



5. PROJET: DÉPLACEMENTS



5.1 MODERATION DE LA CIRCULATION

5.1.1 OBJECTIFS

Les vitesses excessives sur certains tronçons routiers, différents conflits d'usage, notamment sur le chemin de l'école ou à Chevrens, ont conduit la commune à mettre en place différents aménagements ponctuels, provisoires ou définitifs. En outre, avec l'urbanisation des communes françaises voisines, on peut s'attendre à une augmentation de trafic.

Les objectifs visent à:

- ralentir les véhicules à l'intérieur des villages.
- sécuriser les piétons et les deux-roues.
- valoriser l'espace public, avec une attention particulière pour les noyaux anciens.

Bardonnex, exemples d'aménagement :

- entrée de zone 30 km/h,
- modération en zone protégée



Fiches d'action

2. aménager les espaces publics de la commune

7. aménager la route d'Hermance dans la traversée d'Anières

5.1.2 PROPOSITIONS

Dans le chapitre relatif au village d'Anières, plusieurs propositions concernent la modération de la circulation. Elles visent à :

- promouvoir une stratégie d'ensemble de modération de la circulation, qui intègre une conception coordonnée d'aménagement de l'espace public,
- créer des zones 30 km/h ou de rencontre dans le village,
- aménager et sécuriser la traversée du village par la route d'Hermance.

Afin d'éviter de juxtaposer des solutions techniques conçues au coup par coup, une vision d'ensemble est nécessaire pour coordonner les actions à entreprendre, pour déterminer leur ordre d'urgence et établir un programme, pour donner une image cohérente aux aménagements du domaine public de la commune.

Il s'agit d'effectuer une étude-cadre, à confier conjointement à un ingénieur en transports et à un paysagiste-urbaniste. Il conviendra d'associer à son élaboration l'Office cantonal de la mobilité, la Direction du patrimoine et des sites, les TPG.

L'étude devra être coordonnée avec le plan directeur des chemins pour piétons.

L'étude cadre définit le concept d'ensemble, élabore des propositions de principe tant sur la délimitation des zones 30 km/h que sur les aménagements, effectue une évaluation du coût, identifie les priorités et établit un calendrier.



- zone 30 ou zone de rencontre
- aménagement de la route d'Hermance
- carrefours à aménager
- traversées piétonnes à aménager

5.2 TRANSPORTS PUBLICS

5.2.1 OBJECTIFS

(voir carte dans l'inventaire)

Les lignes E, B et G assurent les fonctions essentielles, mais de manière peu efficace. Elles sont avant tout utilisées par des usagers "captifs" des transports publics.

Compte tenu de la faible densité de population, il n'est pas envisageable de renforcer de manière significative l'offre en transports publics. Néanmoins, les TPG étudient l'éventualité de prolonger la ligne B en direction de Chevrens, voire d'Hermance.

Ceci offrirait une meilleure couverture territoriale et doterait Anières d'une possibilité nouvelle d'atteindre non seulement Vésenaz, mais aussi la Pallanterie.

Le P+R situé sur l'axe de la route de Thonon est celui de la Nautique. A long terme, il sera peut-être envisageable d'en trouver un dans les environs de Vésenaz ou de la Pallanterie, si les lignes urbaines des TPG sont prolongées jusque là.

La commune estime qu'en raison de l'augmentation constante du trafic frontalier, la question d'un P+R à la douane de Veigy mérite d'être examinée.

Fiche d'action

9. améliorer la desserte par les transports publics

5.2.3 PROPOSITIONS

Améliorer la fréquence de la ligne E

La ligne E relie la commune à la ville, au village de Vézenaz et au cycle d'orientation de Bois-Caran. Une amélioration de la fréquence de cette ligne en dehors des heures de pointe est souhaitable.

Prolonger la ligne B jusqu'à Chevrens

A l'heure actuelle, la ligne B dessert le foyer AGECAS. Sa prolongation, à l'étude permettrait de desservir également Chevrens, éloigné des arrêts TPG de la route d'Hermance.

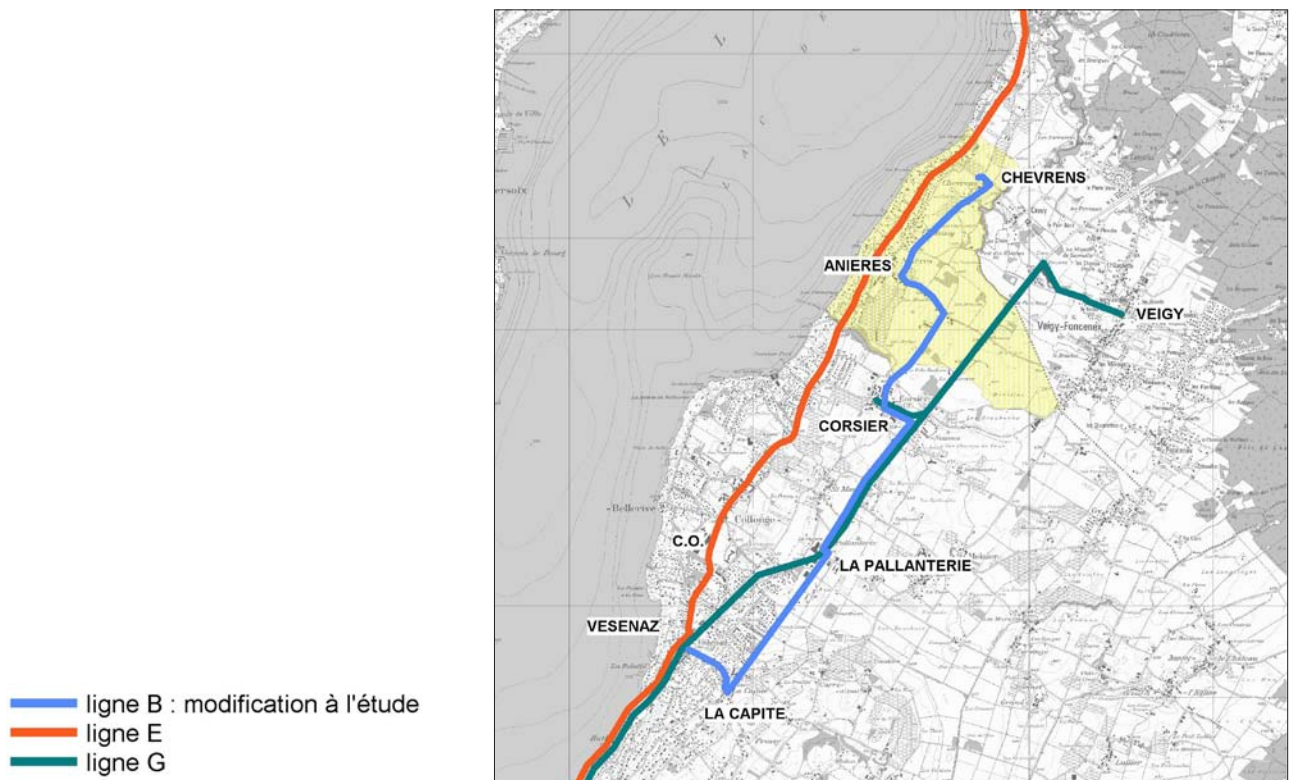
Développer une ligne de bus transversale en direction de Jussy

Dans la perspective d'un maillage du réseau de campagne, il serait utile d'étudier la mise en place d'une ligne transversale en direction de Jussy.

Renforcer et prolonger les liaisons transfrontalières

Le prolongement de la ligne G sur France (jusqu'à Douvaine) et l'amélioration de ses fréquences, couplés à l'implantation d'un P+R à proximité de la frontière, est une hypothèse à étudier dans la perspective d'un réseau de transports publics régionaux.

Par ailleurs, la commune de Veigy envisage de créer un parking d'échange sur son territoire, destiné aux frontaliers pratiquant le co-voiturage, qui pourrait encourager un renforcement de la ligne G.



5.3 PIETONS ET DEUX-ROUES

5.3.1 OBJECTIFS

L'inventaire a mis en évidence que les liaisons piétonnes et cyclables actuelles entre les quartiers d'habitation et les équipements sont parfois lacunaires et n'offrent pas le confort et la sécurité qui pourraient les rendre attractives.

Par ailleurs, les chemins de randonnée cantonaux pourraient être complétés par un réseau de promenade d'intérêt plus local.

Les objectifs visent à:

- améliorer les relations entre les lieux habités et les équipements
- sécuriser les déplacements des piétons et des cyclistes
- mettre en valeur le patrimoine paysager de la commune et ses voies de communication historiques

Fiche d'action

- 8. planifier le développement des circulations piétonnes et cyclistes*

5.3.2 PROPOSITIONS

Les objectifs énoncés peuvent être atteints par l'établissement d'un **plan directeur des chemins pour piétons**, que la loi d'application de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (L1 60) demande à chaque commune de réaliser.

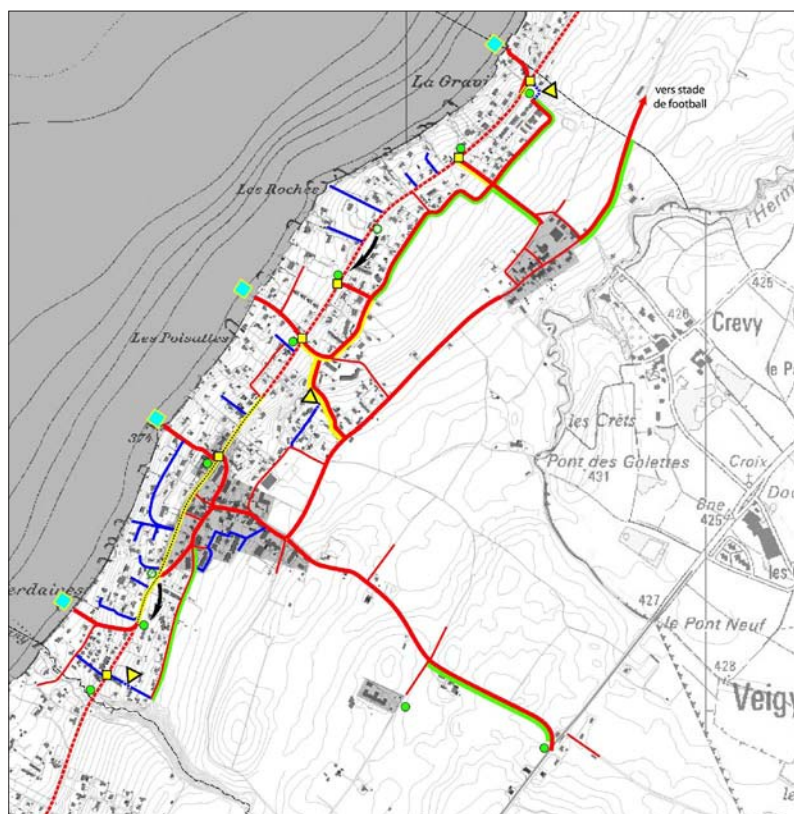
Selon la loi, l'ambition première du plan directeur est de forger une image directrice des aménagements futurs en matière de chemins pour piétons; il s'agit de composer à terme un réseau cohérent, dense et continu, sûr et attractif, reliant les lieux urbanisés tant au réseau de randonnée qu'aux infrastructures communales (écoles, mairie, terrains de sport, etc.) et aux réseaux de transports publics.

En outre, le plan directeur des chemins pour piétons permet aux autorités communales de préciser certaines options prises dans le plan directeur communal, de les étayer et de promouvoir rapidement des actions concrètes sur le terrain, pas trop onéreuses, dont les retombées se font directement sentir dans la vie de tous les jours.

Le plan directeur des chemins pour piétons ne devra pas se borner à une résolution fonctionnelle et technique des déplacements piétonniers sur la commune. On saisira cette occasion pour produire un réseau d'espaces publics de qualité, ce réseau constituant un patrimoine pour Anières, au même titre que ses bâtiments ou sa végétation, par exemple.

Enfin, les recommandations contenues dans cet instrument d'urbanisme permettent d'échelonner les réalisations dans le temps tout en préservant leur cohérence d'ensemble.

Réseau piétonnier,
premier diagnostic du plan directeur communal



Une fois le plan directeur des chemins pour piétons adopté, il s'agit de réaliser progressivement le réseau. Dans les cas où la négociation avec les propriétaires n'aboutit pas, la loi permet l'expropriation, en passant par un "plan localisé de chemins pour piétons".

La commune d'Anières a décidé de l'étudier en parallèle au plan directeur communal.

Le plan directeur des chemins pour piétons d'Anières ne se bornera pas en une résolution fonctionnelle et technique des déplacements piétonniers sur la commune. On saisira cette occasion pour produire un réseau d'espaces publics de qualité (ou du moins, d'espaces ouverts collectifs), ce réseau constituant un "patrimoine" pour Anières, au même titre que le bâti ou la végétation.

Les premiers éléments d'analyse mettent en évidence:

- Une collectrice à mi-pente du coteau, en-dessus de la route d'Hermance, relie presque horizontalement la bande de villas au village et à ses équipements.
- Elle dessert "en peigne" les différents secteurs, l'étroit trottoir de la route d'Hermance n'est emprunté que pour les mouvements en baïonnette entre le bas et le haut du coteau. Les traversées à sécuriser sont à localiser en fonction de la position des chemins et des arrêts TPG.
- La perméabilité piétonne du secteur du village doit être améliorée (voir chapitre village d'Anières).
- Des servitudes seront à obtenir sur les voies privées qui participent au réseau, certains maillons manquants sont à aménager.

Un des objectifs premiers est de favoriser les déplacements à pied ou à vélo des élèves du domicile à l'école. Un réseau sécurisé peut leur donner plus tôt cette autonomie dans leurs déplacements quotidiens.

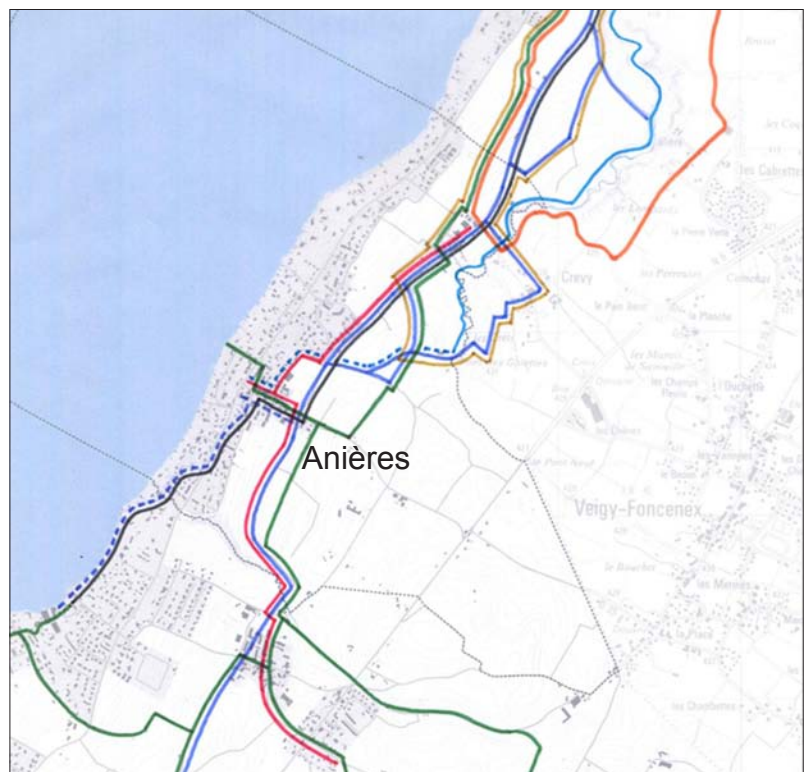
Ainsi, on se préoccupera en parallèle des aménagements pour les cyclistes.

- Peu de marge de manoeuvre existe sur la route d'Hermance, si ce n'est dans la traversée du village dont les aménagements proposés devront prendre en compte les cyclistes.
- Sur les chemins perpendiculaires, la pente du coteau peut être dissuasive, il s'agira de voir comment intégrer les cyclistes aux aménagements pour les piétons, notamment sur les traversées.
- Les bandes cyclables de la route de Chevrens pourraient être poursuivies jusqu'au chemin donnant accès au terrain de sport intercommunal.



Des aménagements simples pour sécuriser les rues, dans le respect du caractère du village, en relation avec ses cours, des cheminements campagnards à l'extérieur ou en limite des secteurs bâtis (exemples à Bardonnex).

Des sentiers à aménager et pérenniser, des liaisons nouvelles à obtenir lors de projets de constructions, des passages multiples entre nouveaux quartiers, équipements, centre du village...



Itinéraires de promenade recensés dans plusieurs ouvrages et guides

