues autour du centre-ville piétonnisée : le péricentrique

(principalement au niveau de l'avenue Aristide Briand et de la rue Léandre Vaillat), la rue Alfred Bastin, et, de manière générale, l'ensemble des rues qui desservent les parkings publics. « *Ce phénomène risque d'avoir un impact néfaste pour les habitants situés à proximité immédiate de ces axes de circulation* » précise un habitant dans une contribution envoyée par mail. Il propose de basculer les axes situés en bordure de la zone piétonne, en zone de rencontre, pour limiter ce risque.

Dans tous les cas, il est demandé d'étudier et d'anticiper ce risque de report, afin d'éviter au maximum l'augmentation des nuisances pour les riverains.

### **Le maintien de l'entrée au parking HdV-Montessuit depuis la rue de la gare**

Les représentants des commerçants – constatant les conséquences du projet de prolongement du tram sur le plan de circulation avec notamment la suppression de la circulation générale sur la rue du Parc – ont fait part de leurs inquiétudes sur les conditions d'accessibilité du parking HdV-Montessuit. Ils indiquent que l'accessibilité du parking est plus compliquée depuis la réalisation de la première tranche du Tram. Ils demandent une modification du projet du Tram en le passant sur une voie et non deux voies. Après échange avec l'Agglo – maître d'ouvrage du Tram – il a été proposé de modifier le plan de circulation projeté avec le Tram afin de permettre l'entrée du parking depuis la rue Camps.



### **Le réseau cyclable**

Le nouveau réseau cyclable proposé dans le dossier de concertation à horizon 2025 n'a pas soulevé beaucoup de remarques de la part des participants, si ce n'est un assentiment général. Sauf une suggestion de l'association Mouvement Citoyen Générations Annemasse, reçue par mail en fin de période de concertation, qui propose de réfléchir à un nouveau tracé pour la voie verte, afin d'éviter le nœud de la place de l'Étoile en passant par exemple par l'avenue

Florissant, la rue des Glières et l'avenue Alsace-Lorraine, avant de rejoindre la rue du Beulet.

### **Prévoir un projet alternatif en cas d'abandon du prolongement du tram**

La même association pose la question « *de savoir ce qu'il adviendrait du projet de piétonnisation dans l'hypothèse où l'extension du tramway ne se ferait pas, aussi faible en soit la probabilité.* » Elle précise qu'il serait préférable de prévoir le pire en élaborant un projet alternatif prenant en compte cette hypothèse.

#### 3.3.4. LE PLAN-GUIDE DE LA PIETONNISATION

Les apports de la concertation sont présentés ci-après pour chacune des parties A à F correspondantes aux propositions pour le plan-guide de la piétonnisation objet de la concertation.

### **A. Les principes de la végétalisation du centre-ville**

#### **Une demande forte et unanime de végétalisation du centre-ville**

Cette revendication ressort très clairement de tous les dispositifs de la concertation (réunion publique, concertation avec les éco-délégués du collège et avec les classes primaires, micro-trottoir, stand mobile et atelier) : des arbres pour la fraîcheur en été et en prévention des canicules, plus d'air, plus de verdure, des toits végétalisés, des plantes grimpantes, des arbres fruitiers pour une meilleure autogestion, etc.

#### **Une priorité donnée à la plantation d'arbres, mais pas que**

S'il s'agit de planter en priorité des arbres quand cela est possible, les participants souhaitent également une végétalisation massive dans tous les nouveaux aménagements : places, trottoirs, carrefours, terre-pleins. Plusieurs propositions sont faites pour aller dans ce sens :

- Un participant propose de mettre des arbustes au pied des arbres, pour densifier le plus possible cette végétalisation, et favoriser la biodiversité.
- Un autre participant demande de mettre en valeur la saisonnalité en choisissant des essences qui permettent de marquer les saisons via le fleurissement ou les couleurs des feuillages.
- Un autre propose d'installer du mobilier urbain végétalisé comme des abribus, comme dans la Ville d'Utrecht au Danemark.
- Lors du stand mobile du 19 juin, qui a eu lieu devant la Mairie lors d'une journée chaude, plusieurs passants ont insisté sur l'importance de plus végétaliser la place de l'Hôtel de Ville, perçue aujourd'hui comme trop minérale, avec pas assez d'ombre ni de bancs.
- Les élèves de primaires proposent également d'installer des statues en verdure et en plantes (sculptures végétales) en rapport avec le nom des rues et des places.

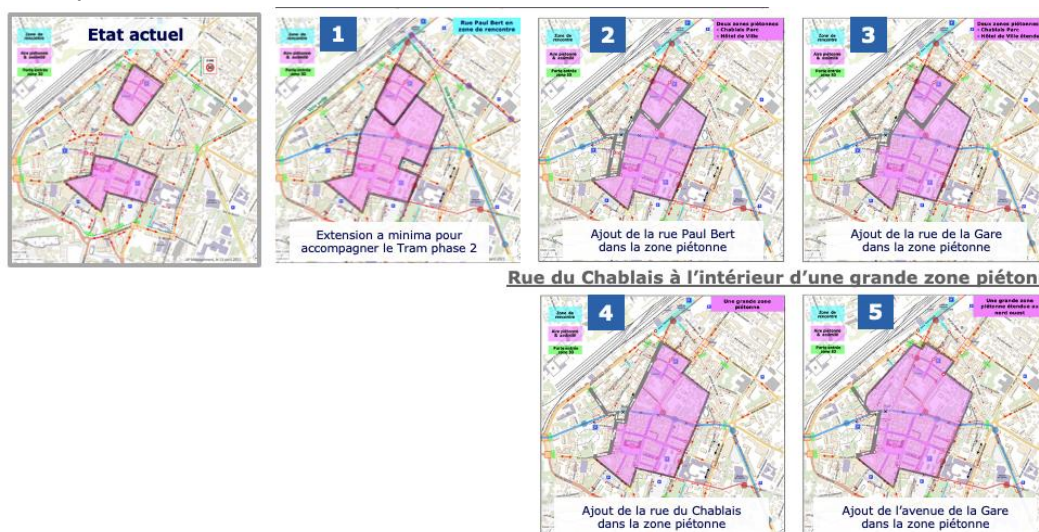
## **B. Le plan d'apaisement de la circulation et d'extension de la zone piétonne**

### **La piétonnisation de Bert, Blanc et Pasteur**

Le devenir de la rue Paul Bert, de la rue René Blanc (au sud de la rue Paul Bert) et de l'avenue Pasteur (entre René Blanc et Jules Ferry) avec l'arrivée du tramway a été soumis à la concertation. Elles pourraient être transformées soit en aires piétonnes, soit en zones de rencontre. Cette question a été posée dans le cadre de l'atelier, du stand mobile et du questionnaire sur le dossier de concertation. Les personnes, qui se sont exprimées, sont unanimement en faveur de la piétonnisation des rues Paul Bert et René Blanc et de l'avenue Pasteur à condition de prévoir du stationnement moins cher à proximité, dont du stationnement PMR. Ils évoquent en effet un risque, si ces rues continuent à être circulables, que les voitures tournent en rond sur cette boucle. En outre, la rue René Blanc deviendra à terme un axe important de circulation piétonne entre le futur arrêt de tram situé sur la rue du Faucigny et la place de la Libération. Cela serait donc trop accidentogène d'y maintenir de la circulation automobile. Enfin, piétonniser ces rues pourrait également faciliter l'implantation de nouveaux commerces, notamment des bars et restaurants avec terrasses à proximité de la place de la Libération.

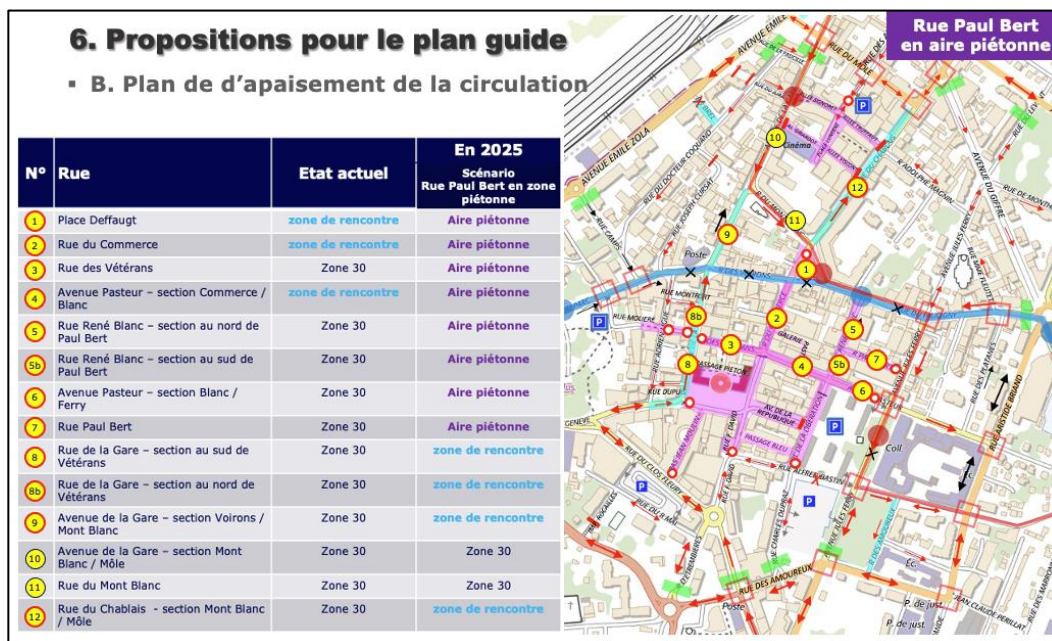
### **Demande de certaines personnes de l'atelier de la concertation pour une zone piétonne plus large**

Une partie des participants à l'atelier souhaite aller plus loin, en étendant la zone piétonne de l'Hôtel de Ville à la rue de la Gare, l'avenue de la gare et la rue du Chablais. En réponse à cette demande, plusieurs scénarios d'extension de la piétonnisation ont été étudiés.



Cependant, suite à l'analyse technique, ces nouveaux scénarios semblent présenter plus d'inconvénients que d'avantages, et font peser le risque d'un dysfonctionnement de la circulation dans Annemasse. Après présentation de ces scénarios et discussion avec les participants lors de la dernière réunion de

l'atelier et à la réunion publique du 29 juin, un compromis semble émerger pour le choix du scénario 2 pour l'horizon 2025 mais en permettant la mise en œuvre des scénarios 3, voire 4, dans des phases ultérieures quand la part modale de la circulation automobile aura bien baissée dans le centre-ville. Pour anticiper la piétonnisation de la rue du Chablais et de la rue de la Gare notamment, il faudrait prévoir la réservation et le câblage pour l'installation des bornes rétractables nécessaires à leur piétonnisation, et aménager la zone de rencontre pour anticiper son évolutivité vers une zone piétonne.



### Limiter la vitesse des véhicules en zones de rencontre

Au niveau de l'ensemble des rues qui seront réaménagées en zone de rencontre, les participants à l'atelier insistent pour que les aménagements soient très dissuasifs pour limiter la vitesse et le nombre de véhicules qui les empruntent : par exemple, en aménageant des rues plus étroites, avec un revêtement uniforme entre le trottoir et la voie de circulation, en prévoyant une signalétique et un marquage au sol plus clairs, en installant des obstacles, des ralentisseurs, etc. Un répondant au questionnaire sur le dossier de concertation précise qu'il faudra également « *surveiller efficacement ces zones de rencontre pour assurer la sécurité des piétons et prévenir les incivilités.* »

### L'articulation avec les abords de la gare

Plusieurs participants posent la question de l'articulation entre l'aire piétonne et la gare, notamment au niveau des traversées piétonnes du péricentrique. Un répondant au questionnaire sur le dossier de concertation pose également la question du devenir des rues du Dr Favre et du Dr Baud situées devant la gare qui « *depuis la fin des travaux autour de la gare, [...] se terminent en culs-de-sac pour les automobilistes.* »

### C. Les usages et le réaménagement de certaines rues du centre-ville

### **Une continuité des aménagements en aire piétonne**

Les participants à l'atelier souhaitent qu'une identité visuelle commune à l'ensemble de la zone piétonne (voire jusqu'à la Gare) soit recherchée. Compte-tenu du fait que la zone piétonne existante autour de l'Hôtel de Ville, qui est toujours en bon état, ne sera pas réaménagée dans le cadre de ce projet, ils proposent soit de concevoir une nouvelle identité (et faire évoluer ensuite la zone piétonne existante, dans un deuxième temps), soit de s'inspirer de l'existant dans la conception des nouveaux aménagements, soit de trouver un compromis, par exemple en installant du mobilier urbain similaire sur les zones existantes et à aménager.

Par ailleurs, il leur semble important de soigner le revêtement (éviter les pavés), les portes d'entrée de l'aire piétonne (identité à trouver), de favoriser l'accessibilité PMR et de prévoir des espaces sécurisés de stationnements pour les vélos à assistance électrique.

### **Le réaménagement de la rue du Commerce – section nord**

Consensus pour la mise en aire piétonne de cette section.

En tant qu'artère principale de la ville, il s'agit de végétaliser de manière importante la rue du Commerce, en privilégiant le plus possible les arbres. Les commerçants proposent également d'inciter à la mutation commerciale de cette rue pour qu'elle devienne plus attractive pour des commerces plus « premium ». Pour les habitants de ce secteur, il est important que les commerces ne soient pas que pour les Genèveois, et que cette rue garde aussi des commerces de proximité pour les riverains. Enfin, il s'agit d'assurer une continuité d'aménagement sur l'ensemble de la rue, contrairement à aujourd'hui. Un répondant au questionnaire sur le dossier de concertation propose également de mettre plus d'arceaux à vélo sur cette rue.

Interrogation sur la qualité de l'espace public si la section sud n'est pas requalifiée avec la section nord.

### **La rue des Vétérans**

Consensus pour la mise en aire piétonne de cette section et son réaménagement en lien avec la place Jean-Jacques Rousseau pour en faire un espace public unifié.

### **Le réaménagement de l'avenue Pasteur - section Commerce/Blanc**

Consensus pour la mise en aire piétonne de cette section.

Pour les participants à l'atelier, il s'agit d'assurer sur l'avenue Pasteur une continuité d'aménagement avec la rue du Commerce, d'inciter à la mutation commerciale, de réinvestir les marquises à l'abandon, et trouver des leviers pour rénover les façades.

### **Le réaménagement de la rue René Blanc, de la rue Paul Bert et de l'avenue Pasteur (tronçon Blanc/Ferry)**

Les participants proposent de mettre en aire piétonne les rues René Blanc, Paul Bert, et l'avenue Pasteur (scénario « Rue Paul Bert en aire piétonne » du dossier de concertation), de les harmoniser avec la place de la Libération et de les animer en favorisant l'essor de restaurants et de bars avec des terrasses sur la rue René Blanc (potentiel commercial important avec l'arrivée du tram). Au niveau de la rue Paul Bert, il s'agit également d'éviter la végétation trop haute car cette rue est déjà sombre. Enfin, il s'agit aussi de maintenir une perspective visuelle sur la rue René Blanc, entre la rue du Faucigny et la place de la Libération pour conforter le futur axe piéton.

### **Le réaménagement de la rue de la Gare**

Rue proposée en zone de rencontre dans le dossier de concertation. Les participants à l'atelier, notamment les représentants des commerçants, proposent de mettre la rue de la Gare en aire piétonne (et donc de passer la rue Adrien Ligué à double sens) afin de renforcer sa commercialité – voir ci-avant.

Si la rue de la gare est mise en zone de rencontre (scénario privilégié par la Ville), il s'agit d'installer des aménagements pour limiter le trafic et la vitesse des véhicules, de renforcer la signalisation, de la végétaliser et de penser aux places de livraison.

Un commerçant insiste, lors de la réunion de restitution, sur le fait qu'il est primordial que la rue de la gare soit bien apaisée avec des aménagements qui permettent réellement de limiter la place de la voiture. En effet, il ne faut pas que la rue de la gare, où plusieurs commerces sont installés, soit écartée du futur centre-ville piétonnisé, au risque, sinon, qu'elle perde de son attractivité commerciale.

### **Le réaménagement de l'avenue de la Gare – section Voirons / Mont Blanc**

Rue proposée en zone de rencontre dans le dossier de concertation, dans la continuité de la rue de la Gare. Les participants à l'atelier proposent d'y installer des aménagements pour diminuer la vitesse des véhicules.

### **Le réaménagement de la rue du Chablais**

Rue proposée en zone de rencontre dans le dossier de concertation. Les participants à l'atelier proposent de mettre la rue du Chablais en aire piétonne pour éviter qu'elle ne devienne un axe de transit des véhicules cherchant à traverser le centre-ville et pour apaiser la future place Deffaugt. C'est aussi la proposition faite par un répondant au questionnaire sur le dossier de concertation motivée par l'essor de restaurants et des bars avec des terrasses, arborées et calmes, ainsi que par l'unification des deux centres-villes d'Annemasse.

### **Le réaménagement de l'avenue de la Gare**

Les participants à l'atelier proposent d'y installer des aménagements pour diminuer la vitesse des véhicules.

### **D'autres rues à aménager ?**

Dans une contribution envoyée par mail, l'association Mouvement Citoyen Générations Annemasse propose également de réaménager la rue Adolphe Magnin, qui est étroite et à double-sens, et où les automobilistes roulent trop vite : *« les travaux sur le centre-ville devraient être l'occasion de revoir l'aménagement de la rue A. Magnin, par exemple en élargissant les trottoirs et en plaçant des d'âne ou chicanes. »*

D'autres participants ont également proposé de réaménager en zone de rencontre les rues Alfred Bastin et Fernand David.

## **D. Les usages et le réaménagement de la place Deffaugt**

Les participants à l'atelier ont réfléchi au réaménagement de cette place stratégique pour le centre-ville d'Annemasse. Plusieurs points ont émergé des échanges.

### **Un point de jonction du centre-ville**

Avec ce projet, la place Deffaugt doit affirmer son rôle de point de jonction entre les différents secteurs du centre-ville, afin de relier et d'unifier le centre-ville d'Annemasse. Consensus sur la fonction de pôle d'échanges multimodal de la place avec le Tram et les lignes fortes de transport en commun.

### **Un lieu de rencontre avec une identité propre**

La place Deffaugt doit devenir plus attrayante avec une identité propre afin qu'elle puisse devenir un lieu de rassemblement, un point de rencontre pour se donner rendez-vous. Plusieurs participants ont proposé d'y aménager des miroirs d'eau pour matérialiser cette identité. L'idée, proposée dans le dossier de concertation, d'installer dessus un point de repère a été jugée bonne pour la différencier des autres places. Cela pourrait être une œuvre d'art contemporaine avec un symbole fort (en lien avec la mémoire de la Résistance ou une vision positive du futur), voire des installations éphémères.

### **Une place active ou un espace de respiration ?**

Des avis divergents ont été formulés sur les usages futurs de cette place, qui ne pourra pas tout accueillir du fait de sa taille restreinte. Pour certains, notamment les commerçants, il s'agit de garder une place (ou du moins une partie de la place) ouverte pour accueillir des animations commerciales, et en faire ainsi une place active et vivante. Pour d'autres, cette place pourrait également devenir un espace calme, de respiration avec de la végétation et des bancs, qui pourrait profiter aux habitants.





### Mélanger les hauteurs de végétation

Si l'ensemble des participants s'entend sur le fait de végétaliser cette place, les avis divergent sur la manière de le faire. Pour certains, il faudrait privilégier la végétation haute afin de libérer l'espace au sol. Pour d'autres, il faut aussi prévoir de la végétation basse à certains endroits pour garder des espaces ensoleillés (errasses) et préserver les perspectives visuelles sur la place.

### Valoriser le potentiel commercial

Le développement de l'activité commerciale sur la place fait également consensus : favoriser l'installation des restaurants, des terrasses, mais aussi créer une centralité pour les commerces locaux et indépendants, en réinvestissant les rez-de-chaussée sur la place et sur la rue Faucigny.

### Dédensifier l'îlot Deffaugt

Enfin, les participants de l'atelier ont donné leur avis sur le projet de l'îlot Deffaugt, qui visent, à horizon 2030, à transformer l'îlot urbain situé entre la place et l'avenue de la Gare, en aménageant dessus un jardin urbain et de nouvelles constructions. Pour eux, il s'agit de privilégier des constructions basses, afin d'être en harmonie avec le centre-ville ancien, et de réserver une part importante du foncier à la création de ce nouvel espace vert, qui répond à un besoin réel dans le quartier, et qui pourrait être une plus-value pour la future place Deffaugt. Ils précisent également qu'il faut aménager l'espace public en continuité avec la rue des Voiron.



## **E. Les usages et le réaménagement de la place Jean-Jacques Rousseau**

### **Des atouts et des faiblesses**

La place Jean-Jacques Rousseau est perçue comme un espace très agréable et calme, propice à la flânerie et à la dégustation en terrasse. Avec très peu de circulation automobile, c'est aussi un endroit idéal pour les enfants qui aiment bien jouer dans cet espace un peu complexe. Malgré ces qualités indéniables, elle présente également des points noirs : une arrière-place sans grande qualité, un passage sous porche peu accueillant, un autre qui sert de garage vélo pour la mairie, une faible accessibilité et des squats la nuit.

### **Créer un ambiance « place de village »**

Les participants à l'atelier ont vite perçu le potentiel important de cette place à part et singulière du centre-ville, qui pourrait devenir, grâce au projet de piétonnisation et de réaménagement du centre-ville, un espace de grande qualité. Ils proposent d'y créer une ambiance de « place de village » déconnectée de la ville et du temps, en réinstallant une fontaine plus qualitative (œuvre d'art) et en mettant en valeur la façade arrière de l'Hôtel de Ville à travers une fresque, une végétalisation et/ou une mise en lumière. Un répondant au questionnaire sur le dossier de concertation va dans le même sens, en proposant d'y installer une horloge.

### **Conforter et diversifier les usages**

Cette place pourrait devenir un espace confortable et polyvalent qui pourrait accueillir plusieurs usages : la mobilité piétonne en agrandissant largement l'espace dédié aux piétons, les commerces de produits fins et la culture en pleine aire (kiosque, scénette, partenariat avec Château-Rouge, etc...). Deux répondants au questionnaire sur le dossier de concertation proposent également de la végétaliser au maximum, de penser aux riverains qui disposent

de parking nécessitant de l'emprunter, et d'aménager des jeux pour enfants notamment un petit bassin (mini-piscine) pour que les enfants puissent barboter et se rafraichir comme cela se fait en Suisse.

### 6. Propositions pour le plan guide de la piétonnisation

▪ E. Réaménagement de la place Jean-Jacques Rousseau et de la rue des Vétérans

**Vocation de l'espace public unifié (rue et place) :**  
« place de village » avec son offre de restauration, ses terrasses et ses boutiques de produits fins, espace d'animation secondaire (suppression des concerts du festival « Musical'été »)

- (1) Liaison aire piétonne (desserte riverains et livraisons)
- (2) Mise à niveau sol et repositionnement de la fontaine (à moderniser)
- (3) Aménagement d'une bande végétale pour mise à distance des usages de la place
- (4) Renforcement des liaisons piétonnes et agencement du plan des terrasses en conséquence
- (5) Suppression du parvis en terrasse et mise en accessibilité des accès de la salle du conseil
- (6) Maintien des usages actuels (stationnement VP et GIP)
- (7) Maintien des usages actuels (local à vélo et stationnement VP)
- (8) Sans intervention

**Plan-programme**



### Des points de vigilances à prendre en compte

Plusieurs contraintes risquent de limiter les possibilités d'aménagement de cette place : l'existence de parcelles privées sur la place, la présence d'un parking souterrain sur une partie de la place. Par ailleurs, il existe un risque de nuisances nocturnes pour les riverains si la place devient trop « vivante ».

### F. Le fonctionnement de la zone piétonne « Hôtel de Ville »

#### Des questionnements sur l'accès pour les personnes à mobilité réduite

Beaucoup de contributions (atelier, stand mobile, registre, etc.) portent sur l'accès au centre-ville piétonnisée pour les Personnes à Mobilité Réduite au sens large : personnes handicapées, mais également personnes âgées, pas forcément reconnues handicapées, mais ayant des difficultés à se déplacer à pied. Une contribution envoyée par mail résume bien ces inquiétudes : « Si les rues commerçantes deviennent piétonnes, elles seront difficiles d'accès. Avec l'âge chaque personne devient moins mobile et il faut aussi penser aux aînés qui conduisent mais ont de la peine à marcher. Suivant où on se rend (médecin, kiné, coiffeur, etc.) le chemin depuis un parking peut être long. » Plusieurs personnes évoquent aussi des situations particulières : accès aux cabinets médicaux du centre-ville, accès pour les taxis qui amènent des riverains à l'hôpital. Ils demandent, en outre, qu'il y ait des places de stationnement PMR en quantité suffisante installée en périphérie directe de l'aire piétonne.

### Le plan de circulation de la future zone piétonne de l'Hôtel de Ville

Les participants à l'atelier ont travaillé à partir de 2 scénarios sur le plan de circulation des « ayants droits », c'est-à-dire des véhicules qui seront toujours autorisés, via les bornes rétractables, à circuler dans la future zone piétonne (riverains, livraisons, etc.). En préalable, il a été expliqué aux participants que les accès et les voies de circulation ne peuvent être circulés qu'à sens unique pour éviter les situations de blocage aux points d'entrée et de sortie.

Les participants à l'atelier ont travaillé sur les avantages et inconvénients des deux scénarios de fonctionnement de la zone piétonne de l'Hôtel de Ville. Les avis sont partagés.

#### 6. Propositions pour le plan guide

##### F. Fonctionnement de la zone piétonne Hôtel de Ville

**Légende :** Accès véhicules : Entrée (rouge) / Sortie (vert)  
Circulation véhicules interne (orange)  
Porte de contrôle d'accès physique (borne rétractable) (O)

**Fonctionnement :**

- 2 portes E1 et E3 nécessaires pour la desserte de la zone piétonne
- Sortie principale sur porte S1 ou S1', sortie secondaire sur porte S2
- Desserte de la rue Paul Bert contrôlée par les portes E3 > S3
- Desserte de la rue Faucigny via la rue Blanc contrôlée par les portes E3 > S4
- Maintien du cantonnement Place de la Libération

**Avantages :**

- Maintien du sens actuel sur rue du Commerce
- Choix de la sortie nord (S1) ou sud (S1')
- La sortie sud (S1') permet de réduire le trafic de desserte locale sur l'axe rue de la Gare > rue du Chablais

**Inconvénients :**

- Entrée E1 contrainte pour l'aménagement de l'aire d'arrêt (sas) devant la borne

**Apports de la concertation :**

**Avantages :**

- Accès nord pour ceux qui arrivent du nord

**Inconvénients :**

- Risque de blocages de circulation en (E1) et (E3)
- Risque de stationnements gênants devant (S1)

Rue Paul Bert en zone de rencontre

**Scénario A**  
Entrée Porte Deffaugt

AP Management, le 22 avril 2021.

#### 6. Propositions pour le plan guide

##### F. Fonctionnement de la zone piétonne Hôtel de Ville

**Légende :** Accès véhicules : Entrée (rouge) / Sortie (vert)  
Circulation véhicules interne (orange)  
Porte de contrôle d'accès physique (borne rétractable) (O)

**Fonctionnement :**

- 2 portes (E1 ou E2) et E3 nécessaires pour la desserte de la zone piétonne,
- Sortie principale sur porte S1, sortie secondaire sur porte S2
- Desserte de la rue Paul Bert contrôlée par les portes E3 > S3
- Desserte de la rue Faucigny via la rue Blanc contrôlée par les portes E3 > S4
- Maintien du cantonnement Place de la Libération

**Avantages :**

- Lisibilité des accès à la zone piétonne

**Inconvénients :**

- Les deux sorties (S1 et S2) convergent sur la rue Chablais
- Pas d'accès à la zone piétonne depuis le nord
- Inversion du sens actuel sur rue du Commerce
- Entrée E1 contrainte pour l'aménagement de l'aire d'arrêt (sas) devant la borne

**Apports de la concertation :**

**Avantages :**

- (E2) plus favorable : rue large et sans transit
- Meilleur équilibre du nombre d'entrées et sorties
- (S1) plus facile : meilleure insertion dans la circulation

**Inconvénients :**

- Convergence de plusieurs sorties sur la rue du Chablais
- Risque de congestion au carrefour avec la voie péricentrique (rue du Môle)

Rue Paul Bert en zone de rencontre

**Scénario B**  
Sortie Porte Deffaugt

Nécessité des études de projet détaillé Tram et piétonnisation pour bien évaluer le fonctionnement des scénarios et en choisir un in fine

Page 55

Ce travail a aussi permis de mettre en avant les points suivants :

- Améliorer l'accessibilité des accès aux parkings via du jalonnement, fixe et dynamique (indiquant le nombre de places disponibles) ;
- Mettre les bornes d'accès en recul pour éviter que la voiture qui attend la rétractation de la borne, ne gêne la circulation ;
- Prendre en compte les problématiques de stationnement anarchique sur la rue Bastin côté Fernand David.

### 3.3.5. LES SUJETS HORS OBJET DE LA CONCERTATION

- Végétaliser la place de l'Hôtel de Ville.
- Etudier le scénario d'une seule voie de tram entre Montessuit et Deffaugt afin de pouvoir mettre la rue Adrien Ligué à double sens pour faciliter l'accès au parking Montessuit.
- Agrandir les parcs existants, notamment le parc Eugène Parc.
- Créer un parc avec des espaces inter générationnels, des aires de jeux pour enfants, un terrain multisport, un terrain de pétanque, une fontaine
- Créer une offre de petites navettes électriques pour faciliter les déplacements PMR dans le futur centre-ville piétonnisé, notamment entre les parkings, l'Hôtel de Ville, la place Deffaugt, Chablais Parc et la Gare.
- Proposer des trottinettes électriques accessibles depuis un smartphone.
- Diversifier les commerces : circuits-courts, occasion, équitable...
- Accompagner les copropriétés pour rénover les façades des immeubles, avec aussi un travail artistique sur les façades (fresques, enseignes magasins "artistiques", murs peints en pignons) qui donnerait du cachet à la ville.
- Des questionnement et inquiétudes sur le projet tram : calendrier des travaux, parking P+R au terminus, étroitesse de la rue de Faucigny, aménagement de la place de l'Etoile.
- Rendre les transports en commun gratuits pour tous.
- Proposer des stationnements moins chers, voire des places gratuites (ou 1h gratuite).
- Installer des panneaux solaires sur les bâtiments municipaux.
- Ne pas renforcer la circulation sur le rond-point de la route d'Étrembières : risque que cette zone devienne un périphérique urbain desservant toute la ville (envisager un contournement du centre d'Annemasse pour les camions notamment).
- Harmoniser le système de billets, tarifs et de conditions d'utilisation du tram entre la France et la Suisse, ou du moins, mieux informer les usagers des différences quand ils passent la douane.

### 3.4. La synthèse des enseignements de la concertation

Le bilan de la concertation sur le projet de piétonnisation et de réaménagement du centre-ville fait ressortir un certain nombre d'**enseignements à prendre en compte dans l'élaboration du plan-guide de la piétonnisation** :

- **Une adhésion presque unanime** des publics qui se sont exprimés sur le projet dans le cadre de cette concertation, projet qui semble répondre à un mal être grandissant des habitants et usagers du centre-ville face aux nuisances importantes provoquées par la circulation automobile, certains allant même jusqu'à se demander pourquoi avoir autant attendu pour piétonniser le centre-ville ;
- **Une forte demande d'extension de la piétonnisation existante** du centre-ville, avec des participants qui, bien souvent, préconisent des orientations plus ambitieuses en la matière, mais aussi **des craintes légitimes concernant les impacts négatifs du projet sur les rues alentour**, avec un risque de report de la circulation automobile entraînant des congestions de trafic et une augmentation des nuisances pour les riverains des rues autour (congestion, stationnements gênants, vitesse des véhicules, etc.). Compte tenu des contraintes générées par la mise en aire piétonne des rues sur les voitures (circulation et stationnement), mais aussi sur la circulation des vélos, un consensus s'est dégagé en fin de concertation pour privilégier le scénario 2 d'apaisement de la circulation, mais en permettant d'étendre la zone piétonne ultérieurement en l'ayant anticipée.
- **Une exigence d'apaisement effective de la circulation dans les futures zones de rencontre**, à la fois en dissuadant au maximum le trafic de transit (matérialisation des entrées, signalétique dynamique) et en limitant la vitesse des véhicules qui les emprunteront grâce à des aménagements contraignants ;
- **Des questionnements sur l'accessibilité piétonne à l'hypercentre piétonnisé**. Il s'agit donc d'aménager une transition en douceur entre cet hypercentre piéton et le reste de la ville, notamment en sécurisant les traversées piétonnes du péri-centrique, en travaillant sur les liaisons piétonnes avec la gare, et en prévoyant des aménagements pour limiter la vitesse automobile sur certaines rues, non comprises dans le périmètre de projet ;
- **Des interrogations concernant l'accès aux Personnes à Mobilité Réduite**, dont les personnes âgées non reconnues handicapées qui ont du mal à marcher, et qui risqueraient d'être exclus de cet hypercentre piétonnisé. Plusieurs propositions ont été faites pour y remédier : petites navettes électriques qui desservent l'aire piétonne, bancs installés de manière régulière, etc.
- **La complexité du plan de mobilité du centre-ville** : Le plan de circulation actuel étant déjà perçu comme compliqué par certains, le plan de circulation à 2025 le sera tout autant, sinon plus. Outre la bonne lisibilité des aménagements de voirie et leur cohérence avec leur statut (zone 30,

zone de rencontre, aire piétonne), il sera nécessaire de mettre en place un plan de communication adapté à la hauteur des enjeux du changement afin de rappeler et/ou préciser les enjeux/objectifs visés, l'offre de mobilité (TC, réseau cyclable, parking), le fonctionnement de la zone piétonne de l'hôtel de ville, le fonctionnement des voies en zone de rencontre...

- **De très fortes attentes en matière de végétalisation** du centre-ville, avec des habitants qui subissent, déjà depuis plusieurs années, le phénomène d'îlot de chaleur urbain, et qui souhaitent une végétalisation massive de l'espace public, ainsi qu'une présence plus importante de l'eau (points d'eau, fontaine, miroirs d'eau, jeux d'eau) pour rafraîchir le centre-ville ;
- **Une demande de recherche d'unité et de qualité** des espaces publics piétonnés et réaménagés, qui doit passer par la création d'une identité visuelle singulière et commune à l'ensemble du centre-ville ;
- **Consensus sur les enjeux du réaménagement de la place Deffaugt :** une place qui doit se singulariser par la qualité d'espace public et qui doit jouer pleinement son rôle de jonction des différents secteurs du centre-ville et pôle d'échanges multimodal.
- **Consensus sur les enjeux du réaménagement de la place Jean-Jacques Rousseau :** un espace qui doit affirmer son ambiance de « place de village » déconnecté du reste de la ville où il fait bon se poser, à aménager avec la rue des Vétérans pour en faire un espace unifié ;
- **Un souhait de diversification des usages de l'espace public,** au profit notamment des usages « non-commerciaux » de détente, de récréation et de convivialité, qu'il s'agit d'intégrer dans les aménagements et d'accompagner par des actions d'animation de l'espace public ;

D'autres enseignements concernant d'autres champs de l'action publique, et dépassant donc en tant que tels le cadre *stricto sensu* d'élaboration du plan-guide de piétonnisation, sont à tirer de cette concertation :

- **Des craintes exprimées en matière de tranquillité publique,** avec le sentiment qu'il faudra, concomitamment à ce projet de piétonnisation et de réaménagement, diminuer les incivilités et les mésusages de l'espace public pour que cette transformation du centre-ville soit une réussite. Cela doit passer par un renforcement des actions de prévention et de répression, et à ce titre, la vidéoprotection envisagée par la Mairie pour aider les policiers municipaux est globalement plébiscitée par les participants ;
- **Une demande unanime de baisse du prix des parkings publics,** de la part des usagers du centre-ville, qui voient dans les tarifs pratiqués actuellement, le principal frein au développement de l'attractivité commerciale du centre-ville ;
- **Un souhait de développer commercialement le centre-ville, mais avec des divergences de points de vue :** d'un côté des riverains qui souhaitent favoriser les commerces de proximité, et, de l'autre les

commerçants qui souhaitent développer l'attractivité commerciale pour attirer plus de visiteurs extérieurs ;

- **Une demande répétée d'accompagner le projet par une politique d'incitation des copropriétés pour rénover les façades des immeubles**, certains allant plus loin en proposant aussi un travail artistique sur les façades (fresques, enseignes magasins "artistiques", murs peints en pignons) qui donnerait du cachet à la ville.

## 4. Annexes

- Annexe 1 : questionnaires en ligne
- Annexe 2 : Compte-rendu de la réunion de lancement avec les commerçants
- Annexe 3 : Compte-rendu de la réunion publique de lancement
- Annexe 4 : Compte-rendu de la séance 1 de l'atelier de concertation
- Annexe 5 : Compte-rendu de la séance 2 de l'atelier de concertation
- Annexe 6 : Compte-rendu de la séance 3 de l'atelier de concertation
- Annexe 7 : Compte-rendu de la réunion publique sur le pré-bilan de concertation



## Annexe 1 : questionnaires en ligne

---

### Questionnaire 1 / Votre avis sur le projet

#### Préambule

Le centre-ville d'Annemasse va poursuivre sa transformation en profondeur avec le prolongement du tramway et le projet de piétonnisation fin 2025. L'objectif de ce questionnaire est de connaître votre vision et votre avis sur le projet de piétonnisation et de réaménagement du centre-ville.

#### Le projet en quelques mots

La municipalité souhaite réaménager, végétaliser et embellir les espaces publics et les rues du centre-ville afin de les rendre plus agréables et attractives, pour flâner et y faire ses courses. Cette volonté va conduire à l'extension de la zone piétonne de l'Hôtel de ville, à la redéfinition du statut des rues du centre-ville pour développer une ambiance apaisée. Ce projet est mené dans la perspective du prolongement de la ligne de tramway, le nouveau plan de circulation prend en compte les impacts des deux projets.

#### Question 1

Que pensez-vous de cette transformation du centre-ville ?

*Une seule réponse possible*

- Très positive
- Plutôt positive
- Sans importance
- Plutôt négative
- Très négative
- Pas d'avis

#### Question 2

Qu'est-ce qui manque, selon vous, pour rendre le centre-ville plus agréable ?

*Deux réponses possibles*

- De la végétation
- Des espaces publics de qualité
- Des trottoirs confortables
- Des commerces
- Des bancs
- De la sécurité
- De l'animation
- De la propreté
- Autres : *précisez*

#### Question 3

Les centres-villes en France sont, de plus en plus, victimes de fortes chaleurs, du fait de la prédominance de l'élément minéral (pierre, béton, goudron, etc.) qui conserve le rayonnement solaire. Selon vous, ce phénomène est-il important dans le centre-ville d'Annemasse ?

*Une seule réponse possible*

- Oui beaucoup
- Oui un peu
- Plutôt non
- Pas du tout
- Pas d'avis

Où en particulier avez-vous ressenti ce phénomène ?

*Réponse libre*

#### **Question 4**

Aurez-vous plus envie de flâner dans le centre-ville quand il sera piétonnisé, végétalisé et réaménagé ?

*Une seule réponse possible*

- Oui très certainement
- Oui probablement
- Oui peut-être
- Plutôt non
- Pas du tout
- Pas d'avis

#### **Question 5**

Le projet répond à plusieurs enjeux pour le centre-ville de demain. Lesquels de ces enjeux vous semblent prioritaires ?

*Trois réponses possibles*

- Apaiser le centre-ville pour le rendre plus agréable
- Renforcer les liens sociaux et intergénérationnels sur l'espace public
- Réduire l'insécurité et les usages déviants sur l'espace public
- Développer la marche à pied et le vélo
- Diminuer la place de la voiture au profit des espaces publics
- Rendre le centre-ville accessible à tous (personnes à mobilité réduite)
- Renforcer l'attractivité des commerces du centre-ville
- Végétaliser les rues du centre-ville
- Proposer plus d'animations sur l'espace public
- Créer des espaces adaptés aux enfants
- Autres : *précisez*

#### **Question 6**

Selon vous, qu'est-ce qui va rendre le centre-ville facilement accessible ?

*Deux réponses possibles*

- L'arrivée du tramway
- L'amélioration de la circulation piétonne
- La facilité de l'accès aux parkings
- La lisibilité du plan de circulation automobile
- Le développement des lignes de bus
- Le développement du réseau cyclable
- Autres : *précisez*

### Question 7

La municipalité souhaite, avec ce projet, végétaliser davantage les rues du centre-ville, en remplacement d'autres usages (stationnement et circulation automobile). Selon vous, jusqu'à quel point faut-il le végétaliser ?

*Une seule réponse possible*

- Beaucoup
- Un peu
- Plutôt non
- Pas du tout
- Pas d'avis

### Question 8

La piétonnisation du centre-ville va libérer de la place pour de nouveaux usages de l'espace public. Que souhaitez-vous pouvoir faire demain dans le centre-ville réaménagé ?

*Plusieurs réponses possibles*

- Se promener, flâner
- Se détendre, se relaxer
- Faire du lèche vitrine
- Participer à des animations
- Faire du sport
- S'amuser, jouer
- Pique-niquer
- Rencontrer des amis, discuter
- Se déplacer à pied, à vélo, en trottinette
- Se poser dans l'espace public
- Autres : *précisez*

## Questionnaire 2 / Votre avis sur le dossier de concertation

### Préambule

Ce questionnaire est destiné à celles et ceux qui ont lu (ou souhaitent lire) le dossier de concertation sur le projet de piétonnisation et de réaménagement du centre-ville d'Annemasse. Il propose des questions précises adossées à la lecture de ce dossier pour vous guider dans la formulation de vos remarques et propositions sur le projet.

### Pages 23 à 32

Avez-vous des remarques à formuler concernant le plan de mobilité envisagé à horizon 2025 ?

- Sur le plan de circulation automobile : *précisez*
- Sur les liaisons piétonnes : *précisez*
- Sur le réseau cyclable : *précisez*
- Sur le stationnement public : *précisez*
- Sur les livraisons : *précisez*

### **Pages 23 à 24**

La mise à double sens de la rue Aristide Briand apparaît nécessaire pour assurer l'accessibilité au centre-ville aux riverains et au stationnement public. En revanche, la question du maintien de la circulation automobile sur l'avenue Jules Ferry fait encore débat. Selon vous, faut-il maintenir cette circulation ?

*Une seule réponse possible*

- Oui
- Non
- Pas d'avis

Pourquoi ?

*Précisez vos arguments*

### **Pages 34 à 36**

Le devenir de la rue Paul Bert, de la rue René Blanc (au sud de la rue Paul Bert) et de l'avenue Pasteur (entre René Blanc et Jules Ferry) avec l'arrivée du tramway n'est pas arrêté. Elles pourraient être transformées en aires piétonnes (scénario 1), ou en zones de rencontre (scénario 2). Selon vous, quel est le meilleur scénario ?

*Une seule réponse possible*

- Scénario 1
- Scénario 2
- Pas d'avis

Pourquoi ?

*Précisez vos arguments*

### **Pages 39 à 45**

Avez-vous des remarques à formuler concernant les principes de réaménagements des rues concernées par le projet ?

- Rue du Commerce (page xx) : *précisez*
- Rue des Vétérans (page xx) : *précisez*
- Avenue Pasteur – section Commerce / Blanc (page xx) : *précisez*
- Rue René Blanc – section au nord de Paul Bert (page xx) : *précisez*
- Rue René Blanc – section au sud de Paul Bert (page xx) : *précisez*
- Avenue Pasteur – section Blanc / Ferry (page xx) : *précisez*
- Rue Paul Bert (page xx) : *précisez*
- Rue de la gare (page xx) : *précisez*
- Avenue de la gare – section Voirons / Mont Blanc (page xx) : *précisez*
- Avenue de la gare – section Mont Blanc / Môle (page xx) : *précisez*
- Rue du Mont Blanc (page xx) : *précisez*
- Rue du Chablais – section Deffaugt / Môle (page xx) : *précisez*

### **Pages 46 à 48**

Dans le cadre de ce projet, la place Deffaugt sera agrandie, piétonnisée et entièrement réaménagée. Elle deviendra notamment un pôle d'échange intermodal (bus, tram, piétons et vélos). Selon vous, que faudrait-il privilégier pour en faire un nouvel espace public majeur du centre-ville d'Annemasse ?

*Deux réponses possibles*

- Un espace de regroupement pour des animations culturelles et festives

- Un lieu de rencontre avec des terrasses
- Un espace de repos avec des bancs
- Un lieu de shopping
- Un point de repère pour la différencier des autres places
- Un axe de circulation pour les piétons et les vélos
- Autres : *précisez*

### **Page 49**

La place Jean-Jacques Rousseau, située juste à l'arrière de l'Hôtel de Ville, pourrait également être réaménagée. Le cas échéant, selon vous, quels usages faudrait-il privilégier sur cette place ?

*Deux réponses possibles*

- Se poser en terrasse
- Faire ses courses
- Se promener, flâner
- S'asseoir près de la fontaine
- Jouer avec ses enfants
- Autres : *précisez*

### **Page 50**

En ce qui concerne le fonctionnement de la zone piétonne, il existe plusieurs possibilités pour y accéder et en sortir en voiture. Quel scénario vous semble le plus pertinent ?

*Une seule réponse possible*

- Scénario A – Entrée Place Deffaugt
- Scénario A bis – Entrée Place Deffaugt
- Scénario B – Sortie Place Deffaugt
- Pas d'avis
- Autres : *précisez*

Pourquoi ?

*Précisez vos arguments*

## Annexe 2

---

# Compte-rendu de la réunion commerçants

Mardi 27/04/2021 à 19h30

### Intervenants :

- **Michel BOUCHER**, 1<sup>er</sup> adjoint au maire à l'urbanisme, l'aménagement durable, les grands projets et les relations aux usagers
- **Amine MEHDI**, 9<sup>e</sup> adjoint au maire aux commerces, à l'artisanat, à la dynamique et à l'attractivité du cœur de ville
- **Laure GEORGEON**, Chef de projet, Service aménagement des espaces publics à la Ville d'Annemasse
- **Olivier MALEN**, Chef de projet adjoint, Service aménagement des espaces publics à la Ville d'Annemasse
- **Emilie REY-COQUAIS**, Manager du centre-ville
- **Pierre-Jean CRASTES**, Directeur général adjoint d'Annemasse Agglo
- **Serge ROUL**, Programmiste (AP Management)
- **David SARRAZIN**, Expert commerces (AID Observatoire)
- **Jonas FROSSARD**, Consultant concertation (PASSAGES)

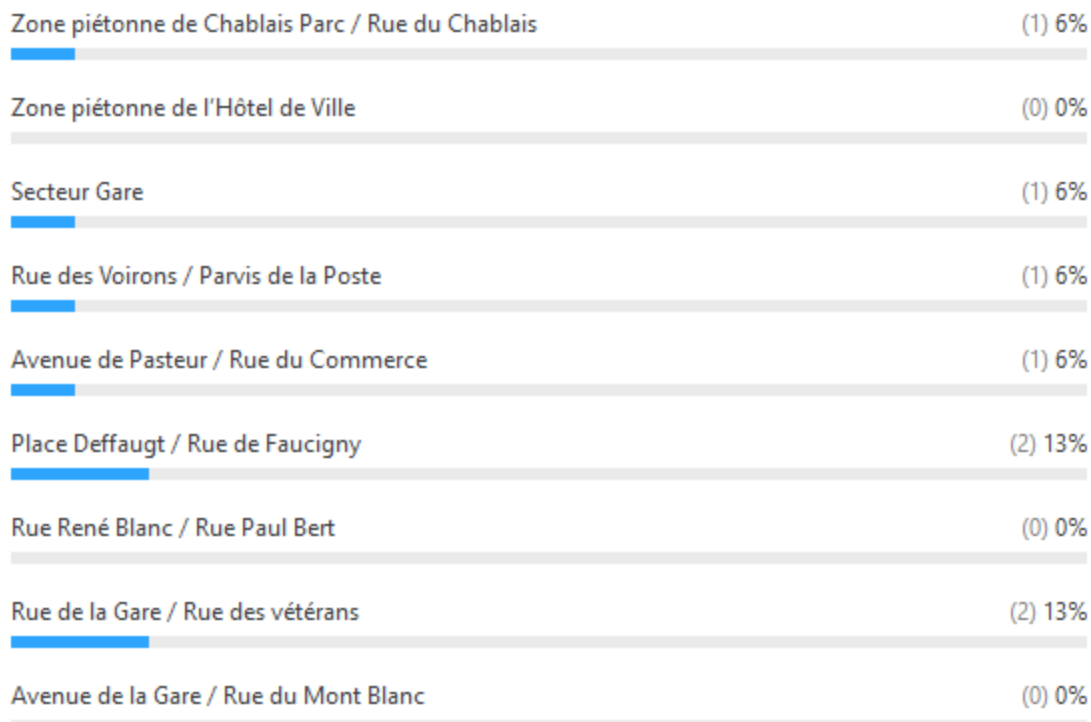
### Introduction

---

**Michel Boucher** introduit la réunion en présentant les objectifs du projet : végétaliser le centre-ville, améliorer la qualité de vie du centre-ville, améliorer l'identité et l'image de la ville, et redynamiser les activités commerciales. Il précise que le sujet est complexe, avec beaucoup de paramètres, et qu'il nécessite donc un temps préalable important d'information et de présentation du projet.

**Amine MEHDI** précise qu'il leur semblait important de réunir les commerçants sur ce projet, en tant qu'acteurs incontournables, pour qu'ils puissent s'exprimer dessus.

**Sondage** : dans quel secteur du centre-ville, votre commerces est-il situé ?



A cela s'ajoute les 8 représentants de Côté Annemasse qui sont situés à proximité de l'Hôtel de Ville.

**Jonas FROSSARD** présente ensuite le déroulé de la rencontre et précise l'objet de cette concertation préalable qui porte sur le projet de piétonnisation et du réaménagement du centre-ville afin de redéfinir le plan de circulation en lien avec la réalisation du tramway phase 2. Il s'agit donc de concerter sur le **plan-guide** du projet de piétonnisation et de réaménagement du centre-ville qui définit les grands principes, notamment en termes de:

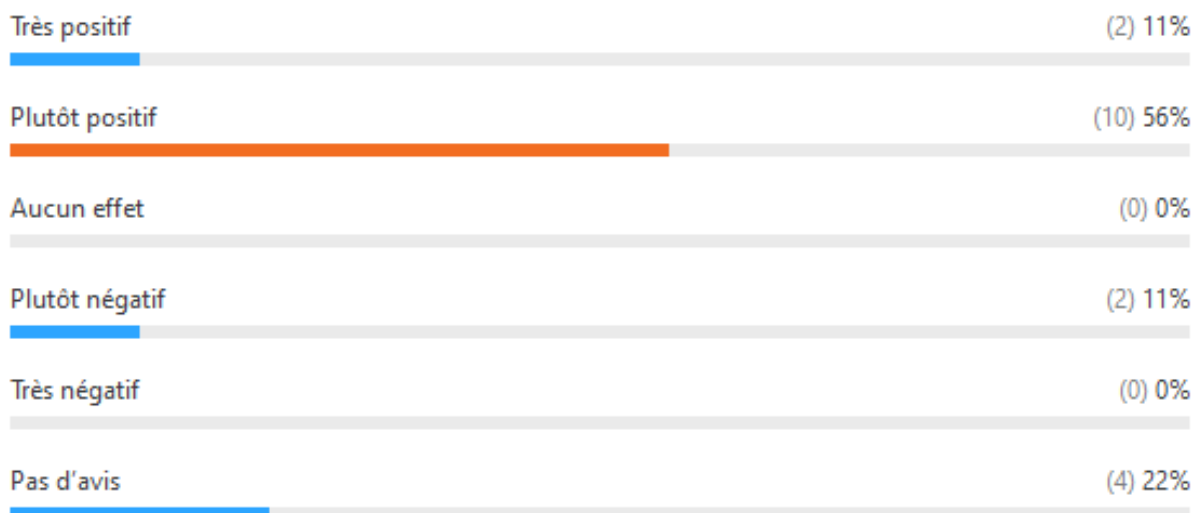
- Plan de d'apaisement de la circulation et de piétonnisation du centre-ville
- Fonctionnement de la zone piétonne de l'Hôtel de Ville
- Principes de la végétalisation du centre-ville
- Orientations de réaménagement de la place Deffaugt, de la place Jean-Jacques Rousseau et des rues du centre-ville comprises dans le plan d'apaisement

Plusieurs propositions pour le plan-guide sont présentées ci-après. La Ville arrêtera de manière définitive le plan-guide à l'issue de cette première phase de concertation. Une deuxième phase de concertation ultérieure en lien avec le maître d'œuvre pour la définition du projet détaillé.

## Présentation de l'état des lieux

**Serge ROUL, David SARRAZIN et Jonas FROSSARD** présentent ensuite le contexte du projet (national et local), l'état des lieux et les résultats de l'enquête d'usages. (Cf. Diaporama)

**Sondage** : selon vous, quel est l'effet des zones piétonnes sur l'activité des commerces ?

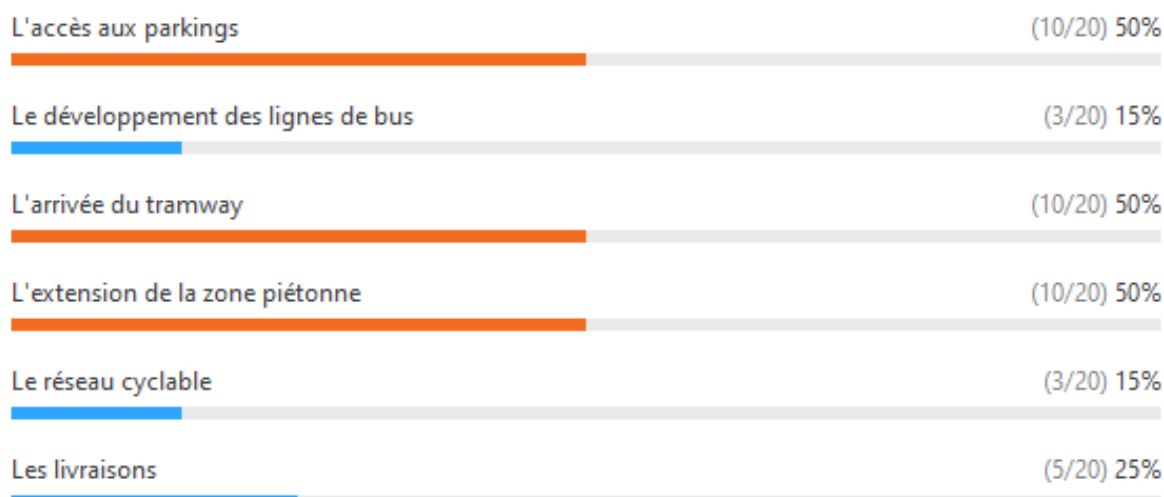


A cela s'ajoute, les 8 représentants de Côté Annemasse qui trouvent que l'effet des zones piétonnes sur l'activité des commerces est plutôt positif.

## Présentation du plan de mobilité 2025

**Serge ROUL** présente ensuite le plan de mobilité à horizon 2025 avec le projet Tram, la mise à double sens de Briand, les deux scénarios d'extension de la zone piétonne de l'Hôtel de Ville, le réseau TAC, le réseau cyclable, les liaisons piétonnes, les livraisons et le stationnement.

**Sondage** : quelles sont les principaux enjeux du plan de mobilité à 2025 ?



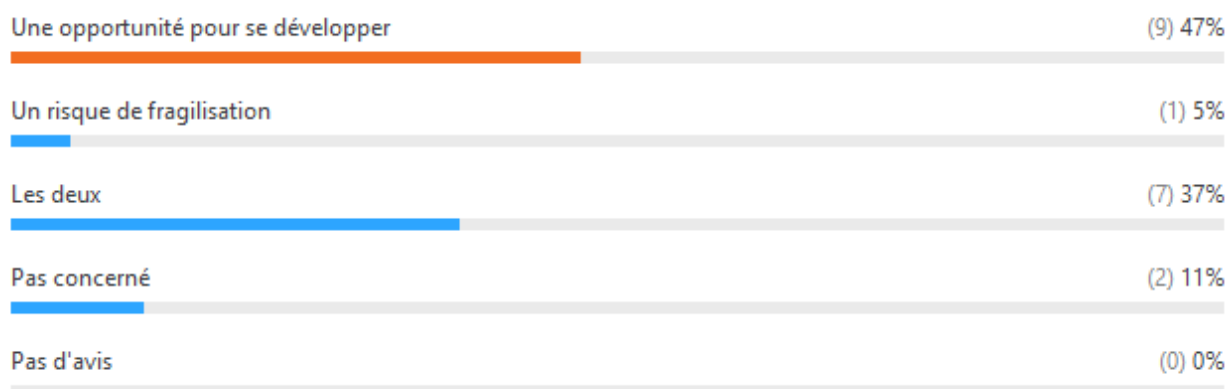


## Présentation du projet de plan-guide

---

**Serge ROUL** présente les enjeux et les objectifs du projet, les différentes zones de circulation apaisée fixées par le code de la rue, le plan d'apaisement de la circulation, le plan de végétalisation du centre-ville et le réaménagement des places Deffaugt et JJ Rousseau, et de certaines rues du centre-ville.

**Sondage** : Selon vous, ce projet d'extension de la piétonnisation et de réaménagement du centre-ville représente-t-il plutôt pour les commerces du centre-ville :



A cela s'ajoute, les 8 représentants de Côté Annemasse qui ont voté pour les deux, mettant cette dernière réponse en tête.

## Echanges avec la salle

---

### COMMERCES

Question : le taux de vacance annoncé des locaux commerciaux a été mesuré à quelle date ?

➡ David SARRAZIN : cela a été mesuré en 2020.

Remarque : Il existe deux supermarchés et un tabac presse dans la zone concernée par l'extension de l'aire piétonne, à ne pas oublier.

### PROJET TRAM

Question : un certain nombre d'inquiétudes émergent par rapport au calendrier du Tram. Quand commenceront les travaux ?

➡ Michel BOUCHER : les travaux du tram commenceront vers 2024.

Question : y a-t-il un parking relais P+R prévu au terminus du tram ?

➡ Michel BOUCHER : un parking P+R est prévu à l'extrémité du tram.

- Pierre-Jean CRASTES : il a la possibilité de faire environ 80/85 places de stationnement par niveau. Le nombre de niveaux reste à déterminer (au moins deux).

Remarque : Il y a déjà un P+R à Jean Monnet, et il est peu utilisé.

## **TRANSPORT EN COMMUN**

Question : concernant la ligne 5, s'agit-il d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) ou d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) ?

- Pierre-Jean CRASTES : il s'agit d'un TCSP car la fréquence de passage des bus sera de 20 minutes, alors que la norme est de 10 minutes pour un BHNS.

## **TRAVAUX**

Remarque : il faut faire attention au phasage de tous ces travaux pour limiter l'impact sur les commerçants.

Question : le phasage de ces travaux aura un impact sur les commerces. Qu'est-il prévu pour soutenir les commerçants ?

- Michel BOUCHER : une attention particulière sera portée sur le phasage pour limiter au plus possible l'impact des travaux. Contrairement aux travaux du tram phase 1, qui coupaient la circulation vers Genève, ces travaux ne vont pas bloquer le cordon avec la clientèle genevoise. Une commission d'indemnisation sera mise en place par Annemasse Agglo pour les travaux du tram phase 2 (comme pour la phase 1) pour permettre une indemnisation, s'il y a une perte d'exploitation dans les commerces touchés par les travaux. La Ville envisage aussi d'utiliser cette même commission pour indemniser les travaux de piétonnisation (financement Ville).

## **SECURITE**

Remarque : c'est un projet ambitieux et beau, mais il faudrait également prendre en compte les aspects de sécurité.

Question : quels sont les objectifs en termes d'insécurité ?

- Michel BOUCHER : il serait intéressant d'intégrer dans ce projet de la vidéoprotection en lien avec la police municipale pour qu'ils puissent intervenir de manière plus ciblée.

## **RUE ARISTIDE BRIAND**

Question : le passage à double sens de la rue Aristide Briand nécessite-t-il d'enlever ?

- Michel BOUCHER : le trottoir ne sera pas rétréci, mais cela nécessitera sûrement de supprimer les bandes de stationnement et cyclables.
- Olivier MALEN: au vu des largeurs actuelles suffisantes, cela pourra être le stationnement OU les bandes cyclables qui seront supprimés. A déterminer ultérieurement.

Question : les bus vont-ils aussi passer sur Aristide Briand ?

- Les bus ne passeront pas a priori sur Briand.

## **SUR L'ENQUETE D'USAGES**

Remarque : un point supplémentaire non identifié sur la carte des mésusages est la présence de personnes alcoolisées régulièrement agressives au niveau des rues de la Gare et des Vétérans.

Remarque : les rues Adrien Ligué et de la Gare sont animées le soir.

Remarque : il faut prendre en compte aussi le bruit engendré par les grosses cylindrées et les quads qui ont plaisir à faire le tour du centre avec de belles accélérations sur 30 mètres.

Remarque : le parking souterrain de Montessuit est aussi mal fréquenté.

## **CIRCULATION / STATIONNEMENT**

Remarque : il risque d'y avoir un report important des circulations internes sur le sur le péricentrique et donc pas mal de bouchons aussi.

Question : la perte des places en voirie va-t-elle entraîner un avenant au délégataire pour allonger son contrat ?

- Michel BOUCHER : nous allons travailler avec le délégataire en fonction du nombre de places supprimés. En effet, il va y avoir des places de stationnement qui seront supprimées, mais le nombre peut varier, c'est mis à la discussion.

## **PLAN D'APAISEMENT**

Question : pourquoi différencier la rue Paul Bert dans les différents scénarios d'apaisement de la circulation ?

- Serge ROUL : il s'agit de la seule rue dont la piétonnisation n'est pas rendue obligatoire par l'arrivée du tram.

## REAMENAGEMENT

Remarque : il faut également penser à la stèle Jean Deffaugt.

- ➔ Laure GEORGEON : Oui, c'est bien intégré dans l'analyse et les enjeux d'aménagement de la place.

## FONCTIONNEMENT DE L'AIRE PIETONNE

Question : pourquoi n'y a-t-il aucun panneaux de signalisation de l'aire piétonne au niveau de la zone piétonne de Chablais Parc ?

- ➔ Laure GEORGEON : il y a bien les panneaux d'aire piétonne sur Chablais Parc.

Question : Les scooter et les trottinettes électriques seront-ils encore autorisés en zone piétonne ? Car ils circulent souvent à contre sens, sans respect du code de sécurité.

- ➔ Serge ROUL : ils devront rouler au pas.

Remarque : il n'y a pas de panneaux interdisant la circulation des scooters et autres deux-roues. D'ailleurs, la police ne peut verbaliser ni interdire l'accès de la zone.

## VELO

Proposition : prévoir des espaces sécurisés de stationnements pour les vélos à assistance électrique dans le centre-ville.

## CONCERTATION

Question : sera-t-il possible de récupérer le diaporama présenté ce soir ?

- ➔ Jonas FROSSARD : le diaporama ainsi qu'un dossier de concertation seront mis à disposition sur le site de la Ville.

Question : le VP d'Annemasse Agglo au commerce sera-t-il associé à cette concertation ?

- ➔ Jonas FROSSARD : par principe, les élus ne sont pas invités aux ateliers de concertation. Mais il est possible de s'exprimer via les autres modalités présentées.

## FINANCEMENT

Question : y a-t-il un financement de Genève sur le budget prévu ?

- ➔ Michel BOUCHER : non pas sur le projet de piétonnisation.

## Annexe 3

---

# Compte-rendu de la réunion publique

Mardi 04/05/2021 à 18h30

### Intervenants :

- **Christian DUPESSEY**, Maire d'Annemasse
- **Michel BOUCHER**, 1<sup>er</sup> adjoint au maire à l'urbanisme, l'aménagement durable, les grands projets et les relations aux usagers
- **Laure GEORGEON**, Chef de projet, Service aménagement des espaces publics à la Ville d'Annemasse
- **Olivier MALEN**, Chef de projet adjoint, Service aménagement des espaces publics à la Ville d'Annemasse
- **Marion BIOSSET**, Chef de projet Tram d'Annemasse Agglo
- **Serge ROUL**, Programmiste (AP Management)
- **Romain ALLIMANT**, Urbaniste paysagiste (APU)
- **Jonas FROSSARD**, Consultant concertation (PASSAGES)

### Introduction

---

**Christian DUPESSEY** introduit la réunion en présentant la piétonnisation et de réaménagement du centre-ville comme un projet majeur qui sera réalisé dans ce mandat. La concertation qui s'ouvre avec cette réunion publique est, à ce titre, importante.

**Michel Boucher** précise qu'il s'agit de la deuxième réunion car il y a déjà eu une réunion avec les commerçants. Il indique que, du fait de la complexité du projet, il y a beaucoup d'information à présenter en préalable pour pouvoir concerter sur le projet.

**Jonas FROSSARD** présente ensuite le déroulé de la rencontre et précise l'objet de cette concertation préalable qui porte sur le projet de piétonnisation et du réaménagement du centre-ville afin de redéfinir le plan de circulation en lien avec la réalisation du tramway phase 2. Il s'agit donc de concerter sur le plan-guide du projet de piétonnisation et de

réaménagement du centre-ville qui définit les grands principes, notamment en termes de:

- Plan de d'apaisement de la circulation et de piétonnisation du centre-ville
- Fonctionnement de la zone piétonne de l'Hôtel de Ville
- Principes de la végétalisation du centre-ville
- Orientations de réaménagement de la place Deffaugt, de la place Jean-Jacques Rousseau et des rues du centre-ville comprises dans le plan d'apaisement

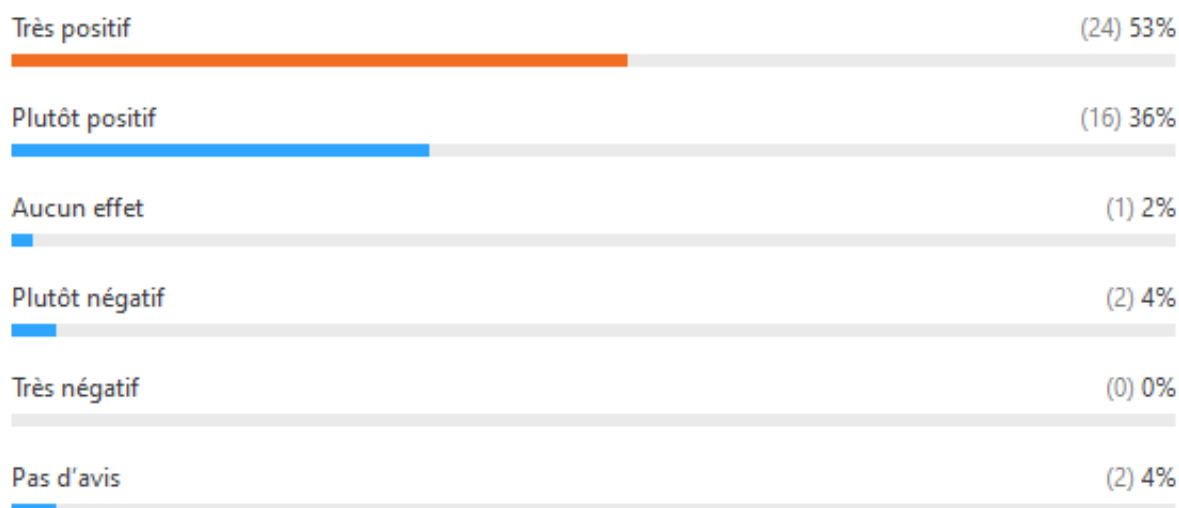
Plusieurs propositions pour le plan-guide sont présentées ci-après. La Ville arrêtera de manière définitive le plan-guide à l'issue de cette première phase de concertation. Une deuxième phase de concertation ultérieure en lien avec le maître d'œuvre pour la définition du projet détaillé.

## Présentation de l'état des lieux

---

**Serge ROUL, Romain ALLIMANT et Jonas FROSSARD** présentent ensuite le contexte du projet (national et local), l'état des lieux et les résultats de l'enquête d'usages. (Cf. Diaporama)

**Sondage** : Selon vous, quel sera l'effet de la piétonnisation sur l'image du centre-ville ?

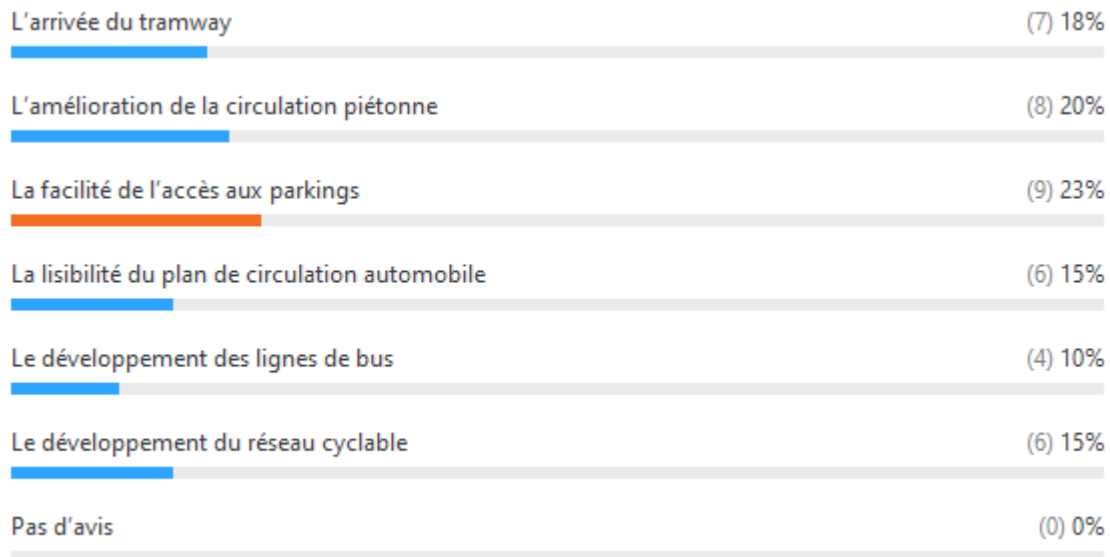


## Présentation du plan de mobilité 2025

---

**Serge ROUL** présente ensuite le plan de mobilité à horizon 2025 avec le projet Tram, la mise à double sens de Briand, les deux scénarios d'extension de la zone piétonne de l'Hôtel de Ville, le réseau TAC, le réseau cyclable, les liaisons piétonnes, les livraisons et le stationnement.

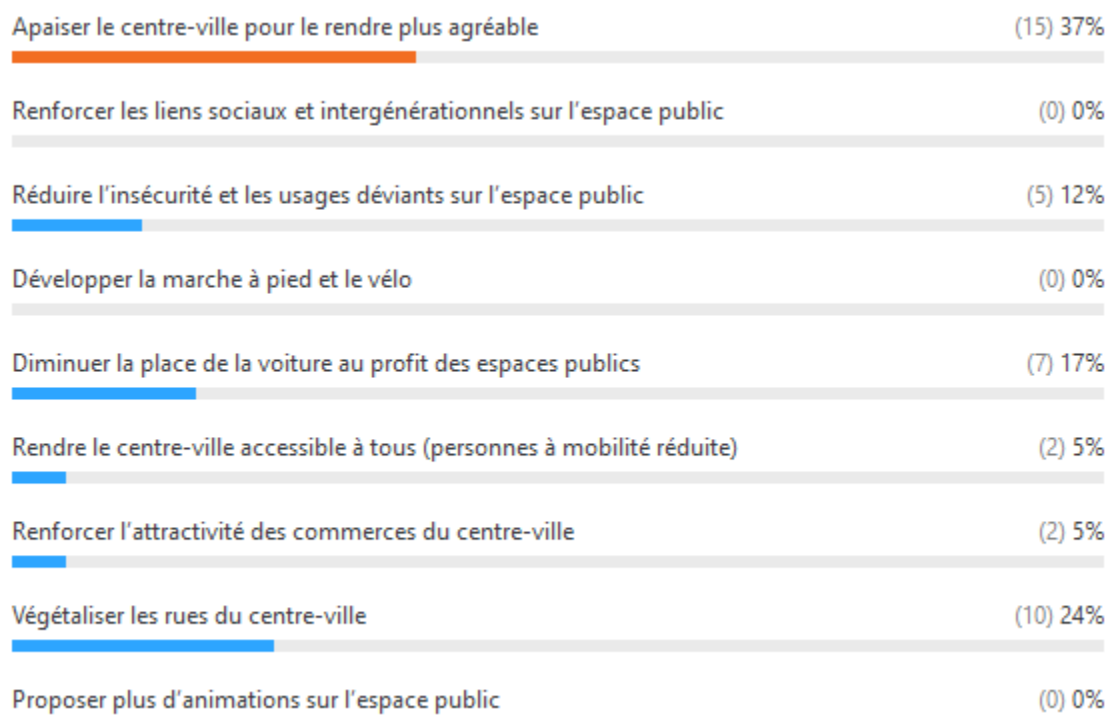
**Sondage :** Selon vous, qu'est-ce qui va rendre le centre-ville facilement accessible ?



## Présentation du projet de plan-guide

**Serge ROUL et Romain ALLIMANT** présentent ensuite les enjeux et les objectifs du projet, les différentes zones de circulation apaisée fixées par le code de la rue, le plan d'apaisement de la circulation, le plan de végétalisation du centre-ville et le réaménagement des places Deffaugt et Jean-Jacques Rousseau, et de certaines rues du centre-ville.

**Sondage :** le projet répond à plusieurs enjeux, lequel vous semble prioritaire ?



## Temps d'échanges avec la salle

---

### PLAN DE DEPLACEMENT URBAIN / TRAM

Question : A-t-on réussi à réduire la part des déplacements en voiture et donc à atteindre l'objectif 2020 de la part de la voiture de 55% ?

- Marion BIOSSET : la part modale de la voiture est passée de 63,3% en 2007 à 60,6% en 2017, donc cela est plutôt encourageant. Il n'y a pas de données plus récentes pour connaître la situation en 2020.
- Michel BOUCHER : le pourcentage est effectivement à la baisse, mais la population a beaucoup augmenté, donc le nombre en valeur absolue n'a pas diminué.
- Christian DUPESSEY : une nouvelle enquête a été lancée récemment de circulation qui devrait donner des résultats en 2021 sur Annemasse et l'agglomération, mais également sur l'ensemble du pôle métropolitain.

Question : Comment le tram passera-t-il sur la rue du Faucigny, vue son étroitesse ? Et comment sera-t-il possible d'accéder à son domicile sur cette rue ?

- Marion BIOSSET : sur la première partie de la rue du Faucigny depuis la place de l'Etoile, une voie sera conservée pour pouvoir accéder à l'avenue Jules Ferry. Sur la deuxième partie de la rue, jusqu'à Deffaugt, il n'y aura que la plateforme du tram, avec une circulation autorisée uniquement pour les bus, les livraisons et les riverains
- Michel BOUCHER : le principe général est que toute personne qui a un stationnement privé situé sur la zone piétonne pourra y accéder.

### ENQUETE D'USAGES

Remarque : contrairement à ce qu'il a été dit dans l'enquête d'usages, le réseau de bus n'est pas satisfaisant, notamment pour les Annemassiens extérieurs au centre-ville pour aller vers l'hôpital ou au niveau de la route de Thonon. En outre, ce n'est pas évident d'utiliser le bus pour les Personnes à mobilité réduite (personne âgée).

- Jonas FROSSARD : l'enquête d'usages ne portait pas spécifiquement sur cette question, et les données récoltées sont très subjectives. Mais, en effet, il y a plusieurs retours négatifs, à la marge, sur le réseau de bus, concernant des manques en matière de desserte des quartiers périphériques.

### VEGETALISATION

Question : quel sera la place donnée au végétal ? Quel pourcentage ? Quel type de végétation ? Quelles plantations d'arbres ? J'espère qu'il n'y aura pas que des jardinières, mais aussi une vraie végétation ?

- Romain ALLIMANT : il n'est pas encore possible de connaître précisément le potentiel de végétalisation du fait d'un certain nombre



de contraintes en sous-sol liées aux réseaux enterrés. En effet, pour que les arbres se développent bien, il faut avoir de la terre disponible en sous-sol et la possibilité de réinfiltrer les eaux pluviales.

Question : est-ce que le potentiel de végétalisation du centre-ville a été évalué ? Quelle est la part possible entre arbres, jardinières et grimpantes ?

- ➔ Romain ALLIMANT : l'objectif est d'avoir le plus possible ces trois strates. Les grimpantes participent au caractère végétal et jardinier de la ville, mais sont plus difficiles à mettre en place, car il faut négocier avec les propriétaires des façades.

Question : quelle solution pourra être mise en œuvre pour faciliter l'absorption des eaux pluviales ?

Remarque : la végétalisation massive de tous les nouveaux agencements prévus est effectivement essentielle : places, trottoirs, carrefours, terre-pleins.

Proposition : en complément des solutions proposées, mettre des arbustes au pied des arbres et là où c'est possible, de façon à favoriser la biodiversité.

Remarque : c'est super de revégétaliser.

Remarque : la végétalisation devrait tenir compte des diverses caractéristiques des différents végétaux afin de marquer les saisons via le fleurissement ou les couleurs des feuillages. C'est important de marquer ces repères.

Remarque : la végétalisation est une très bonne chose pour les familles et la ville présente un haut potentiel aux abords de la Suisse voisine.

Remarque : il y avait des arbres avant sur la rue du commerce et maintenant on en remet.

- ➔ Michel BOUCHER : des arbres rue du commerce, dans cette partie, il n'y en a eu qu'il y a très longtemps.
- ➔ Romain ALLIMANT : l'objectif est en tout cas de pouvoir de nouveau planter des arbres sur la rue du Commerce, avec une contrainte forte liée à la présence des réseaux enterrés.

## **FUTURS USAGES DES ESPACES PUBLICS**

Question : quelle expérience visuelle/ sensorielle pour les enfants et quelles opportunités ludiques ?

Remarque : la priorité reste la propreté et la fréquentation en semaine parfois négative dans les rues.

Remarque : le comportement civique est le grand bémol de la ville actuellement.

Remarque : pour que ces aménagements fonctionnent sur le long terme, il est primordial de prendre en compte les problèmes d'incivilités, par des politiques d'éducation et de sanction.

- Christian DUPESSEY : ces problèmes sont bien réels, et existent aussi dans beaucoup d'autres villes. Les policiers municipaux sanctionnent déjà beaucoup les incivilités. Au-delà, ce projet ambitionne justement d'apaiser la vie en centre-ville : sans voiture, il n'y aura plus de problèmes d'incivilité liés à la voiture. La vidéoprotection pourra également être un outil intéressant pour permettre à la police municipale et nationale d'être plus efficaces.

## **EFFET DE LA PIETONNISATION**

Remarque : l'effet positif ou négatif de la piétonnisation dépendra aussi de la fréquentation de la zone piétonnière. S'il y a des vols, du squat et des incivilités, cela sera très négatif.

Remarque : la piétonnisation est une bonne chose, mais elle risque d'avoir des effets négatifs sur les rues périphériques et d'accès au centre-ville. Notamment, le cas de la rue Alfred Bastin ne semble pas suffisamment bien étudié par rapport à la situation actuelle. En effet, elle n'est pas uniquement résidentielle, il y a aussi beaucoup de commerces.

Remarque : il y a un risque qu'il y ait une augmentation de la circulation sur les rues limitrophes à la future zone piétonne.

- Serge ROUL : la voie péricentrique sera toujours circulante et permettra de canaliser la circulation.

Question : les gens viennent en centre-ville parce que c'est facile de se garer pour aller faire ses courses. Si demain, cela devient plus compliqué, notamment pour trouver une place, et avec le coût des parkings, beaucoup de gens ne viendront plus à Annemasse. Comment allez-vous faire pour continuer à donner envie aux gens de venir en centre-ville ?

- Christian DUPESSEY : le principe de la piétonnisation est que les parkings continuent à desservir la totalité de la zone piétonne. Et leur emplacement dessert bien l'ensemble de la zone du centre-ville. Aujourd'hui, il y a déjà la majorité des visiteurs qui utilisent les parkings souterrains pour venir en centre-ville, qui sont moins chers que les places extérieures. Il existe en outre des solutions pour faciliter le stationnement : le ticket commerçant, la première demi-heure gratuite.

## **MARCHE ET HALLE ALIMENTAIRE**

Remarque : le marché du mardi et vendredi est très agréable avec de bons produits locaux et une belle convivialité. L'idée d'une halle alimentaire est une très bonne chose.

## RESEAU CYCLABLE

Remarque : au niveau de l'avenue de Giffre, il ne s'agit pas d'une réelle voie verte car il s'agit de bandes cyclables sur lesquels vous avez le plus souvent des voitures qui se garent.

- Olivier MALEN : les bandes cyclables font partie des aménagements cyclables possibles pour les voies vertes, comme les pistes cyclables et les zones de rencontres. Il est vrai cependant que le stationnement illicite en double file sur les bandes cyclables est fréquent dans cette rue ou dans d'autres. La police municipale y passe régulièrement mais ne peut pas y être monopolisée en permanence. Il faudra aussi travailler sur le comportement civique des automobilistes.
- Michel BOUCHER : dans les aménagements piétons, il est possible de prévoir de la vidéoprotection avec un lecture directe par la police municipale qui peut envoyer sur site les policiers en ronde.

Question : la rue Alfred Bastin est très étroite entre la place des Marchés et l'ancienne Clinique, avec une circulation importante car elle héberge les arrêts de bus de la place des Marchés et les accès au parking. La circulation est déjà très difficile, comment pourra-t-elle devenir un « axe structurante vélo » ?

- Olivier MALEN : la rue Bastin à l'est de la rue Dupraz est une voie réservée au bus et aux vélos, sur laquelle le trafic automobile est très limité, voire interdit (en fonction des tronçons). Sur la section à l'ouest de Dupraz (vers l'ancienne polyclinique), le trafic automobile est très faible car ces dernières tournent en boucle pour uniquement de la desserte locale (pas de transit). L'itinéraire par Bastin est donc indiqué pour le retenir comme un axe vélo structurant.

## AMENAGEMENT DES RUES

Question : la rue du Chablais deviendra-t-elle piétonne ?

- Serge ROUL : la rue du Chablais restera circulaire en sens unique, en zone de rencontre.

Question : la place de l'Etoile risque de devenir un nœud par lequel vont passer les vélos, le tram et les voitures (en double sens depuis Briand). C'est déjà compliqué aujourd'hui. Comment prévoyez-vous la cohabitation harmonieuse de tous ces modes ?

- Marion BIOSSET : le tram passera au milieu du carrefour de l'Etoile et aura donc la priorité par rapport aux feux de circulation. Il y aura toujours le fonctionnement en rond-point avec une voie automobile qui permettra de faire le tour. La gestion de la circulation automobile se fera en amont de ce carrefour pour éviter que des voitures se retrouvent bloquées sur les rails du tram. De la place supplémentaire sera offerte sur les abords pour les piétons et les vélos.
- Christian DUPESSEY : l'aménagement de la place de l'Etoile est profondément modifié pour qu'il n'y ait pas de contradiction entre les

différents modes de transport. C'est un endroit compliqué, mais une amélioration est possible avec le tram qui permettra de bien différencier les flux de circulation.

Question : le fonctionnement de la rue Alfred Bastin restera-t-il le même ou passera-t-il à double sens ?

- Laure GEORGEON : la rue Alfred Bastin ne changera pas de sens de circulation. C'est la rue Briand qui passerait à double sens.

Question : faut-il piétonniser la rue Paul Bert ? Et sinon, comment allez-vous faire quand des voitures font des rodéos à cet endroit ?

- Serge ROUL : ce risque est lié au comportement. Aujourd'hui, sur la presqu'île de Lyon qui est piétonnisée, cela passe par de la vidéoprotection et par des aménagements qui empêchent la prise de vitesse des véhicules.

## **RENOVATION DES FAÇADES**

Question : est-ce que la rénovation des façades fait partie du projet, notamment rues des Voirons, Gare et Commerce ?

- Michel BOUCHER : cela ne fait pas parti du projet car il s'agit de propriétés privées, mais il est possible que la mise en valeur des espaces publics permette une prise de conscience de certaines copropriétaires pour faire ces rénovations. Il est possible d'imaginer par contre des aides pour la rénovation.

## **PLACE DE L'EAU**

Question : envisagez-vous de mettre en place des miroirs d'eau ou point d'eau comme cela a été fait sur le square Stéphane Hessel ?

- Romain ALLIMANT : c'est l'objectif en effet d'avoir la présence de l'eau dans les futurs aménagements. Cela serait très attractif, notamment sur la place Deffaugt réaménagée, d'autant plus si c'est situé en pleine zone piétonne.

## **RETOUR D'EXPERIENCES**

Question : Est-ce qu'on a du recul sur l'impact de la piétonisation de l'hypercentre dans d'autres villes qui ont déjà piétonnisées, notamment sur l'accès aux commerces et sur l'impact sur les rues aux extrémités de la zone piétonne ?

- Serge ROUL : ce qui compte c'est d'avoir un plan de mobilité qui permette de maintenir un accès facile au centre-ville. Quand cela est bien mis en œuvre, on constate que les centres-villes deviennent beaucoup plus attractifs et désirables, notamment pour les activités de commerces, comme sur la presqu'île de Lyon.

## Annexe 4

---

# Compte-rendu de l'atelier 1

Mardi 11/05/2021 à 18h30

### Intervenants :

- **Laure GEORGEON**, Chef de projet, Service aménagement des espaces publics à la Ville d'Annemasse
- **Olivier MALEN**, Chef de projet adjoint, Service aménagement des espaces publics à la Ville d'Annemasse
- **Serge ROUL**, Programmiste (AP Management)
- **Jonas FROSSARD**, Consultant concertation (PASSAGES)

### Présentation et échanges en plénière

---

**Jonas FROSSARD** précise que la concertation traite avant tout de propositions sur l'élaboration d'un plan-guide de la piétonnisation et du réaménagement du centre-ville qui sera mis au point en tenant compte des apports de la concertation. Le plan-guide définit des principes sur :

- Le plan de d'apaisement de la circulation et de piétonnisation du centre-ville
- Le fonctionnement de la zone piétonne de l'Hôtel de Ville
- Les principes de la végétalisation du centre-ville
- Les orientations de réaménagement de la place Deffaugt, de la place Jean-Jacques Rousseau et des rues du centre-ville comprises dans le plan d'apaisement

En ce qui concerne le plan de mobilité du centre-ville à fin 2025, il est déterminé par le Plan de Déplacements Urbains et les choix de projets de transport (Tram & réseau bus) qui relèvent de la compétence de l'Agglomération. Sur ce volet, des ajustements à la marge pourront être étudiés en lien avec l'Agglomération, mais les décisions relèveront avant tout de sa compétence, et non de celle de la Ville.

**Serge ROUL et Jonas FROSSARD** présentent ensuite le contexte du projet (national et local), l'état des lieux, les résultats de l'enquête d'usages et la plan de mobilité 2025.

**Le micro-trottoir vidéo**, restituant la parole de jeunes adultes recueillie directement dans l'espace public est ensuite projeté aux participants.

**Un temps de questions / réponses** est proposé, suite à la présentation et avant de commencer le travail en sous-groupe :

Remarque : ce serait bien de profiter de ces aménagements pour rendre accessible les magasins qui ne sont pas aujourd'hui accessibles pour les personnes à mobilité réduite (PMR), notamment ceux qui sont en fauteuil roulant.

- ➔ Serge ROUL : en ce qui concerne la mise en accessibilité des commerces, il s'agit principalement de mettre au niveau de l'espace public le seuil du commerce. Quand, il sera possible de le faire dans le cadre du projet, cela pourra être réalisé, et sinon, cela relèvera du propriétaire des locaux.

Question : les données de l'enquête d'usage sont-elles disponibles par genre et par âge ? Cela permettrait de voir les différences afin de peut-être rendre la ville plus sécurisée pour les femmes.

- ➔ Jonas FROSSARD : le tri par âge et par genre a été fait dans l'analyse exhaustive de l'enquête. Il en ressort un lien bien identifié entre insécurité et âge (les personnes âgées se sentant plus en insécurité) et genre (les femmes se sentant globalement moins en sécurité).

Question : les places de stationnement PMR seront-elles aussi supprimées avec ce projet ?

- ➔ Serge ROUL : des places pour les PMR seront conservées sur les zones de rencontre. Par contre, elles ne sont pas autorisées en aire piétonne, mais il sera possible de s'arrêter pour déposer. Il y aura des places de stationnements PMR en limite de l'aire piétonne pour pouvoir accéder aux commerces.

Question : est-ce qu'il serait possible d'étudier le scénario d'avoir une seule voie de tram entre le parc Montessuit et la place Deffaugt afin de fluidifier le trafic ?

Question : concernant la végétalisation, est-ce que vous auriez une base de comparaison entre l'augmentation des surfaces végétalisées et l'influence sur la température moyenne ?

## Travail en sous-groupe sur l'état des lieux et enjeux

### GRUPE A - SECTEUR NORD DU CENTRE-VILLE

*Participants :*

- 1 commerçant
- 1 représentant de l'association Espace Handicap
- 4 riverains du centre-ville

**Questionnements sur la densité du secteur Nord :** il manque l'indication du nombre d'habitants par secteur. Chablais Parc est un quartier très dense, avec la modification du plan de circulation et l'ouverture du cinéma, cela risque de devenir très compliqué pour accéder à la rue du chablais et au parking de chablais Parc.

**Interrogations sur les usages sur la voie publique :** dans le micro-trottoir, il y a des jeunes qui ont envie de pouvoir se poser en centre-ville. Il faut donc des endroits où l'on puisse se poser dans un cadre agréable. Les usages doivent se diversifier : des espaces pour faire des jeux, des espaces tranquilles pour se donner rendez-vous à des endroits apaisés, des espaces pour se promener, pour faire des petites animations. L'absence de voiture changerait la vie.

**Inquiétudes sur le péricentrique :** il est très proche du centre-ville, et la circulation est rapide malgré la restriction à 30km/h. Il y a notamment des lignes droites où les voitures roulent vite. Ceci-dit, il est également important que le péricentrique puisse être fluide. Globalement, il faut penser aux conséquences sur les abords de la future aire piétonne.

**Conflits d'usage :** les vélos et les trottinettes circulent parfois très vite, et rendent la circulation à pied dangereuse. Cette question est liée au respect de la réglementation.

**Constats d'incivilité :** il faut penser dès à présent la question de la surveillance du centre-ville. La Villa Thibergien est infectée de dealers (parc Olympe de Gougues). La place Deffaugt n'est pas très agréable du fait de la présence de SDF (qui viennent uriner dans la servitude de l'îlot Deffaugt). C'est un beau projet, mais il faut prévoir une surveillance et être très vigilant. En effet, les centre-ville attirent en journée mais également le soir.

**Place de la Poste :** c'est une place vivante. Il est important d'inclure son traitement dans le projet, afin qu'il y ait une continuité d'aménagement avec l'avenue de la Gare.

**Accessibilité Personnes à Mobilité Réduite (PMR) :** globalement l'accessibilité est confortable dans le centre-ville d'Annemasse. Mais c'est

souvent une histoire de centimètres... En effet, les traversées piétonnes sont dommageables pour les malvoyants qui représentent 35% de la population dont une majorité de personnes âgées qui ont du mal à lever les jambes et donc un important risque de chute. Il faut donc faire attention à l'hétérogénéité des aménagements. Il est préférable de faire simple et uniforme. Les bandes podotactiles sont de différentes couleurs alors que les chiens d'aveugle ne reconnaissent que les bandes blanches. En effet, ils ne traversent pas autrement (bien conscience de la réglementation sur les contrastes de couleur mais c'est un fait pour ceux qui pratiquent). La bande blanche uniforme est donc préférable. Il y a également un effort à faire sur le mobilier urbain et le contraste (souvent un manque de connaissance des architectes), d'où l'importance de convier les associations PMR.

### **Autres sujets abordés :**

- Des problèmes d'accès à la rue des Voirons avec souvent des véhicules stationnés devant la borne.
- Des questions sur les délimitations en zone de rencontre.
- Des questions sur la place de la végétalisation dans le rapport gain/température.
- Questions sur la place et l'îlot Deffaugt. Pourquoi décorrélérer l'aménagement de l'îlot de celui de la place dans le temps ? (Réponse donnée par rapport à la démarche d'urbanisme d'acquisition du foncier).
- En conclusion, il s'agit d'un beau projet, les participants aimeraient être convaincus que le beau attire le respect.

## **GROUPE B - SECTEUR NORD DU CENTRE-VILLE**

### *Participants :*

- 6 riverains du centre-ville
- 1 habitante d'une commune de l'agglomération

### **CONSTATS ET ETAT DES LIEUX**

#### **Vécu positif du secteur Nord :**

- L'aménagement du parvis de la gare qui est apprécié.
- L'arrivée prochaine du cinéma qui est très attendu.
- La volonté perçue de moderniser les commerces.
- La présence d'architectures différentes, diversifiées.
- Le sentiment qu'il évolue dans le bon sens.

#### **Nuisances liés à la voiture**

- Incivilités sur la rue du Chablais : zone 30 non respectée.
- Nuisances liées aux voitures sur l'avenue de la Gare : retour d'expérience d'un riverain qui a un appartement qui donne sur la rue, et qui est régulièrement gêné par le bruit des voitures qui roulent trop vite.
- Plan de circulation compliqué.



### **Problèmes avec certains commerces**

- Beaucoup de fermetures de magasins sur Chablais Parc.
- Manque de variété aux commerces.
- Commerçants qui ont fermé au niveau de l'avenue de la Gare.

### **Manque d'espaces verts :**

- Ambiance trop minéral de Chablais Parc : « trop de béton ».
- Certains habitants vont jusqu'à Ville-la-Grand pour pratiquer leur activité extérieure.

### **Manque d'unité architecturale, de vision systémique, et des espaces publics pas suffisamment esthétiques.**

### **Manque de propreté sur la rue du Chablais.**

### **De l'insécurité le soir pour les femmes sur Chablais Parc : retour d'expérience d'une participante qui travaillait dans une boutique de Chablais Parc, et qui était mal à l'aise en sortant le soir, en fonction de sa tenue.**

## **ENJEUX**

### **Périmètre de projet**

- Elargir le projet de piétonnisation au secteur de la Gare.

### **Végétation**

- Prévoir plus d'arbres, d'espaces verts.
- Agrandir les parcs existants, notamment le parc Eugène Parc.

### **Mobilité / accessibilité**

- Faciliter l'accès au centre-ville piétonnisé depuis les parkings pour les personnes qui ont du mal à marcher, en proposant une nouvelle offre de petites navettes électriques qui desservent les parkings, la Mairie, Chablais Parc et la gare, avec un système de badge pour bénéficier de ce service.
- Gérer les flux de véhicules des habitants qui rentrent chez eux.
- Proposer des trottinettes électriques accessibles depuis son smartphone via une application dédiée.
- Prendre en compte le risque de report des stationnements sauvages actuels sur la périphérie de la future zone piétonne.

### **Attractivité du centre-ville**

- Nourrir les yeux de beauté, avec des espaces publics beaux, des commerces diversifiés et des événements culturels pour donner envie de venir flâner en centre-ville.

- Proposer des évènements qui dynamisent le centre-ville, comme la fête de la musique.
- Donner la possibilité aux commerces locaux de proposer des évènements, de créer une identité propre à la région d'Annemasse.
- Créer une unité graphique aux espaces publics de la ville pour leur donner une identité et une régularité au paysage.
- Créer des lieux de vie, avec beaucoup de végétalisation : besoin de commerces de vie pour créer du lien entre les personnes.
- Privilégier les circuits-courts.
- Se démarquer, trouver une identité propre à Annemasse, notamment autour des commerces locaux, qui ne soient pas que des grandes marques.
- Penser aux habitants, pas qu'aux passants.

### **Nouveaux usages**

- Donner de la place aux associations dans le centre-ville.
- Créer des points de rencontre dans le centre-ville pour les sportifs, pour les familles.
- Donner la possibilité de faire du sport à l'extérieur dans le centre-ville.
- Favoriser l'implantation de restaurants de qualité et de terrasses.
- Favoriser les usages civiques et participatifs, et non uniquement les lieux de consommation : coconstruction de mobilier urbain, fermeture de rues pour créer des évènements, des fêtes entre voisins.

### **Cohabitation piéton / voiture**

- Créer des aménagements pour empêcher les voitures de rouler vite au niveau de l'avenue de la gare.

## **GROUPE C / SECTEUR SUD DU CENTRE-VILLE**

### *Participants :*

- 2 riverains du centre-ville
- 2 habitants d'Annemasse
- 1 représentant d'APF France Handicap

### **CONSTATS ET ETAT DES LIEUX**

**Sentiment d'une amélioration ces derniers années** : le centre-ville plus vivant, la place de la libération, les aires piétonnes existantes Le quartier Chablais Parc, une place plus importante donnée au vélo, notamment avec la voie verte, et des animations intéressantes notamment sur la place de l'Hôtel de Ville.

**Accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR)** : l'accessibilité n'est pas suffisante en centre-ville, notamment le confort et l'accès des trottoirs.

**Problèmes de circulation :** les voitures vont trop vite notamment au niveau de la rue de Faucigny, où il y a une forte circulation qui crée de la dangerosité. En outre, il manque un boulevard péricentrique qui soit plus éloigné et qui puisse jouer son rôle de contournement de la circulation.

**Manques sur l'aménagement actuel du centre-ville :** il manque des aménagements pour les cyclistes et les piétons, des lieux de rencontre, et des aménagements pour s'abriter de la pluie. Il y a également besoin de plus de végétation. Enfin, il manque une homogénéisation esthétique du mobilier urbain, des façades et des revêtements du sol.

## ENJEUX

### **Diversifier les usages récréatifs, culturels et artistiques :**

- Accueillir des stands d'animation, des festivals, événements culturels.
- Intégrer des zones ludiques pour les jeunes.
- Prévoir des espaces d'expression pour les artistes (mur blanc).
- Aménager des stands dédiés aux associations.
- Aménager du mobilier permettant l'expression artistique et sportive notamment en lien avec la danse, ou un Skate Park.
- Prévoir des espace d'animation dans certaines zones du centre-ville.

**Favoriser l'accessibilité à tous les usagers :** notamment les PMR, dont les personnes âgées et les personnes avec une poussette. En outre, le renouvellement du mobilier urbain ne devrait pas être le moyen de mettre en place des dispositifs anti-SDF.

**Rendre la ville plus esthétique :** il s'agit d'aménager un centre-ville attractif où les gens ont plaisir à revenir. Cela peut passer notamment par un travail d'accompagnement des copropriétés pour rénover les façades des immeubles, mais également par un travail artistique sur les façades (fresques, œuvres d'art) qui donnerait du cachet à la ville.

**Trouver une identité spécifique au centre-ville :** il faut faire attention à ne pas dupliquer une ville moyenne « type » des années 2020, mais au contraire à trouver une identité spécifique. Annemasse est une ville puzzle, il faut donc également faire attention à ne pas tout focaliser sur le centre-ville.

**Intégrer les forces vives de la ville :** il pourrait être intéressant d'associer au projet des étudiants en sociologie, en urbanisme, voire en beaux-arts, mais également de mettre en avant les pôles artistiques de la ville comme Château rouge.

**Favoriser la mutation du tissu commercial** : il faudrait accueillir des commerces de loisirs plutôt que de stricte consommation, en ciblant sur le marché de l'occasion, de l'équitable et des circuits courts.

**Aménager un centre-ville attractif** où il fait bon flâner avec plus de verdure, et une meilleure cohabitation notamment entre les voitures, les vélos et les piétons. Attention toutefois, à ce que l'attractivité du centre-ville ne soit pas que pour les habitants mais aussi pour la zone de chalandise.

## **GROUPE D / SECTEUR SUD DU CENTRE-VILLE**

*Participants :*

- 6 commerçants

**Des constats partagés sur le centre-ville :**

- Manque de propreté.
- Problèmes d'insécurité.

**Maintenir un accès facilité aux parkings du centre-ville :**

- Aujourd'hui l'offre en parking est importante et suffisamment accessible. Il faut absolument que l'accessibilité aux parkings soit maintenue dans le cadre de ce projet. En effet, Annemasse est une ville commerçante, et il faut qu'elle le reste.
- Parking Montessuit est peu fréquenté car difficile d'accès du fait de la rue du Parc qui ne circule pas.
- Diminuer le cadencement du futur tram à partir de Montessuit et jusqu'au lycée des Glières (11 minutes au lieu de 6 minutes), afin d'aménager une seule voie de tram sur ce tronçon, pour pouvoir permettre la traversée des voitures à ce niveau.  
En effet, les commerçants ont fait la proposition de passer la rue Adrien Ligué à double sens pour que les automobilistes puissent tourner à gauche pour aller au Parking Montessuit, ou aller tout droit récupérer le boulevard péricentrique. Mais cette proposition a été repoussée pour des raisons de sécurité car il est impossible de traverser deux voies de tram en voiture.
- Prendre en compte le risque qu'on ne puisse plus accéder au parking Libération aisément par l'avenue Jules Ferry avec la mise à double sens du boulevard Aristide Briand.
- Prendre en compte le risque de congestion automobile sur l'avenue de la Gare, sur le rond-point de l'église Saint-André, sur la rue du Salève

**Maintenir un accès pour les livraisons**

- Vérifier la possibilité de faire passer des gros camions de livraison sur la future zone de rencontre prévue au niveau de l'avenue de la gare

## Annexe 5

---

# Compte-rendu de l'atelier 2

Mercredi 19/05/2021 à 18h30

### Intervenants :

- **Laure GEORGEON**, Chef de projet, Service aménagement des espaces publics à la Ville d'Annemasse
- **Olivier MALEN**, Chef de projet adjoint, Service aménagement des espaces publics à la Ville d'Annemasse
- **Serge ROUL**, Programmiste (AP Management)
- **Romain ALLIMANT**, Urbaniste paysagiste (APU)
- **Jonas FROSSARD**, Consultant concertation (PASSAGES)

### Présentation et échanges en plénière

---

**Jonas FROSSARD** précise que la concertation traite avant tout de propositions sur l'élaboration d'un plan-guide de la piétonnisation et du réaménagement du centre-ville qui sera mis au point en tenant compte des apports de la concertation. Le plan-guide définit des principes sur :

- Le plan de d'apaisement de la circulation et de piétonnisation du centre-ville
- Le fonctionnement de la zone piétonne de l'Hôtel de Ville
- Les principes de la végétalisation du centre-ville
- Les orientations de réaménagement de la place Deffaugt, de la place Jean-Jacques Rousseau et des rues du centre-ville comprises dans le plan d'apaisement

En ce qui concerne le plan de mobilité du centre-ville à fin 2025, il est déterminé par le Plan de Déplacements Urbains et les choix de projets de transport (Tram & réseau bus) qui relèvent de la compétence de l'Agglomération. Sur ce volet, des ajustements à la marge pourront être étudiés en lien avec l'Agglomération, mais les décisions relèveront avant tout de sa compétence, et non de celle de la Ville.

**Serge ROUL** présente ensuite le principe de mise à double sens de Briand, les questionnements sur le maintien ou non de la circulation sur l'avenue Jules Ferry, et les règlementations prévues dans les différentes zones de circulation apaisée (zone 30, zone de rencontre et aire piétonne). Il

présente enfin le plan d'apaisement de la circulation avec les deux scénarios possibles : la rue Paul Bert en zone de rencontre, ou en aire piétonne.

**La concertation avec les éco-délégués du collège Michel Servet** est ensuite présenté de manière synthétique pour alimenter la réflexion de l'atelier.

**Un temps de questions / réponses** est proposé, suite à la présentation et avant de commencer le travail en sous-groupe :

Remarque : il faut systématiquement réaliser une consultation en amont des projets avec les associations PMR sur les aménagement techniques au niveau des chaînes de déplacement et sur le mobilier urbain.

Question : les bus vont-ils continuer à circuler sur la rue Alfred Bastin entre Ferry et Dupraz, dans les 2 sens ?

- ➔ Réponse : Oui, les bus continueront de circuler sur la rue Alfred dans les 2 sens. Les gestionnaires des réseaux de bus préfèrent éviter si possible les arrêts disjoints (lignes de bus qui ne circuleraient pas sur la même voie dans les 2 sens). C'est moins lisible et compréhensible pour les usagers.

Question : le parking de la Halle alimentaire sera-t-il accessible qu'aux clients de la Halle ou servira-t-il aussi pour le stationnement général ?

- ➔ Réponse : il sera accessible à tous.

Question : quelle sera la réglementation pour les trottinettes électriques ?

- ➔ Réponse : elles sont assimilées aux vélos. La même réglementation s'applique à eux.

Question : d'après les plans présentés, zone 30, zone de rencontre et zone piétonne vont se succéder et se mélanger. A part la signalisation de police, est-ce qu'une autre démarcation est prévue (marquage, couleur ou type de revêtement, etc.) comme sur les zones cycles avec le marquage vert ?

- ➔ Réponse : les typologies d'aménagements sont différentes. En zone piétonne, il y aura beaucoup plus de mobilier urbain, de végétaux, l'absence de cheminement identifié pour les véhicules, rendant plus difficile, voire impossible, la prise de vitesse pour les automobilistes, qui du reste n'auront pas la priorité sur tous les autres usagers.

Remarque : il y a des morceaux de rues qui fonctionnent déjà comme des zones de rencontre (rue Alfred Bastin entre Fernand David et Charles Dupraz). Cela serait une belle opportunité de les réaménager d'une manière qui réfléchisse cela, mais elle est ignorée par le projet.

Question : pourquoi la rue du mont blanc reste-t-elle en zone 30, alors que toutes les rues autour deviennent des zones de rencontre ?

Question : est-ce que la circulation sur la place de l'Etoile sera efficace pour ne pas bloquer le tram ?

## **Travail en sous-groupe sur le plan d'apaisement**

### **GROUPE A**

#### **SUR LES DEUX SCENARIOS D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION (Bert/Blanc/Pasteur en zone de rencontre ou en aire piétonne)**

L'ensemble des participants penche pour le scénario de piétonisation du secteur Bert/Blanc/Pasteur.

Les arguments évoqués :

- Empêcher que les automobilistes tournent en rond en surface pour chercher du stationnement, surtout les habitants.
- Donner un signal fort.
- Inciter à utiliser les parkings souterrains.

Néanmoins des conditions préalables sont mis en avant :

- Tous les accès doivent être PMR.
- Il doit y avoir du stationnement à proximité.
- La desserte et l'usage doit être pour tous les usagers (vélos, trottinettes, PMR, enfants à vélo).
- Avoir du stationnement moins cher.

Considérant qu'au-delà de la typologie d'équipement retenue, les points suivants doivent être garantis :

- La chaîne de déplacement doit être assurée.
- La signalétique doit être efficace et continue.
- Les revêtements doivent être sans ressauts, émergences ou autres.
- Le mobilier urbain doit être plus évolué, intégrant des accoudoirs et des dossiers, notamment pour les personnes âgées.
- Le stationnement à proximité, notamment pour les PMR, sera un gage de mobilité pour ces derniers.

#### **SUR LE MAINTIEN OU NON DE LA CIRCULATION SUR JULES FERRY**

Les avis sont partagés, avec une majorité des participants qui sont pour la fermeture de l'avenue Jules Ferry, et une proposition de fermeture en 2 temps.

Les arguments pour la fermeture :

- Faciliter la sortie du parking. On pourrait attendre jusqu'à 20 minutes à l'intérieur aujourd'hui avant de pouvoir sortir en période d'affluence.
- Attention néanmoins au risque de "shunt" à travers le parking (entrée au nord et sortie au sud pour ceux qui voudraient transiter par Ferry).
- Donner un signal fort pour changer les habitudes, en même temps que les autres modifications du plan de circulation.

Les arguments contre la fermeture :

- Risque de blocage de la circulation.
- Proposition de fermeture en 2 temps : ne pas fermer tout de suite, et attendre 1 an à 1 an 1/2 avant de fermer, le temps que les habitudes changent et après cette période de test.

## **GROUPE B**

*Participants : 1 commerçant, 4 riverains (3 du secteur et 1 hors secteur).  
Tous se déplacent largement à pied ou à vélo.*

### **SUR LES DEUX SCENARIOS D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION (Bert/Blanc/Pasteur en zone de rencontre ou en aire piétonne)**

L'ensemble des participants ne voient pas l'intérêt de maintenir une circulation sur cette petite boucle. De plus, la rue Pasteur est déjà fermée le vendredi matin avec le marché. Cela n'apporterait pas grand-chose de la maintenir en zone de rencontre, si ce n'est de la confusion et des risques. Le groupe émet un avis unanime pour l'intégrer à l'aire piétonne.

### **SUR LE MAINTIEN OU NON DE LA CIRCULATION SUR JULES FERRY**

Le groupe souligne l'importance d'avoir un accès rapide au parking et de la signalétique en amont pour inciter les gens à ne pas s'engager sur Ferry. En effet, dès que l'on s'engage sur Ferry depuis l'avenue du Giffre par exemple, on ne peut pas ressortir avant la rue Pasteur.

A priori, en regardant le schéma de circulation, les participants sont plutôt favorables à la fermeture. En effet, il y a beaucoup de monde actuellement, ça permettrait d'apaiser la rue, notamment par rapport au marché mais attention à ne pas tout bloquer.

Mais en regardant plus en détail, des inquiétudes ont émergé concernant les groupes scolaires et la sécurité des enfants. De plus, la rue Briand est plus étroite que l'avenue de Ferry avec plus d'habitations. On risquerait donc de reporter les nuisances sur Briand.

Cependant, si la mise à double sens de Briand est inévitable, il pourrait effectivement être pertinent de concentrer la circulation sur Briand et de libérer Ferry.



Un participant s'interroge s'il serait avantageux de changer le sens de Briand et de Ferry.

## **GROUPE C**

### **SUR LES DEUX SCENARIOS D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION (Bert/Blanc/Pasteur en zone de rencontre ou en aire piétonne)**

#### **Arguments en faveur d'une piétonnisation de Paul Bert :**

- Il n'y a aucun intérêt à maintenir la circulation sur cette zone.
- Cet axe deviendra passant à l'avenir car il fera le lien entre la place Libération et le futur arrêt de tram sur Faucigny. Il vaut donc mieux le laisser piéton car il peut devenir attractif pour l'installation de commerces, notamment des restaurants avec des terrasses.

#### **Arguments en faveur d'une zone de rencontre sur Paul Bert :**

- Cela pourrait permettre d'avoir des places de dépose minutes sans devoir aller se garer dans les parkings souterrains.

### **SUR LE MAINTIEN OU NON DE LA CIRCULATION SUR JULES FERRY**

#### Arguments en faveur du maintien

- Le passage à double sens de la rue Aristide Briand risque de rendre cet axe difficile en termes de circulation. Mais, dans ce cas, il serait plus pertinent de maintenir la circulation sur Jules Ferry, afin d'éviter des risques d'accidents dus à une circulation trop dense sur Briand.
- Le maintien permettrait de garantir l'accès au parking.
- L'avenue Jules Ferry n'est pas large et avec peu de commerces, ce n'est donc pas utile de la fermer. Mieux vaut donc maintenir la circulation car il n'y a de toute façon rien de spécial à faire à cet endroit.

#### Arguments en faveur de la piétonnisation

- Fermer la circulation sur l'avenue Ferry permettrait d'agrandir la place Libération, et d'en faire une vraie zone piétonne sécurisée. Il vaut mieux assumer le choix d'une piétonnisation sur ce secteur, plutôt que diluer le flux de circulation de Briand sur deux axes, les rendant tous les deux bruyant et dangereux.
- Cela permettrait également de créer une zone supplémentaire de vie, en lien avec le parvis du collège.
- Il pourrait être intéressant de laisser la circulation ouverte juste pour faire un dépose minutes pour le collège.

## **GROUPE D**

### **SUR LES DEUX SCENARIOS D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION (Bert/Blanc/Pasteur en zone de rencontre ou en aire piétonne)**

Arguments en faveur de la zone de rencontre

- Aucun, sous réserve des usages du parking privé

Arguments en faveur de l'aire piétonne :

- Une meilleure lisibilité de la rue René Blanc d'un bout à l'autre
- Une transformation plus radicale de l'espace
- Une mutation et une attractivité plus grande

Les points de vigilances :

- Beaucoup de parkings privés sur la rue René Blanc : vérifier la compatibilité s'il y a une aire piétonne à cet endroit.
- Attention à la gestion de la sortie sur Faucigny.

### **SUR LE MAINTIEN OU NON DE LA CIRCULATION SUR JULES FERRY**

En ce qui concerne le fonctionnement de la place de l'Etoile et de la rue Aristide Briand, le groupe a de grandes incertitudes sur la capacité d'absorption de la voie péricentrique sur Briand, sans Jules Ferry. La suppression du sens unique du nord vers le sud sur Jules Ferry pourrait opportunément être décidé ultérieurement.

## **Travail en sous-groupe sur les autres thématiques**

### **GROUPE A**

Pour toutes les rues, les mêmes remarques générales sur l'accessibilité PMR, la continuité des déplacements, des mobiliers adaptés à toutes les personnes, sont ré-évoquées.

#### **Rue du Commerce :**

- Privilégier les arbres
- Inciter à la mutation commerciale de cette rue qui porte bien son nom "commerce".
- Assurer une continuité d'aménagement, contrairement à aujourd'hui où une moitié est saturée de stationnement et de camions de livraisons, et l'autre est plutôt agréable avec des terrasses.

#### **Avenue Pasteur (tronçon Commerce/Blanc) :**

- Assurer une continuité d'aménagement avec la rue du Commerce : les profils devraient être similaires, afin que l'on n'ait pas l'impression de changer de secteur.

- C'est aussi un espace avec de nombreux commerces, ici aussi il faut favoriser la mutation commerciale vers des commerces plus "premium".

### **Rues Blanc - Bert - Pasteur (tronçon Blanc/Ferry) :**

- La rue étant déjà fermée les jours de marchés, sa piétonnisation est souhaitée, et l'aménagement devra être harmonieux et uniformisé avec la place de la Libération.
- Ici aussi il est souhaité une continuité d'aménagement avec Pasteur coté Commerce : une identité serait à rechercher pour que cette piétonnisation ait une cohérence globale pouvant être perçue sur la totalité de la zone piétonne, voire depuis la Gare jusqu'à la place de la Libération.
- Il y a un enjeu commercial sur cette rue à trouver, sans doute en favorisant l'installation de restaurants. Ces derniers jouxtant la place de la Libération, et étant à proximité des arrêts Tram et bus.

## **GROUPE B**

### **Rue de la Gare :**

- Il faut bien penser aux places de livraison dans les zones de rencontre, notamment pour les semis qui livrent le Monoprix.
- Il y aurait un intérêt à passer la rue Adrien Ligué à double sens.
- L'angle devant le magasin Touzeau est dangereux, avec beaucoup de circulation, et des voitures qui roulent vite et ne respectent pas la zone de rencontre. Il faut renforcer la signalisation.
- Il faudrait arriver à dévier les voitures au maximum pour que cet axe ne soit pas utilisé comme transit et devienne ainsi saturé.
- Cela pourrait être bien de piétonniser la rue de la Gare. Elle est assez large, il pourrait y avoir des animations, être investie pour d'autres usages.

### **Avenue de la Gare / Abords de la Gare :**

- Il y a des soucis au niveau des abords de la Gare : manque de fluidité, plan circulation difficile à comprendre. La zone de la Gare est devenue complètement morte. Elle manque de clarté.
- Il existe pas mal de problèmes sur l'avenue de la Gare qui forme un long boulevard. La circulation y est très rapide avec des voitures bruyantes.

### **Question des aménagements :**

- Eviter les rues trop larges où les voitures prennent leurs aises.
- Marquer le changement de statut des rues par des changements de revêtement, uniformes entre les trottoirs et la voie de circulation pour faire ralentir les voitures.
- Proposer des revêtements clairs pour lutter contre les îlots de chaleur et éviter que les sols soient trop chauds l'été.

- Travailler sur la signalétique et l'information : les gens ne connaissent pas les panneaux de zone de rencontre. Renforcer les marquage, au sol notamment, être plus clair dans le message.

### **Préfiguration de l'aire piétonne :**

- Ça va être testé sur la rue du Commerce, pourquoi pas le faire également sur la rue de la Gare ?

## **GROUPE C**

### **L'îlot Deffaugt**

- La majorité des participants pensent qu'il serait préférable de construire des immeubles bas (R+5) sur l'îlot Deffaugt, afin de limiter la bétonisation de la ville, comme à Chablais Parc.
- Un participant pense au contraire qu'il serait préférable de proposer de la verticalité architecturale à cet endroit.
- Il faut privilégier les espaces verts sur cet espace plutôt que les constructions afin d'offrir un cadre agréable pour installer des terrasses à proximité (verdure, soleil).
- Un participant précise qu'il faut faire attention aux problèmes de squats et d'insécurité sur le futur jardin de l'îlot Deffaugt.

### **La place Deffaugt**

- Renforcer sa fonction de transition entre Commerce et Chablais Parc (aujourd'hui c'est déjà un lieu de passage important).
- Aménager un espace de respiration avec de la végétation et des bancs.
- Développer l'activité commerciale : restaurants, terrasses, mais pas que (il existe beaucoup de fonds de commerce qui attendent d'être repris).
- Créer une place attrayante (aujourd'hui pas envie de s'y arrêter), qui puisse devenir un lieu de rassemblement, un point de rencontre pour se donner rendez-vous.

## **GROUPE D**

### **Place Jean-Jacques Rousseau**

Les plus :

- Un espace déjà très agréable aujourd'hui qui par son calme invite à la flânerie, à la dégustation en terrasse, à la discussion, aux concerts de musique en été.
- Un espace avec très peu de circulation, pas de danger pour les enfants qui aiment bien jouer dans cet espace un peu complexe (recoins, différences de hauteur, jardinière, arbres, fontaine, etc...).

#### Les moins :

- Une arrière-place au pied de la mairie sans grande qualité.
- Un passage sous porche ouvert mais peu accueillant, un autre qui sert de garage vélo pour la mairie.
- Une faible accessibilité de la place à causes des marches.
- La présence de groupes qui traînent la nuit.

#### Les envies :

- Une ambiance « place de village » déconnectée de la ville et du temps.
- Agrandir les espaces piéton de plain-pied.
- Développer les commerces de produits fins qui incitent au « bien-vivre » et au « bien-manger ».
- Un espace polyvalent, pour tous, confortable, pas destiné à un public ciblé.
- Un lieu propice à la culture en pleine aire : kiosque, scénette, partenariat avec Château-Rouge, etc...
- Une fontaine plus sympa, une œuvre d'art.

#### Points de vigilances :

- De nombreux espaces sur parcelles privées : convention à passer ou régularisation à faire.
- Un parking souterrain sur une partie de la place.
- Nuisance nocturne pour les riverains si place trop « vivante ».

## Annexe 6

---

# Compte-rendu de l'atelier 3

Mercredi 26/05/2021 à 19h

### Intervenants :

- **Laure GEORGEON**, Chef de projet, Service aménagement des espaces publics à la Ville d'Annemasse
- **Olivier MALEN**, Chef de projet adjoint, Service aménagement des espaces publics à la Ville d'Annemasse
- **Serge ROUL**, Programmiste (AP Management)
- **Romain ALLIMANT**, Urbaniste paysagiste (APU)
- **Jonas FROSSARD**, Consultant concertation (PASSAGES)

## Suite des sous-groupes de l'atelier 2

---

### GROUPE A

#### **Rue du Commerce :**

- Privilégier les arbres.
- Inciter à sa mutation commerciale "premium" comme évoqué sur Pasteur.
- Tout le monde ne partage pas cet avis. Les commerces ne doivent pas être la seule destination des Suisses et des frontaliers fortunés. L'offre devrait être mixte : avec du luxe et du plus abordable. Elle doit être diversifiée. D'autant plus que le tronçon suivant de Commerce (Pasteur/Hôtel de Ville) est déjà marqué par le luxe et le cher. Il s'agit donc de diversifier les commerces sur le nouveau tronçon à aménager.
- Un travail sur les marquises est à engager, certaines étant à l'abandon.
- Assurer une continuité d'aménagement sur les 2 tronçons : le 1<sup>er</sup> tronçon étant aujourd'hui très routier (stationnement licite et illicite) et le 2<sup>ème</sup> étant plus piétonnier (terrasses), il est préférable que le parti d'aménagement soit constant sur la rue.
- Les façades d'immeubles sont "repoussantes". Les sols seront repris, mais en termes d'image, si les façades restent médiocres, ce n'est pas bon. Trouver d'autres leviers pour faire évoluer les façades.

### **Avenue Pasteur (tronçon Commerce/Blanc) :**

- Assurer une continuité d'aménagement avec la rue du Commerce.
- Favoriser la mutation commerciale vers des commerces plus "premium"

### **Avenue Pasteur (tronçon Blanc/Ferry) :**

- La piétonner (car elle est, de toute façon, déjà fermée les jours de marchés) et uniformiser son aménagement avec la place de la Libération.
- Assurer une continuité d'aménagement avec Pasteur coté Commerce.
- Favoriser l'installation de restaurants, car il s'agit d'un endroit avec un fort potentiel commercial du fait de la proximité de la place de la Libération, et des arrêts Tram et bus.
- Il est proposé de mettre le 3<sup>ème</sup> tronçon de Pasteur (entre Ferry et Briand) en double sens de circulation, ainsi que Bastin, afin de délester Briand (déjà à nouveau saturé avec le déconfinement), qui est saturée à cause de la densité du trafic sur la place de l'Etoile.

### **Sur toutes les rues :**

- Rechercher une identité commune à toute la zone piétonne (voire depuis la Gare). Pour cela, 2 alternatives sont proposées :
  - Créer un nouveau parti pris d'aménagement pour le projet d'extension, puis faire évoluer la zone piétonne existante ensuite dans le même sens.
  - Trouver des aménagements neufs proches de ceux existants.
- Les 2 ayant des inconvénients majeurs, un compromis est à trouver pour obtenir une bonne cohésion entre les 2 aménagements, à travers la mise en place de mobilier urbain identique par exemple.
- Favoriser l'accessibilité PMR, la continuité des déplacements, des mobiliers adaptés à toutes les personnes.
- Eviter les pavés, pas très agréables pour les piétons.
- Le revêtement est à soigner. C'est ce qui fera l'identité globale du réaménagement.
- Travailler les "portes d'entrées" (notamment F. David si elle est retenue). Ici aussi une identité est à trouver.

### **Blanc / Bert**

- Ces rues sont globalement déjà sombres. C'est pourquoi, il serait préférable d'éviter les végétations trop hautes.
- Garantir une perspective visuelle entre la rue du Faucigny (arrêts tram / tango) et la place de la Libération (via la rue René Blanc).
- Créer de l'animation dans ces rues. La piétonnisation devrait permettre de l'obtenir, notamment y faisant revenir des commerces.

## **GROUPE B**

### **1<sup>ER</sup> GROUPE**

- La place Deffaugt va devenir un grand nœud stratégique et va ramener un flux de chaland sur la rue du Commerce. Mais, il ne faut pas mettre la rue de la Gare de côté.
- Piétonniser la rue du Chablais et la rue de la Gare, car l'ambiance y est très différente.
- Il faut trouver comment peut se faire le trafic. En comparaison avec Annecy, les gens se garent et vont à pied dans le centre-ville.
- Prévoir les accès aux parkings et faire un maximum de rues piétonnes.
- Idée de rejoindre le parking Montessuit par la rue de Genève mais quid du parc ?
- Quels sera l'impact sur les rues autour de la zone piétonne, notamment la rue du Chablais après la rue du Môle ? Il faut avoir une vision plus globale pour que les problèmes ne se reportent pas en périphérie.
- La rue de la Gare était l'une des plus importantes avant. Ce serait bien qu'elle soit piétonne mais ça impose que la rue Adrien Ligué passe à double sens, ou qu'il y ait un deuxième accès au parking Hôtel de Ville-Montessuit.
- Comment avoir un dynamisme des commerçants sans trop d'agence immobilière ?

### **2<sup>E</sup> GROUPE**

- Le principe d'une zone de rencontre ne semble pas radicalement différent de l'état actuel. Il risque d'y avoir encore trop de voitures. L'idéal serait de piétonniser la rue de la Gare. En effet, la circulation des voitures n'apaise pas cette zone et le stationnement nuit à la qualité de l'espace.
- Attention à la rue du Chablais : il est impératif que les gens puissent rentrer dans leurs parkings privés et dans les parkings publics, mais il faut éviter à tout prix qu'ils puissent traverser cette zone. Il faut plutôt privilégier les itinéraires qui font faire des détours quand on est en voiture, pour prendre le péricentrique.
- Question des places PMR dans l'air piétonne ? En périphérie directe ?
- Piétonniser la rue du Chablais. En effet, dans le futur, la place Deffaugt sera un lieu de rencontre, il faut donc baisser l'accessibilité aux voitures à la rue du Chablais. En outre, il y aura déjà beaucoup de circulation avec les riverains.



- Un exemple est donné de villes avec des zones de rencontres où le cheminement est très contraint, pas linéaire, et où les voitures n'ont pas envie d'y passer ou de l'utiliser pour traverser le centre-ville.
- Question du lien entre la Gare et l'aire piétonne, comment se fera la traversée piétonne du péricentrique ?

## **GROUPE C**

### **1<sup>ER</sup> GROUPE**

- Aujourd'hui, la place Deffaugt est un pivot, un point de jonction entre plusieurs quartiers, mais qui ne fonctionne pas bien.
- Créer une identité propre à cette place pour montrer que c'est un endroit de rencontre.
- En lien avec le projet de Halle alimentaire, créer sur la place Deffaugt une centralité pour les commerces locaux et indépendants, qui sont aujourd'hui trop dispersés dans le centre-ville, en réinvestissant les rez-de-chaussée sur la place et sur Faucigny.
- Attention à ne pas mettre trop d'arbres au risque sinon de couper l'effet de cône de vue / perspective visuelle sur la place depuis les autres rues. Mais laisser quand-même de la végétation.
- Proposer des effets de miroirs d'eau, qui marqueront l'entrée et donneront l'impression d'être en centre-ville.
- Il est important de préserver des endroits sans ombre pour avoir des terrasses au soleil : plutôt privilégier de la végétalisation basse.
- En ce qui concerne le point de repère, installer une œuvre d'art, liée à la thématique de la résistance, avec des matériaux en lien avec le végétal.

### **2<sup>E</sup> GROUPE**

- Créer de l'animation commerciale sur cette place (chapiteaux, sapins de Noël, etc.).
- Aménager une place ouverte (moins de végétalisation) avec de la place pour organiser des activités, que cela soit une place active.
- Prévoir des constructions pas trop hautes sur l'îlot Deffaugt.
- Aménager la rue des Voirons en lien avec la place.
- Laisser la place ouverte visuellement, en privilégiant plutôt la végétation haute qui occupe moins d'espace au sol que la basse.
- Ne pas installer que des restaurants et des commerces de vêtements.
- Concernant le repère urbain, il existe déjà un mémoriel de la résistance sur la rue de la Gare : plutôt créer une œuvre symbolique, sur le thème d'une vision positive du futur, une œuvre contemporaine, qui sorte de l'ordinaire, voire quelque chose

d'éphémère, qui change régulièrement pour montrer que la place bouge.

- Il s'agit d'un bon endroit pour créer un pôle multimodal car c'est un lieu central pour le centre-ville.

## **GROUPE D**

### **1<sup>ER</sup> GROUPE**

Une seule évolution suite aux travaux de la réunion précédente : la mise en valeur de la façade arrière de la mairie qui donne sur la place Jean-Jacques Rousseau grâce à la réalisation d'une fresque, de la végétalisation, de la mise en lumière.

### **2<sup>E</sup> GROUPE**

Le deuxième groupe est en phase avec le 1er groupe :

- Mettre en avant la qualité urbaine intrinsèque de la place.
- Il valide le concept de « place de village ».
- Proposer une offre de commerces différenciée avec des indépendants.

## **Travail sur le fonctionnement de l'aire piétonne HdV**

**Serge ROUL présente en plénière les différents scénarios de fonctionnement de la future aire piétonne de l'Hôtel de Ville. Puis les participants sont répartis en sous-groupes pour travailler sur ces différentes options.**

## **GROUPE A**

### **Remarques hors exercice :**

- Le parking Montessuit sera mal desservi. Idéalement, il faudrait rentrer par Camps, puis tourner à droite pour accéder directement au parking.
- Idem, voire en pire, pour l'accès au parking de la Gare : il n'est pas facile d'accès en venant du centre-ville. L'avenue de la Gare devrait être inversée pour mieux accéder à la Gare. Il est répondu que ce n'est plus guère envisageable, cet axe étant dédié au trafic bus (3 lignes minimum).
- A défaut de modifications de la circulation, l'accessibilité des accès doit être améliorée via du jalonnement, fixe et dynamique (indiquant le nombre de places disponibles). Les panneaux existants ne sont pas assez visibles ce qui est dommage pour de si belles infrastructures.

- Un beau centre-ville sans une desserte facile n'aurait pas de sens.

### **Les scénarios A et A bis ne sont pas souhaités pour les raisons suivantes :**

- Risque de blocages de circulation en entrée rue des Vétérans (E2) et rue du Mont-Blanc (E1).
- Idem sur Ferry s'il y a des bornes en entrée de Bert et de Pasteur (cas où ces rues sont piétonnisées, préconisé dans les ateliers précédents).
- Maintien des problèmes actuels de la sortie située rue de l'Hôtel de Ville (S1), le stationnement devant la borne empêchant la sortie.
- Pour la solution A bis, les 3 entrées convergentes toutes au carrefour Commerce/Vétérans/Pasteur et il n'y a qu'une seule sortie.

### **La solution B est privilégiée pour les raisons suivantes :**

- L'entrée par Fernand David (E2) permettrait de gérer un potentiel stationnement illicite devant la borne, en dépit des bus, car c'est suffisamment large. De plus la rue F. David ne supporte pas de transit (boucle) et accueille peu de bus.
- Le carrefour central Commerce/Vétérans/Pasteur avec 2 entrées et 2 sorties.
- La sortie Commerce vers Deffaugt (S1) devrait bien s'insérer dans le flux bus et véhicules sur la rue du Chablais, et la vue en sortie est sans doute meilleure que celle en entrée.

### **Globalement :**

- Mettre les bornes d'entrées suffisamment en recul pour permettre le stationnement hors flux, en dépit du risque de stationnement gênant.
- Si la rue de la Gare devient piétonne (demandé dans les ateliers précédents) les entrées seront à repositionner.

### **GROUPE B**

- La circulation se fait-elle nécessairement en sens unique ?
- Faire l'entrée/sortie au plus près du lieu d'habitation.
- Certains livreurs (ex : UPS) peuvent livrer plusieurs commerces et doivent pouvoir circuler partout.
- L'accès par le nord du scénario A est préférable pour les riverains, car il offre plus de possibilités pour l'accès et la sortie.
- Regarder les déplacements à l'intérieur pour les riverains.
- Inverser le sens de circulation de la boucle d'accès par Bert proposé dans le scénario A avec une entrée par la rue Paul Bert et une sortie par l'avenue Pasteur (à voir selon comment se fait l'entrée ou la sortie côté Pasteur).

- Attention à la rue Bastin côté Fernand David : il y a déjà pas mal de problématiques (stationnement anarchique...) sur cette partie de la rue Bastin qui fonctionne différemment du reste.

## **GROUPE C**

Un participant penche plus, dans un premier temps, pour le scénario B, car l'accès lui semble plus facile par le Sud et moins gênant pour ressortir par le Nord dans le flux de circulation de la rue du Chablais.

Une autre participant penche, dans un premier temps, au contraire pour le scénario A, car il permet d'avoir une entrée par le Nord pour ceux qui arrive de la Vallée Verte.

Après réflexion, le groupe propose une nouvelle variante du scénario A, en posant un principe 3 boucles entrée / sortie qui permettrait de faciliter l'accès et d'éviter qu'il se concentre au même endroit :

- Une première boucle à l'Est de la future zone piétonne, avec une entrée avenue Pasteur et une sortie rue Paul Bert (même principe que scénario A, mais en reculant les bornes pour respecter la piétonnisation de Bert et Pasteur).
- Une deuxième boucle au Sud, avec une entrée par la rue des Vétérans (ou plus bas, si la piétonnisation est élargie) et une sortie par la rue Fernand David (même principe que le scénario A, mais en supprimant la sortie S1 par l'Hôtel de Ville).
- Une dernière boucle au Nord, avec une entrée par la rue du Chablais (qui serait piétonnisé à partir du croisement avec la rue Adolphe Magnin, avec une borne située à ce niveau), et une sortie par l'avenue de la Gare (qui serait également piétonnisée jusqu'au croisement avec la rue du Jura, avec une borne située à ce niveau).

## **GROUPE D**

Le scénario B est préféré par les commerçants

Avantages :

- La sortie par la place Deffaugt pourra se faire sans difficulté alors que l'entrée posera des difficultés liées à l'arrêt de véhicules devant la borne, qui attendront la descente de la borne.
- L'entrée par la rue Fernand David pourra se faire sans difficulté.

Inconvénients :

- Toutes les sorties convergent sur la rue du Chablais, avec un risque de congestion au carrefour de connexion avec la voie péricentrique (rue du Môle).

Scénario A est préféré par les autres participants.

## Annexe 7

---

# Compte-rendu de la réunion publique

Mardi 29/06/2021 à 18h30

### Intervenants :

- **Michel BOUCHER**, 1<sup>er</sup> adjoint au maire à l'urbanisme, l'aménagement durable, les grands projets et les relations aux usagers
- **Pascal SAUGE**, adjoint au maire chargé des espaces publics, du patrimoine et des travaux
- **Laure GEORGEON**, Chef de projet, Service aménagement des espaces publics à la Ville d'Annemasse
- **Olivier MALEN**, Chef de projet adjoint, Service aménagement des espaces publics à la Ville d'Annemasse
- **Serge ROUL**, Programmiste (AP Management)
- **Jonas FROSSARD**, Consultant concertation (PASSAGES)

### Introduction

---

**Michel BOUCHER** remercie l'ensemble des participants de cette phase de concertation sur le plan guide de la piétonnisation. Il rappelle que la démarche de concertation a été particulièrement intense et large : réunion publique, ateliers, stands sur le marché, réunion avec les commerçants, etc.

**Jonas FROSSARD** présente ensuite le déroulé de la rencontre et précise l'objet de cette concertation préalable qui porte sur le plan-guide du projet de piétonnisation et de réaménagement du centre-ville et qui définit les grands principes, notamment en termes de :

- Plan de d'apaisement de la circulation et de piétonnisation du centre-ville
- Fonctionnement de la zone piétonne de l'Hôtel de Ville
- Principes de la végétalisation du centre-ville
- Orientations de réaménagement de la place Deffaugt, de la place Jean-Jacques Rousseau et des rues du centre-ville comprises dans le plan d'apaisement

## **Présentation du projet et apports de la concertation**

---

**Serge ROUL et Jonas FROSSARD** présentent (cf. diaporama) :

- Contexte local et objet de la concertation
- Enjeux et objectifs
- Démarche de concertation et synthèse des enseignements
- Projection du vidéo-trottoir réalisé auprès des moins de 35 ans pour recueillir leur parole
- Plan de mobilité à horizon 2025
- Pédagogie sur les zones de circulation apaisées
- Scénarios d'apaisement de la circulation du centre-ville et les apports de la concertation
- Réaménagement des places Deffaugt et JJ Rousseau, et de certaines rues du centre-ville et les apports de la concertation et les apports de la concertation avec l'appui de participants aux ateliers.
- Présentation des deux scénarios de fonctionnement de la zone piétonne de l'Hôtel de Ville et les apports concertation
- Prochaines étapes du projet et financement

## **Temps d'échanges avec la salle**

---

### **PLAN D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION**

Question : existe-t-il le scénario avec la rue du Chablais piétonne mais avec la rue de la gare en zone de rencontre ?

- ☞ Serge ROUL : ce scénario n'a pas été étudié en détail. Mais, cela risquerait de créer un itinéraire idéal pour traverser le centre-ville en voiture par la rue de la Gare et l'avenue de la Gare, ce qui va à l'encontre de l'objectif d'apaiser la circulation.

Question : pourquoi ne pas prévoir déjà une borne d'accès au niveau de Chablais / Magnin pour pouvoir passer ensuite facilement en zone piétonne ?

- ☞ Serge ROUL : il est possible de prévoir la réservation de la borne pour pouvoir l'installer facilement par la suite.
- ☞ Michel BOUCHER : c'est une bonne idée de prévoir la réservation et le câblage sur les rues qui pourraient être piétonnisées dans un deuxième temps : rue du Chablais et rue de la Gare notamment. En ce qui concerne l'installation de bornes sur des rues qui pourraient être piétonnisées régulièrement lors d'évènements organisés par la Ville, cela pourrait permettre de faciliter la piétonnisation de ces rues. C'est donc une idée à étudier.
- ☞ Laure GEORGEON : c'est à étudier en fonction de la durabilité. En effet, une fois installées, les bornes nécessitent un entretien régulier

pour fonctionner sur la durée. En outre, si des bornes sont installées sans être utilisées, elles risquent de se détériorer rapidement avec le passage régulier de poids-lourds.

Question : il serait bien de penser aussi aux accès et places de stationnement pour les prestataires de maintenance des résidences (ex : chauffagiste).

- Laure GEORGEON : cela fait partie des accès technique « livraisons et autres » qu'il faudra regarder en détail dans l'aménagement.

Remarque : une fois dans le centre, il faudra bien pouvoir en sortir, y compris en venant de la rue de la Gare.

- Olivier MALEN : l'enjeu est en effet de chercher à maîtriser en amont (rue de la Gare) un trafic idéalement en dessous de 2000 véhicules par jour, adapté aux zones de rencontre.

Question : en amont de la rue Adolphe Magnin, l'accès et le sens de circulation à la rue Fleutet seront-ils modifiés ?

- Olivier MALEN : au niveau du croisement Faucigny / Fleutet, il y aura un carrefour à feux, qui gèrera le flux par rapport à la sortie sur la rue Fleutet.

## **REAMENAGEMENT DES RUES**

Contribution : il ne faut pas que la rue de la gare, où il y a plusieurs commerces, soit écartée du centre-ville. Il est donc primordial que la rue de la gare soit bien apaisée avec des aménagements en zone de rencontre qui permettent de limiter la place de la voiture, voire en la piétonnisant.

- Serge ROUL : ces principes d'apaisement de la circulation sur la rue de la gare ne posent pas de problème. Il faudra, ceci dit, étudier cela plus en détail avec le maître d'œuvre lors de la deuxième phase de concertation.
- Michel BOUCHER : la rue de la Gare est aujourd'hui extrêmement routière avec une circulation importante et des bandes de stationnement des deux côtés. Il faut donc qu'elle change de statut, sinon elle risque de souffrir de la concurrence des rues piétonnes qui seront plus agréables.
- Serge ROUL : pour cela, il faut s'assurer que le trafic routier ne dépasse pas 2000 véhicules par jour. D'où l'enjeu de la régulation en amont au niveau de la porte d'entrée dans la zone pour contraindre au maximum les véhicules.

Question : la végétalisation est-elle possible sur la rue Blanc ?

- Olivier MALEN : oui, mais en faisant attention à maintenir un axe visuel dégagé entre Faucigny (arrêt tram) et la place Libération, ouverte et piétonne (voire une vision éloignée sur le Salève).

Question : une rumeur circule sur le fait que la Poste compte déménager. Est-ce toujours d'actualité ?

- Michel BOUCHER : une renégociation du loyer est en cours entre La Poste et le propriétaire des locaux. Mais celle-ci devrait aboutir.

Question : est-ce que vous envisagez par exemple d'aménager des chicanes en S pour obliger les voitures à réduire leur vitesse ?

- Serge ROUL : le principe des aménagements pour limiter la vitesse des véhicules est en effet d'éviter d'avoir des rues toutes droites en créant des obstacles de ce type.

Remarque : il faudrait revoir les feux de signalisation situés au nord de la rue du Chablais car il y a toujours des embouteillages à ce niveau-là.

- Pascal SAUGE : cela est dû au fait que la rue Adolphe Magnin est de plus en plus utilisée par les automobilistes pour rejoindre la rue du Môle. En plus de cela, il y a beaucoup de voitures qui sont mal stationnées au niveau du croisement Chablais / Magnin.
- Laure GEORGEON : il a été signalé lors des stands mobiles un problème de voitures qui roulent trop vite au niveau du croisement Chablais / Magnin. Il faudra donc prendre en compte ce problème dans les aménagements pour inciter les véhicules à ralentir.
- Michel BOUCHER : le temps de feu est limité au bout de la rue du Chablais pour maintenir l'onde verte sur le péricentrique.

## **REAMENAGEMENT DES PLACES DEFFAUGT ET ROUSSEAU**

Question : est-ce que la statue de M. Deffaugt restera sur cette place ?

- Laure GEORGEON : oui.

Question : pourquoi ne pas ouvrir le parking à vélos situé sous le porche de l'Hôtel de Ville au public ?

- Michel BOUCHER : ce parking à vélos est actuellement pour le personnel de la Mairie.

Contribution : c'est une bonne idée de favoriser le flux piéton entre la rue du Commerce et la rue de la Gare au niveau de la place Jean-Jacques Rousseau.



- Michel BOUCHER : il y a en effet un beau travail d'aménagement à faire sur cette place.

Question : jusqu'où la passerelle qui traversera les voies ferrées pour rejoindre plus facilement à pied le futur quartier de la ZC Etoile ira-t-elle ?

- Michel BOUCHER : La passerelle va franchir l'avenue Emile Zola et arriver au niveau du square Hessel. Ensuite il faudra ouvrir une liaison piétonne jusqu'à l'avenue de la gare.

## Conclusion

---

**Michel BOUCHER** rappelle que ce projet est particulièrement complexe et il remercie les participants aux ateliers d'être à ce point rentrés dans la complexité du projet pour apporter leurs contributions. Il précise qu'il est très satisfait de la manière dont cette concertation s'est déroulée, et que ce travail va déboucher sur un plan-guide vertueux. La deuxième phase sera plus opérationnelle, mais il y aura encore de la place à la concertation et à l'expertise d'usage des habitants et des commerçants pour faire en sorte que les aménagements soient le plus pertinents et performants dans leur moindre détail de réalisation.