



O.L/RS - 15/09/2022

Veyrier-du Lac 2023 : une politique de mobilité globale rive Est et un plan de circulation apaisé pour les habitants

NOTE 2- AMENAGEMENTS DE L'AXE PRINCIPAL ROUTE D'ANNECY - RUE DE LA TOURNETTE

RECOMMANDATIONS OPERATIONNELLES POUR LE CENTRE BOURG



Si nous sommes de plus en plus nombreux à nous plaindre des flux de circulation sur la rive Est et dans le village de Veyrier-du-Lac, devenant « invivable » (sic) pour les riverains des trois axes Nord-Sud à certaines heures et certains jours, en particulier en été ou en saison de sports d'hiver¹, rien, ou presque, n'a été fait en centre bourg depuis 3 mandatures pour la sécurité des piétons qui sont très exposés sur l'axe principal entre le rond-point des Pérouzes et la bifurcation RD 909/909a. Si ce n'est le passage de 50km/h à 30km/h de la vitesse autorisée grâce à l'initiative menée, il y a quelques années, par BVV auprès du Conseil Départemental de la Haute-Savoie, après un rejet municipal.

L'absence de trottoirs ou leur étroitesse route d'Annecy et rue de la Tournette n'est plus acceptable alors que sont possibles les aménagements les rendant praticables pour le passage des enfants en poussette, des scolaires, des personnes âgées, sécurisant la fréquentation des services, des commerces, de la poste, de la Cinémathèque, des arrêts de bus, de l'OT.

En « rendant la rue aux piétons » sur 850m et le village à ses habitants, les aménagements recommandés favoriseront le **changement modal** vers la marche à pied, le développement du lien

¹ 22072 véhicules en jour de pointe sur la RD 909 à Veyrier-du-Lac, 13 557 en jour moyen dont 358 poids lourds (voir les comptages dans le document de référence de 12/02/2021), auxquels s'ajoutent désormais plus de 1000 000 / an de passage de vélos (en attente chiffres 2022 à confirmer) concentrés sur les mois d'été, soit ≥ 10 000 passages /jour en saison touristique.

social et la vie du village. Veyrier-du-Lac, commune « **roulable** » redeviendra une commune « **marchable** », qui est l'objectif des villes du 21^{ème} siècle. Au détriment du trafic de transit qui la coupe en deux entre montagne et Lac.



Cette note de recommandations n° 2 complète, pour cet axe uniquement², le document de référence du 12/02/2021 intitulé « **Veyrier-du-Lac 2021 : une politique de mobilité globale en rive Est et un plan de circulation apaisé pour les habitants** » présenté à l'équipe municipale de Veyrier du Lac et remis en juillet 2021 aux Présidents du Département et du Grand Annecy, faisant lui-même suite à une note de position intitulée « **Induction de trafic, impacts sur la vie des habitants** » dont l'essentiel a été publié sur le blog de BVV le 28/12/2020³ et dans le journal d'information municipal⁴.

Elle répond aux objectifs précédemment partagés, applique les principes et leviers d'actions identifiés, précise le diagnostic des problèmes à résoudre et les recommandations générales pour une circulation apaisée dans la commune en les spécifiant sur l'axe principal du devenu (provisoirement) « village -route ».

² Les recommandations pour les **autres voiries** (rues de la Voûte, du Mont Barret, des écoliers, chemin de Morat, des Barattes, Route du Port, de la Brune, des Crozettes, du Crêt des vignes, du Mont Veyrier, de la Corniche, de la Combe...) sont abordés dans le document de référence. La voie historique et patrimoniale en zone de rencontre, est aussi partie intégrante du projet « **OSONS VEYRIER : LA RENAISSANCE D'UN VILLAGE** » présenté aux Assemblées générales publiques les 1/10/2021 et 12/05/2022(cf www.bienvivreaveyrier.org .

³ Blog <http://bienvivreaveyrier.blogspot.fr>

⁴ Le Mag n° 90, distribué fin décembre 2020.

Parmi les leviers d'actions pour un trafic « déduit » deux avaient été recommandés qui concernent directement la problématique :

- **Aménager le centre bourg avec 3 zones « traverses » le signalant** (1° Ecole-Presbytère-Mairie ; 2° Saint-Alexis- Poste ;3° Cinémathèque - Pérouzes - chemin du téléphérique → plage du plan) comme proposé par BVV depuis 6 ans et favoriser la marche à pied en **centre bourg** par l'aménagement de trottoirs lorsqu'ils sont possibles voiries 30km/h (sinon zone de rencontre max 20km/h, priorité aux piétons. Dans notre département, 60% des accidents mortels impliquent un usager vulnérable.

- **Déployer une politique de stationnement adaptée.** L'organisation (répartition géographique) et la gestion (typologie d'usages, durée, tarification) du stationnement sont primordiales (réponses aux différents besoins). En revanche, alors que dans le **PDU** (Plan de Déplacements Urbains) du Grand Annecy est envisagé un parking relais (P+R Urbain) en **Rive Est**, considérée comme « corridor d'accès », ce n'est pas à Veyrier qu'il faut stocker les voitures exogènes; d'une part parce que la faible largeur de la bande urbanisée (600m) permet à la majorité des habitants, grâce au maillage des voiries et chemins historiques transversaux, de rejoindre les lignes de TC à pied (300m), et d'autre part Veyrier est trop proche de l'hyper centre d'Annecy pour y envisager un parking relais pour l'intermodalité VI-TC. Enfin le grand paysage du coteau de Veyrier entre montagne et lac ne se prête pas à la présence d'un stockage de voitures sur un parking de longue durée le défigurant.

1- DIAGNOSTIC ROUTE D'ANNECY



- Etroitesse des trottoirs amont : 0,90m (niveau lampadaire et mur), 0,75m(dito), 1,15m, 0,90 m, 1,30m (niveau chemin des Pérolles)
- Etroitesse des trottoirs aval : 1,10m, 0m (niveau parking épis), 1m (barrière niveau impasse du port), 1m, 1,50m (vers le chemin des Pérolles)
- Beaucoup d'espace public mal utilisé ou inutilisé : îlots centraux (interdits au stationnement et anciens bacs à fleurs) : largeur de 3,10m (à la pointe) à 3,80m x 48m de long.



2- RECOMMANDATIONS ROUTE D'ANNECY

Sécuriser les usagers les plus vulnérables, personnes à mobilité réduite et handicapées en fauteuil, permettre aux piétons de se croiser, faciliter l'accès aux transports en commun. On pourrait rappeler que le code de la route indique pour les premiers une largeur minimale du cheminement de 1,40m libre de mobilier ou tout autre obstacle ou de 1,20m en l'absence d'obstacle de part et d'autre.

- Elargir les trottoirs amont et aval de +1m x2 au niveau de l'ilot central en le réduisant en largeur
- Créer la partie manquante du trottoir aval sur 27,50 m en supprimant le stationnement en épis tel quel (largeur 5,70m) et réduisant les plantations au sol (5 à 6 VI vs 9)
- Mettre à niveau le passage surbaissé de 1m (rampe et escaliers) situé au sol impasse du port (3,50m de large), de façon à disposer d'un trottoir de 2m de large ou d'1,50m en équilibrant avec le trottoir amont passant à +/-1,40m)

- Réduire de 0,50m la largeur des massifs (plantations) coté aval (vers l'arrêt de bus) pour élargir le trottoir à $\geq 1,50m$.
- S'interroger sur l'opportunité des 2 emplacements de P en long (alors que le parking du Port est à quelques mètres).



3- DIAGNOSTIC RUE DE LA TOURNETTE

- Trottoirs trop étroits : ex. 0,90m (aval vers rond-point poste sur une vingtaine de mètres, avec sol en déclivité au niveau des bateaux), 0,70m au niveau de la vieille maison (Oberkampf).
- Une dizaine de commerces (deux côtés de la voirie)
- Empiètement sur trottoir étroit d'activité commerciale au détriment du passage des piétons.

- Ilot central inutilisé de 3,70 m de large (vers le passage piétons au rond-point de la poste) face à un trottoir aval $\leq 0,95$ m.
- Problématique stationnement depuis la suppression du parking hors voirie (ex- Gibello) suite aux disputes municipales avec le propriétaire bailleur du terrain (enquête publique diligentée sous la mandature Maniglier en vue d'une expropriation).

4- RECOMMANDATIONS RUE DE LA TOURNETTE

- Réduire l'ilot central (3,70m) et élargir d'autant les trottoirs amont (+0,50m ?) et aval (faisant passer ce dernier de 0,90m, délicat avec les bateaux, à près de 2m ?) sur toute sa longueur. Ceci facilitera pour tous et les PMR en fauteuil l'accès à la poste, à la Bibliothèque, au marché hebdomadaire (avec son caddy pouvant rouler sur le trottoir, ou son panier), à l'OT.



- Revoir les différents projets de stationnement au 19 rue de la Tournette avec le propriétaire de la parcelle 412 (500m2), en étudier de façon concertée la réalisation optimale (>16 places). En profiter pour s'interroger sur la suppression corrélatrice de quelques (5, voire 5+2) places de stationnement en long de la rue permettant ainsi d'élargir les trottoirs aux rétrécissements situés de part et d'autre de la voirie.



- Améliorer les passages voutés piétonniers côté aval (remplacement des 2x3 marches par des plans inclinés à faible %) et côté amont (atténuation de la pente du plan incliné)
- Redessiner la courbure du trottoir amont (+,0,50 m) à l'aplomb de la rue du Mont Baret grâce au meilleur dessin de celle du terreplein central (et du trottoir aval).

5- RECOMMANDATIONS GENERALES - RAPPEL

51- Aménagement urbanistique

Création de 3 traverses (plateaux, bacs à fleurs, végétalisation, signalisation...) marquant les 2 extrémités du centre bourg (rond-point des Pérouzes et parvis église – esplanade mairie), voir au milieu (rond-point esplanade de la poste).





52- Balisage et réglementation

- **Faire respecter la limitation de vitesse de 30km/h par tous les objets roulants.**
- **Renforcer la signalétique Zone 30km/h** trop discrète au sol et sur panneaux, ainsi qu'aux intersections et croisements
- **Veiller à la bonne signalétique et au bon positionnement des passages piétons** (3 ou 4 à créer) et à leur entretien.
- **Faire respecter l'interdiction de circulation des vélos sur les trottoirs** (le code de la route précise que « *seuls les enfants de moins de 8 ans sont autorisées à emprunter les trottoirs, à conditions de rouler à une allure raisonnable - 6km/h ? - et de ne pas gêner les piétons* ») : tout ce qui roule en centre village est sur la même voirie
- **Améliorer le balisage/fléchage (trop discret et décalé par rapport aux intersections et croisements) pour les cyclistes** en famille, les touristes à la journée néo-cyclistes et les accès plages (via la route du port et les routes du bas) vs les cyclistes expérimentés dont la vitesse de croisière est de même ordre que celle autorisée pour les voitures.



6- POSTFACE

La présente note n'exclut pas d'autres recommandations, en particulier prospectives pour les aménagements futurs des esplanades de la Poste et de la mairie⁵ ou du cœur de village (presbytère⁶ et son jardin, lavoir, parvis église, rue du « Presbytère », place des enfants, **rue de la Voûte** ..)

Elle n'exclut pas les difficultés, signalées dès 2015-2017, des cheminements piétons entre le rond-point des Pérouzes et Chavoires, malgré le couloir peint en bordure aval de la voie verte bidirectionnelle, réalisé à la demande de BVV suite aux réunions avec le CD 74. Ni celles entre Veyrier-du-Lac et Menthon -Saint-Bernard liées au non-respect des largeurs précisées dans la déclaration d'utilité publique, tant côté aval que côté amont (le profil autorisé de la section comprenait côté Lac une piste cyclable monodirectionnelle de 1,50m et un trottoir de 1,50m - total 3m - et côté montagne une piste cyclable mono directionnelle de 1,50m de large et un passage piéton de 1m - total 2,50m. Le réalisé est souvent inférieur de 0,60m à 0,80m côté Lac, sans vrai trottoir, et de 1m à 1,20m côté montagne avec interruptions de la bande piétonne et lampadaires mal placés. Sans compter le positionnement des abribus. Malgré les signalements de BVV au CD74 et les visites sur les lieux en cours de travaux.



Olivier Labasse,
Président de BVV, Le 15 septembre 2022.

⁵ Voir les présentations « OSEZ VEYRIER » (30/07/2021), « OSONS VEYRIER » (12/05/2022).

⁶ Voir notes « Réhabilitation du presbytère de Veyrier-du-Lac, pièce maîtresse de la culture dans le village » (10/02/2022), « Considérations historiques et spatiales » (20/02/2022),