

Piétonnisation et réaménagement du centre-ville

UN CENTRE-VILLE
APAISÉ, AGRÉABLE,
PLUS VERT

Dossier de la concertation préalable

27 avril au 19 juillet 2021



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

Sommaire

1. Objet de la concertation préalable	3
2. Contexte national	4
3. Contexte local	5
3.1. Réduire la part modale de la voiture	5
3.2. Développer l'offre des transports collectifs	5
3.3. Prolonger le tramway jusqu'au quartier du Perrier à l'horizon fin 2025	Erreur ! Signet non défini.
3.4. De grands projets urbains qui transforment la ville d'Annemasse	8
3.5. De nombreuses opérations immobilières en cours	9
3.6. Des travaux à venir sur les réseaux du centre-ville	9
4. État des lieux du centre-ville	10
4.1. Configuration urbaine et paysagère	10
4.2. Ilots de fraîcheur et présence de l'eau sur l'espace public	12
4.3. Les modes actifs	13
4.4. Les zones piétonnes	14
4.4.1. La zone piétonne de l'Hôtel de Ville	15
4.4.2. La zone piétonne de Chablais Parc	16
4.4.3. La rue Molière	17
4.4.4. La rue des Voirons	17
4.5. L'activité commerciale	18
4.5.1. Les commerces	18
4.5.2. Les marchés	19
5. Enquête des usages du centre-ville	20
5.1. Objectif et méthodologie de l'enquête	20
5.2. Enseignements de l'enquête	20
6. Enjeux et objectifs du projet de piétonnisation et de réaménagement du centre-ville	22
7. Plan de mobilité du centre-ville à 2025	23
7.1. Un péri-centrique adapté : mise à double sens de la rue Aristide Briand	23
7.2. Un réseau de transport en commun urbain redessiné en centre-ville	25
7.3. Un plan de circulation du centre-ville adapté au passage du Tram	26
7.4. Une offre de stationnement redéfinie et axée sur des parkings publics accessibles	30
7.5. Des aires de livraisons à adapter et à garantir	31
7.6. Un centre-ville « marchable »	32
7.7. Un réseau cyclable adapté à la piétonnisation et au passage du Tram dans le centre-ville	32
8. Propositions pour le plan-guide de la piétonnisation	33
8.1. A. Principes de la végétalisation du centre-ville	33
8.2. B. Plan d'apaisement de la circulation et d'extension de la zone piétonne	34
8.2.1. Extension de la zone piétonne « Hôtel de Ville »	34
8.2.2. Des rues apaisées en zone de rencontre	37
8.3. C. Réaménagement des rues à enjeux du centre-ville	39
8.3.1. Rue du Commerce (n°2)	39
8.3.2. Rue des Vétérans (n°3)	40
8.3.3. Avenue Pasteur – section Commerce / Blanc (n°4)	40
8.3.4. Rue René Blanc – section au nord de Paul Bert (n°5)	41
8.3.5. Rue René Blanc – section au sud de Paul Bert (n°5b)	41
8.3.6. Avenue Pasteur – section Blanc / Ferry (n°6)	42
8.3.7. Rue Paul Bert (n°7)	42
8.3.8. Rue de la Gare (n°8)	43
8.3.9. Avenue de la Gare – section Voirons / Mont Blanc (n°9)	43
8.3.10. Avenue de la Gare – section Mont Blanc / Môle (n°10)	44
8.3.11. Rue du Mont Blanc (n°11)	44
8.3.12. Rue du Chablais - section Mont Blanc / Môle (n°12)	45
8.4. D. Réaménagement de la place Deffaugt	46
8.5. E. Réaménagement de la place Jean-Jacques Rousseau	49
8.6. F. Fonctionnement de la zone piétonne « Hôtel de Ville »	50
9. Modalités et calendrier de la concertation	51
9.1. Première phase : Définition du plan-guide	51
9.2. Deuxième phase : Définition du projet d'aménagement des places Deffaugt et Jean-Jacques Rousseau et des autres rues du plan-guide	51
10. Prochaines étapes du projet	52
11. Coût et financement	52
12. Liste des figures	53
13. Annexes	54
13.1. Extraits du dossier de DUP du projet du Tram	54
13.2. « Une voirie pour tous »	61
13.3. Statut et aménagement des différentes zones de circulation apaisée	62
13.3.1. Principes	62
13.3.2. Références au code la route	62
13.3.3. Zone 30	63
13.3.4. Zone de rencontre	64
13.3.5. Aire piétonne	65

1. Objet de la concertation préalable

Dans le cadre de sa politique publique « Espaces Publics et Écologie Urbaine », la Municipalité d'Annemasse porte un projet de requalification et d'apaisement du centre-ville. Cette volonté conduit à proposer une extension de la zone piétonne et un réaménagement des rues. C'est une nouvelle manière de vivre la ville durable qui est proposée. Une ville où la vie est agréable, où la nature à sa place, où les rues sont tempérées, vivantes et où il fait bon se promener, faire les boutiques ou simplement prendre le plaisir de la rencontre.

Ce grand projet municipal accompagne la réalisation de la deuxième tranche du tramway Annemasse-Genève, qui va entraîner une redéfinition du plan de circulation du centre-ville, modifier les vocations de certaines rues et autres espaces en lien direct avec le tracé. Le projet de réaménagement des espaces publics doit prendre en compte et être en cohérence avec l'extension de la ligne de tramway réalisée sous maîtrise d'ouvrage Annemasse-Les Voirons Agglomération, dont le calendrier prévoit une mise en service en fin d'année 2025.

Le projet de piétonnisation et réaménagement du centre-ville répond aux orientations suivantes :

- transformer le centre-ville pour le rendre plus attractif, plus apaisé et plus propice à la détente,
- anticiper et accompagner la réalisation de la deuxième tranche du tramway,
- faire évoluer l'espace public vers un environnement végétalisé, moins minéral, tenant compte de la volonté municipale de transition vers une ville plus durable,
- accompagner et redéfinir les pratiques de déplacement et de circulation dans le centre-ville,
- définir le projet collectivement, avec les habitants, pour changer le cadre de vie quotidien.



Figure 1 : Périmètre d'étude de la piétonnisation et du réaménagement du Centre-Ville

Compte tenu son importance, le projet de piétonnisation et de réaménagement du centre-ville est soumis à la procédure dite de la « concertation préalable » définie par l'article L103-2 du code de l'urbanisme. Le présent dossier de concertation a été établi conformément à la délibération du Conseil municipal du 1^{er} avril 2021 qui approuve les objectifs et fixe les modalités de la concertation préalable pour ce projet.

La Ville a confié à un groupement de bureaux d'études une mission ayant pour objectif d'élaborer un programme de réaménagement et de piétonnisation du centre-ville. Cette mission comprend une première phase d'études dites préalables afin d'établir un diagnostic de l'état actuel et des projets en cours, puis de définir un « plan-guide » de la piétonnisation et du réaménagement du Centre-Ville. La mission comprend par ailleurs une assistance à la Ville pour mettre en œuvre la concertation préalable.

Ce dossier de concertation présente successivement :

1. **L'objet de la concertation**
2. **Le contexte national** dans lequel s'inscrit le projet
3. **Le contexte local** dans lequel s'inscrit le projet
4. **L'état des lieux du centre-ville**
5. **Les résultats d'une enquête des usages dans le centre-ville**
6. **Les enjeux et objectifs du projet de piétonnisation et réaménagement du Centre-Ville**
7. **Le plan de mobilité du centre-ville à fin 2025**, c'est à dire avec le Tram phase 2
8. **Les propositions pour le plan-guide de la piétonnisation et du réaménagement du Centre-Ville soumises à la concertation**
9. **Les modalités et le calendrier de la concertation**
10. **Les prochaines étapes du projet**
11. **Le coût et le financement du projet**

La présente concertation préalable a pour objectif de recueillir l'avis des personnes concernées par le projet sur les grands principes du projet de piétonnisation et de réaménagement du centre-ville définis par le plan-guide, notamment en termes de :

- Végétalisation du centre-ville ;
- Plan d'apaisement de la circulation et de piétonnisation du centre-ville ;
- Orientations de réaménagement des rues à enjeux du centre-ville, de la place Deffaugt, et de la place Jean-Jacques Rousseau ;
- Fonctionnement de la zone piétonne de l'Hôtel de Ville ;

Plusieurs propositions sont présentées ci-après (voir chapitre 8). C'est à l'issue de cette première phase de concertation que la Ville arrêtera de manière définitive le plan-guide et les grands principes d'aménagements qui seront à mettre en œuvre lors de la phase de réalisation des nouveaux espaces publics. Une deuxième phase de concertation – cette fois-ci sans caractère réglementaire – sera mise en œuvre par la suite préalablement à la validation du projet détaillé.

2. Contexte national

Le projet de piétonnisation du centre-ville d'Annemasse s'inscrit dans des politiques publiques portées par l'État sous la forme de lois ou de programmes nationaux, notamment :

- **La Loi Climat et résilience** – adopté en 1^{ère} lecture le 4 mai 2021 à l'Assemblée Nationale

Issu des travaux de la Convention citoyenne pour le climat, le projet de loi porte sur la lutte contre le dérèglement climatique et le renforcement de la résilience. L'objectif : rendre nos moyens de transports moins polluants, que ce soit les transports en commun, la voiture ou encore le transport aérien, pour baisser les émissions de CO2 et améliorer la qualité de l'air.

- **La loi Mobilités** - 2019

Cette loi transforme en profondeur la politique des mobilités, avec un objectif simple : des transports du quotidien à la fois plus faciles, moins coûteux et plus propres.

- **Voirie pour tous** - 2008

Un programme national pour un partage plus équilibré de la voirie et autres espaces publics entre tous les usages urbains, et redonnant toute leur place aux modes actifs ainsi qu'aux autres modes alternatifs à la voiture – voir annexe 13.2

- **La loi Handicap** - 2005

Cette loi vise notamment une meilleure accessibilité aux lieux publics, aux transports... avec une voirie et des modes d'accès aménagés

- **Santé publique**

Un programme national qui vise à :

- Réduire la pollution et les nuisances liées à la voiture en ville
- Augmenter l'activité physique au quotidien et lutter contre la sédentarité chez les enfants et les adolescents (mangerbouger.fr)

3. Contexte local

3.1. Réduire la part modale de la voiture

La politique nationale de déplacement est déclinée à l'échelon local dans le Plan des Déplacements Urbains (PDU), porté par Annemasse les Voirons Agglomération. L'un des objectifs visés par ce document de planification porte sur la réduction de la part des déplacements réalisés en voiture sur le territoire au profit des autres modes de transports alternatifs que sont les modes actifs (marche à pied et vélo) et les transports collectifs. On parle de « part modale » pour chaque mode de transport.

Le PDU de l'agglomération d'Annemasse, approuvé en 2014, a pour objectif de réduire la part modale de la voiture à 55,5% en 2020, sachant que celle-ci était de plus de 63% en 2007. A noter que le Schéma de Cohérence Territoriale d'Annemasse Agglomération qui devrait être prochainement approuvé fixe ce même objectif à 50% en 2033. La réduction de la place de la voiture doit être plus importante au fur et à mesure que l'on se rapproche du cœur de l'agglomération, là où l'offre de transport collectif est plus importante et que la pratique des modes actifs est aisée.

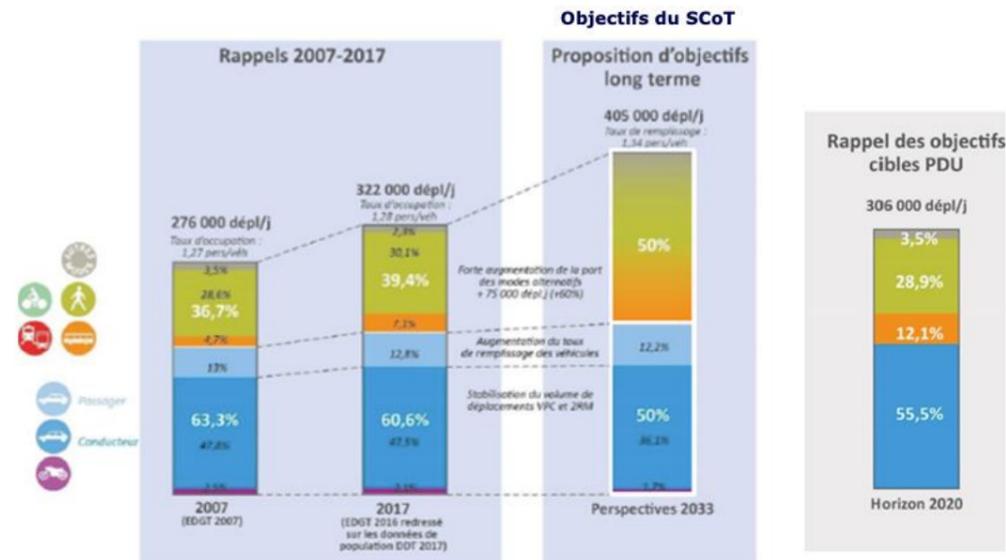


Figure 2 : Objectifs du PDU et du SCoT de réduction de la part modale de la voiture (Annemasse Agglo)

Il est à noter que la part modale de la marche dans l'agglomération est élevée pour une ville de moins de 50.000 habitants. Par contre, la part modale des transports en commun est encore relativement faible, comparée à celle des communes urbaines limitrophes.

Lors de l'évaluation du PDU à mi-parcours – en 2017, il a été constaté une augmentation du nombre des déplacements sur l'agglomération plus forte que prévue (+ 15%), dû à un contexte socio-économique transfrontalier plus dynamique que prévu.

Cependant, on observe une chute des déplacements importante depuis le début de la crise sanitaire Covid-19.

3.2. Développer l'offre des transports collectifs

Pour atteindre l'objectif de réduction de la part modale de la voiture, le PDU prévoit notamment le développement de l'offre de transports collectifs ferroviaires et urbains sur la période 2014-2020.

- Depuis 2015, la ligne Tango de bus à haut niveau de service dessert la gare, le centre-ville et le sud de l'agglomération ;
- Depuis fin 2019, le Léman Express - RER transfrontalier qui relie la Haute-Savoie et Genève - dessert la gare d'Annemasse ;
- Depuis fin 2019, le Tram Annemasse-Genève dessert l'entrée ouest du centre-ville.

Annemasse Agglomération conduit actuellement le projet de ligne de transport collectif en site propre (TCSP) entre Annemasse et Bonne (ligne 5) – avec un objectif de mise en service en 2025.

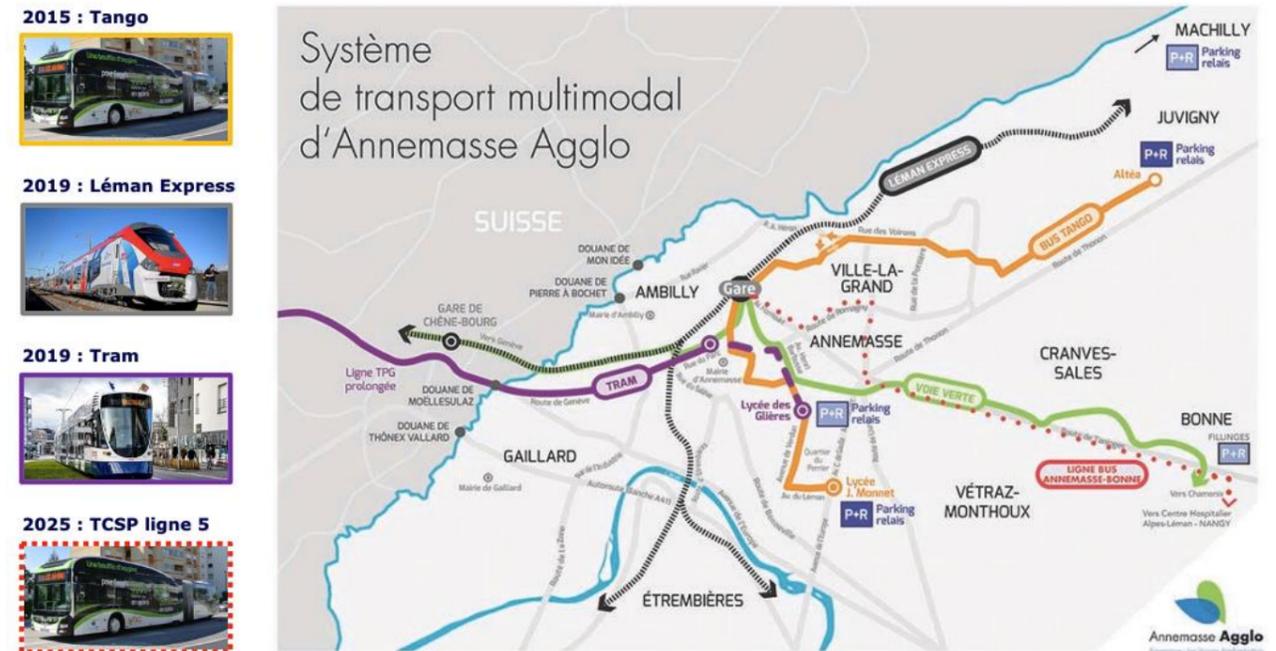


Figure 3 : Le système de transport multimodal d'Annemasse Agglo (Annemasse Agglo)

On observe une forte évolution de la fréquentation des transports collectifs urbains depuis 2009, avec cependant un fort ralentissement en 2017 lié au démarrage des travaux du Tram (réduction de l'offre). Les courbes de la fréquentation et de l'offre montrent que la population est très réactive à l'augmentation de l'offre.

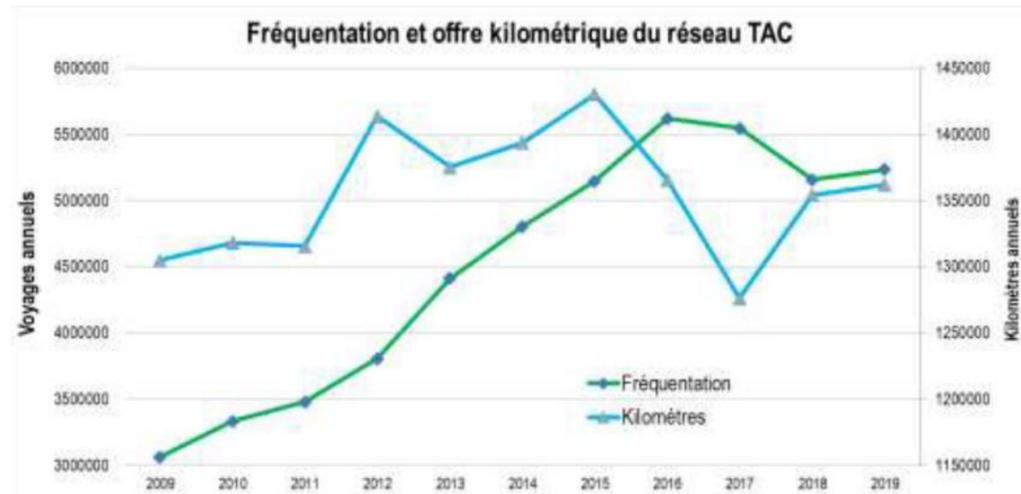


Figure 4 : Évolution des courbes de fréquentation et de l'offre du réseau TAC (Annemasse Agglo)

Pour accueillir le Léman Express et accompagner son développement, la gare d'Annemasse a été totalement repensée pour devenir un pôle d'échange multimodal et offrir un nouveau cœur de vie autour d'espaces publics de qualité.

La nouvelle gare d'Annemasse s'inscrit aussi dans le développement de l'écoquartier de l'Étoile. Elle a accueilli ses premiers voyageurs en 2019, sa transformation se poursuit en 2021.

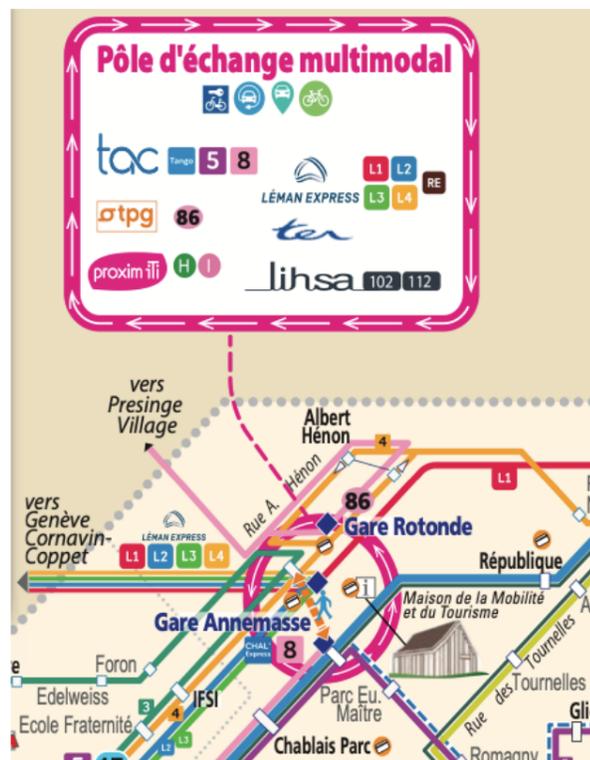


Figure 5 : Extrait du plan du réseau TAC sur le pôle d'échange multimodal (Annemasse Agglo)

3.3. Prolonger le tramway jusqu'à l'entrée du quartier du Perrier à horizon fin 2025

Le Tram, qui circule actuellement entre Gaillard et Annemasse, a rapidement connu un grand succès. Les chiffres parlent d'eux-mêmes, le terminus actuel « Parc Montessuit » enregistre la troisième plus grande fréquentation sur l'ensemble de la ligne TPG transfrontalière 17. Un succès qui donne de l'élan à la suite du projet. En effet, une seconde phase est prévue pour prolonger le Tram sur 1.3 kms au total, depuis le Parc Montessuit jusqu'à l'entrée du quartier du Perrier et à l'écoQuartier de Château Rouge, au niveau du terminus « lycée des Glières ».



Figure 6 : Tracé du prolongement du Tram (Annemasse Agglo)

Les études vont ainsi être reprises dès la fin de cette année pour réaliser cette nouvelle portion : organisation des phases de travaux, planification, conception des espaces publics vont être approfondies pour permettre de commencer les travaux dans les meilleures conditions.

Sous réserve de l'attribution des financements nécessaires, les travaux devraient commencer à l'été 2023 pour aménager l'ensemble du futur itinéraire qui traversera la ville d'Annemasse.

Depuis le parc Montessuit, le Tram poursuivra donc son chemin rue du Parc, place de la Poste, rue des Voirons, place Deffaugt, rue du Faucigny, place de l'Etoile, avenue Henri Barbusse et

avenue de Verdun jusqu'au terminus, prévu non loin du lycée des Glières, à l'entrée du quartier du Perrier. Un terminus qui sera marqué par la réalisation d'un Parking Relais de 200 places peu après le lycée des Glières, à l'entrée du quartier du Perrier et du futur écoquartier de Château Rouge.

Le projet Tram phase 2 implique une modification du plan de circulation du centre-ville – voir 7.3.

Qui dit aménagement du Tram dit aussi requalification des rues et places empruntées de façades à façades. La place Deffaugt et la place de l'Etoile qui constituent deux des futurs arrêts de la ligne 17 vont voir leurs espaces publics repensés et modernisés, ainsi que le parvis de la Poste.

Voir en annexe 1 des extraits du dossier de DUP de 2013 qui précisent le projet de la phase 2.

3.4. De grands projets urbains qui transforment la ville d'Annemasse

Le quartier de Chablais Parc

Le nouveau quartier Chablais Parc, qui a vu le jour sur une ancienne friche urbaine entre la gare et l'Hôtel de Ville, a permis d'accueillir en 2013 une nouvelle offre de commerces et de logements dans le centre-ville d'Annemasse. Il propose aujourd'hui près de 400 logements (dont 1/3 de logements sociaux), un parking public de 320 places, un hôtel et près de 14 000 m² de surface de vente (une trentaine de boutiques et 3-4 commerces de grande taille).

Si la grande majorité du projet a été livrée en 2016, la dernière tranche de travaux est en cours, en particulier côté avenue de la Gare. Seront prochainement livrés un cinéma de 6 salles, un nouveau bâtiment de logement intégrant des commerces, une allée piétonne complète le maillage de la zone piétonne et un jardin public suspendu de 850 m².

L'écoQuartier Etoile Annemasse-Genève

Un autre grand projet urbain est en cours de réalisation : l'écoquartier « Etoile Annemasse-Genève » porté par Annemasse Agglo sur une emprise totale de 19 ha située sur les communes d'Ambilly, d'Annemasse et de Ville-la-Grand. Ce projet a pour objectif de :

- Améliorer la mobilité sur le secteur, notamment avec des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle, et renforcer les liens entre le secteur Nord des rails et le secteur Sud ;
- Renforcer les fonctions urbaines majeures sur le territoire (culturelle, administrative, formation, loisirs, économique, touristique), mais aussi la fonction économique et la fonction touristique (tourisme d'affaire en particulier) ;
- Contribuer à répondre aux besoins en logement sur le territoire, par une densification et une restructuration du site, avec l'exigence de garantir un équilibre social dans l'habitat ;
- Contribuer à améliorer la perception du territoire, en valorisant une entrée de territoire majeure, notamment par des aménagements très qualitatifs sur le plan architectural, environnemental et paysager.

L'écoquartier sera mixte et multifonctionnel : environ 1500 logements, quartier d'affaires, commerces (création d'environ 1200 emplois directs).

Le projet comprend la création d'une passerelle de franchissement des voies ferrées pour assurer une liaison pour les modes actifs (piétons et cyclistes) desservant l'écoquartier entre Ambilly et le centre-ville d'Annemasse, en direction de la place Deffaugt.

L'îlot Deffaugt

En outre, la Ville envisage un projet de renouvellement urbain de l'îlot dit « Deffaugt » (îlot repéré sur la figure 8). Ce projet s'inscrit dans le plan à moyen/long terme du projet de piétonnisation, il s'articule notamment avec le réaménagement de la place Deffaugt – voir 8.4.



Figure 7 : Vue axonométrique du projet d'écoquartier Etoile Annemasse-Genève (Annemasse Agglo)

Par ailleurs, la Ville d'Annemasse souhaite renforcer l'attractivité commerciale de son cœur de ville en créant une halle alimentaire permanente sur la place des Marchés. Cet équipement commercial structurant aura pour objectif de mettre en valeur la production locale et être un lieu convivial et animé, à destination de tous les habitants. La halle s'inscrit dans le parcours marchand du centre-ville, notamment lors des jours de marché.

La halle alimentaire

Par ailleurs, la Ville d'Annemasse souhaite renforcer l'attractivité commerciale de son cœur de ville en créant une halle alimentaire permanente sur la place des Marchés. Cet équipement commercial structurant aura pour objectif de mettre en valeur la production locale et être un lieu convivial et animé, à destination de tous les habitants. La halle s'inscrit dans le parcours marchand du centre-ville, notamment lors des jours de marché.

4. État des lieux du centre-ville

L'objet de cette partie est de présenter l'état des lieux du centre-ville début 2021, c'est à dire avant le démarrage des travaux de réaménagement du centre-Ville et d'extension de la ligne de tramway.

4.1. Configuration urbaine et paysagère

De la ville carrefour à la ville circulaire

Les différentes vues aériennes d'Annemasse à travers le temps montrent l'évolution de la ville au travers de ses voiries structurantes, jusqu'à la mise en place du péri-centrique – voir 7.1.

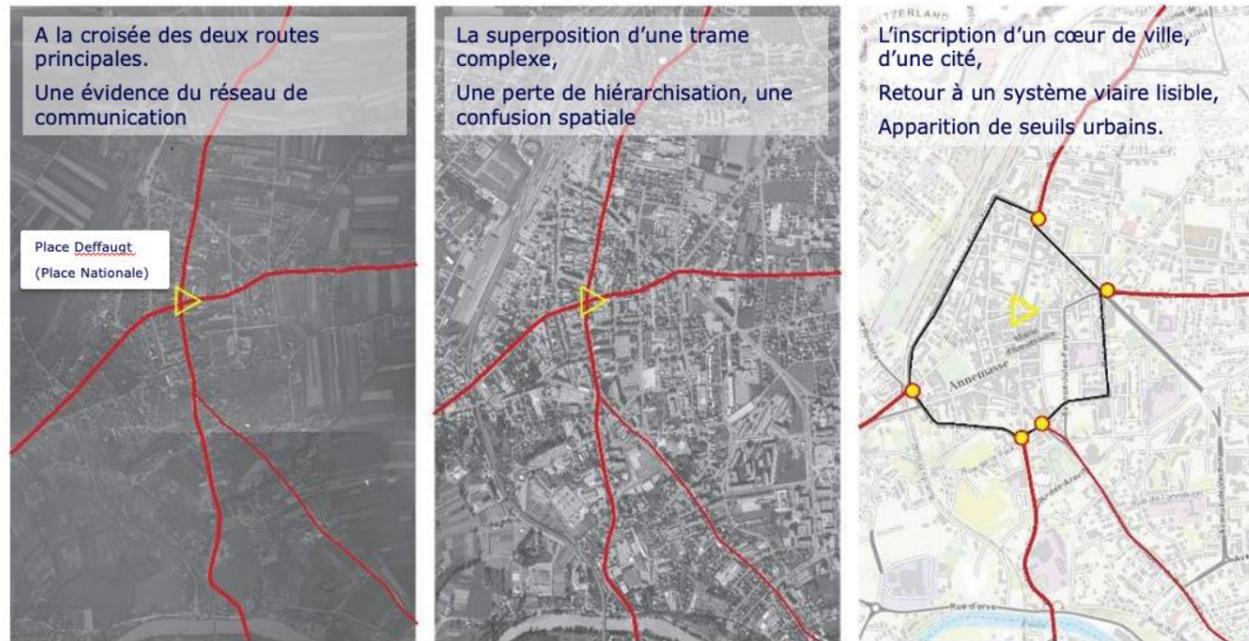


Figure 9 : Vues aériennes d'Annemasse à travers le temps mettant en évidence le développement des axes structurants

Une trame viaire complexe, avec des gabarits de voirie très variés

Des gabarits de voirie très variés et globalement étroits (de façade à façade, ou de limite privée à limite privée) qui rendent difficile des continuités d'aménagement et l'établissement d'itinéraires homogènes.

Une voie péri-centrique qui emprunte des gabarits différents avec des sections non-élargissables.

▪ Les gabarits de voirie

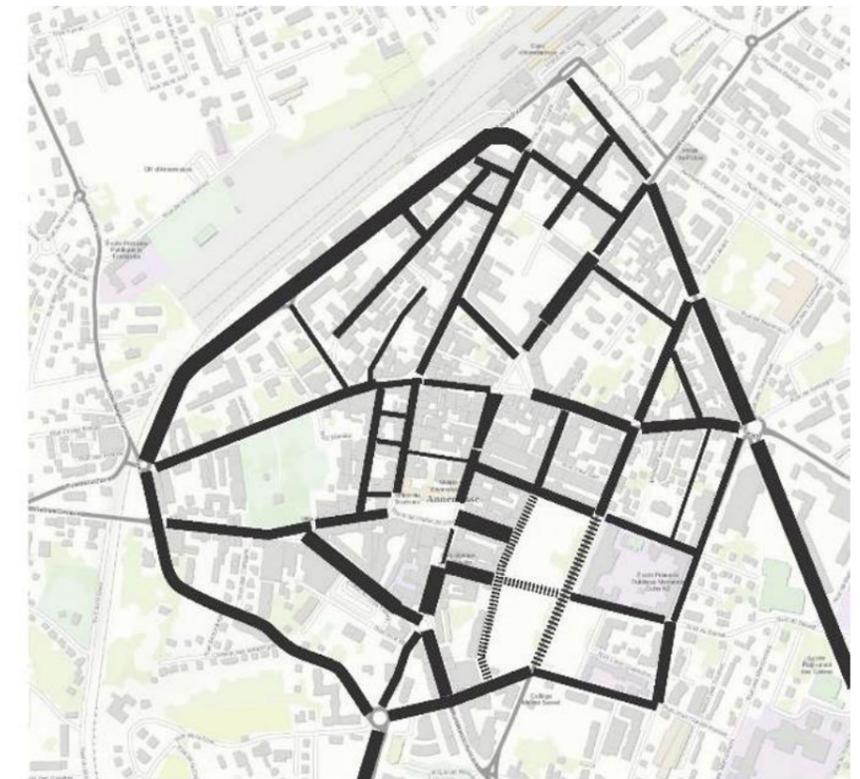
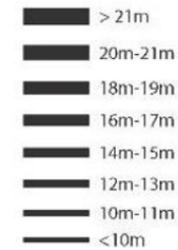


Figure 10 : Plan de repérage des gabarits de la trame viaire du centre-ville

Des vues sur le grand paysage assez limitées

Depuis le centre-ancien, il y a peu de vues remarquables sur le paysage à l'exception de la perception du Salève sur les axes Nord-Sud (Rue/Avenue de la Gare, Rue du Chablais, Avenue Jules Ferry, etc...). La plantation d'arbres pourrait contribuer à fermer ces ouvertures.

▪ Les vues et cadrages sur le paysages



Figure 11 : Les principales vues sur le grand paysage depuis le centre-ville

Quelques villas et immeubles « Belle époque »

Des villas et des immeubles « belle époque » qui apportent des espaces de respiration et confèrent une ambiance de charme au centre-ville.

▪ Le témoignage d'un passé par du bâti ancien épars



Figure 12 : Vues des villas et immeubles « Belle époque » du centre-ville

Une présence des arbres essentiellement dans les parcs et jardins

Faible présence végétale dans les rues du fait des gabarits très étroit des voiries du centre-ville. Plusieurs espaces verts publics de moyennes et petites dimensions.

Importance de certains jardins privés dans la contribution à un centre urbain plus végétal.

Présence de quelques arbres emblématiques qui sont de véritables marqueurs urbains, le cèdre de la rue du Chablais devant Chablais Parc par exemple.

▪ Patrimoine végétal



Figure 13 : Vues sur la présence des arbres dans le centre-ville

4.2. Ilots de fraîcheur et présence de l'eau sur l'espace public

Le centre-ville d'Annemasse, comme bien d'autres, est confronté au phénomène d'îlot de chaleur urbain en période de canicule. Ce phénomène caractérise l'écart des températures enregistrées entre le centre-ville et les zones périphériques moins denses et plus arborées. La Ville va prochainement lancer une étude pour caractériser ce phénomène.

La Ville dispose cependant de parcs et jardins qui sont autant d'îlots de fraîcheur.

Par ailleurs, certains espaces publics du centre-ville sont équipés de fontaines ou de brumisateurs qui permettent aux jeunes et aux moins jeunes de se rafraîchir, notamment lors des fortes chaleurs.

▪ Ilots de fraîcheur et présence de l'eau

- **Ilots de fraîcheur dans les parcs et jardins**
 - Parc Montessuit
 - Square Stéphane Hessel
 - Parc Eugène Maitre
 - Parc Olympe de Gougues
 - Parc Clemenceau
- **Présence de l'eau sur l'espace public**
 - Fontaines : places Hôtel de Ville, Libération et Jean-Jacques Rousseau
 - Brumisateurs : Parc Clemenceau

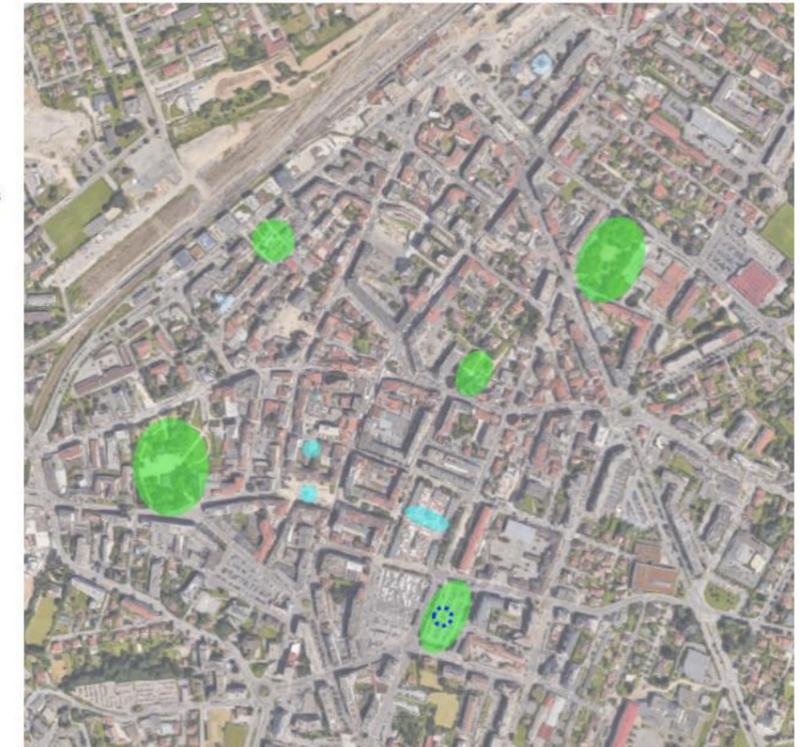


Figure 14 : Plan de repérage des ilots de fraîcheur et de la présence de l'eau dans le centre-ville – Etat actuel

4.3. Les modes actifs

Le centre-ville d'Annemasse est délimité par la voie péri-centrique (voir 6.1) qui apparaît sur la figure ci-dessous. Le centre-ville est réglementé en « zone 30 ».

Le réseau cyclable comprend :

- La « voie verte » du Grand Genève qui traverse la ville d'Annemasse en passant par la gare, elle comprend deux axes :
 - o Une piste cyclable sur l'avenue Emile Zola :
 - o Des bandes cyclables sur l'axe rue du docteur Favre / Avenue du Giffre / Avenue Henri Barbusse.
- Des aménagements ou marquages sur de nombreuses rues du centre-ville : bande cyclable, voie bus/vélo partagée, pictogramme vélo sur la chaussée.
- La majorité des rues à sens unique sont autorisées au double sens cyclable¹

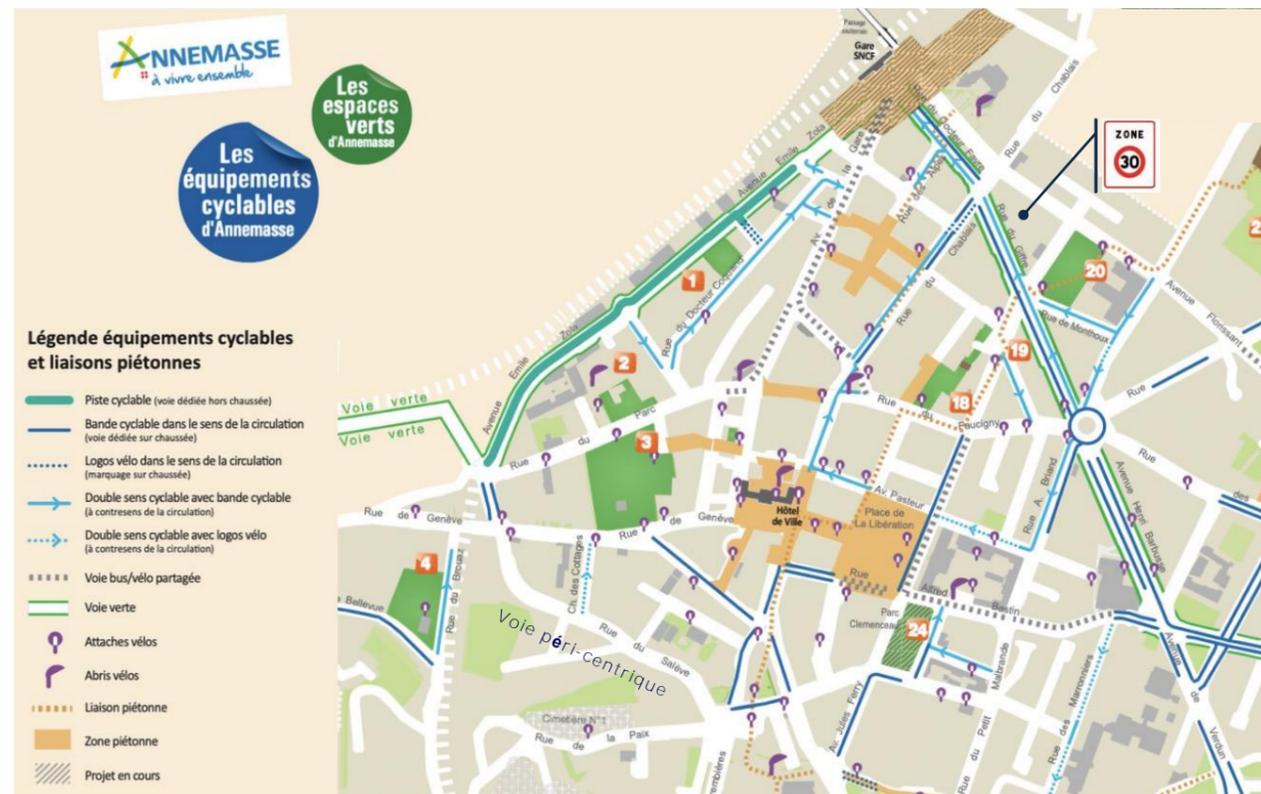


Figure 15 : Extrait du plan des modes doux et des espaces verts du centre-ville (Ville d'Annemasse)

Nota : Des aménagements complémentaires ont été réalisés après l'édition de la carte et par conséquent n'y figurent pas

¹ Article R. 4123-28-1 du code de la route : « Lorsque la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/h, les chaussées sont à double sens pour les cyclistes sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police. »

Sur la carte ci-avant figurent également les liaisons piétonnes entre l'Hôtel de Ville et les parcs et jardins :

- Liaison nord-Est : Parc Olympe de Gouges / Square Dom Bellot / Parc Eugène Maitre / Bois des Prunelliers / Jardins Familiaux de Romagny/ Plaine de Romagny / Centre commercial
- Liaison sud : Les jardins du Planet / Bords d'Arve / Parc Valeury / Jardin des Iris / Les Coteaux du Vernan
- Liaison nord : Parc Olympe de Gouges / Chablais Parc / Centre Martin Luther King (une partie de la liaison a dû être fermée suite à une décision de copropriété privée)
- Ouest : Rue de Genève/Parc Montessuit/Arrêt du Tram (réalisée après l'édition du plan)
- Sud-ouest : Rue de Genève/Parc Montessuit/Parc de la Fantasia (réalisée après l'édition du plan)

Ces parcours sont indiqués dans les rues avec des panneaux directionnels – voir vue ci-après.



Figure 16 : Vue de panneaux de jalonnement des liaisons piétonnes – Chablais Parc

4.4. Les zones piétonnes

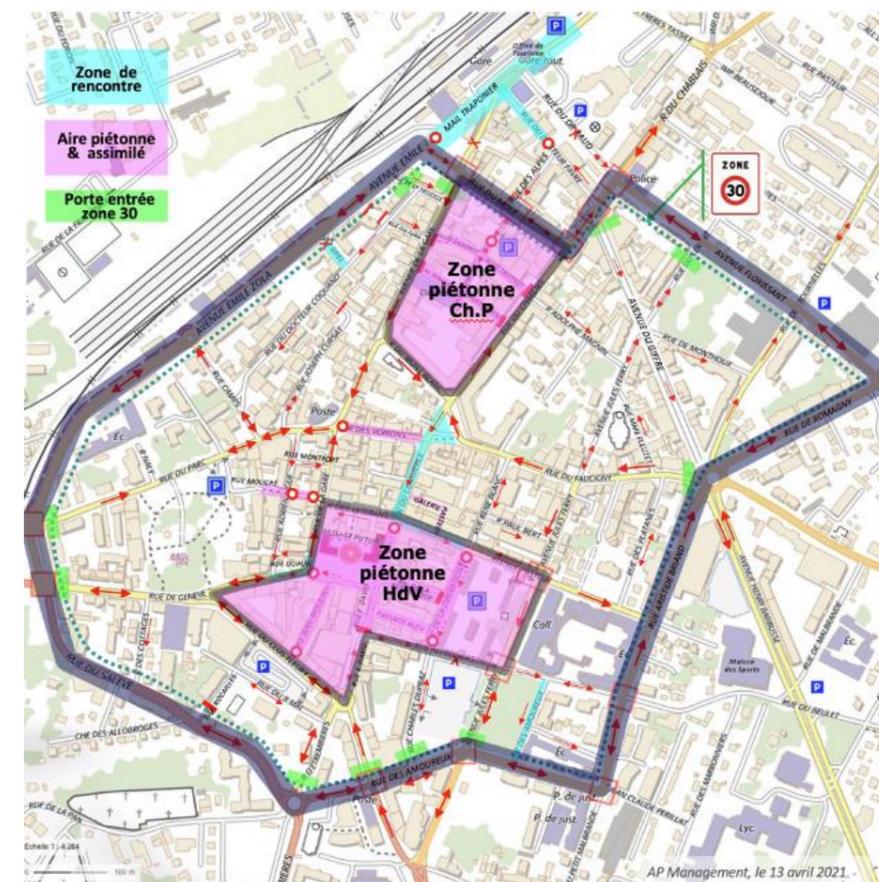
Sur la figure ci-dessous, on repère les rues et places du centre-ville réglementées² en aire piétonne ou en zone de rencontre (c'est à dire semi-piétonne).



Figure 17 : Extrait du plan de circulation du centre-ville avec le repérage des rues et places réglementées en aire piétonnes ou zone de rencontre – État actuel

² Les réglementations « aire piétonne » et « zone de rencontre » sont présentées au 8.2.2

On représente sur la vue ci-après les emprises des deux zones piétonnes, c'est à dire les ilots protégés de la circulation générale. Le trait périmétrique de chaque zone piétonne correspond aux rues qui les contournent et sur lesquelles sont situées les bornes de contrôle d'accès. On repère sur cette même vue la voie péri-centrique qui délimite le centre-ville.



- Parking en ouvrage
- Parking extérieur
- Voie principale
- Voie de desserte
- Sens de circulation modifié
- Accès parking public
- Carrefour régulé avec feux
- Borne rétractable de contrôle d'accès aire piétonne
- Dispositif lourd de fermeture d'accès
- Voie interdite à la circulation générale

4.4.1. LA ZONE PIETONNE DE L'HOTEL DE VILLE

Il s'agit de la zone piétonne historique la Ville : semi-piétonnisation dans les années 2000 et piétonnisation dans les années 2010.



Figure 18 : Vue de la place de l'Hôtel de Ville – comprise dans la zone piétonne

Cette zone piétonne est réglementée en aire piétonne. Elle fait l'objet de l'arrêté municipal du 26 mars 2018 qui stipule :

- La circulation de véhicules et autres cycles à motorisation thermique ou électrique (scooter, tripods, quads) est interdite exception faite des cycles non motorisés (vélos, trottinettes...) à condition que leur vitesse n'excède pas celle du « pas ».
- Le stationnement dans l'aire piétonne est interdit.
- L'arrêt dans l'aire piétonne est toléré dans la limite de 20 mn avec apposition du disque horodateur pour les véhicules
- Dérogation à l'interdiction de circulation pour les véhicules motorisés suivants :
 - o Les véhicules des résidents et acteurs économiques auxquels il a été délivré un badge d'accès ainsi qu'un disque horodateur sur présentation des justificatifs requis,
 - o Les véhicules de personnes dont l'âge, le handicap ou la nécessité d'accéder librement un cabinet médical a justifié la délivrance d'un badge et d'un disque à titre exceptionnel,
 - o Les véhicules des services municipaux et autres services publics en intervention,
 - o Les véhicules de transport de fonds lors de la desserte des banques de l'aire piétonne,
 - o Le véhicule sanitaire léger et les ambulances dans le cadre de leurs déplacements d'ordre médical,
 - o de 7 à 11h, tous les véhicules cités ci-dessus sont autorisés à circuler dans l'aire piétonne ainsi que les véhicules de transport de marchandises en livraison pour la desserte des résidents et acteurs économiques.

La zone piétonne comprend 4 aires de livraisons pour les commerces.

La zone piétonne se compose de deux parties étanches pour la circulation automobile :

- La rive Ouest de la place de la libération : accessible en voiture
- La place de l'Hôtel-de-Ville, la rue du commerce, l'avenue de la République, la rue Ferdinand David et le passage Jean Moulin

Des jardinières lourdes ont été mises en place à l'extrémité de l'avenue de la République pour fermer le passage des voitures avec la place de la Libération.

Les accès à ces deux parties sont protégés par des bornes rétractables qui peuvent être abaissées par les personnes qui disposent d'un badge délivré par la Mairie.



Figure 19 : Vue de l'entrée dans la partie de la rue du Commerce en zone piétonne - avec le dispositif de bornes rétractables – depuis le carrefour avec l'avenue Pasteur (Google street)

L'accès des véhicules à la partie de l'Hôtel-de-Ville de la zone piétonne se fait en entrant par le nord sur la rue du Commerce et en sortant au sud-ouest sur la rue de la Gare.

A noter le passage Bleu de la galerie commerciale qui permet le passage des piétons entre la rue Ferdinand David et la place de la République grâce à une servitude pour le passage du public.



Figure 20 : Vue sur l'entrée du passage Bleu depuis la rue Ferdinand David

4.4.2. LA ZONE PIETONNE DE CHABLAIS PARC

Cette zone piétonne est plus récente (2016).



Figure 21 : Vue de la place Lumière – comprise dans la zone piétonne Chablais Parc

Cette zone piétonne est réglementée en aire piétonne. Elle fait l'objet de l'arrêté municipal du 25 avril 2016 qui stipule :

- La circulation de véhicules terrestres à moteur est interdite exception faite des cycles (vélos, trottinettes...) à assistance électrique à condition que leur vitesse n'excède pas celle du « pas ».
- Le stationnement et l'arrêt dans l'aire piétonne sont interdits.
- Dérogation à l'interdiction de circulation et d'arrêt pour les véhicules motorisés suivants :
 - o Les véhicules d'intervention de secours et d'urgence,
 - o Les véhicules des services municipaux et autres services publics en intervention,
 - o Les véhicules de personnes auxquelles a été délivrée une permission de stationnement, un arrêté d'occupation temporaire du domaine public, un arrêté de travaux,
 - o Les véhicules de transports de fonds lors de la desserte des établissements bancaires et commerciaux de l'aire piétonne de 7h00 à 11h00 en raison de la fréquentation accrue des terrasses ouvertes déployées sur le domaine public.
- Interdiction des véhicules de plus de 16 tonnes en raison des spécificités techniques de la dalle supérieure du parking souterrain

L'accès unique à cette zone piétonne est protégé par une borne rétractable qui peut être abaissée par les personnes qui disposent d'un badge délivré par la Mairie.



Figure 22 : Vue de l'accès à la zone piétonne Chablais Parc - avec le dispositif de borne rétractable – depuis la rue des Alpes

Des jardinières lourdes ont été mises en place aux extrémités des allées pour les protéger du risque attentat de voiture bélier depuis la rue du Chablais et l'avenue de la Gare et la rue des Alpes.



Figure 23 : Vue de l'allée Truffaut - zone piétonne Chablais Parc - avec le dispositif anti-véhicule bélier constitué de jardinières lourdes à la jonction avec la rue du Chablais

4.4.3. LA RUE MOLIERE

La rue Molière côté parc Montessuit se termine en impasse pour la circulation automobile.
La partie Est de cette rue se prolonge jusqu'à la rue de la Gare en aire piétonne.
Son accès depuis le carrefour avec la rue de la Gare est protégé par une borne rétractable.



Figure 24 : Vue depuis la rue Adrien Ligué, en direction du parc



Figure 25 : Vue depuis la rue de la Gare, en direction du parc

4.4.4. LA RUE DES VOIRONS

La rue des Voirons est réglementée en aire piétonne. Son accès depuis le carrefour de la poste est protégé par une borne rétractable.



Figure 26 : Vue en direction de la place Deffaugt



Figure 27 : Vue en direction de la Poste

Cette rue va être réaménagée avec le passage sur celle-ci du tram.

4.5. L'activité commerciale

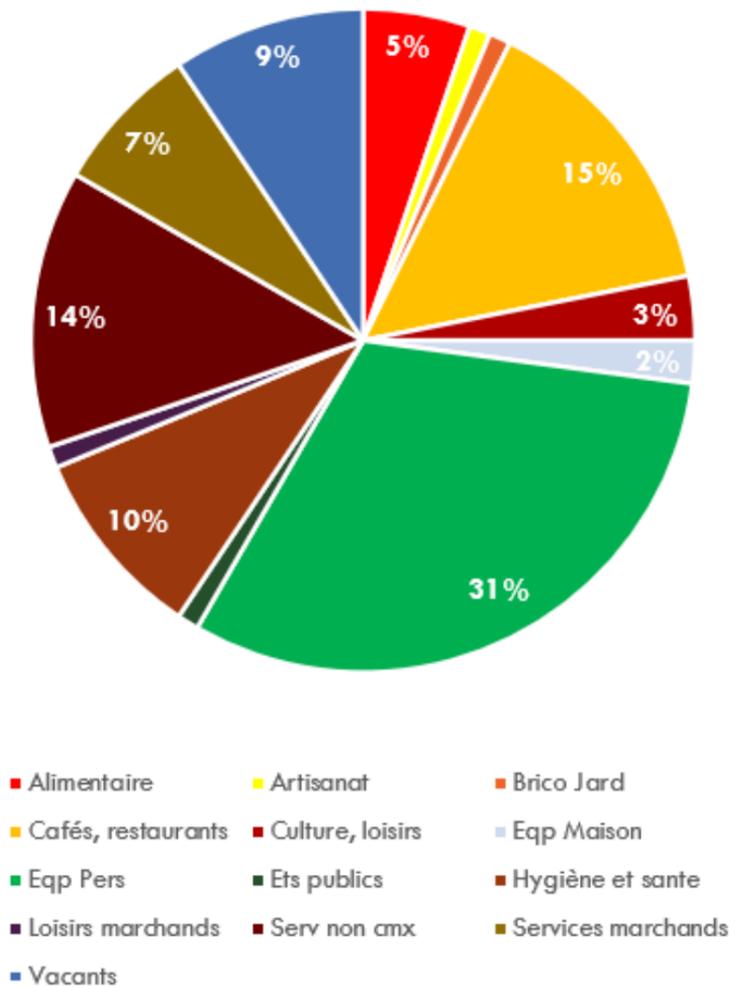
4.5.1. LES COMMERCES

Fin 2020, on dénombrait 882 locaux commerciaux dans le périmètre du centre-ville, dont 96 dans le périmètre en trait pointillé rouge qui correspond à l'extension de la zone piétonne Hôtel de Ville.



Figure 28 : Plan de repérage des locaux commerciaux du centre-ville (AID Observatoires)

L'occupation des 96 locaux compris dans ce périmètre se répartie de la façon suivante :



Origine Annemasse Agglo - Diffusion Service Commun SIG Annemasse Agglo - Reproduction interdite

Globalement, les typologies des activités des locaux compris dans ce périmètre :

- Sont peu concernées par des achats du quotidien et l'accessibilité clientèle motorisée
- Peuvent être demandeuses d'une occupation de l'espace public
- Nécessitent de maintenir toutefois des accès livraison le matin par des véhicules semi-lourds (cafés, restauration...)

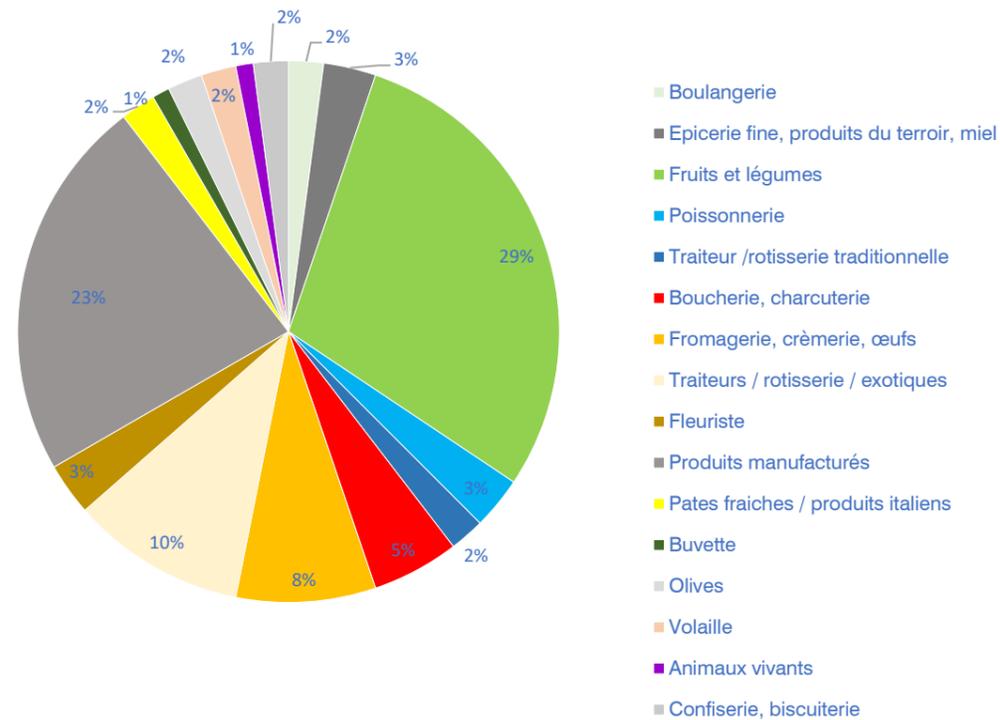
Le sujet des livraisons est développé en 7.5

4.5.2. LES MARCHES

La Ville accueille sur la place Libération son marché le mardi matin et le vendredi matin.

Le vendredi matin, ce marché s'étend sur l'avenue Louis Pasteur.

Fin 2020, on dénombrait 96 activités le vendredi.



Origine Annemasse Agglo - Diffusion Service Commun SIG Annemasse Agglo - Reproduction interdite

L'offre alimentaire est diversifiée, présence de producteurs et de revendeurs. L'offre proposée est composée d'une large gamme de produits, des plus qualitatifs aux plus simples. Bonne complémentarité avec l'offre alimentaire des commerces sédentaires du centre-ville.

La présence de produits manufacturés est très importante, une offre d'entrée de gamme à moyen/bas gamme

La mise en place de ce marché implique un nombre significatif de véhicules et de camions magasins sur la place et à proximité (Jules Ferry, place des Marchés...)

5. Enquête des usages du centre-ville

5.1. Objectif et méthodologie de l'enquête

Une enquête a été réalisée sur 3 journées complètes les 17, 18, 24 et 25 mars 2021, dans 8 lieux du centre-ville présentés ci-contre. Cette enquête avait pour objectif de recueillir la parole des usagers sur leurs pratiques et représentations actuelles des espaces publics du centre-ville (rues, aires piétonnes, places, parcs, etc.), et sur les perspectives souhaitées d'amélioration.

Au total, 64 personnes ont été interrogées à partir de questions ouvertes pour engager une discussion avec elles sur les pratiques et représentations du centre-ville, en abordant successivement plusieurs thématiques : voiture, autres modes de transport, marche à pied, commerces, espaces publics et sécurité.

En ce qui concerne le profil des 64 personnes interrogées :

- 78% habitent à Annemasse, dont 45% au centre-ville
- 56% travaillent en dehors d'Annemasse, dont 31% à Genève
- L'ensemble des classes d'âge sont bien représentées dans l'enquête, avec une légère surreprésentation des 30-44 ans et des 60-74 ans, et une sous-représentation des 45-59 ans par rapport à la population d'Annemasse
- Les automobilistes sont sous-représentés dans l'enquête par rapport à la population d'Annemasse avec 33% des répondants qui utilisent la voiture pour se rendre au travail contre 58% des annemassiens qui vont au travail en voiture
- Toutes les catégories socio-professionnelles sont représentées à l'exception des ouvriers, alors qu'ils représentent 17% des Annemassiens



5.2. Enseignements de l'enquête

Les chiffres entre parenthèses correspondent, à titre indicatif, au nombre de personnes qui se sont exprimées sur la thématique lors des entretiens menés.

(21) automobilistes ont le sentiment de n'être plus les bienvenus dans le centre-ville d'Annemasse (prix élevé du stationnement, manque de places extérieures, plan de circulation compliqué, contraventions, embouteillages).

(43) piétons considèrent qu'il y a encore trop de voitures dans le centre-ville, avec des gênes occasionnées (voitures mal garées, incivilités, vitesse excessive, pollution).

(36) usagers des transports en commun, considèrent que le réseau de bus est globalement satisfaisant (sauf quelques retards). Le tram et le train sont largement plébiscités.

(15) Les cyclistes constatent une amélioration de la circulation en vélo dans le centre-ville ces dernières années, mais ils pointent encore beaucoup d'insécurité liés aux bandes cyclables (voitures garées dessus, ouverture de portes). La voie verte est largement plébiscitée.

(19) personnes se sont exprimées sur **les trottoirs** : ils sont suffisamment larges, mais inconfortables (pavés manquants). Ils font également remonter des problèmes de propreté (déchets, urines et déjections canines), et d'accessibilité des trottoirs dans les zones en travaux. Enfin, certaines personnes mentionnent des conflits d'usage avec les trottinettes électriques qui roulent sur le trottoir, mettant ainsi les piétons en insécurité.

(51) personnes se sont exprimées sur **les rues piétonnes**, avec une perception globalement très favorable des rues piétonnes existantes, et un souhait d'extension pour certains de la piétonnisation (avenue de Pasteur, rues du Commerce, des Vétérans, de la Gare, Adrien Ligué, du Chablais, Faucigny).

(34) personnes se sont exprimées sur **les places et parcs publics** du centre-ville d'Annemasse : le Parvis de la gare, la Place Libération et le Parc Clemenceau sont globalement plébiscités ; la Place de l'Hôtel de Ville, la place Antoine Lumière (Chablais Parc), les Parcs Montessuit, Eugène Maître et Olympe de Gougues sont appréciés. Enfin, les Places Deffaugt et Jean-Jacques Rousseau, et le parvis de la Poste ne sont pratiquement pas mentionnés.

(38) personnes interrogées fréquentent les **commerces** du centre-ville. La proximité et l'accessibilité pour les piétons sont les premières raisons évoquées pour y aller. A l'inverse, **(26) personnes** ne les fréquentent pas à cause notamment des prix élevés et du manque d'accessibilité automobile.

(46) personnes interrogées ne participent pas ou peu à la **vie nocturne** du centre-ville d'Annemasse. Les raisons évoquées sont le manque de temps, le manque d'envie, le manque d'animations et le sentiment de n'être pas suffisamment en sécurité.

(18) personnes interrogées expriment un sentiment **d'insécurité**. Les raisons évoquées sont la présence de squats de personnes alcoolisées ou droguées (place l'Hôtel de Ville, parvis de la Poste, Parc Montessuit), des vols, du deal et des agressions (quartier de la gare, parking souterrain de Chablais Parc).

(58) personnes souhaitent des **améliorations du centre-ville** : plus de verdure, plus d'animations, plus de bancs, plus de rues piétonnes, plus de commerces, plus de propreté, des espaces publics plus esthétiques, plus de sécurité (vidéosurveillance), des stationnements moins chers.

Lieu d'habitation



Lieu de travail



Principal moyen de transport



Genre



Âge



On repère sur la carte ci-après les mésusages ou usages inappropriés tels que l'enquête les fait ressortir.

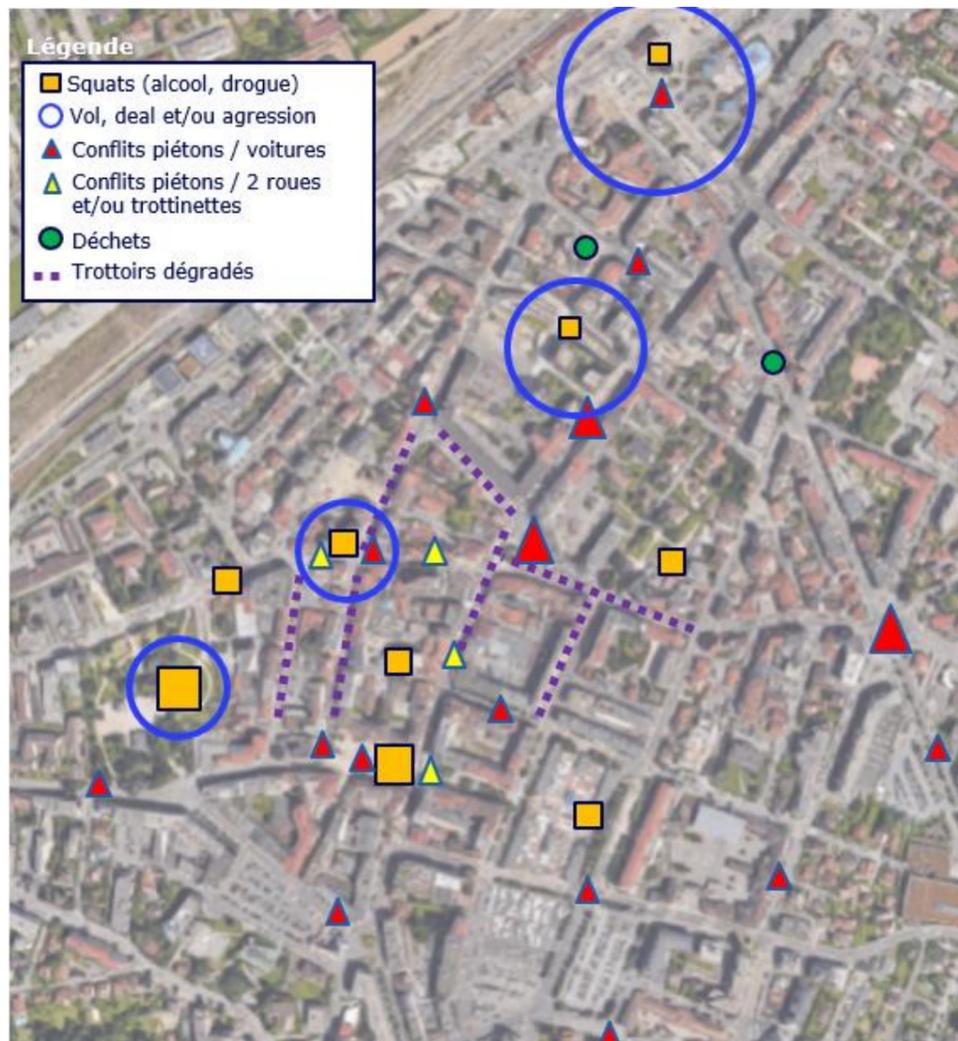


Figure 29 : Plan de repérage des mésusages ou usages inappropriés relevés lors de l'enquête des usages (Passages)

Plusieurs problèmes de **vols, vente de drogues ou agression** ont été signalés, notamment dans le secteur de la Gare (vol par bande organisée), à Chablais Parc et dans le Parc Montessuit (vente de drogues), ainsi qu'au niveau du parvis de la Poste (pickpockets).

Par ailleurs, **des squats de personnes droguées ou alcoolisées** qui peuvent créer un sentiment d'insécurité chez certains usagers, ont été signalés au niveau du Parc Montessuit, de la place de l'Hôtel de Ville, de la place Jean-Jacques Rousseau et de la place Libération.

Enfin, des **conflits d'usages entre piétons et voitures** sont indiqués à plusieurs endroits du centre-ville, notamment sur deux places qui concentrent les problèmes de circulation : Deffaugt (voitures qui ne respectent pas les feux signalisation, qui roulent trop vite, et qui se garent mal) et le rond-point de l'Etoile (voitures qui roulent trop vite et qui ne respectent pas les passages piétons).

6. Enjeux et objectifs du projet de piétonnisation et de réaménagement du centre-ville

Les enjeux et objectifs poursuivis par la ville d'Annemasse pour projet de la piétonnisation et du réaménagement du centre-ville se déclinent sur 6 axes de la manière suivante :



Une ville « marchable » : une ville où il fait se déplacer à pied et où le quotidien se saisit à portée de marche.

7. Plan de mobilité du centre-ville à 2025

Définition³ : Le plan de mobilité détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement.

On présente ci-après les évolutions du plan de circulation et de stationnement dans le centre-ville à l'horizon fin 2025 en tenant compte de la réalisation du Tram phase 2 et du projet de piétonnisation.

7.1. Un péri-centrique adapté : mise à double sens de la rue Aristide Briand

L'état actuel

La Ville d'Annemasse dispose d'une desserte directe, mais unique et contrainte, avec le réseau autoroutier.

Par ailleurs, la desserte par voie ferrée est assurée avec une gare ferroviaire connectée à un pôle d'échange multimodal.

Le réseau routier est hiérarchisé :

- Un réseau primaire : voiries en rouge et orange
- Un réseau secondaire : voiries en vert

Un « boulevard de ceinture » ou voirie « péri-centrique » formé par les voiries suivantes entoure le centre-ville pour le protéger du trafic de transit :

- La rue du Salève ;
- La rue du Baron de Loë ;
- L'avenue Émile Zola ;
- La rue du Môle ;
- La rue du Chablais ;
- L'avenue Florissant ;
- La rue de Romagny ;
- La rue Aristide Briand ;
- La rue du Petit Malbrande ;
- La rue Léandre Vaillat ;
- La rue des Amoureux.

Le Centre-Ville – délimité par le péri-centrique – est réglementé en zone 30.

Le fonctionnement de cette voirie péri-centrique est basé sur des chaussées à double sens, à l'exception du lien entre la rue des amoureux et la Place de l'Etoile. En effet, entre ces 2 points, les véhicules passent par l'avenue Jules Ferry en direction de la rue des Amoureux, et par la rue Aristide Briand en direction de l'Etoile.

Une amélioration de l'accessibilité routière d'Annemasse depuis le réseau autoroutier est envisagée à long terme : l'horizon de réalisation des projets en cours d'études va au-delà de 2025.

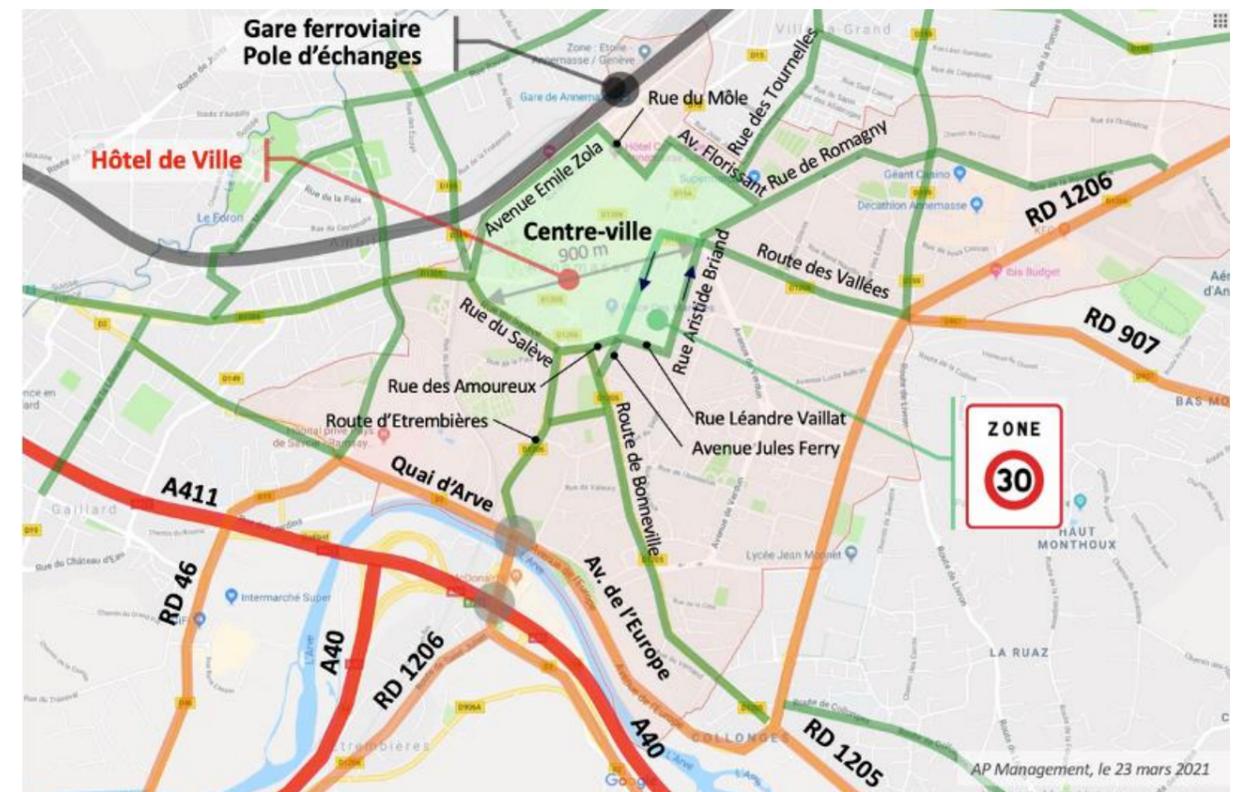


Figure 30 : Plan du réseau routier d'Annemasse

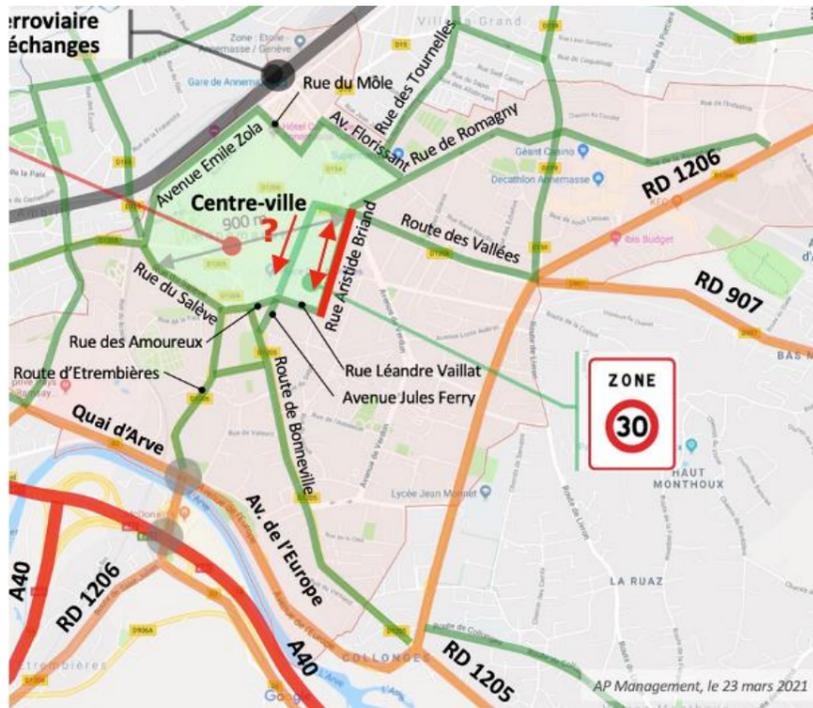
³ Extrait de la Loi Mobilités de 2019

La situation à fin 2025

Le bon fonctionnement de la voie péri-centrique - c'est à dire sa fluidité - est nécessaire pour :

- La régularité du Tram et des lignes de bus (passage fluide dans les carrefours)
- La maîtrise du trafic de transit
- L'accessibilité des commerces pour les livraisons
- L'accessibilité aux parkings du centre-ville

La mise à double sens de la rue Aristide Briand répond -elle à ces objectifs ?



Des études de circulation réalisées en 2014 dans le cadre des études détaillées du Tram (soit après l'enquête publique) montrent que la mise à double sens de la rue Aristide Briand apparaît nécessaire pour :

- Ne pas congestionner le carrefour de la place de l'Etoile 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

Pour ces raisons, il est envisagé la mise à double sens de la rue Aristide Briand. Cette option sera à valider par des études à venir, qui devront :

- Confirmer la pertinence de cette solution,
- Définir les conditions de maîtrise des vitesses et de sécurisation des traversées piétonnes.

L'opportunité de maintien de la circulation nord / sud sur l'avenue Jules Ferry sera interrogée dans le cadre des études à venir.

▪ Rue Briand mise à double sens

Nouveau plan de circulation dans le secteur Faucigny / Ferry / Vaillat / Petit Malbrande / Briand

Maintien de la circulation VP sur la section Nord de l'Av J. Ferry pour garantir l'accès Nord au parking Libération.

Opportunité du maintien de la circulation de transit VP Nord > Sud sur Ferry ?

Maintien de la circulation VP en double sens sur la section Sud pour garantir l'accès Sud au parking Libération.

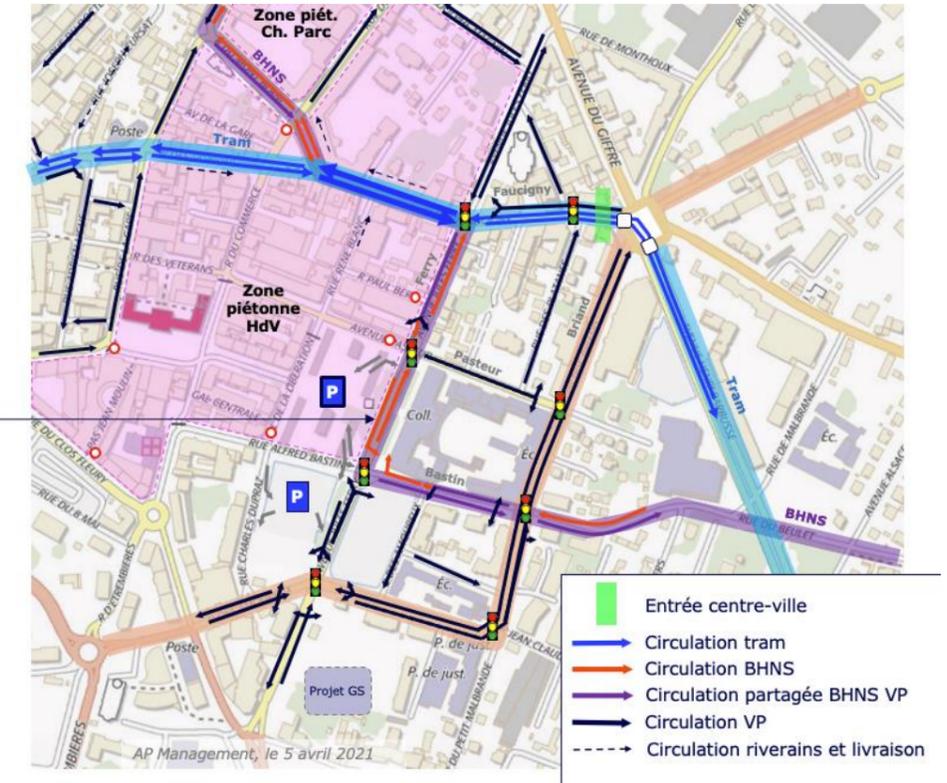


Figure 31 : Plan de circulation proposé avec la mise à double sens de la rue Aristide Briand

7.2. Un réseau de transport en commun urbain redessiné en centre-ville

État actuel

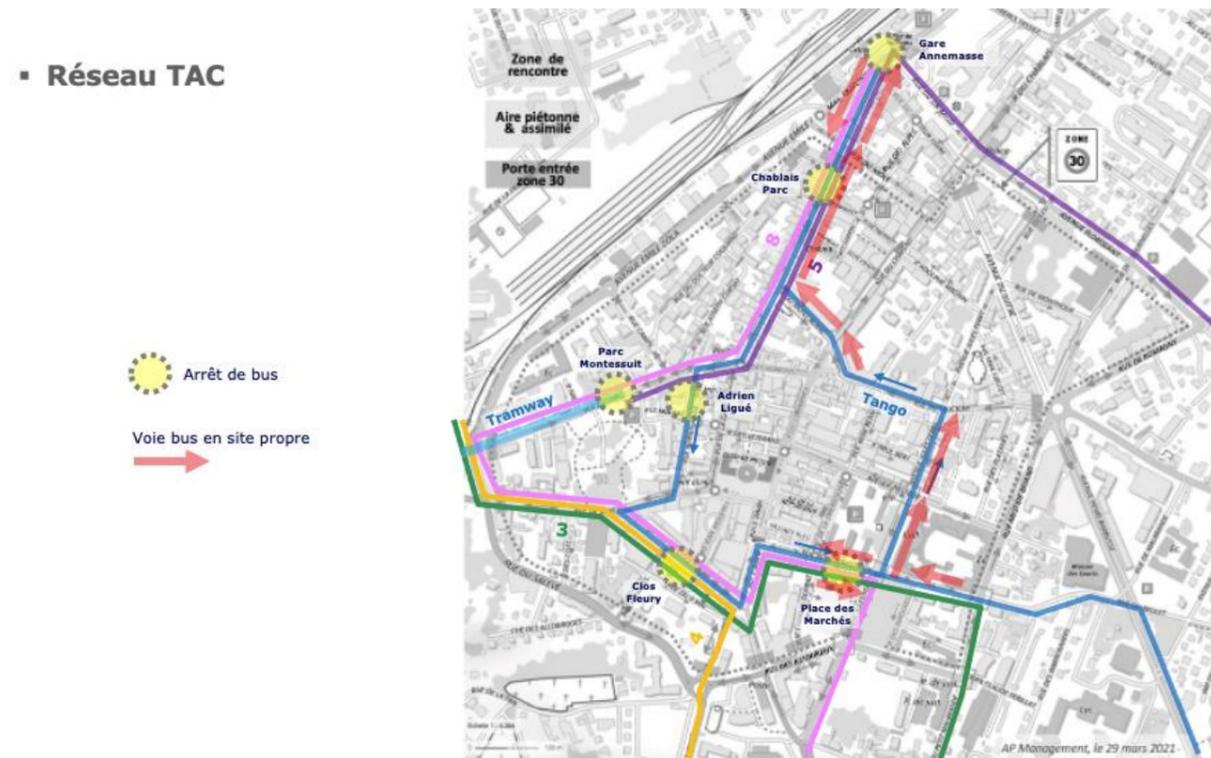


Figure 32 : Schéma du réseau de transport en commun – État actuel

En l'état actuel, les lignes de bus du centre-ville tournent autour de la zone piétonne Hôtel de Ville. La ligne Tango fonctionne en boucle autour de celle-ci.

On comptabilise 1/3 des montées/descentes de la ligne 5 sur les arrêts « Chablais Parc » et « Adrien Ligué ». Cela met en évidence le poids de l'origine ou de la destination du centre-ville ainsi que la fonction de rabattement de la ligne 5 vers le Tram.

La situation à fin 2025

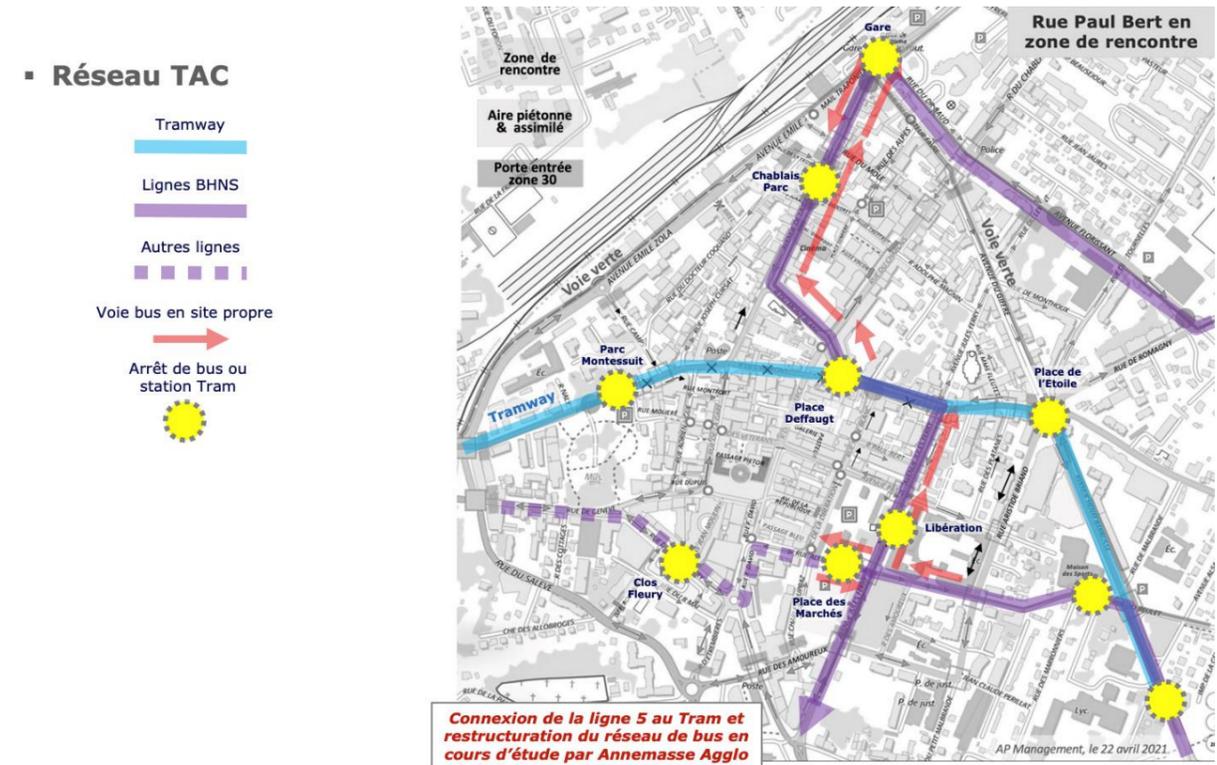


Figure 33 : Schéma du réseau de transport en commun – État futur à fin 2025

A l'horizon 2025, le réseau de transport en commun va connaître une forte évolution avec :

- Le prolongement du Tram,
- La ligne 5 en TCSP,
- La restructuration du réseau de bus pour l'adapter au projet global Tram + Piétonnisation.

Le fonctionnement de la ligne Tango va être modifié : suppression de la boucle actuelle autour de la zone piétonne Hôtel de Ville pour une desserte du centre-ville plus fonctionnelle à double sens sur l'axe Rue du Mont Blanc / place Deffaugt / Rue Faucigny / Avenue Jules Ferry / Rue Alfred Bastin.

L'interconnexion de la ligne 5 avec le Tram sera maintenue, idéalement Place Deffaugt. Cependant, la faisabilité de l'exploitation du Tram avec des bus sur le tronçon commun Rue du Faucigny au vu du trafic cumulé Tram et bus reste à vérifier par Annemasse Agglo (il est envisagé un cadencement du Tram à 6 minutes). En cas d'infaisabilité, la ligne 5 pourrait faire son terminus à proximité de la station « Parc Montessuit » en faisant une boucle via la rue du Dr Coquand.

Les lignes de bus actuelles qui desservent le sud du centre-ville sur l'axe Rue de Genève / Rue du Clos Fleury / Rue Alfred Bastin seront maintenues.

La desserte du centre-ville par les transports en commun urbains sera fortement améliorée à l'horizon 2025, notamment sur la frange Est.

7.3. Un plan de circulation du centre-ville adapté au passage du Tram

État actuel

Plan de circulation du centre-ville

-  Parking en ouvrage
-  Parking extérieur
-  Voie principale
-  Voie de desserte
-  Sens de circulation modifié
-  Accès parking public
-  Carrefour régulé avec feux
-  Borne rétractable de contrôle d'accès aire piétonne
-  Dispositif lourd de fermeture d'accès
-  Voie interdite à la circulation générale

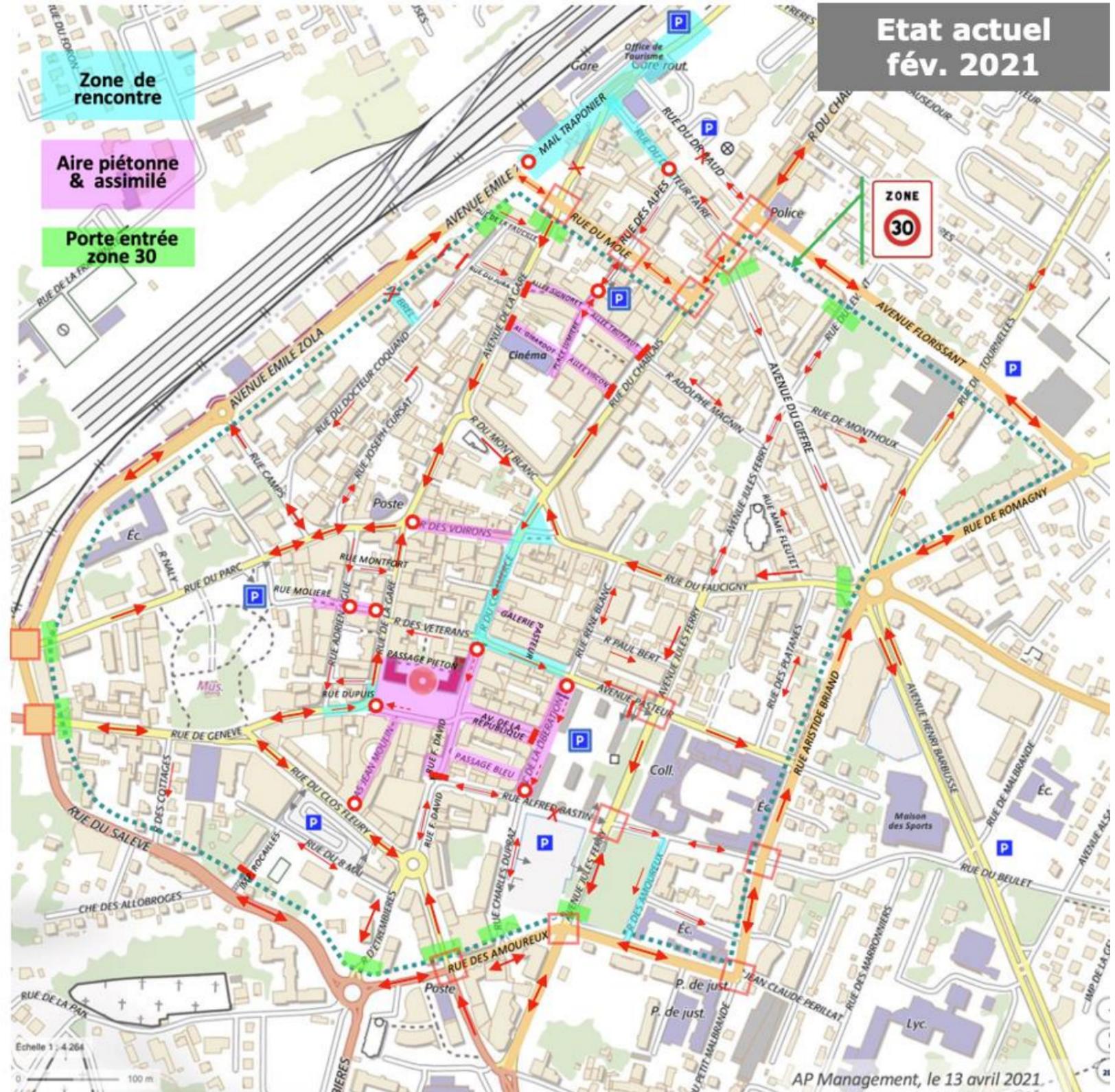
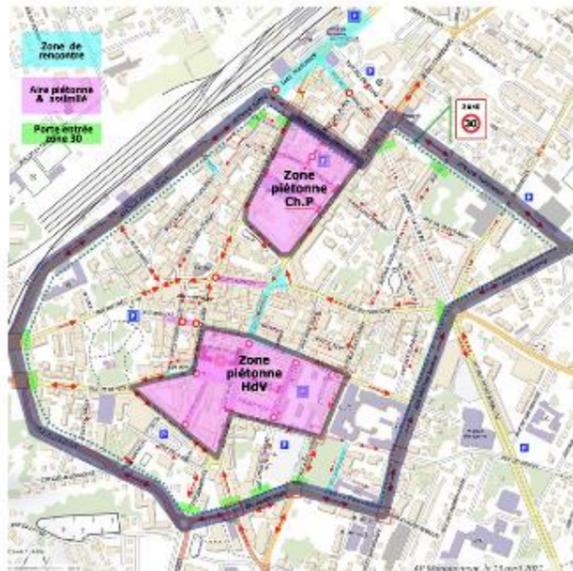


Figure 34 : Plan de circulation du centre-ville – État actuel

La situation à fin 2025

On présente ci-après le plan de circulation sur le tracé du Tram phase 2 entre son terminus actuel « Parc Montessuit » et l'avenue Jules Ferry.

- Circulation générale, desserte riverains et livraisons
- Circulation des cycles et piétons



Extrait du dossier d'enquête préalable à la DUP du Tram

Figure 35 : Plan d'aménagement du Tram entre l'actuel terminus et l'avenue Jules Ferry (Extrait du dossier de DUP du projet de Tram sur lequel ont été ajoutés des indications liées au projet de piétonnisation)

Circulation générale (automobile) et desserte des riverains et livraisons

Les rues du tracé du Tram phase 2 entre l'actuel terminus « Parc Montessuit » et l'avenue Jules Ferry étant étroites, la plateforme du Tram et les trottoirs occupent toute la largeur de la rue, à l'exception de la section comprise entre rue Camps et rue Adrien Ligué où sera maintenue une chaussée à sens unique ouest > est pour la circulation générale.

Sur les autres sections, la desserte des riverains et les livraisons seront autorisées en circulant sur la plateforme du tramway.

Afin de réduire le risque de véhicules qui voudraient transiter d'Est en Ouest en circulant sur la plateforme depuis le carrefour de l'avenue Jules Ferry en direction de la rue du Chablais, il est proposé de mettre la rue Faucigny en sens interdit sans exception. Le maintien de la desserte des riverains et livraisons sera possible en accédant depuis la rue René Blanc.

Circulation des cyclistes sur le tracé du Tram

Pour les mêmes raisons de rues trop étroites présentées ci-avant, il n'est pas possible de disposer d'aménagement cyclable le long de la plateforme tramway séparé des trottoirs.

Cependant, dans le cadre des études détaillées à venir, Annemasse Agglo va étudier la faisabilité de la continuité cyclable sur la rue du Parc entre la rue Camps et l'avenue de la Gare.

Carrefour Rue du Parc / Av. de la Gare / Rue des Voirons / rue de la Gare/ Place de la Poste (à vérifier)

Circulation générale à sens unique Sud > Nord en traversée du carrefour.

Circulation des cyclistes dans les deux sens sur l'axe Av. de la Gare / rue de la Gare (voir 7.7).

Carrefour Place Deffaugt / rue du Commerce

La rue du Commerce étant comprise dans la zone piétonne étendue de l'Hôtel de Ville, son accès depuis la place Deffaugt ne sera autorisé que pour la desserte des riverains et les livraisons. Le carrefour avec le Tram comprend une traversée piétonne généreuse qui s'inscrit dans la liaison piétonne forte de l'axe rue du Chablais / rue du Commerce. Les cyclistes pourront emprunter cette liaison piétonne, mais à l'allure du pas afin de ne pas gêner les piétons (voir 8.4).

Par ailleurs, le plan de circulation du centre-ville à fin 2025 avec le Tram phase 2 comprend les modifications suivantes :

- Inversion du sens de circulation de la rue Camps sur son tronçon Coquand – Zola et passage en sens unique sur le tronçon et dans le sens Coquand vers Parc
- Mise à sens unique sud > nord de l'avenue de la Gare entre les rues Voirons et Mont Blanc
- Extension au nord de la zone piétonne Hôtel de Ville

L'extension de la zone piétonne Hôtel de Ville au nord jusqu'à la rue du Mont Blanc et la rue du Chablais est cohérente avec le projet Tram. Cette zone piétonne et celle de Chablais Parc ne sont pas jointes, elles sont « séparées » par la rue du Mont Blanc et la rue du Chablais. L'axe avenue de la Gare / rue du Mont Blanc / rue du Chablais doit rester accessible à la circulation générale, notamment pour la dépose minute automobile des visiteurs.

Plan de circulation du centre-ville

-  Parking en ouvrage
-  Parking extérieur
-  Voie principale
-  Voie de desserte
-  Sens de circulation modifié avec le projet
-  Voie interdite à la circulation générale avec le projet
-  Accès parking public
-  Carrefour régulé avec feux
-  Borne rétractable de contrôle d'accès aire piétonne
-  Dispositif lourd de fermeture d'accès
-  Voie interdite à la circulation générale
-  Tram
-  Tango

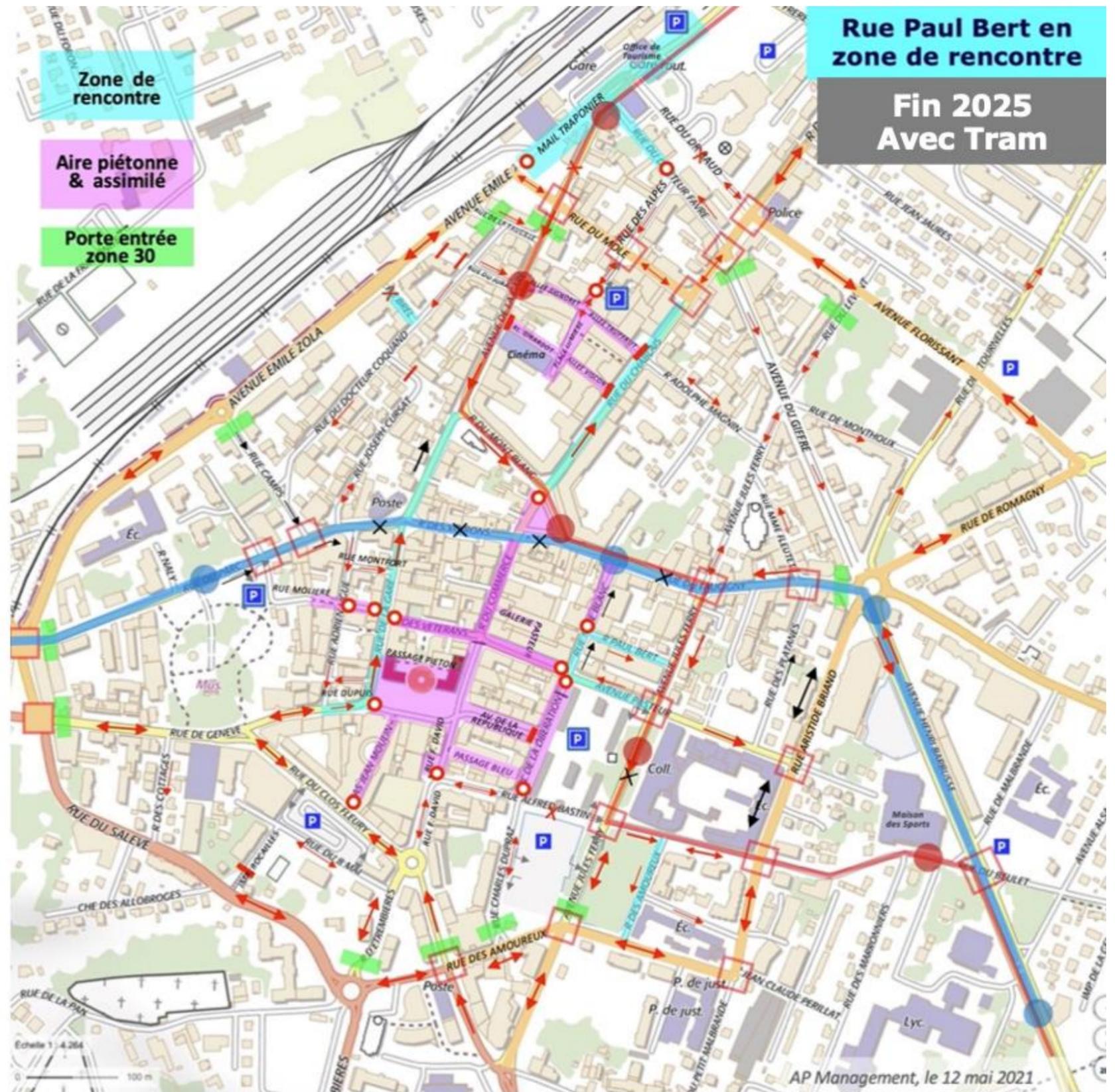
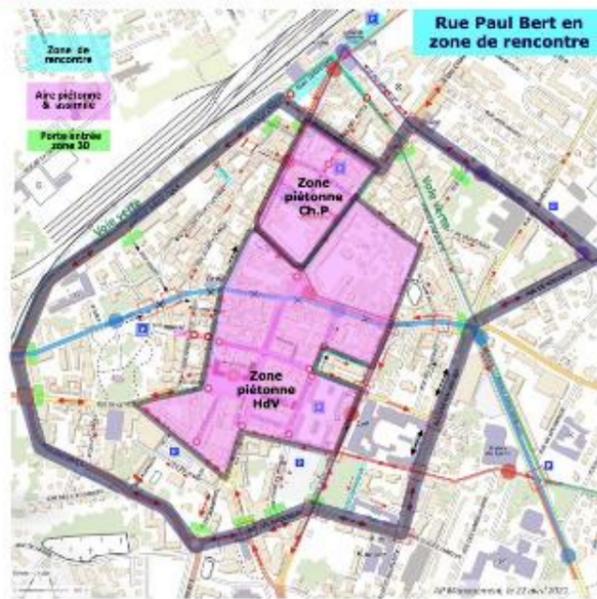


Figure 36 : Plan de circulation du centre-ville – État futur 2025 – Scénario « Rue Paul Bert en zone de rencontre »

7.4. Une offre de stationnement redéfinie et axée sur des parkings publics accessibles

État actuel

Le stationnement public du centre-ville d'Annemasse comprend du stationnement dans des parkings et sur voirie :

- 2186 places dans les parkings du centre-ville y compris le nouveau parking Etoile-Gare.
- 1445 places sur les voiries du centre-ville :
 - o 66 places relevant de la zone centre limitée 6 heures (sans abonnements)
 - o 416 en zone orange limitée à 3 heures (sans abonnements)
 - o 970 en zone verte (limitée à 8h, avec abonnements)



Voir « guide du stationnement » à télécharger sur le site internet de la Ville.



Figure 37 : Plan de repérage des parkings publics – État actuel

Le parking Libération est le plus occupé, notamment les jours de marché. On arrive toujours à trouver de la place dans les parkings à l'exception de deux jours particuliers par an, lors du Jeûne Genevois et du Vendredi Saint, durant lesquels le parking Libération peut se retrouver momentanément saturé.

Depuis 2006, la Ville mène une politique de stationnement qui a pour objectif de réduire le stationnement sur voirie ou en parking de surface en créant des parkings souterrains de grandes capacités. L'offre de stationnement en parking souterrain a été dimensionnée en tenant compte de la suppression du stationnement sur voirie liée au projet du Tram et au projet de la piétonnisation. Cette politique de stationnement contribue d'une part à faire baisser une circulation parasite en centre-ville (recherche en boucle de places de stationnement), et d'autre part à libérer des espaces publics (stationnements) pour les aménagements (végétalisation, terrasses, espaces d'animations, etc...)

La situation à fin 2025

Les projets Tram et Piétonnisation impactent l'offre de stationnement sur voirie en zones orange et verte :

- Les places situées sur le tracé du Tram et sur les rues prévues en aire piétonne seront totalement supprimées (environ 200 places)
- Les places situées sur les rues proposées en zone de rencontre seront partiellement supprimées (une partie des 102 places) – voir 8.2

Stationnement public

- Parking en ouvrage
- Parking extérieur

Réduction de l'offre sur voirie :

- Liée au projet Tram :
- Liée au projet piétonnisation :

Nb places sur voirie complètement supprimées : en zone orange 216 pl.
 en zone verte

Nb places sur voirie partiellement supprimées : en zone orange 102 pl.
 en zone verte

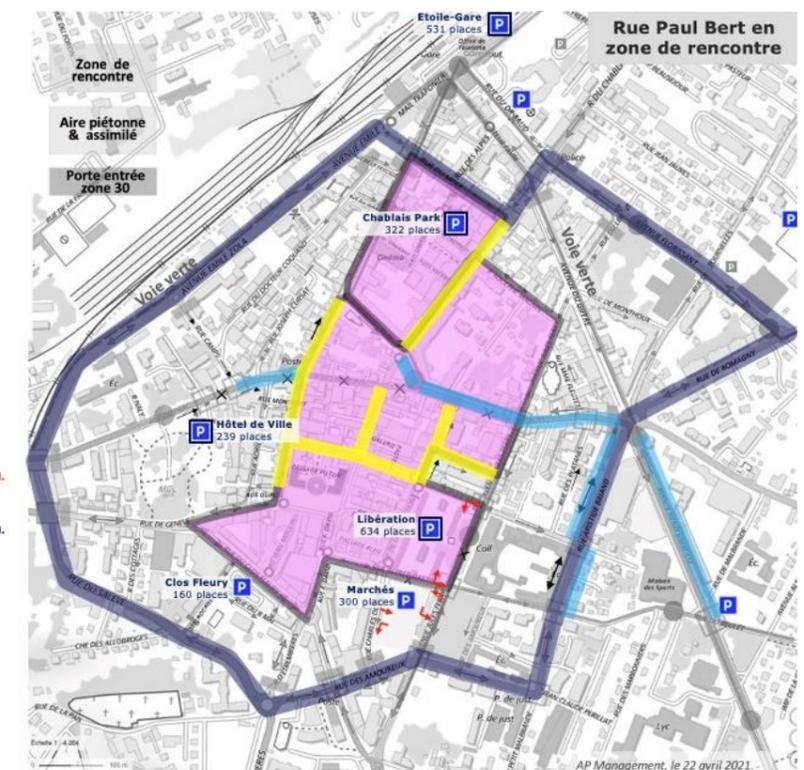


Figure 38 : Plan de repérage des impacts des projets Tram phase 2 et Piétonnisation sur l'offre de stationnement sur voirie

Une partie des usagers qui utilise le stationnement sur voirie devra par conséquent se reporter sur les parkings, notamment Hôtel-de-Ville-Montessuit, Libération, Chablais Parc et Etoile-Gare qui ont été dimensionnés à cet effet.

Le projet Tram impacte l'accessibilité de deux parkings :

- Libération : accès via la rue du Commerce / avenue Pasteur supprimé
- Hôtel-de-Ville-Montessuit : accès depuis l'Est supprimé

De manière générale, les conditions d'accessibilité automobile de ces parkings depuis la voirie péri-centrique seront à améliorer en termes de signalisation directionnelle et de fluidité des itinéraires d'accès.

▪ Stationnement public

-  Parking en ouvrage
-  Parking extérieur

Accessibilité automobile des parkings

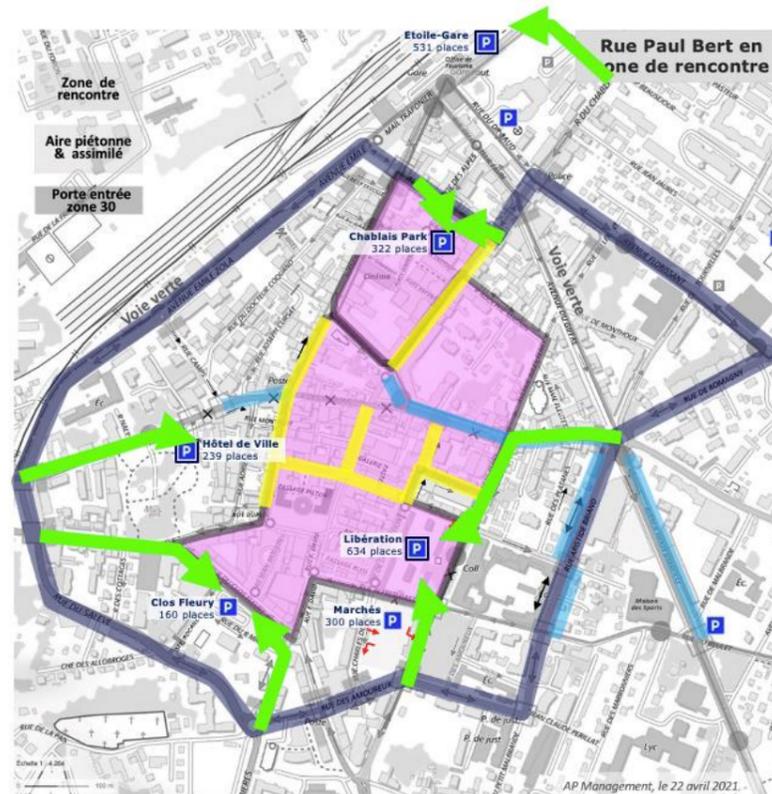


Figure 39 : Plan de l'accessibilité des parkings publics du centre-ville depuis la voie péri-centrique – État futur 2025

7.5. Des aires de livraisons à adapter et à garantir

Pour permettre à chacun de circuler de manière fluide et permettre aux commerçants de travailler dans les meilleures conditions, la Ville a mis en place des zones et horaires de livraisons spécifiques sur le domaine public.

Les livraisons sont autorisées du lundi au samedi de 7h à 11h (sauf jours fériés) à l'exception des zones artisanales, commerciales et industrielles.

En conséquence, elles sont donc interdites en dehors de ces plages horaires ainsi que le dimanche et les jours fériés.

▪ Livraisons

-  Activité avec livraison à fort impact sur la circulation, notamment en termes de gabarit
-  Activité nécessitant un emplacement d'arrêt pour transport de fond

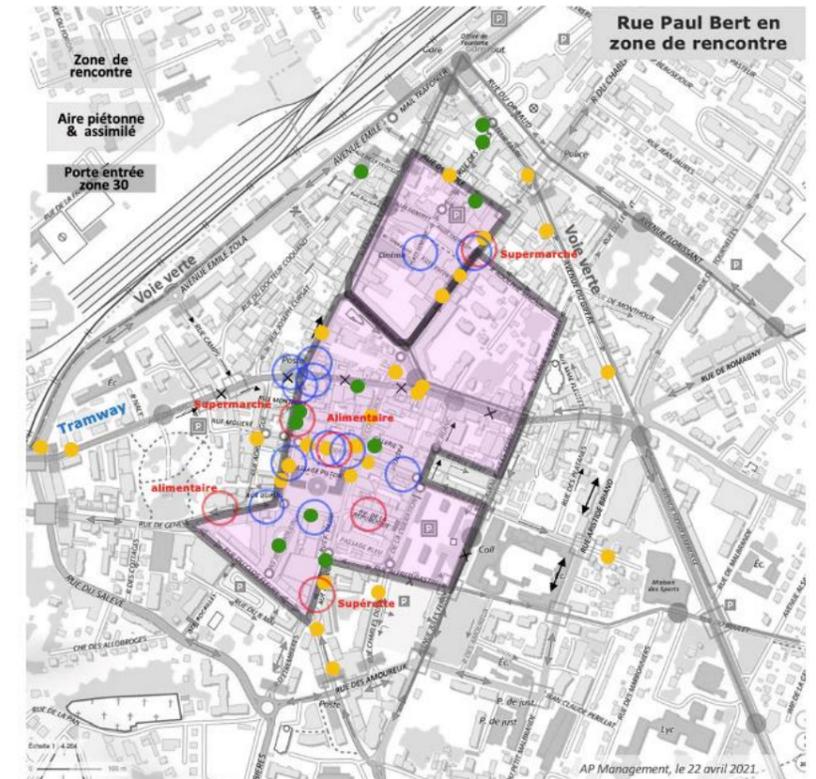


Figure 40 : Plan de repérage des aires de livraisons – État actuel

Il n'est pas prévu de modifier ces modalités actuelles de livraison. Les aires actuelles de livraison seront maintenues ou adaptées au cas par cas. Le gabarit des véhicules de livraison en zone piétonne pourra être limité en raison des contraintes techniques de l'espace public.

La bonne lisibilité des entrées « livraisons » dans la zone piétonne Hôtel de Ville est un enjeu majeur du projet – voir 8.6

7.6. Un centre-ville « marchable »

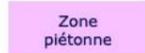
On présente ci-après le plan des liaisons piétonnes ou réseau piéton du centre-ville à l'horizon 2025.

Ce réseau doit permettre de relier les pôles générateurs de déplacements par la marche à pied, notamment :

- La gare
- Les stations du Tram et les arrêts bus
- Les parkings
- La zone piétonne Hôtel de Ville
- La zone piétonne Chablais Parc
- Les équipements publics situés en dehors des zones piétonnes

■ Liaisons piétonnes

Liaisons fortes sur rues en zone 30 ou en zone de rencontre



Liaisons en zone piétonne, plus ou moins fortes



Maillage piétons vers les parcs et jardins



Arrêt de bus ou station Tram

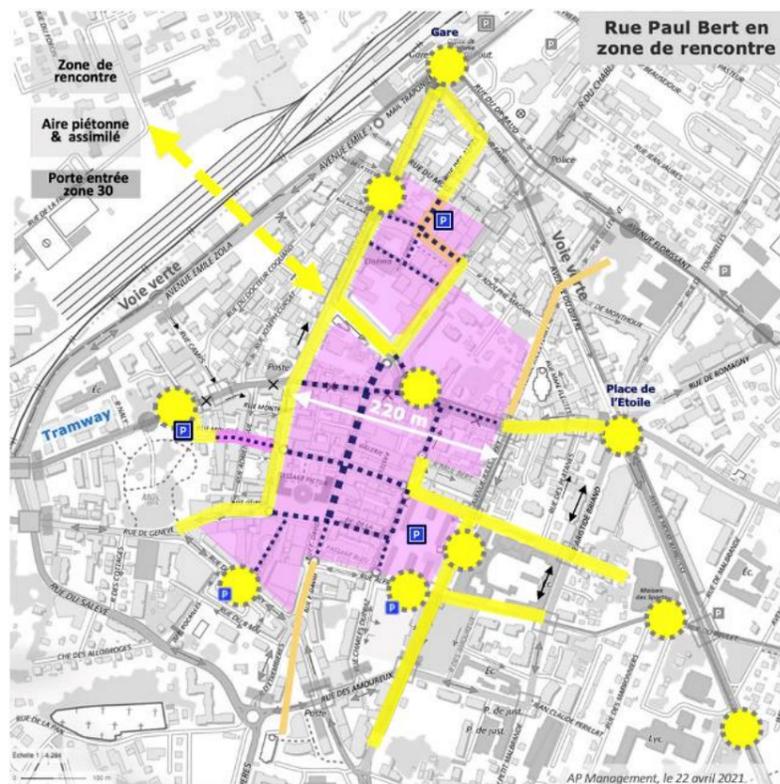


Figure 41 : Plan des zones piétonnes et liaisons piétonnes fortes du centre-ville – État futur 2025

A noter la flèche en trait tireté jaune qui repère la future liaison « modes actifs » entre l'écoquartier « Etoile-Annemasse-Genève » et le centre-ville - voir 3.4

7.7. Un réseau cyclable adapté à la piétonnisation et au passage du Tram dans le centre-ville

On présente ci-après le réseau cyclable du centre-ville à l'horizon 2025.

Ce réseau est hiérarchisé suivant l'importance des flux cycles, du statut des voiries et contraintes de leur gabarit : réseau structurant et réseau secondaire.

Les voiries des zones piétonnes sont accessibles aux cycles, mais à l'allure du pas. Aussi, le cycliste qui a besoin de traverser de part à part la zone piétonne pour son trajet domicile / travail aura le choix entre deux itinéraires :

- Le plus court en empruntant la zone piétonne à faible vitesse (< 10 km/h)
- Le plus rapide en empruntant des voies du réseau cyclable qui contournent la zone piétonne

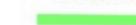
Sur le plan ci-dessous on repère le tronçon du Tram (rue des Voirons / rue Faucigny) où la circulation des cycles ne sera pas autorisée – voir 7.3.

■ Réseau cyclable

Itinéraire cyclable structurant



Itinéraire cyclable secondaire



Itinéraire cyclable au pas (aire piétonne)



Itinéraire cyclable interdit

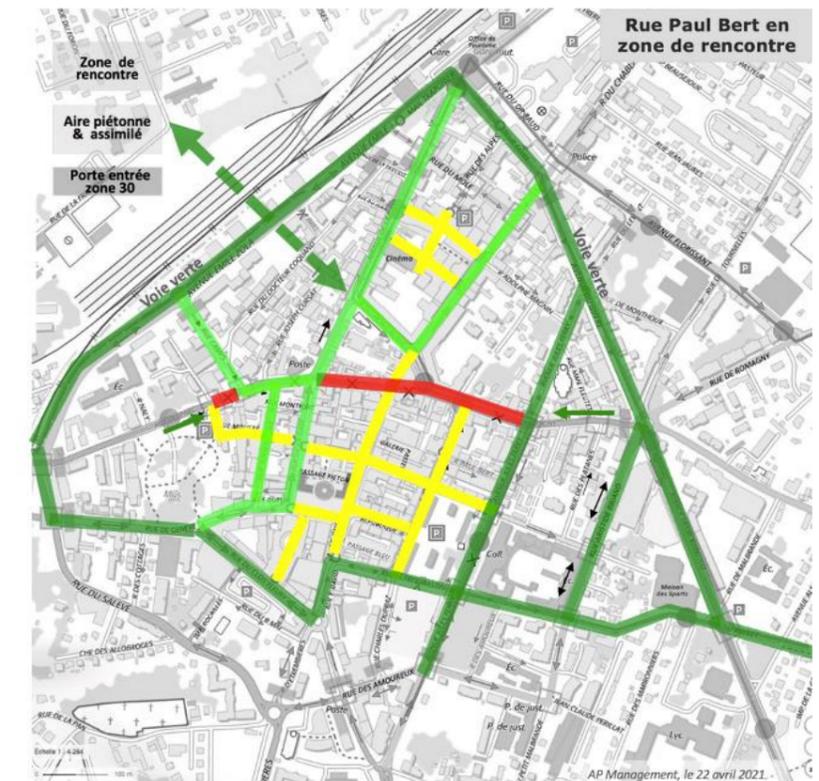
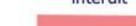


Figure 42 : Plan du réseau cyclable du centre-ville – État futur 2025

Le projet de piétonnisation prévoira des attaches vélos et des aires de stationnement pour les « 2 roues motorisées » aux entrées et dans la zone piétonne, pour compléter l'existant au vu des besoins (proximité des lieux de destination)

8. Propositions pour le plan-guide de la piétonnisation

Le plan-guide de la piétonnisation comprend les parties suivantes :

- A. Les principes de la végétalisation du centre-ville
- B. Le plan d'apaisement de la circulation et d'extension de la zone piétonne
- C. Les usages et le réaménagement de certaines rues du centre-ville
- D. Les usages et le réaménagement de la place Deffaugt
- E. Les usages et le réaménagement de la place Jean-Jacques Rousseau
- F. Le fonctionnement de la zone piétonne « Hôtel de Ville »

8.1. A. Principes de la végétalisation du centre-ville

Enjeux de la végétalisation du centre-ville :

- Rendre la ville plus harmonieuse et plus agréable
- Lutter contre les îlots de chaleur en ville : le végétal par son principe d'ombrage et d'évapotranspiration rafraîchit la ville

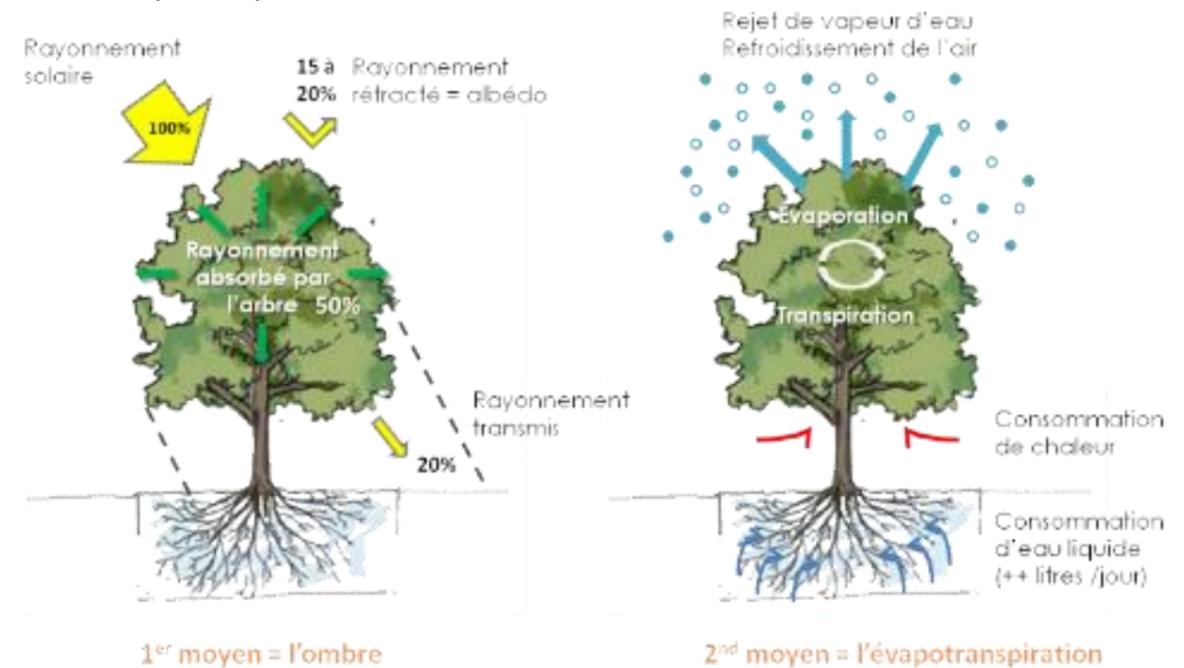


Figure 43 : Les fonctions d'ombrage et d'évapotranspiration de l'arbre

Il existe plusieurs façons de végétaliser la rue :

- **L'arbre tige ou cépée** planté en pleine terre : croissance autonome et grande efficacité de rafraîchissement (à favoriser).
- **Les jardinières**, fixes ou mobiles : un substitut en cas de sous-sols trop encombrés par des réseaux ou inertes.
- **Les grimpantes sur façades ou supports** : une façon de coloniser verticalement des parois inertes



8.2. B. Plan d'apaisement de la circulation et d'extension de la zone piétonne

Le projet de piétonnisation comprend deux composantes qui sont liées :

- L'extension de la zone piétonne « Hôtel de Ville »
- L'apaisement de la circulation sur d'autres rues du centre-ville

8.2.1. EXTENSION DE LA ZONE PIETONNE « HOTEL DE VILLE »

En l'état actuel, le Centre-Ville comprend les deux zones piétonnes « Hôtel de Ville » et « Chablais Parc ».

Le projet de piétonnisation modifie la zone piétonne « Hôtel de Ville », mais pas celle de « Chablais Parc ». L'extension de la zone piétonne Hôtel de Ville au nord jusqu'à la rue du Mont Blanc et la rue du Chablais est inhérente au projet Tram – voir 7.3

A ce stade, il est envisagé deux scénarios d'extension de la zone piétonne « Hôtel de Ville » qui se distinguent suivant l'intégration ou non de la rue Paul Bert dans la zone piétonne :

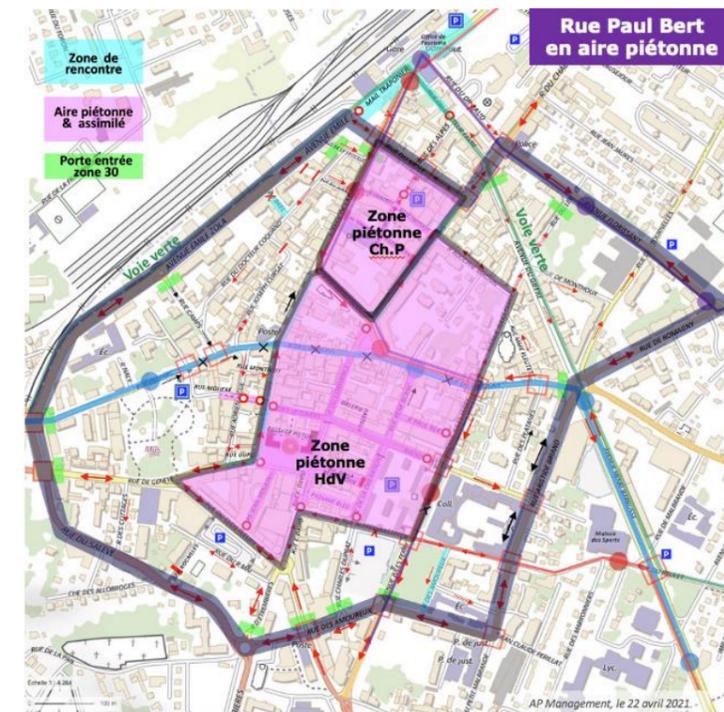
- Scénario « Rue Paul Bert en aire piétonne »
- Scénario « Rue Paul Bert en zone de rencontre »

Le scénario rue Paul Bert en « zone de rencontre » permet de conserver des places de stationnement sur voirie. Le scénario rue Paul Bert en « aire piétonne » présente l'avantage d'une aire piétonne plus lisible. **Ce choix sera à faire au vu du bilan de la concertation pour l'approbation du plan-guide.**

Par la suite du dossier de concertation, on retient le scénario rue Paul Bert en « zone de rencontre » sans pour autant préjuger du choix qui sera fait lors du bilan de la concertation.

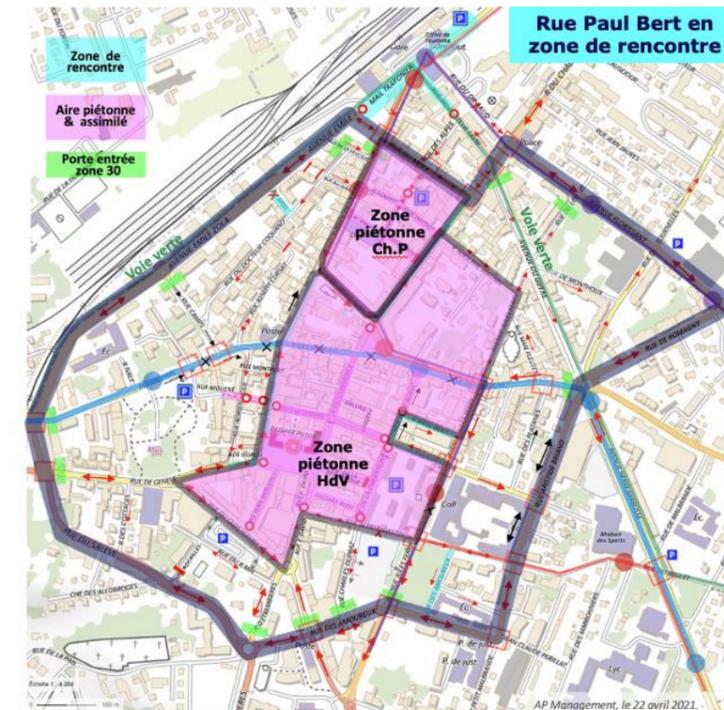
▪ B. Plan de d'apaisement de la circulation

En 2025 avec
Tram phase 2



▪ B. Plan de d'apaisement de la circulation

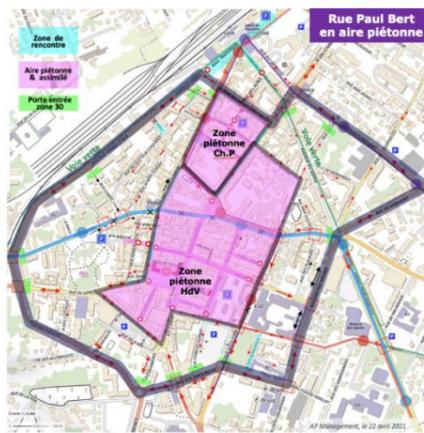
En 2025 avec
Tram phase 2



Scénario « Rue Paul Bert en aire piétonne »

• B. Plan de d'apaisement de la circulation

En 2025 avec Tram phase 2



- Parking en ouvrage
- Parking extérieur
- Voie principale
- Voie de desserte
- Sens de circulation modifié avec le projet
- Voie interdite à la circulation générale avec le projet
- Accès parking public
- Carrefour régulé avec feux
- Borne rétractable de contrôle d'accès aire piétonne
- Dispositif lourd de fermeture d'accès
- Voie interdite à la circulation générale
- Tram
- Tango

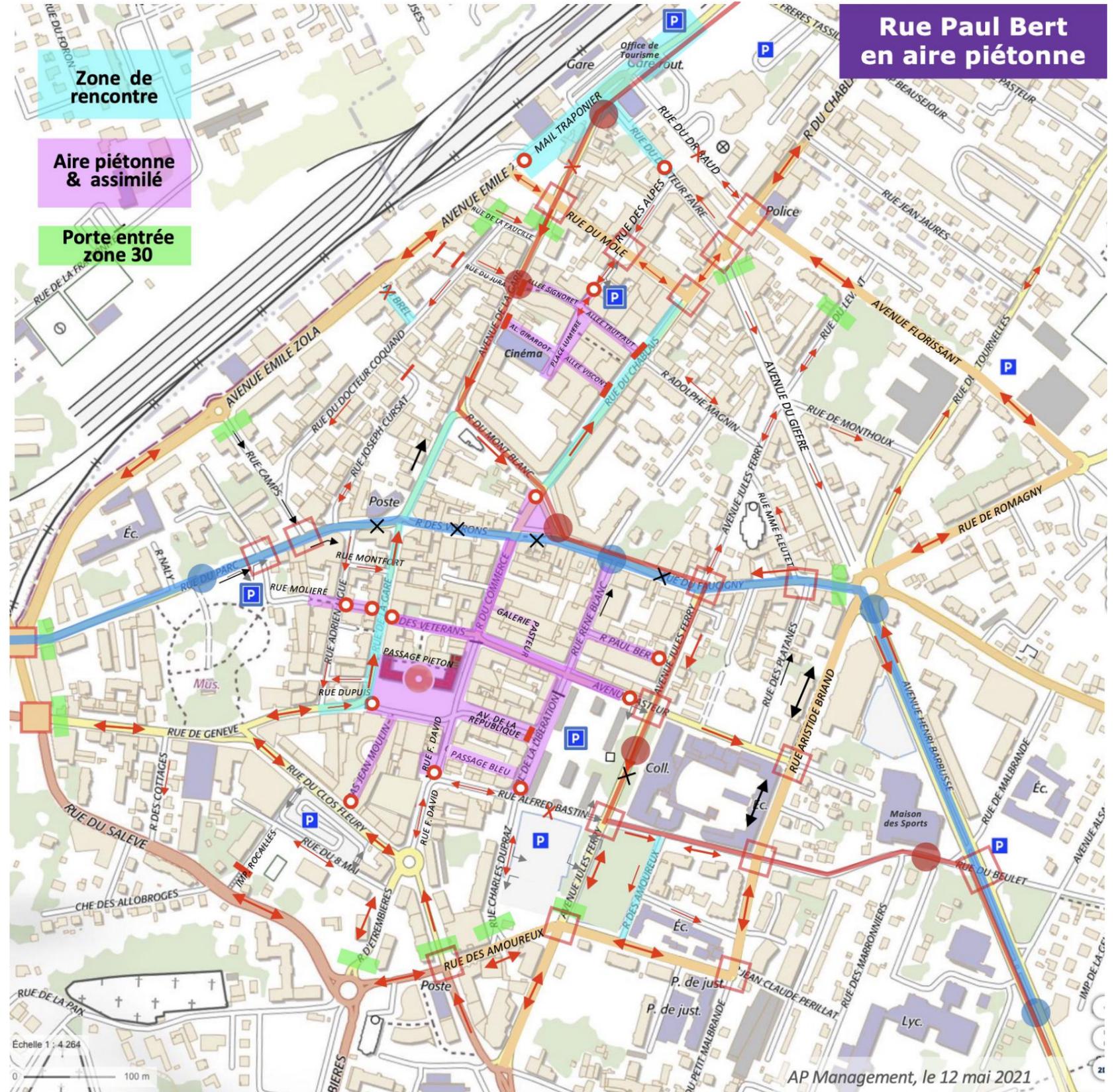
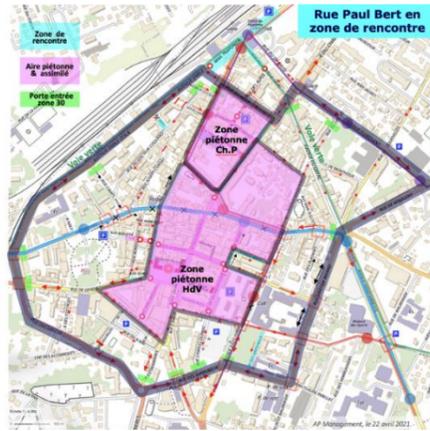


Figure 44 : Plan de circulation du centre-ville – État futur 2025 – Scénario « Rue Paul Bert en aire piétonne »

Scénario « Rue Paul Bert en zone de rencontre »

• B. Plan de d'apaisement de la circulation

En 2025 avec Tram phase 2



Dans ce scénario, la rue Paul Bert, l'avenue Pasteur entre René Blanc et Jules Ferry ainsi que la section de la rue René Blanc au sud de Paul Bert sont en zone de rencontre.

- Parking en ouvrage
- Parking extérieur
- Voie principale
- Voie de desserte
- Sens de circulation modifié avec le projet
- Voie interdite à la circulation générale avec le projet
- Accès parking public
- Carrefour régulé avec feux
- Borne rétractable de contrôle d'accès aire piétonne
- Dispositif lourd de fermeture d'accès
- Voie interdite à la circulation générale
- Tram
- Tango

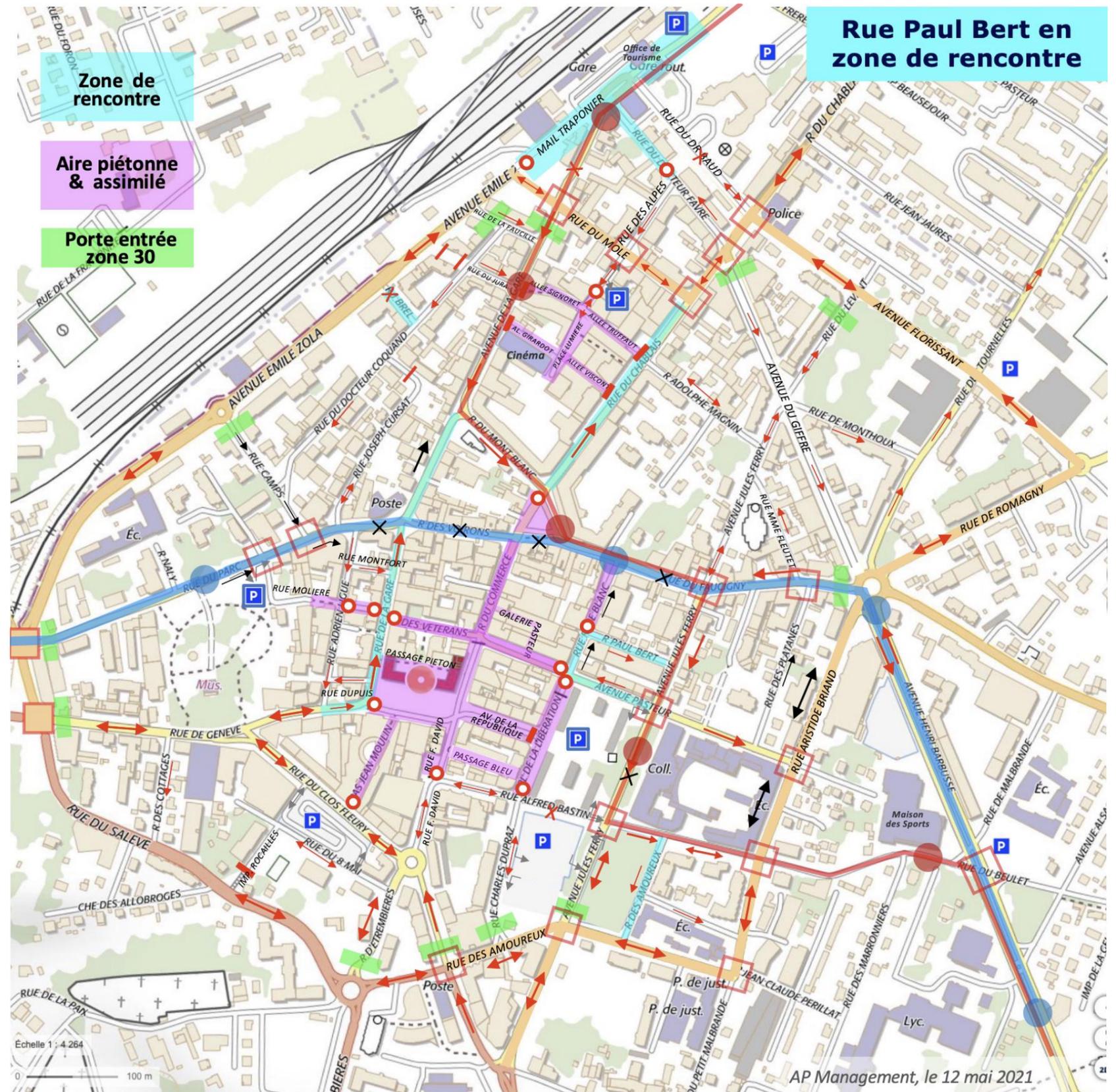


Figure 45 : Plan de circulation du centre-ville – État futur 2025 – Scénario « Rue Paul Bert en zone de rencontre »

8.2.2. DES RUES APAISEES EN ZONE DE RENCONTRE

En agglomération, la circulation automobile peut être réglementée de manière adaptée suivant l'équilibre entre la vie locale de la voie et la circulation :

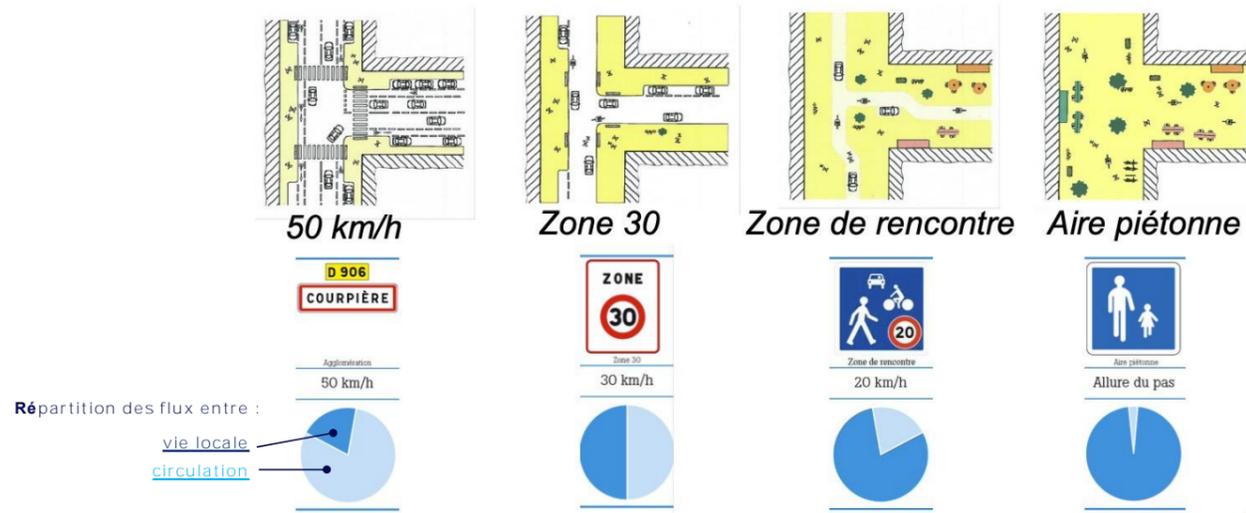


Figure 46 : Différentes réglementations de la circulation en agglomération (extrait de l'ouvrage « Aménager des rues apaisées » - Cerema 2020)

Si la circulation limitée à 50 km/h est la plus répandue, la circulation limitée à 30 km/h sur un axe ou en « zone 30 » sur une zone se généralise dans les centres-villes ou les centralités de quartier. La « zone 30 » fait partie de l'arsenal des zones dites de « circulation apaisée », comme la « zone de rencontre » et l'« aire piétonne ».

Plus d'apaisement de la circulation, c'est plus de :

1. Sécurité routière (c'est à dire moins d'accidents graves)
2. D'espaces pour les modes actifs
3. De bien-être pour les riverains et de santé publique (moins de pollution et de bruit routier)
4. D'animation urbaine (commerces, terrasse, riverains)

Ces différents types de zone de circulation apaisée sont présentés en annexe 3.

Sur le tableau et le plan de la figure ci-après, on repère par des numéros (1 à 12) les rues ou sections de rue concernées par le projet de piétonnisation.

Pour chacune, on indique la réglementation (ou statut) en l'état actuel et la réglementation proposée avec le projet de piétonnisation : zone 30, zone de rencontre ou aire piétonne.

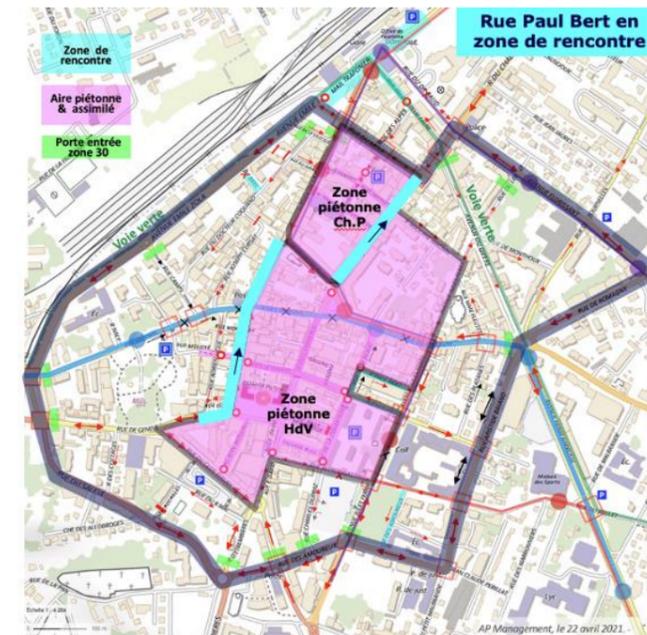
Exemple pour la rue du Commerce (n°2) :

- Elle est actuellement réglementée en zone de rencontre
- En 2025, elle sera réglementée en aire de piétonne avec le projet de piétonnisation

N°	Rue	Etat actuel	En 2025 Scénario Rue Paul Bert en zone de rencontre
1	Place Deffaugt	zone de rencontre	Aire piétonne
2	Rue du Commerce	zone de rencontre	Aire piétonne

Afin d'avoir une continuité des parcours piétons sud/nord entre Hôtel de Ville, Chablais Parc et la Gare, il est proposé de passer en zone de rencontre les deux axes suivants situés en bordure des zones piétonnes (traits épais en bleu cyan sur la figure) :

- **L'axe Rue de la Gare / Avenue de la Gare jusqu'à la rue du Mont Blanc** qui comprend les sections suivantes :
 - o Rue de la Gare (n°8 et 8b)
 - o Avenue de la Gare entre Voirons et Mont Blanc (n°9)
- **L'axe Rue du Chablais entre place Deffaugt et rue du Môle** (n°12)



L'avenue de la Gare entre la rue du Mont Blanc et rue du Môle (n°10), ainsi que la rue du Mont Blanc (n°11) restent en zone 30 en raison de la circulation des bus.

▪ B. Plan de d'apaisement de la circulation

N°	Rue	Etat actuel	En 2025 Scénario Rue Paul Bert en zone de rencontre
1	Place Deffaugt	zone de rencontre	Aire piétonne
2	Rue du Commerce	zone de rencontre	Aire piétonne
3	Rue des Vétérans	Zone 30	Aire piétonne
4	Avenue Pasteur – section Commerce / Blanc	zone de rencontre	Aire piétonne
5	Rue René Blanc – section au nord de Paul Bert	Zone 30	Aire piétonne
5b	Rue René Blanc – section au sud de Paul Bert	Zone 30	zone de rencontre
6	Avenue Pasteur – section Blanc / Ferry	Zone 30	zone de rencontre
7	Rue Paul Bert	Zone 30	zone de rencontre
8	Rue de la Gare – section au sud de Vétérans	Zone 30	zone de rencontre
8b	Rue de la Gare – section au nord de Vétérans	Zone 30	zone de rencontre
9	Avenue de la Gare – section Voirons / Mont Blanc	Zone 30	zone de rencontre
10	Avenue de la Gare – section Mont Blanc / Môle	Zone 30	Zone 30
11	Rue du Mont Blanc	Zone 30	Zone 30
12	Rue du Chablais – section Mont Blanc / Môle	Zone 30	zone de rencontre

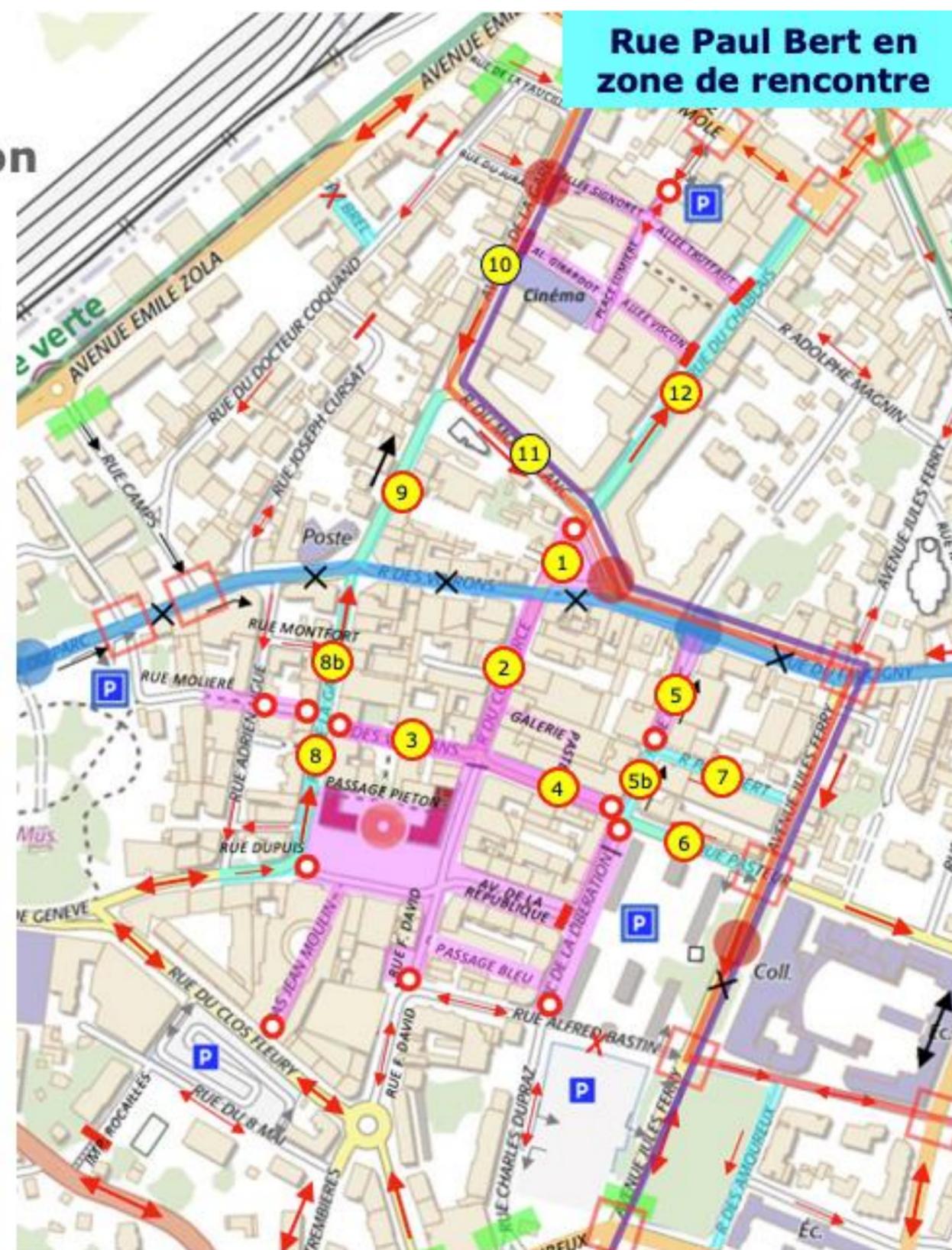


Figure 47 : Tableau et plan de repérage des rues ou sections de rue concernées par le projet de piétonnisation du centre-ville – État futur 2025 – Scénario « Rue Paul Bert en zone de rencontre »

8.3. C. Réaménagement des rues à enjeux du centre-ville

On présente ci-après les propositions du plan guide pour le réaménagement des rues à enjeux du centre-ville à partir du plan d'apaisement de la circulation tel que présenté auparavant.

8.3.1. RUE DU COMMERCE (N°2)

État des lieux

La rue du Commerce se décompose en deux sections très différentes :

- Une première section comprise dans la zone piétonne de l'Hôtel de Ville :
- Une deuxième section circulée, réglementée en zone de rencontre :



La première section comprise dans la zone piétonne de l'Hôtel de Ville :



Incohérences avec le statut d'aire piétonne :

- Sols différents et contrastés qui marquent la répartition des usages : trottoirs, chaussée et terre-plein (utilisé pour l'arrêt des véhicules, voire le stationnement)

C'est plutôt une configuration de zone de rencontre

La deuxième section réglementée en zone de rencontre :



Incohérences avec le statut de zone de rencontre :

- Présence de passage piéton
 - Présence de trottoir avec bordure haute
 - Stationnement important
 - Présence d'un double sens cyclable
- C'est plutôt une configuration de zone 30

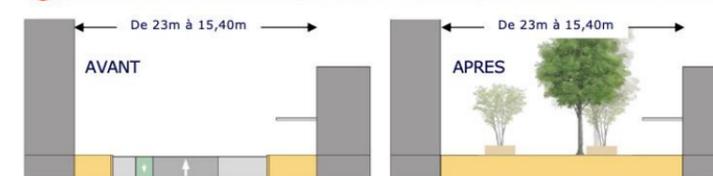
Propositions du plan-guide

Sur la première section :

Idéalement, cette section serait à réaménager comme la deuxième section afin d'avoir une continuité d'espace public et d'usages, et d'être cohérent avec le statut d'aire piétonne

Sur la deuxième section :

N°	Rue	Réglementation	Phasage
2	Rue du Commerce	Aire piétonne	2025 : Requalification de façade à façade



- La piétonnisation de la rue permettra de :**
- > Végétaliser la rue autant que possible par des arbres de haute tige
 - > Offrir un espace piéton confortable et homogène
 - > Favoriser l'installation de terrasses et des étales
 - > Ralentir le flux clientèle et allonger le temps de fréquentation du centre-ville
 - > Créer une boucle piétonne avec la rue de la Gare

→ Prolonger la place Deffaugt par une rue très attractive



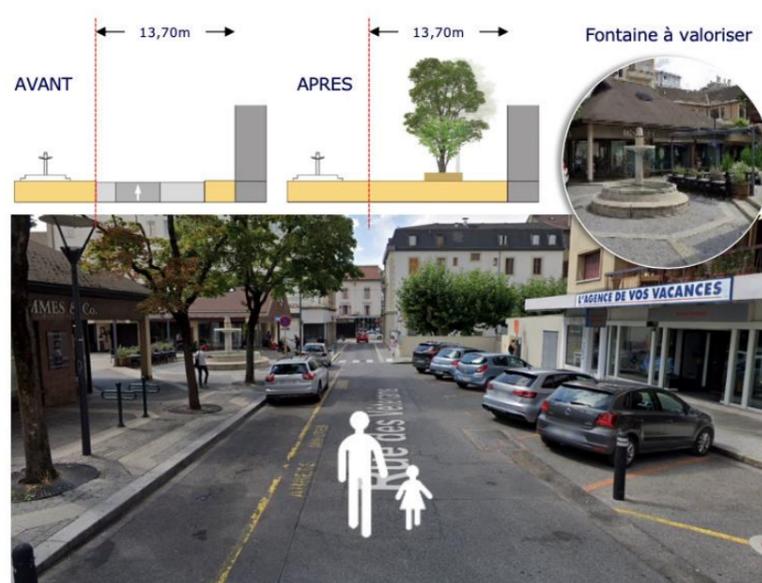
8.3.2. RUE DES VETERANS (N°3)

État des lieux

Une rue atypique : une rue à sens unique très courte marquée par une entrée et une sortie très étroites et un élargissement au centre au contact de la place Jean-Jacques Rousseau – voir 8.5.

Propositions du plan-guide

N°	Rue	Réglementation	Phasage
3	Rue des Vétérans	Aire piétonne	2025 : Requalification de façade à façade



La piétonnisation de la rue permettra de:

- Conforter la végétalisation de la rue et de la place Jean-Jacques Rousseau,
- Valoriser la fontaine,
- Créer une ambiance très apaisée de cœur d'îlot,
- Réinsuffler un dynamisme commercial,
- Valoriser les entrées côté rue de la Gare et rue du Commerce.

→ Faire d'un espace arrière, un cœur d'îlot actif



8.3.3. AVENUE PASTEUR – SECTION COMMERCE / BLANC (N°4)

État des lieux

Une rue déjà agréable avec des arbres, un large trottoir et des terrasses installées sur les places de stationnement.

Propositions du plan-guide

N°	Rue	Réglementation	Phasage
4	Avenue Pasteur – section Commerce / Blanc	Aire piétonne	2025 : Requalification de façade à façade



La piétonnisation de la rue permettra de :

- Favoriser l'installation de terrasses et des étales
- Unifier le traitement de sol de la rue,
- Augmenter le confort et l'accessibilité,
- Rendre la rue plus accueillante par du mobilier adapté,

→ Augmenter l'attractivité de l'avenue Pasteur



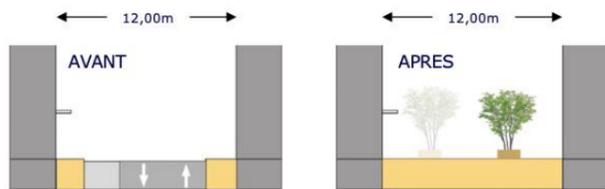
8.3.4. RUE RENE BLANC – SECTION AU NORD DE PAUL BERT (N°5)

État des lieux

Une rue avec très peu de place pour le piéton, sans arbre.

Propositions du plan-guide

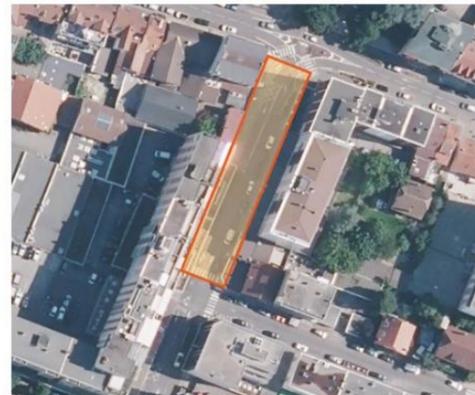
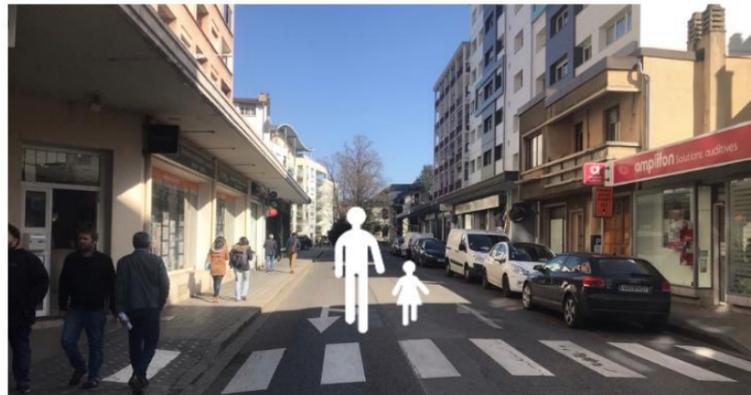
N°	Rue	Réglementation	Phasage
5	Rue René Blanc - section au nord de Paul Bert	Aire piétonne	2025 : Requalification de façade à façade



La piétonnisation de la rue permettra de :

- Faciliter l'accès des modes actifs à l'arrêt de tram Deffaugt,
- Unifier le traitement de sol de la rue,
- Augmenter le confort et l'accessibilité,
- Végétaliser parcimonieusement la rue,

→ Offrir au sortie du tram une rue attractive



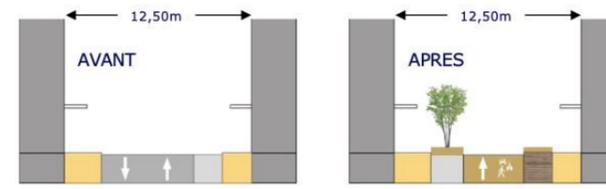
8.3.5. RUE RENE BLANC – SECTION AU SUD DE PAUL BERT (N°5B)

État des lieux

Une rue étroite avec très peu de place pour le piéton, sans arbre.

Propositions du plan-guide

N°	Rue	Réglementation	Phasage
5b	Rue René Blanc - section au sud de Paul Bert	Zone de rencontre	2025 : Aménagements ponctuels avant requalification ultérieure



La zone de rencontre permettra de :

- Donner à lire une continuité d'aménagement avec la partie piétonnée pour la cohérence de la liaison Olympe de Gouges / place Libération,
- Apaiser la circulation automobile sur une voie de bouclage à sens unique,
- Végétaliser parcimonieusement la rue,

→ Conforter la continuité piétonne depuis l'arrêt de tram Deffaugt



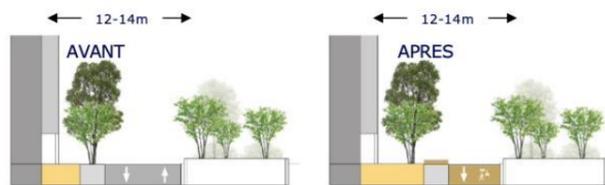
8.3.6. AVENUE PASTEUR – SECTION BLANC / FERRY (N°6)

État des lieux

Une rue qui a été réaménagée avec la place de la Libération, rue assez large alors que la circulation est faible. Forte présence des arbres.

Propositions du plan-guide

N°	Rue	Réglementation	Phasage
6	Avenue Pasteur – section Blanc / Ferry	Zone de rencontre	2025 : Aménagements ponctuels



La zone de rencontre permettra de :

- Apaiser la circulation automobile sur une voie de bouclage à sens unique,
- Augmenter généreusement la place du piéton,

→ Assurer une évidence piétonne de toute la rue Pasteur et le fonctionnement du secteur les jours de marchés.



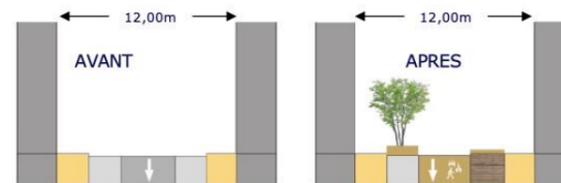
8.3.7. RUE PAUL BERT (N°7)

État des lieux

Une rue étroite avec très peu de place pour le piéton, sans arbre.

Propositions du plan-guide

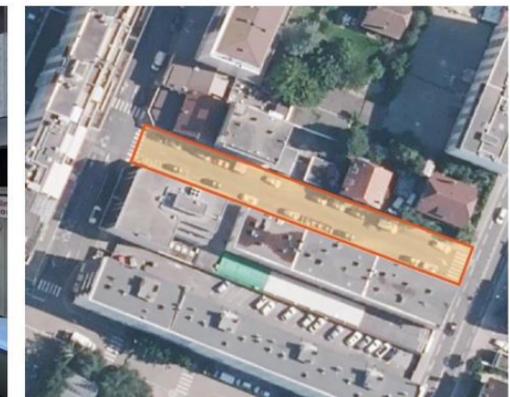
N°	Rue	Réglementation	Phasage
7	Rue Paul Bert	Zone de rencontre	2025 : Aménagements ponctuels avant requalification ultérieure



La zone de rencontre permettra de :

- Reconquérir de l'espace piéton,
- Maintenir une voie apaisée de bouclage,
- Offrir une nouvelle ambiance de rue « habitée » par du mobilier et de la végétalisation basse, sans assombrir davantage la rue

→ Apporter de la qualité urbaine à cette voie



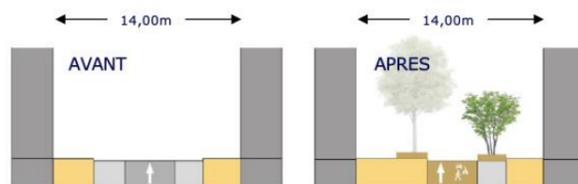
8.3.8. RUE DE LA GARE (N°8)

État des lieux

Une rue très animée et très circulée, avec très peu de place pour le piéton, sans arbre.

Propositions du plan-guide

N°	Rue	Réglementation	Phasage
8	Rue de la gare	Zone de rencontre	2025 : Requalification de façade à façade



La zone de rencontre permettra de :

- Reconquérir l'espace piéton,
- Maintenir la desserte locale,
- Maintenir quelques places de stationnement,
- Qualifier l'ambiance de la rue par du mobilier et de la végétalisation,
- Développer la boucle piétonne avec la rue du Commerce

→ Conforter la zone piétonne de l'Hôtel de Ville



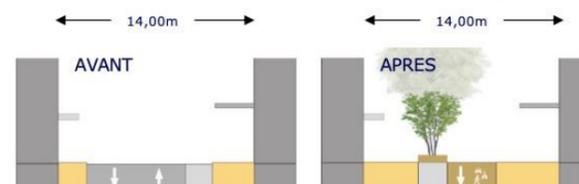
8.3.9. AVENUE DE LA GARE – SECTION VOIRONS / MONT BLANC (N°9)

État des lieux

Une rue très animée et très circulée, avec très peu de place pour le piéton, sans arbre.

Propositions du plan-guide

N°	Rue	Réglementation	Phasage
9	Avenue de la gare – section Voirons / Mont Blanc	Zone de rencontre	2025 : Requalification de façade à façade



La zone de rencontre permettra de :

- Redonner de la qualité spatiale et de confort piéton à la rue par de nouveaux aménagements,
- Maintenir tous les usages actuels de manière apaisée,
- Mettre en valeur l'hôtel Pax et son histoire,

→ Prolonger l'ambiance apaisée de la rue de la Gare.



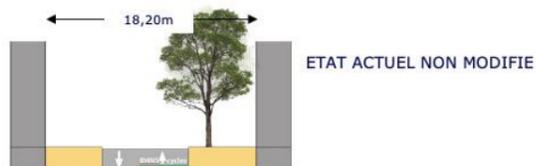
8.3.10. AVENUE DE LA GARE – SECTION MONT BLANC / MOLE (N°10)

État des lieux

Une rue animée et très circulée notamment par les bus. Voirie qui a été récemment réaménagée.

Son statut en zone 30 est maintenu, il n'y pas de besoin de ré-intervenir sur cette rue dans le cadre du projet de piétonnisation.

N°	Rue	Réglementation	Phasage
10	Avenue de la gare – section Mont Blanc / Môle	Zone 30	Sans objet (aménagement cohérent)



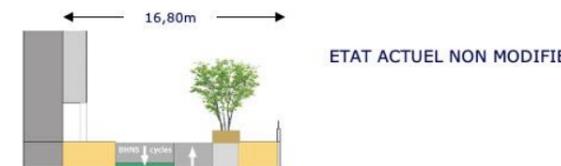
8.3.11. RUE DU MONT BLANC (N°11)

État des lieux

Une rue très circulée notamment par les bus. Voirie qui a été récemment réaménagée.

Son statut en zone 30 est maintenu, il n'y pas de besoin de ré-intervenir sur cette rue dans le cadre du projet de piétonnisation.

N°	Rue	Réglementation	Phasage
11	Rue du Mont Blanc	Zone 30	Sans objet (aménagement cohérent) (*)



(*) Réaménagement de la rive Deffaugt à envisager ultérieurement avec le renouvellement de l'îlot Deffaugt et l'aménagement de la liaison modes doux avec ZAC Etoile



8.3.12. RUE DU CHABLAIS - SECTION MONT BLANC / MOLE (N°12)

État des lieux

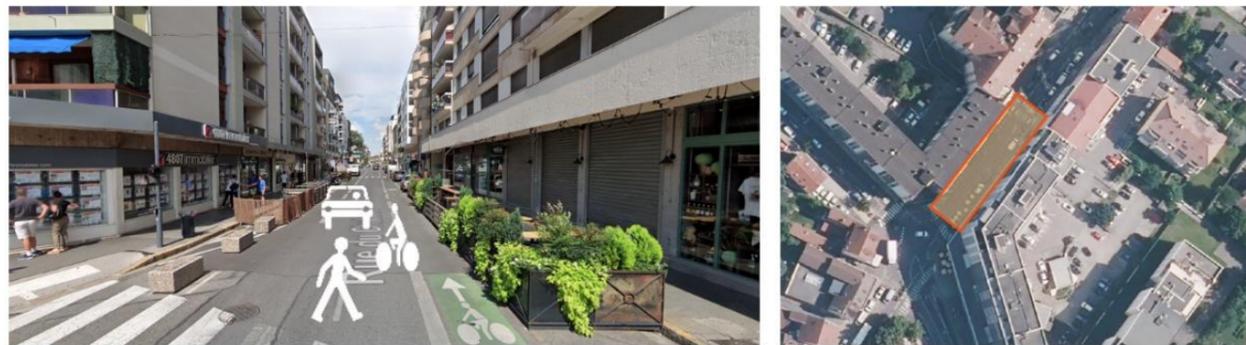
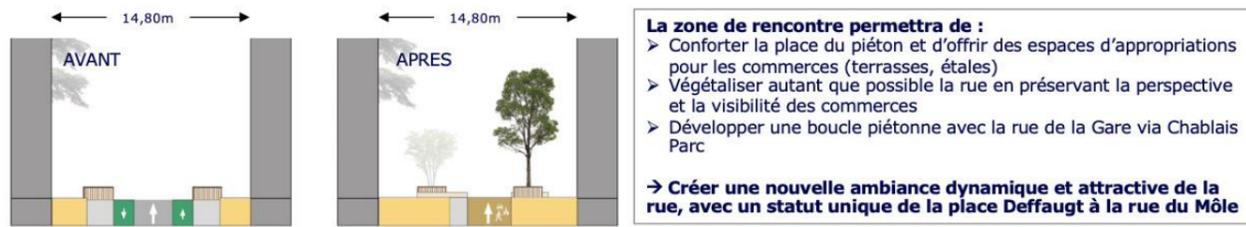
Une rue très animée (nombreuses terrasses) et très circulée, avec très peu de place pour le piéton, sans arbre.

Propositions du plan-guide

Section sud : gabarit de voirie à 14,8 m

N°	Rue	Réglementation	Phasage
12	Rue du Chablais - section Deffaugt / Môle	Zone de rencontre	2025 : Requalification de façade à façade Sinon aménagements ponctuels avant requalification en 2030

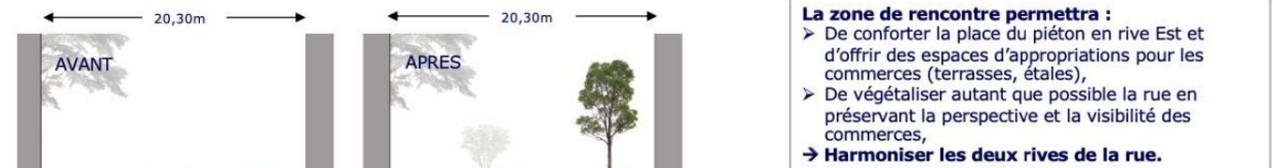
Séquence sud
Gabarit à 14,8 m



Section nord : gabarit de voirie à 20,3 m

N°	Rue	Réglementation	Phasage
12	Rue du Chablais - section Deffaugt / Môle	Zone de rencontre	2025 : Requalification de façade à façade Sinon aménagements ponctuels avant requalification en 2030

Séquence Chablais Parc
Gabarit à 20,3 m



8.4. D. Réaménagement de la place Deffaugt

État actuel

La place historique d'Annemasse (ancienne place Nationale) est située à l'intersection de deux routes principales (rue des Voirons / rue du Chablais).

C'est une place triangulaire de taille réduite qui est davantage un « carrefour » qu'une place : une grande partie de l'espace public est composée par les voiries. L'îlot central arboré entouré par les voies apporte un peu d'agrément à la place. Il comporte un monument en hommage à Jean Deffaugt, ancien Maire d'Annemasse et résistant lors de la 2^{de} Guerre Mondiale.

Les façades des immeubles qui entourent la place sur ses trois rives témoignent du développement urbain de la ville. La façade sur la rive Ouest va être transformée dans le cadre du projet de renouvellement urbain de l'îlot Deffaugt.

Façade du 19° s



Façade du 20° s



Future façade du 21° s



Bosquet isolé au centre de la place



Figure 48 : Vues des façades de l'îlot Deffaugt – Etat actuel

Évolution de l'îlot Deffaugt

L'îlot dit « Deffaugt » de forme trapézoïdale est délimité par :

- L'avenue de la Gare, à l'ouest,
- La rue des Voirons, au sud, qui sera prochainement aménagée pour recevoir le prolongement du Tram,
- La rue du Mont Blanc, au nord,
- La place Deffaugt, à l'est.



Figure 49 : Repérage de l'îlot Deffaugt sur une vue aérienne – Etat actuel

Il s'agit de l'un des rares îlots mutables de l'hyper-centre. Aussi, afin de maîtriser la restructuration de ce secteur, la ville a inscrit dans le plan local d'urbanisme (PLU) une servitude de « périmètre d'attente de projet d'aménagement global » (PAPAG⁴) sur une grande partie de l'îlot Deffaugt.

⁴ Le PAPAG a pour objet de limiter les possibilités d'évolution des constructions présentes dans l'attente de la définition d'un projet de renouvellement urbain visant à valoriser ce site de centre-ville

L'îlot Deffaugt va faire l'objet d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) dans la prochaine modification du PLU basée sur les grands principes suivants traduits graphiquement sur la figure ci-après :

- Partie nord de l'îlot : création d'un jardin public autour du Temple,
- Façades sud et ouest de l'îlot : conservation du bâti existant,
- Façade est et partie centrale de l'îlot : reconstruction avec recul du front bâti Est afin d'agrandir l'actuelle place Deffaugt.



Figure 50 : Schéma de l'orientation d'aménagement et de programmation envisagée pour le renouvellement urbain de l'îlot Deffaugt

Outre sa fonction d'écran végétal, ce nouveau jardin apportera un îlot de fraîcheur dans le centre-ville et offrira une liaison piétonne agréable vers la place Deffaugt, dans la continuité de la future liaison piétonne avec l'écoquartier Etoile-Annemasse-Genève.

Enjeux, contraintes et invariants du réaménagement de la place Deffaugt

- Passer du statut de carrefour à celui de place où il fait bon flâner ou se poser
- Rafraîchir la place l'été avec la plantation d'arbres
- Prendre en compte le projet de Tram et le plan de mobilité à 2025
- Organiser le pôle d'échanges Tram, bus, cycles et piétons
- Contrôler l'accès des riverains et des livraisons à la zone piétonne « Hôtel de Ville »

On présente sur le plan ci-dessous une première esquisse de l'organisation des circulations. Il est proposé d'élargir le trottoir situé le long de la façade Ouest de la place afin de pouvoir y planter des arbres et proposer un espace où les gens pourront s'arrêter (hypothèse à vérifier avec les pompiers en fonction de la défense contre l'incendie de l'immeuble).

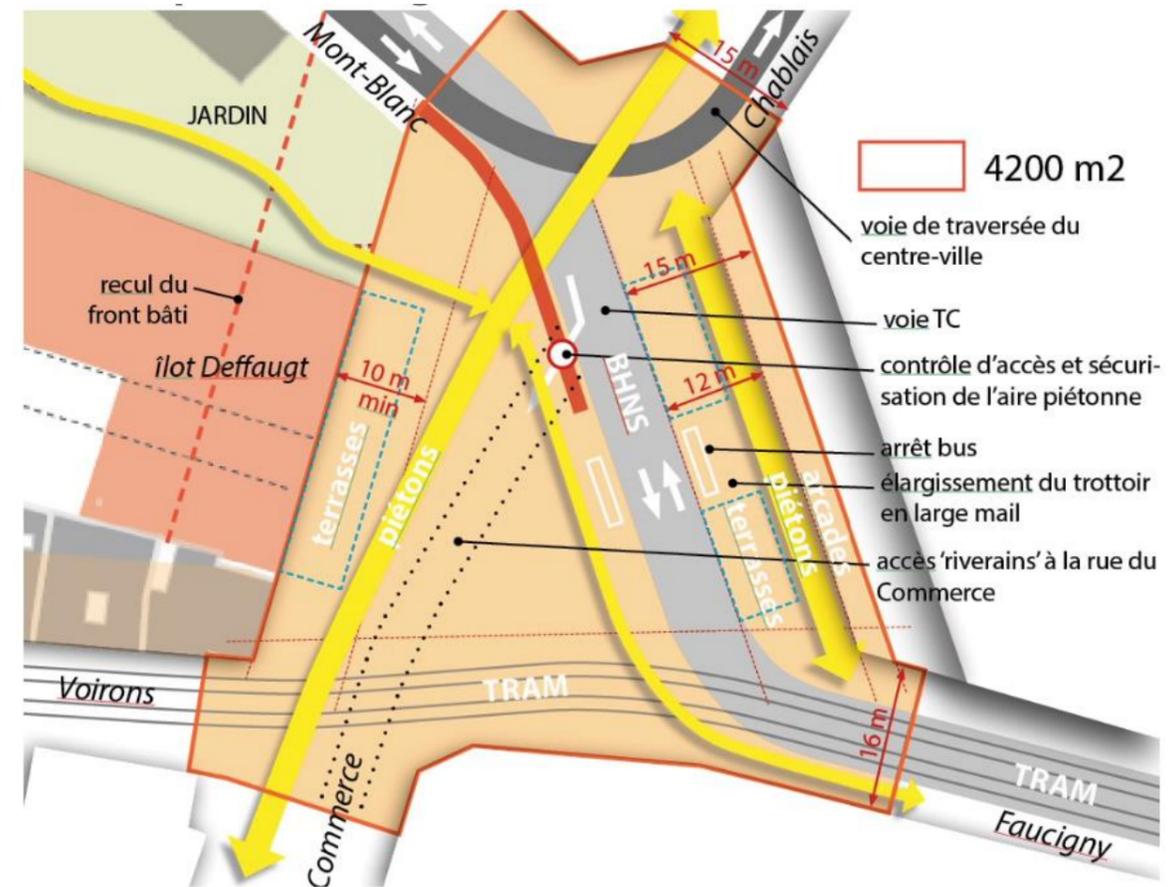


Figure 51 : Esquisse fonctionnelle du réaménagement de la place Deffaugt

Plan-programme proposé

La place en 2025

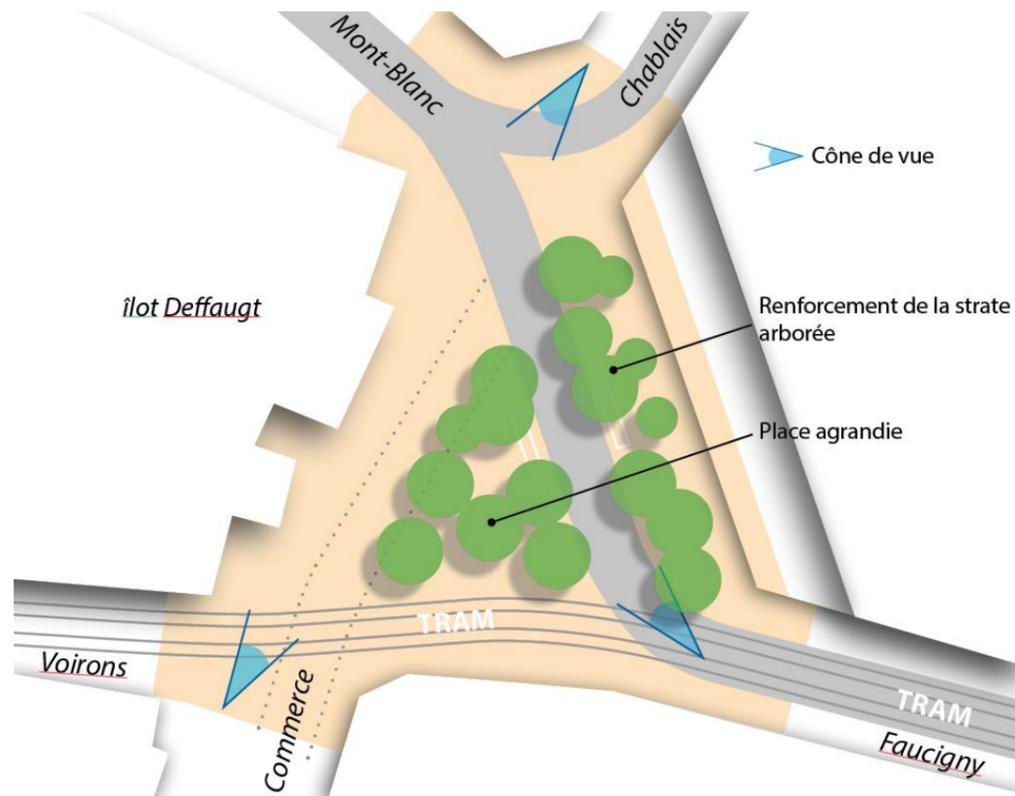


Figure 52 : Plan programme du réaménagement de la place Deffaugt à fin 2025 avec le Tram phase 2

- Statut de place conforté par la simplification de la circulation autour de l'espace central
- Traitement unifié du sol,
- Continuité de la zone piétonne rue du Commerce / place Deffaugt,
- Élargissement important du trottoir Est (sous réserve de l'avis favorable des pompiers)
- Diminution drastique de la place de la voiture,
- Renforcement de la présence végétale,
- Espace de repos pour se poser sous les arbres,
- Mise en valeur de la statue (ou stèle) de Jean Deffaugt,
- Libération de l'espace et ouverture des vues,
- Place de la sanisette et intégration à l'aménagement.

Les usages sur cette place et les principes d'aménagement seront à étudier en atelier de concertation.

La place potentiellement en 2030 ? Après renouvellement urbain de l'îlot Deffaugt

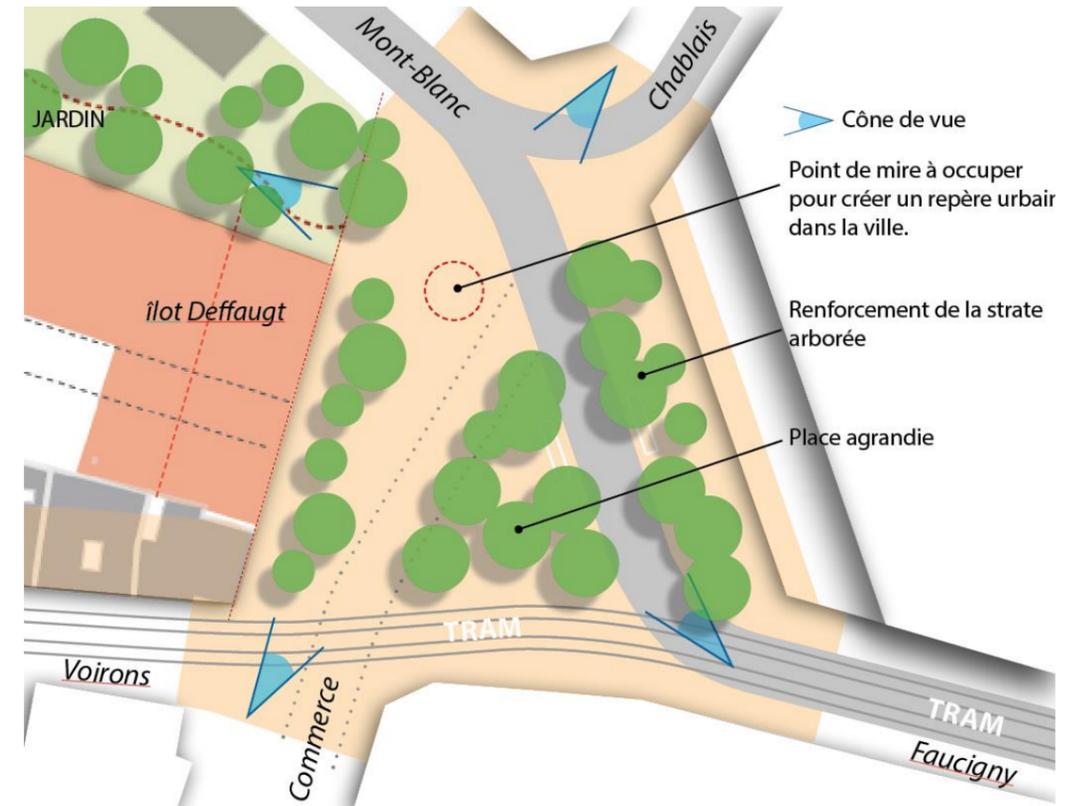


Figure 53 : Plan programme du réaménagement de la place Deffaugt à fin 2030 ? après renouvellement urbain de l'îlot Deffaugt

- Extension de la place à l'Ouest avec une nouvelle façade, en recul par rapport à l'état actuel,
- La végétalisation se prolongera sur l'extension de la place et sur le jardin de la partie nord de l'îlot Deffaugt,
- La liaison piétonne de l'axe rue du Commerce / rue du Chablais s'élargit devant la nouvelle façade de l'îlot Deffaugt,
- Un point de mire pourra être mis en valeur par un élément emblématique (fontaine, œuvre d'art...)
- La nouvelle façade assurera la continuité commerciale avec un rez-de-chaussée actif.

8.5. E. Réaménagement de la place Jean-Jacques Rousseau

État actuel

Historique



La fontaine



Enjeux, contraintes et invariants

La place Rousseau et le passage piéton sont relativement récents. La piétonnisation de la rue des Vétérans permet aujourd'hui d'en entrevoir un nouveau visage.

- Agrandissement conséquent de l'espace piéton,
- Valorisation de la fontaine,
- Reprise progressive du bâti intérieur pour regagner autant que possible l'espace
- Rendre plus lisibles les accès depuis les passages sous porche

Plan-programme proposé

Les usages sur cette place et les orientations d'aménagement seront à étudier en atelier de concertation.

8.6. F. Fonctionnement de la zone piétonne « Hôtel de Ville »

L'actuelle zone piétonne « Hôtel de Ville » va être étendue vers le nord – voir 8.2.1.

Le fonctionnement de cette zone piétonne en termes d'accessibilité et de desserte automobile de la zone piétonne est réinterrogé en tenant compte du plan de mobilité à 2025 :

- Comment on rentre et on sort dans la zone piétonne ?
- Comment on circule à l'intérieur ?

Plusieurs scénarios sont possibles :

- **Scénario A : entrée par la place Deffaugt** → circulation nord > sud (comme en l'état actuel)

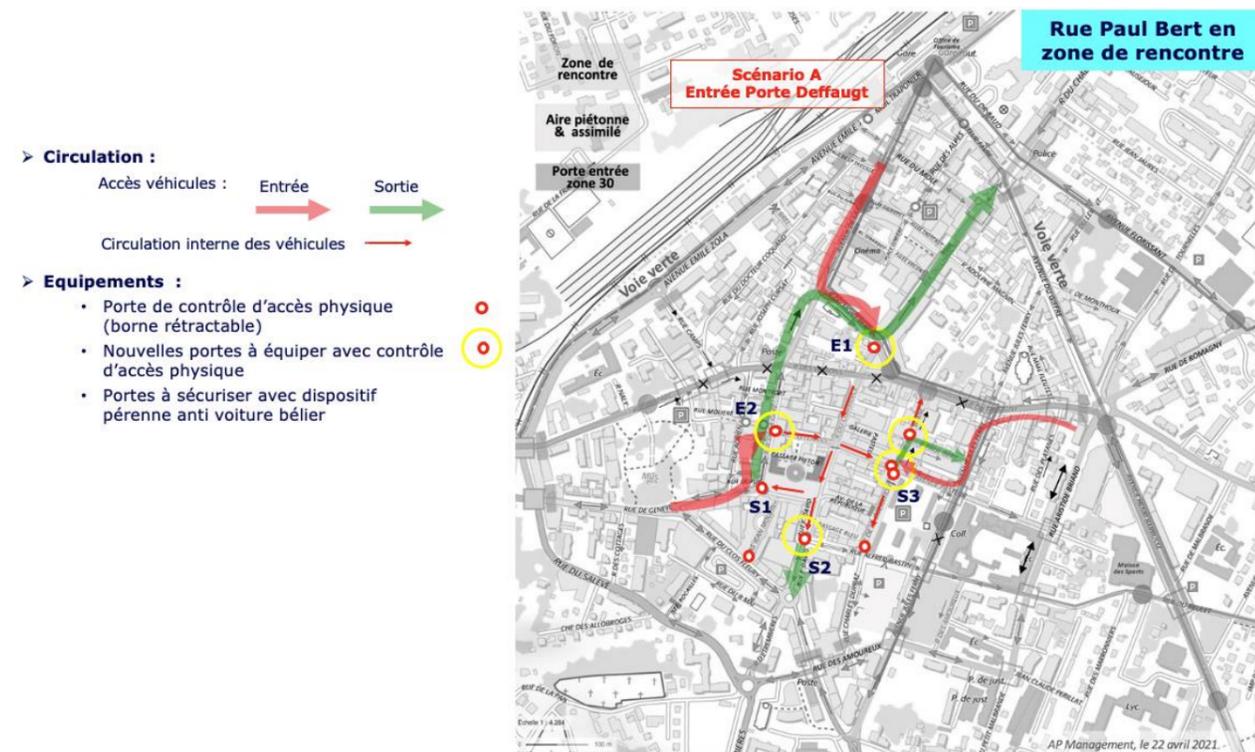
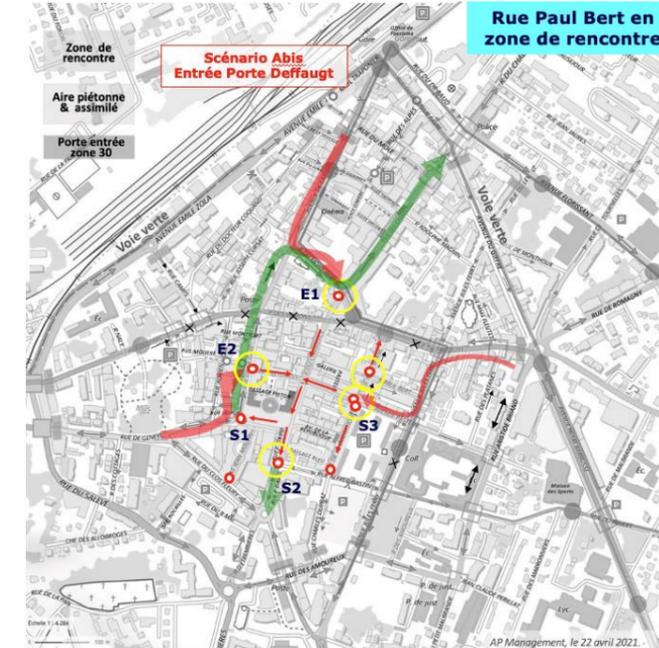
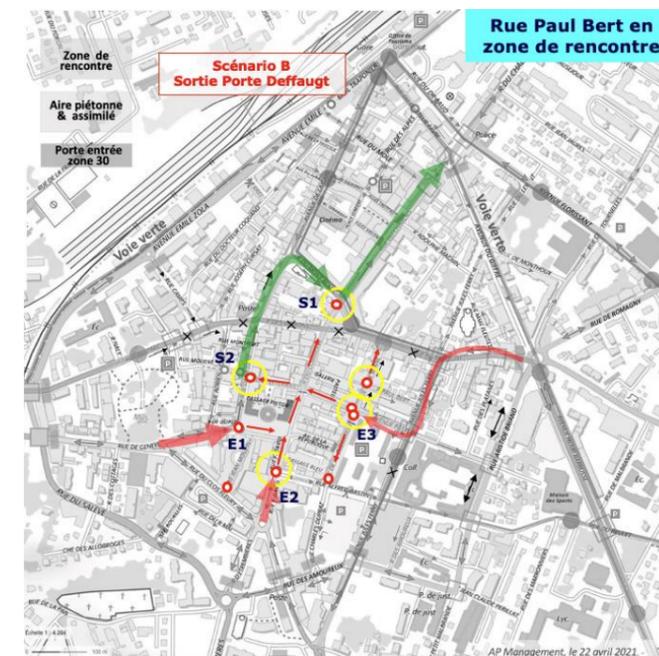


Figure 54 : Plan de fonctionnement – accessibilité et circulation interne – de la zone piétonne Hôtel de Ville – Etat futur 2025

Variante du scénario A :



- **Scénario B : sortie par la place Deffaugt** → circulation sud > nord (inversion du sens actuel)



Ces scénarios seront à étudier en atelier de concertation. D'autres scénarios peuvent être envisagés.

9. Modalités et calendrier de la concertation

Le processus de concertation défini par la Ville comprend deux phases qui sont présentées ci-après.

9.1. Première phase : Définition du plan-guide

Le Conseil municipal a approuvé le 1^{er} avril 2021 les objectifs et les modalités de la concertation préalable pour ce projet.

La présente concertation préalable vise à concerter sur le plan guide de la piétonnisation et du réaménagement du centre-ville qui définit les grands principes, notamment en termes de :

- A. Végétalisation du centre-ville
- B. Apaisement de la circulation et de piétonnisation du centre-ville
- C. Orientations de réaménagement des rues du centre-ville situées comprises dans le plan d'apaisement
- D. Orientations de réaménagement de la place Deffaugt
- E. Orientations de réaménagement de la place Jean-Jacques Rousseau
- F. Fonctionnement de la zone piétonne de l'Hôtel de Ville

Plusieurs propositions sont présentées ci-avant dans le dossier de concertation. C'est à l'issue de cette première phase de concertation que la Ville arrêtera de manière définitive le plan-guide à partir duquel le maître d'œuvre qui sera choisi concevra le projet d'espace public.

Cette première phase de concertation est ouverte du 27 avril au 9 juillet 2021.

Le présent dossier de concertation est mis à la disposition du public avec un registre destiné à recueillir ses observations. Il est consultable à l'Hôtel de Ville, dans le hall d'entrée, aux horaires d'ouverture, du lundi au vendredi de 9h à 12h et de 13h30 à 17h.

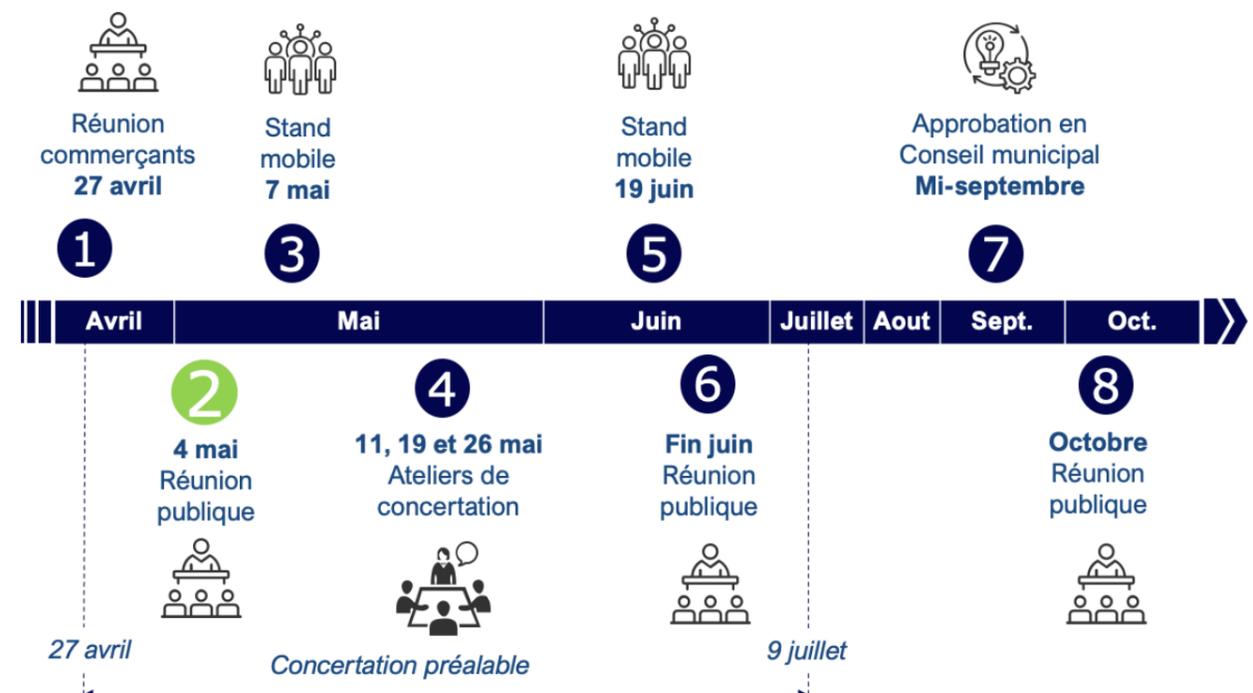
Ce dossier est également consultable sur le site de la Ville (annemasse.fr).

La Ville prévoit la mise en place d'un questionnaire sur internet pour que toutes les personnes concernées et intéressées par le projet puissent apporter leur contribution sur les propositions du plan-guide de la piétonnisation.

Enfin, des observations peuvent être transmises par courriel à l'adresse : concertation@annemasse.fr

Par ailleurs, la Ville prévoit :

- 4 mai 2021 : Réunion publique de présentation du projet et des modalités de la concertation préalable
- 7 mai 2021 : Stand mobile dans le centre-ville pour le recueil de la parole du public sur l'état des lieux et enjeux du projet
- 11, 19 et 26 mai 2021 : Réunions « Atelier de la concertation »
- 19 juin 2021 : Stand mobile dans le centre-ville pour le recueil de la parole du public sur les propositions du plan guide
- Fin juin 2021 : Réunion publique de présentation des travaux de l'atelier de concertation



La Ville d'Annemasse prévoit d'approuver le bilan de cette première phase de concertation, ainsi que le plan guide de la piétonnisation et de réaménagement du centre-ville courant septembre 2021.

Le plan-guide approuvée fera l'objet d'une réunion publique de présentation par la Ville.

9.2. Deuxième phase : Définition du projet d'aménagement des places Deffaugt et Jean-Jacques Rousseau et des autres rues du plan-guide

Lors de la première phase de concertation, les objectifs et grandes lignes des aménagements auront été définis. Pour préparer la réalisation du projet, chacune des phases d'aménagement sera étudiée de manière détaillée par le maître d'œuvre. Cette étape fera l'objet d'une concertation dont les modalités restent à définir.

10. Prochaines étapes du projet

Au terme de la présente concertation préalable, la Ville d'Annemasse va délibérer pour en approuver le bilan, ainsi que le plan-guide de la piétonnisation à réaliser dans le mandat. Cette délibération est prévue en septembre 2021.

Dans la foulée, la Ville va confier une mission de maîtrise d'œuvre à une équipe pluridisciplinaire rassemblant l'ensemble des compétences techniques pour concevoir et réaliser le projet.

Le maître d'œuvre qui sera retenu réalisera les phases d'étude successives « Esquisse », « Avant-projet » et « Projet ».

Comme indiqué ci-avant, une deuxième phase de concertation aura lieu en 2022 sur la base des études du maître d'œuvre. La Ville prévoit de poursuivre cette démarche de concertation jusqu'à la définition précise des aménagements et des conditions de réalisation des travaux. L'objectif étant de prendre en compte l'ensemble des enjeux des riverains et des activités concernés par ces travaux et de limiter autant que faire se peut les nuisances des travaux sur le fonctionnement de la ville, notamment en termes de circulation, de stationnement et de livraison.

Le calendrier de phasage des travaux sera proposé à l'issue de l'élaboration du plan-guide, et en cohérence avec l'objectif de mise en service du prolongement du tramway jusqu'à son nouveau terminus fin 2025.

11. Coût et financement

Le coût du présent projet de piétonnisation va faire l'objet d'une première estimation dans le cadre des études de faisabilité en cours.

La Ville a prévu une enveloppe financière de 5 M€ TTC pour le présent projet de piétonnisation dans le cadre de sa programmation pluriannuelle des investissements (PPI) du mandat 2020-2025.

12. Liste des figures

Figure 1 : Périmètre d'étude de la piétonnisation	3
Figure 2 : Objectifs du PDU et du SCoT de réduction de la part modale de la voiture (Annemasse Agglo)	5
Figure 3 : Le système de transport multimodal d'Annemasse Agglo (Annemasse Agglo)	5
Figure 4 : Évolution des courbes de fréquentation et de l'offre du réseau TAC (Annemasse Agglo)	6
Figure 5 : Extrait du plan du réseau TAC sur le pôle d'échange multimodal (Annemasse Agglo)	6
Figure 6 : Tracé du prolongement du Tram (Annemasse Agglo)	7
Figure 7 : Vue axonométrique du projet d'écoquartier Etoile Annemasse-Genève (Annemasse Agglo)	8
Figure 8 : Plan de repérage des grands projets du centre-ville.....	9
Figure 9 : Vues ariennes d'Annemasse à travers le temps mettant en évidence le développement des axes structurants.....	10
Figure 10 : Plan de repérage des gabarits de la trame viaire du centre-ville.....	10
Figure 11 : Les principales vues sur le grand paysage depuis le centre-ville.....	11
Figure 12 : Vues des villas et immeubles « Belle époque » du centre-ville	11
Figure 13 : Vues sur la présence des arbres dans le centre-ville	12
Figure 14 : Plan de repérage des îlots de fraîcheur et de la présence de l'eau dans le centre-ville – Etat actuel..	12
Figure 15 : Extrait du plan des modes doux et des espaces verts du centre-ville (Ville d'Annemasse).....	13
Figure 16 : Vue de panneaux de jalonnement des liaisons piétonnes – Chablais Parc	13
Figure 17 : Extrait du plan de circulation du centre-ville avec le repérage des rues et places réglementées en aire piétonnes ou zone de rencontre – État actuel	14
Figure 18 : Vue de la place de l'Hôtel de Ville – comprise dans la zone piétonne	15
Figure 19 : Vue de l'entrée dans la partie de la rue du Commerce en zone piétonne - avec le dispositif de bornes rétractables – depuis le carrefour avec l'avenue Pasteur (Google street)	15
Figure 20 : Vue sur l'entrée du passage Bleu depuis la rue Ferdinand David	15
Figure 21 : Vue de la place Lumière – comprise dans la zone piétonne Chablais Parc.....	16
Figure 16 : Vue de l'accès à la zone piétonne Chablais Parc - avec le dispositif de borne rétractable – depuis la rue des Alpes	16
Figure 17 : Vue de l'allée Truffaut - zone piétonne Chablais Parc - avec le dispositif anti-véhicule bélier constitué de jardinières lourdes à la jonction avec la rue du Chablais.....	16
Figure 18 : Vue depuis la rue Adrien Ligué, en direction du parc	17
Figure 19 : Vue depuis la rue de la Gare, en direction du parc.....	17
Figure 20 : Vue en direction de la place Deffaugt	17
Figure 21 : Vue en direction de la Poste	17
Figure 22 : Plan de repérage des locaux commerciaux du centre-ville (AID Observatoires)	18
Figure 23 : Plan de repérage des mésusages ou usages inappropriés relevés lors de l'enquête des usages (Passages)	21
Figure 24 : Plan du réseau routier d'Annemasse	23
Figure 25 : Plan de circulation proposé avec la mise à double sens de la rue Aristide Briand.....	24
Figure 26 : Schéma du réseau de transport en commun – État actuel.....	25
Figure 27 : Schéma du réseau de transport en commun – État futur à fin 2025	25
Figure 28 : Plan de circulation du centre-ville – État actuel	26
Figure 29 : Plan d'aménagement du Tram entre l'actuel terminus et l'avenue Jules Ferry (Extrait du dossier de DUP du projet de Tram)	27
Figure 30 : Plan de circulation du centre-ville – État futur 2025 – Scénario « Rue Paul Bert en zone de rencontre »	29
Figure 31 : Plan de repérage des parkings publics – État actuel.....	30
Figure 32 : Plan de repérage des impacts des projet Tram phase 2 et Piétonnisation sur l'offre de stationnement sur voirie.....	30
Figure 33 : Plan de l'accessibilité des parkings publics du centre-ville depuis la voie péri-centrique – État futur 2025.....	31
Figure 34 : Plan de repérage des aires de livraisons – État actuel.....	31
Figure 35 : Plan des zones piétonnes et liaisons piétonnes fortes du centre-ville – État futur 2025.....	32
Figure 36 : Plan du réseau cyclable du centre-ville – État futur 2025.....	32
Figure 37 : Les fonctions d'ombrage et d'évapotranspiration de l'arbre	33
Figure 38 : Plan de circulation du centre-ville – État futur 2025 – Scénario « Rue Paul Bert en aire piétonne » ...	35
Figure 39 : Plan de circulation du centre-ville – État futur 2025 – Scénario « Rue Paul Bert en zone de rencontre »	36
Figure 46 : Différentes réglementations de la circulation en agglomération (extrait de l'ouvrage « Aménager des rues apaisées » - Cerema 2020)	37
Figure 41 : Tableau et plan de repérage des rues ou sections de rue concernées par le projet de piétonnisation du centre-ville – État futur 2025 – Scénario « Rue Paul Bert en zone de rencontre ».....	38
Figure 42 : Vues des façades de l'îlot Deffaugt – Etat actuel	46
Figure 43 : Repérage de l'îlot Deffaugt sur une vue aérienne – Etat actuel	46
Figure 44 : Schéma de l'orientation d'aménagement et de programmation envisagée pour le renouvellement urbain de l'îlot Deffaugt	47
Figure 45 : Esquisse fonctionnelle du réaménagement de la place Deffaugt.....	47
Figure 46 : Plan programme du réaménagement de la place Deffaugt à fin 2025 avec le Tram phase 2	48
Figure 47 : Plan programme du réaménagement de la place Deffaugt à fin 2030 ? après renouvellement urbain de l'îlot Deffaugt	48
Figure 48 : Plan de fonctionnement – accessibilité et circulation interne – de la zone piétonne Hôtel de Ville – Etat futur 2025.....	50

13. Annexes

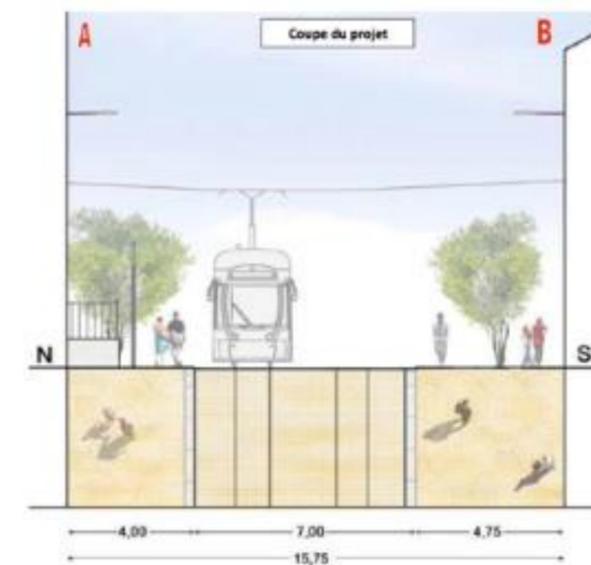
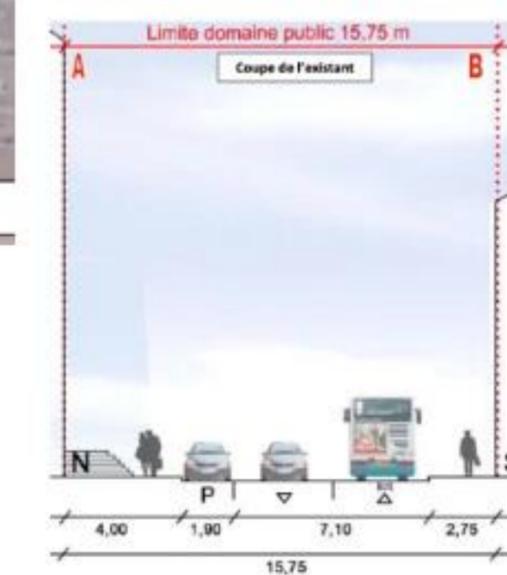
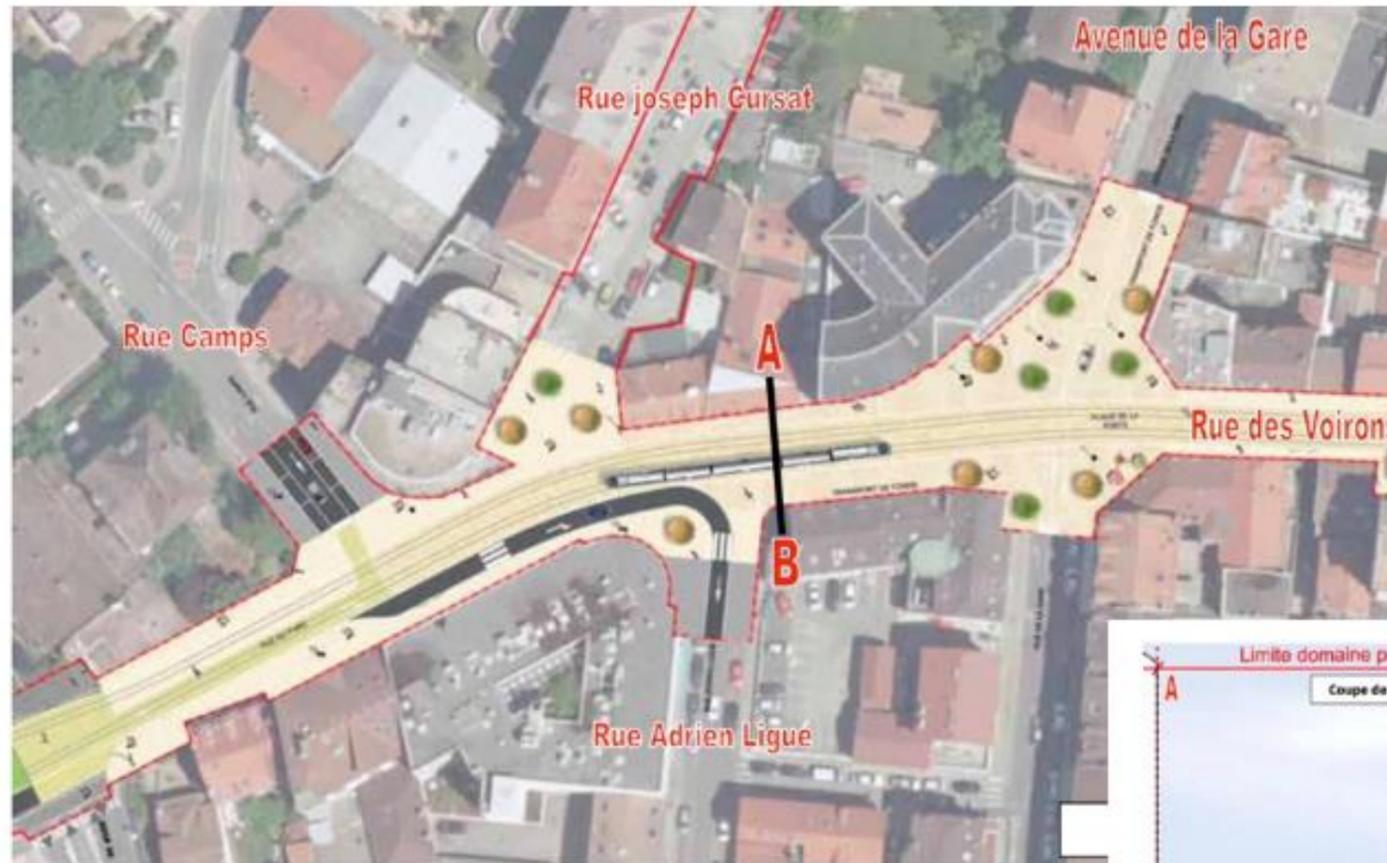
13.1. Extraits du dossier de DUP du projet du Tram

On présente ci-après des extraits du dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet d'extension de la ligne de tramway Moëllesulaz-Annemasse qui a été soumis à enquête publique entre le 12 août et le 25 septembre 2013.

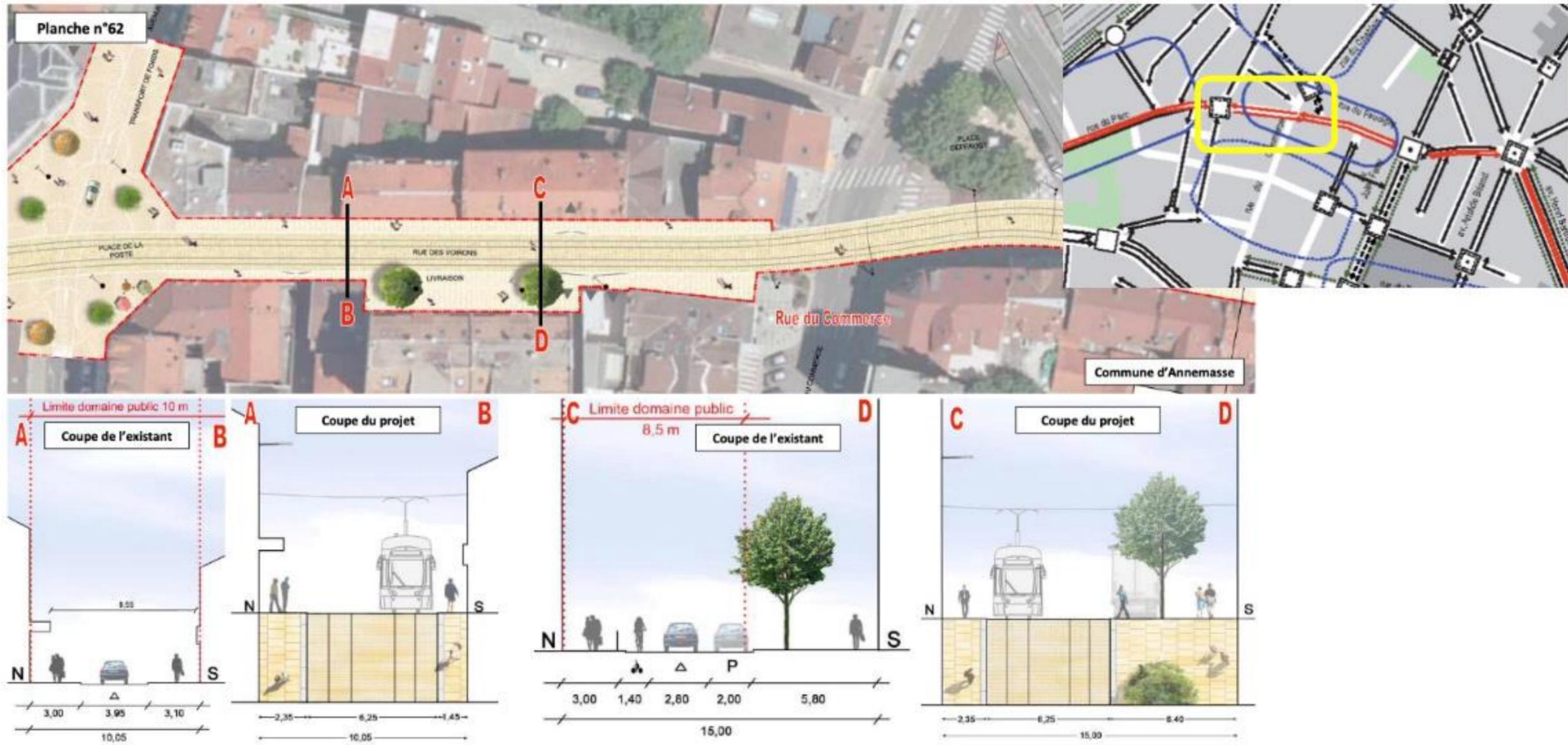
Ne sont présentés que le projet relatif à la phase 2.

Extraits de la pièce C « Notice explicative » - Caractéristiques des ouvrages les plus importants :

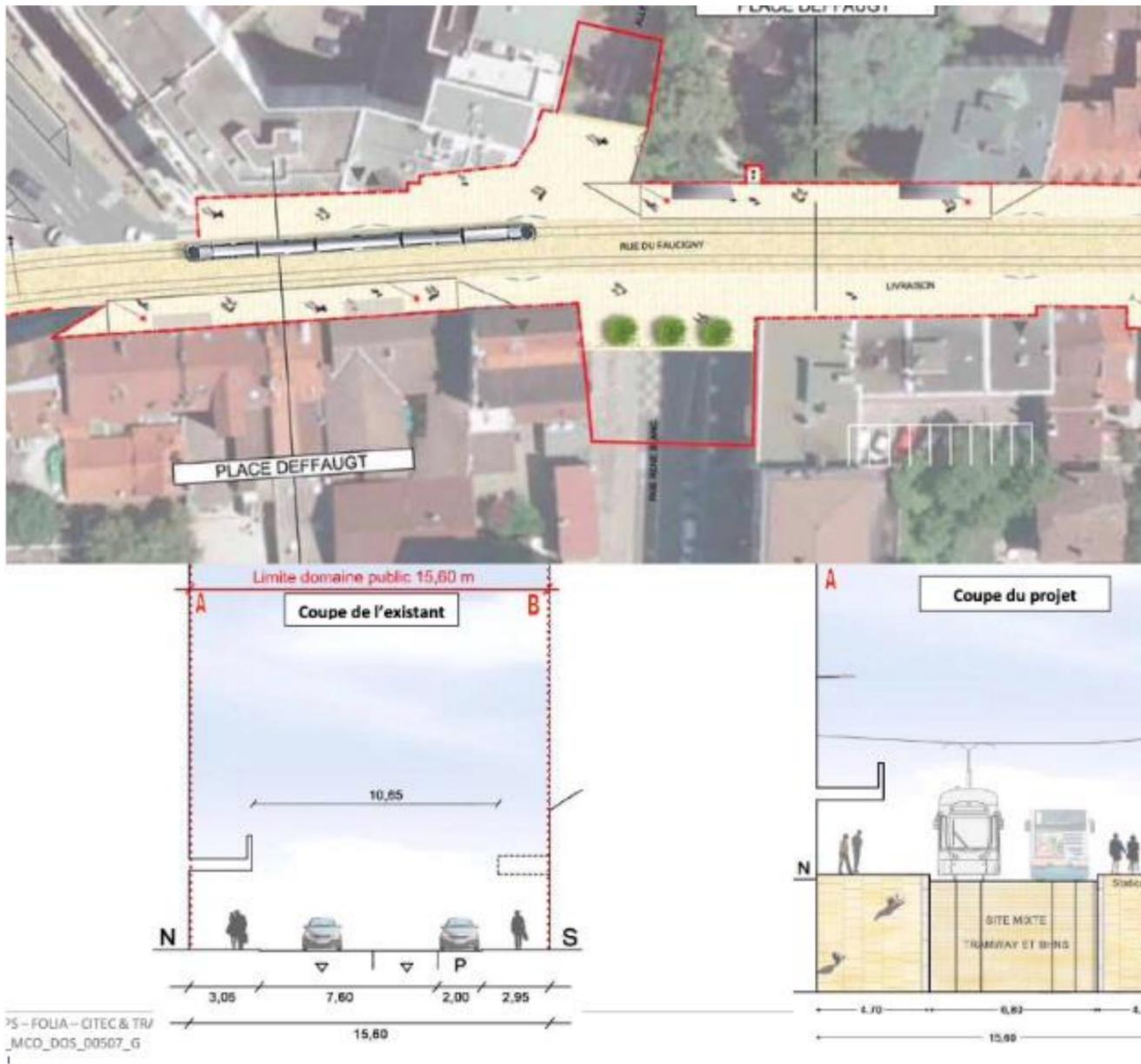
- Section Rue du Parc



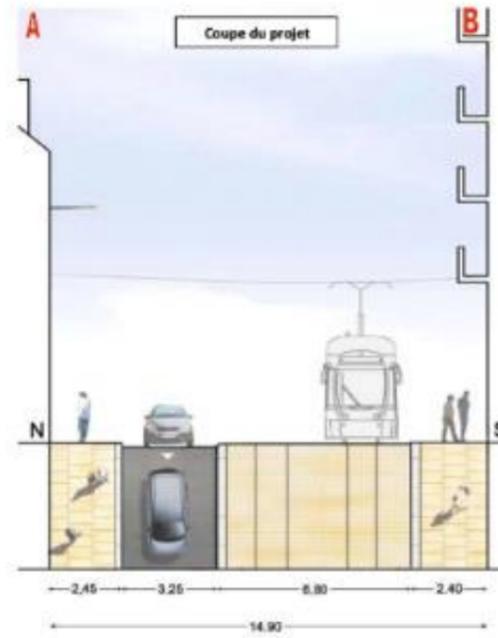
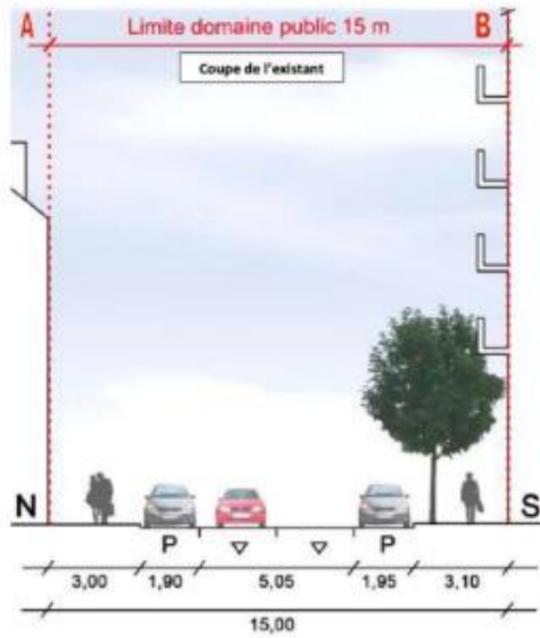
- Section Rue des Voirons



- Section Rue de Faucigny (1/2)



- Section Rue de Faucigny (2/2)



Intersection Zone/Négociants/Zola/Baron de Loë/Parc

Ce carrefour sera régulé par des feux tricolores.

Les mouvements en provenance de la rue du Baron de Loë vers la rue des Négociants ou vers l'avenue Emile Zola/rue du Parc sont gérés de façon spécifique. Ainsi, un îlot est nécessaire pour séparer les deux voies Sud – Nord sur la rue du Baron de Loë.



Source : AVP, Voirie et circulation, 2012

Intersection Genève/ Baron de Loë/Salève

Ce carrefour sera régulé par des feux tricolores.

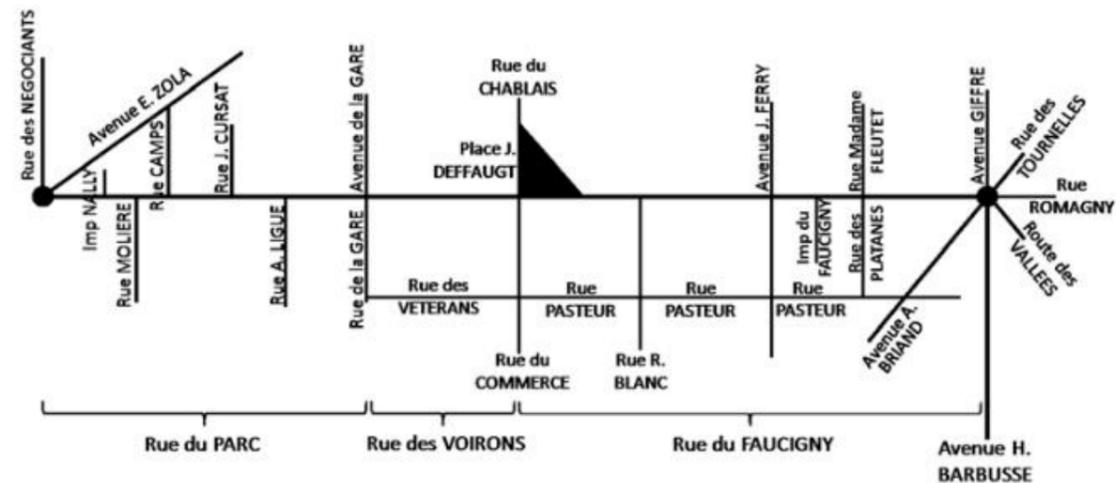
La rue du Baron de Loë nécessite une voie de présélection pour le tourne-à-gauche en direction de la rue de Genève. La rue du Salève nécessite également une voie de présélection pour le tourne-à-gauche en direction de la rue de Genève.

Fonctionnement des intersections en couple

Les intersections sont fortement dépendantes l'une de l'autre, notamment à cause de la distance inter-carrefours et des forts mouvements de baïonnettes. Ces carrefours seront donc coordonnés afin d'éviter tout phénomène de blocage et de remontée de files à l'intérieur des intersections.

▪ **Rue du Parc – carrefour de l'Etoile**

Schéma du réseau viaire autour du tracé du tramway



Source : INGEROP, 2012

La circulation des véhicules sur la rue du Parc se fera en sens unique vers le centre-ville d'Annemasse. La voie de circulation sera placée du côté Sud.

La rue Camps sera en sens unique (sens Nord-Sud). Cette modification permet d'optimiser les feux de circulation sur la rue du Parc et ainsi de limiter les conflits et risque de perturbations avec le tramway. L'ensemble des accès est maintenu.

La rue Joseph Cursat est une voirie privée à ce jour en « cul de sac ». Elle pose un problème de sécurité. Le mouvement d'entrée dans la rue avec le tramway dans le dos doit être géré par feux. Or, il est impossible d'insérer un feu sur ce secteur. De ce fait la rue Joseph Cursat sera :

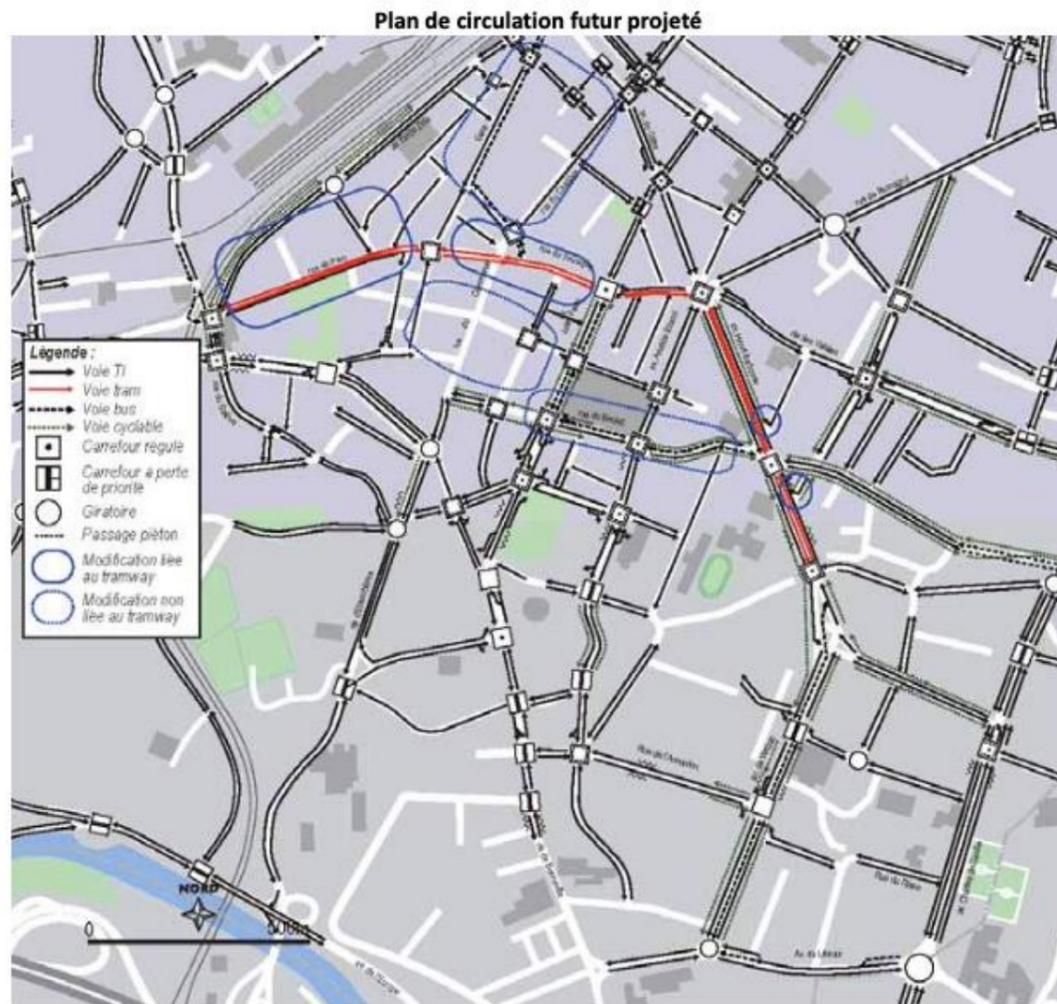
- soit conservée dans son statut puis définie avec accès par la rue Adrien Ligue, rue de la Gare et rue du Parc en tourne à droite,
- soit transformée en rue traversante en sens unique avec entrée depuis la rue Camps et sortie vers la rue du Parc,
- soit aménagée en « cul de sac » inversé.

Son statut pourrait devenir public en accord avec les actuels propriétaires.

La circulation automobile sera supprimée (hors riverains et livraisons) sur la rue du Parc entre la rue Adrien Ligué et la rue de la Gare, ainsi que sur la rue des Voirons

Concernant la rue du Faucigny, la circulation sera supprimée (hors riverains et livraisons, uniquement dans le sens Est-Ouest) entre la place Deffaugt et l'avenue Jules Ferry. De plus, entre l'avenue Jules Ferry et la place de l'Etoile, une voie de circulation sera supprimée.

La rue René Blanc sera mise en impasse avec la suppression de l'accès depuis la rue du Faucigny.



Source : AVP, Voirie et circulation, 2012

Intersection Parc/Nally

Le carrefour entre la rue du Parc et l'impasse Nally sera régulé par des feux.

Intersection Parc/Molière/Camps/Cursat/Ligué

Ces intersections seront régulées par des feux.

Le tramway traverse ces intersections en site banalisé entre la rue Molière et la rue Camps.



Source : AVP, Voirie et circulation, 2012

Intersection Parc/Gare/Voirons

Le carrefour entre la rue du Parc, la rue de la Gare et les rue des Voirons sera géré par un système de priorité à droite et de cédez le passage afin d'indiquer la traversée des voies de tramway.



Source : AVP, Voirie et circulation, 2012

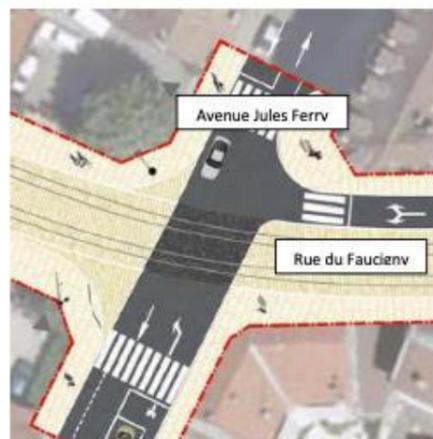
Intersection Voirons/Deffaugt/Faucigny

Il n'est pas prévu de réguler cette intersection du fait des faibles charges de circulation. Seuls des panneaux de perte de priorité seront mis en place pour les véhicules privés sur la rue du Commerce.

Intersection Faucigny/Ferry

Le carrefour entre la rue du Faucigny et l'avenue Jules Ferry sera régulé par des feux.

Le tramway traverse le carrefour côté Sud.



Source : AVP, Voirie et circulation, 2012

Intersection Faucigny/Impasse du Faucigny

Le carrefour entre la rue du Faucigny et l'impasse du Faucigny sera régulé par des feux.

Intersection Faucigny/Platanes/Fleutet

Le carrefour entre la rue du Faucigny, la rue des Platanes et la rue Madame Fleutet sera régulé par des feux.

Le tramway traverse le carrefour côté Sud et en site propre.



Source : AVP, Voirie et circulation, 2012

Carrefour de l'Etoile – Terminus

Schéma du réseau viaire autour du tracé du tramway



Source : INGEROP, 2012

Sur l'Avenue Henri Barbusse, les deux voies centrales sont attribuées au tramway tandis que les deux voies latérales sont dédiées à la circulation automobile (voies mixtes VP - BHNS au Sud).

Une obligation de tourne-à-droite au débouché de la rue de Malbrande est proposée afin de limiter les conflits au droit de l'intersection entre l'avenue Henri Barbusse et la rue du Beulet. Une telle obligation est aussi proposée pour la rue du Stade Albert Baud, mais « compensée » par la possibilité de tourne-à-gauche au niveau de la rue du Beulet, en provenance de l'Est.

Place de l'Etoile

Avec les propositions du maître d'œuvre, le fonctionnement général de ce carrefour sera peu modifié.

On note toutefois que les deux voies de shunt existantes (de Briand vers Barbusse, et de Vallées vers Romagny) sont supprimées.

Au niveau des points de conflits entre les véhicules et le tramway, des feux de barrage seront mis en place pour permettre le passage des rames.

13.2. « Une voirie pour tous »

Le programme national « Une voirie pour tous » est destiné à construire une culture commune de l'aménagement et de la gestion de la voirie et des espaces publics, visant un partage plus équilibré de ces lieux entre tous les usages urbains, et redonnant toute leur place aux modes actifs ainsi qu'aux autres modes alternatifs à la voiture « solo ». Ce site a pour but de rassembler les productions présentées lors de nombreuses réunions d'échange d'expériences, d'aider les praticiens à accéder à l'information technique et à l'expertise dont ils ont besoin au quotidien, de diffuser largement les connaissances et savoir-faire.

<http://voiriepour tous.cerema.fr>



Une Voirie pour Tous
Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

Le programme national « Une voirie pour tous »

Partager la rue et l'espace public entre les différents usagers est un enjeu majeur de nos villes et villages. Le programme partenarial Une Voirie pour Tous vise à diffuser largement les pratiques de conception qui redonnent toute leur place aux modes actifs (marche à pied, vélo) et qui accordent une attention particulière aux usagers les plus vulnérables.

L'aménagement de la voirie : des opérations complexes, des acteurs multiples

Partager la voirie

Les objectifs de fluidité de la circulation automobile ont longtemps guidé la conception de la voirie publique. Ces voies, aménagées et entretenues par l'administration publique, sont pourtant bien plus qu'un espace de circulation. Places, squares, rues, trottoirs et carrefours organisent la vie locale et constituent autant de lieux d'échanges et de rencontres. La voirie est donc un espace public à part entière sur lequel personne n'a de droit exclusif. L'aménageur doit, en conséquence, assurer le partage de la voirie entre tous les usagers.



Source : MEDDTL

Concilier les usages

La prise en compte des pratiques et des attentes des usagers est complexe car les usages se multiplient, se concurrencent et parfois s'opposent. L'évolution des modes de vie, de déplacement, de transport, de distribution fait apparaître de nouveaux besoins qui se superposent à des enjeux collectifs essentiels :

- l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite ;
- la sécurité des biens et des personnes ;
- la gestion des flux ;
- la maîtrise de l'urbanisation ;
- la qualité des espaces publics et du paysage urbain ;
- la lutte contre l'exclusion ;
- la préservation de la qualité environnementale...

Redonner leur place aux modes actifs (marche à pied, vélo)

Ces trente dernières années, malgré la multiplicité des usages, les aménagements ont trop souvent accordé la priorité à la voiture, qu'elle soit en déplacement ou en stationnement.



Source : MEDDTL

Fiche n° 00 - mise à jour - mai 2014

Collection | L'essentiel

Successé aux éditions du
Certu

Le code de la route évolue en faveur des piétons et des cyclistes !

Série 1

UNE VOIRIE POUR TOUS
Rues et espaces publics À VIVRE

Depuis quelques années, le code de la route a connu de nombreuses évolutions, pour améliorer la sécurité en ville et mieux protéger les plus fragiles : les piétons et les cyclistes.

Voici une série de 9 brèves pédagogiques destinées à faire connaître quelques unes des évolutions majeures.

À lire et à distribuer !

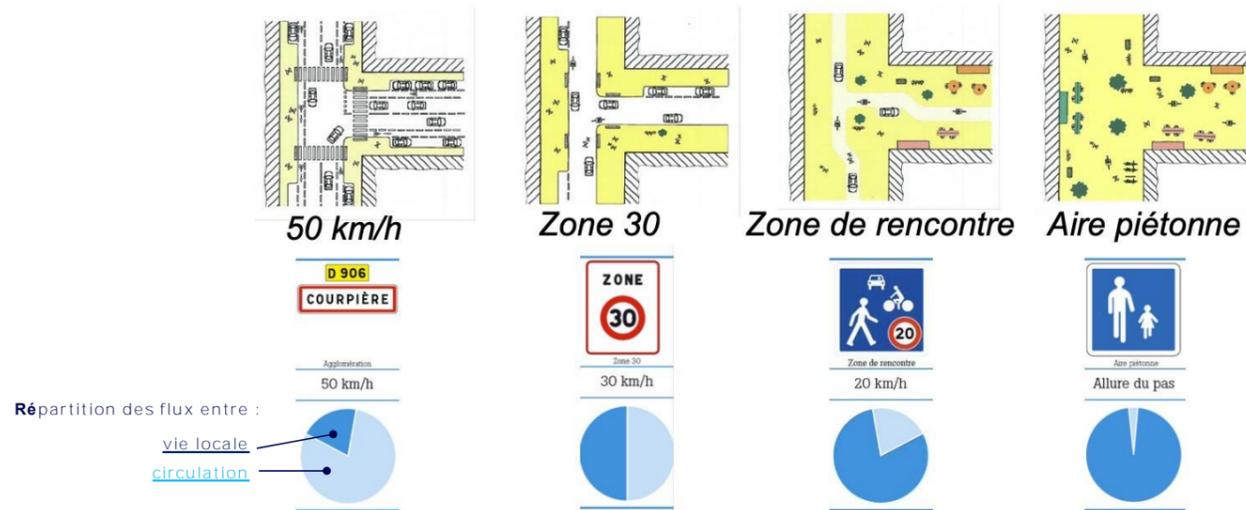
Disponibles également en téléchargement

On

13.3. Statut et aménagement des différentes zones de circulation apaisée

13.3.1. PRINCIPES

En agglomération, la circulation automobile peut être réglementée de manière adaptée suivant l'équilibre entre la vie locale de la voie et la circulation :



Si la circulation limitée à 50 km/h est la plus répandue, la circulation limitée à 30 km/h sur un axe ou en « zone 30 » sur une zone se généralise dans les centres-villes ou les centralités de quartier. La « zone 30 » fait partie de l'arsenal des zones dites de « circulation apaisée », comme la « zone de rencontre » et l'« aire piétonne ».

Plus d'apaisement de la circulation, c'est plus de :

1. **Sécurité routière, c'est à dire moins d'accident grave**
2. **D'espaces pour les modes actifs**
3. **De bien-être pour les riverains et de santé publique** (moins de pollution et de bruit routier)
4. **D'animation urbaine (ou vie locale) avec les commerces, les terrasses, les riverains**

Ces différents types de zone de circulation apaisée sont présentés ci-après.

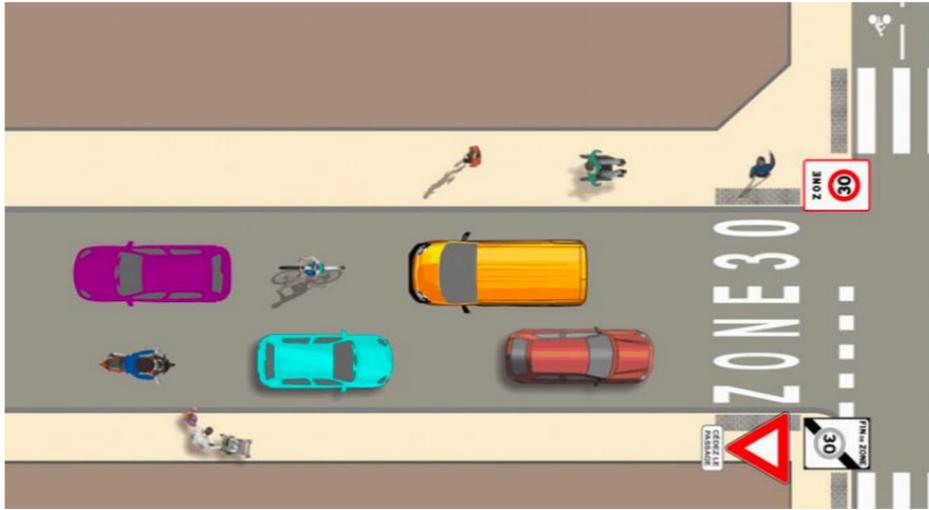
13.3.2. REFERENCES AU CODE LA ROUTE

Les statuts de « zone 30 », « zone de rencontre » et « aire piétonne » sont définis par l'article R.110-2 du code de la route :

Zone 30 : section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes et les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

Zone de rencontre : section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes et les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

Aire piétonne : section ou ensemble de sections de voies en agglomération, hors routes à grande circulation, constituant une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Dans cette zone, sous réserve des dispositions des articles R. 412-43-1 et R. 431-9, seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation.

Aménagement type :**Principales caractéristiques :**

1. Une rue en zone 30 reste un aménagement principalement urbain.
2. C'est un lieu de vie, pas un simple lieu de passage pour les véhicules.
3. Le profil le plus courant ? Deux trottoirs confortables et une chaussée dimensionnée au minimum.
4. Le trottoir est l'espace qui devra être calibré en premier, et non celui qui reste après avoir dimensionné les chaussées et les stationnements.
5. Les mêmes règles qu'à 50 km/h s'appliquent : le piéton est tenu d'utiliser le trottoir lorsqu'il existe et est praticable.
6. La signalisation (panneaux) des entrées et sorties est obligatoire.
7. Le double sens cyclable y est généralisé.
8. Le périmètre d'une zone 30 peut aller de quelques rues à la ville entière.
9. L'aménagement facilite les traversées piétonnes et le marquage des passages piétons est limité.
10. La priorité à droite, la réduction de la largeur de chaussée, le plateau, l'écluse (réduction temporaire de chaussée) et la chicane sont les principales mesures possibles pour faire ralentir les véhicules.

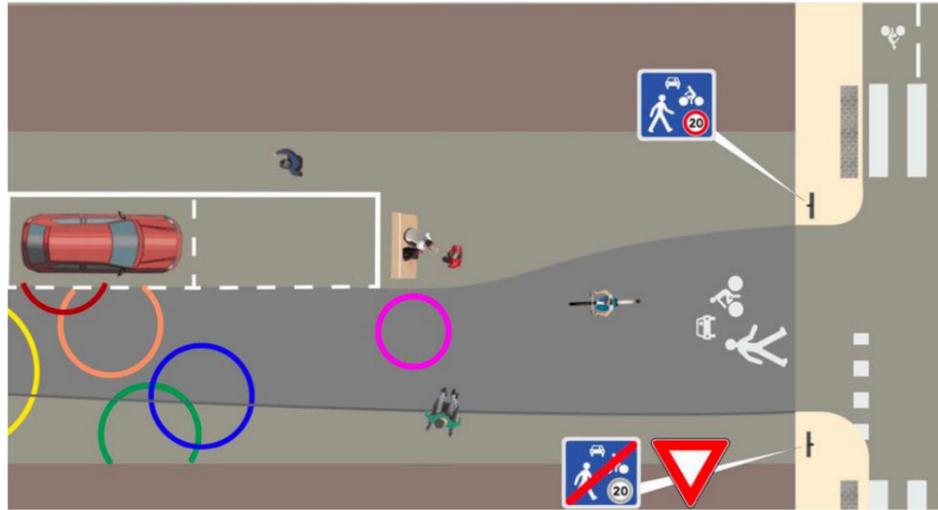
Exemples :

Rue de la République à Annecy (74)



Zone 30 en zone résidentielle



Aménagement type :**Principales caractéristiques :**

1. L'image de la rue change : les limites sont inexistantes ou plus floues pour un partage du même espace par tous.
2. Les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner.
3. Les piétons bénéficient de la priorité sur les véhicules.
4. La vitesse des véhicules est limitée à 20 km/h.
5. Les cyclistes doivent céder la priorité aux piétons, rouler à moins de 20 km/h et peuvent circuler à double sens dans toutes les rues.
6. La signalisation (panneaux) des entrées et sorties est obligatoire.
7. Le stationnement est maîtrisé, limité et autorisé seulement sur les emplacements aménagés.
8. Il est préférable de modérer la vitesse en amont de l'entrée en zone de rencontre.
9. Il vaut mieux l'aménager à l'intérieur d'une zone 30.
10. Elle est souvent bien adaptée pour les rues peu larges avec un faible trafic.

Exemples :

à Annecy (74)



Autre référence, en centre-bourg



Aménagement type :**Principales caractéristiques :**

1. L'aire piétonne vise à faciliter avant tout les déplacements à pied.
2. Le piéton occupe tout l'espace et se déplace sans contraintes.
3. L'usage du vélo à faible vitesse y compris en transit est possible. Le double sens cyclable est généralisé.
4. La circulation motorisée de transit est supprimée. Seule la circulation motorisée de desserte locale est autorisée.
5. Lorsqu'ils sont présents, les véhicules doivent se déplacer au pas et donner une priorité absolue aux piétons.
6. Le stationnement est interdit, sauf pour les cyclistes. Les livraisons sont possibles mais à organiser.
7. La signalisation (panneaux) des entrées et des sorties est obligatoire.
8. Le matériau pour les cheminements piétons rend la marche confortable et respecte les règles d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite et aux personnes aveugles ou malvoyantes.
9. L'aire piétonne peut être temporaire : par exemple, pour les villes touristiques qui enregistrent une forte affluence en été.
10. De petites aires piétonnes disséminées dans la ville représentent une opportunité d'offrir de l'espace public aux piétons à l'écart du trafic motorisé.

Exemples :

Rue Sainte Catherine à Bordeaux (33)



Place Saint Léger à Chambéry (73)

**Autre référence**