PLAN DIRECTEUR COMMUNAL D'ANIERES

RAPPORT FINAL



Source : hepia

Version du 15/06/2023 - Consultation publique

www.toposurbanisme.ch

7 rue Zurlinden ■ CH-1207 GENEVE ■ T + 41 79 79 27 505 ■ ■ michele.tranda@toposurbanisme.ch

Remarque générale : toutes les mesures qui seront mises en œuvre à la suite de ce PDCom respecteront les procédures légales, y compris leurs évolutions à venir.

SOMMAIRE

PLAN DIRECTEUR COMMUNAL D'ANIERES RAPPORT FINAL 1

I. LE CONTEXTE ET LES OBJECTIFS DE LA RÉVISION DU PDCOM 5

Le rappel du contexte initial 5
Le rappel du cadre fixé par le canton 5
La méthode retenue par la Commune 6
Le point de départ de la réflexion communale 7
Les premières intentions de la Commune 8
Les fondements de la révision : le PDCom de 2006 et le Masterplan 8

II. L'ÉCHELLE INTERCOMMUNALE 9

La commune d'Anières dans son voisinage élargi et proche 9
L'organisation multimodale des déplacements dans le voisinage élargi 11
La campagne à l'échelle intercommunale 14
L'intercommunalité 16

III. LA VISION À L'ÉCHELLE COMMUNALE 17

LE MASTERPLAN COMME 1ER CONCEPT SPATIAL 17

PILOTER LE DÉVELOPPEMENT DE LA COMMUNE SUR LA BASE D'UN CONCEPT SPATIAL 18

LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION 20
Une démarche ambitieuse et complexe 20
Des résultats enrichissant pour le projet 21
La restitution finale à la population 26

IV. LA STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT COMMUNALE 27

1. CONSTITUER UN RÉSEAU DE VOIES ALLIANT FONCTIONNALITÉ ET QUALITÉ 27
Structure et ambiance du réseau viaire 27
Accessibilité piétonne et plan piéton 31
Accessibilité en vélo et structure du réseau cyclable 36
Accessibilité en transports publics 37
Accessibilité en transports individuels motorisés 37
Stationnement des véhicules motorisés 40

2. RENDRE AU VILLAGE SA VÉRITABLE VALEUR D'USAGE 45
Le site du village d'Anières 45
Les enjeux du réaménagement du centre 46
Le concept de réaménagement du centre 50

3. PRÉSERVER ET DENSIFIER LE COTEAU 56
Rappel du Masterplan 56
Constats clés 56
Rappel du cadre légal de la densification de la zone 5 58
Secteurs et règles de la densification 62

4. PRÉSERVER ET VALORISER LA CAMPAGNE ANIÉROISE 64
L'origine de la campagne 64
La campagne perçue par les Aniérois 65
Les enjeux contemporains 66
La stratégie communale pour la campagne 68

5. SYNTHÈSE DES ENGAGEMENTS DE LA COMMUNE 71
Concept du PDCom 71
Carte de synthèse du PDCom 72

IV. LES POLITIQUES COMMUNALES SECTORIELLES 75

LE CONCEPT ÉNERGÉTIQUE TERRITORIAL (CET) ET LE CHAUFFAGE À DISTANCE (CàD) 75

LE PLAN LUMIÈRE 77

LE PGEE (PLAN DE GESTION ET D'ÉVACUATION DES EAUX) DE 2014 81

V. LA STRATÉGIE COMMUNALE DE MISE EN ŒUVRE 83

Fiches projets 83
Localisation des mesures 84
Stratégie de densification de la zone 5 secteur de densification accrue et autres 85
Route d'Hermance (hors centre) 98
Chemin des Écoliers : Avallons et Hutins 100
Route de Chevrens 103
Route de l'Hospice 105
PDCP & Perméabilités piétonnes du coteau 106
Espaces publics du centre 112
Accès au lac 116
Secteur Hospice et sport 117
MZ en Bezaley 118
Bocage de la campagne 122
Charte des jardins d'Anières 124
Charte climat d'Anières 125
Méthode de projet 129

ANNEXES

1. Synthèse des enseignements de la concertation
2. Concept énergétique territorial
3. Plan lumière
4. Plan de gestion et d'évacuation des eaux

I. LE CONTEXTE ET LES OBJECTIFS DE LA RÉVISION DU PDCOM

Le rappel du contexte initial

Les autorités d'Anières se posent depuis un certain temps des questions sur l'avenir de la commune, à la fois confrontée à des évolutions légales importantes (en particulier sur la densité) et des projets privés d'envergure (au centre du village), sans oublier les réalisations à plus vaste échelle (comme le Léman Express) susceptibles de modifier le fonctionnement de ce secteur du canton.

Après réflexion, elles ont opté pour une première démarche stratégique rapide - un Masterplan - préalable à la révision du plan directeur communal (PDCom). L'idée maîtresse de la démarche de 2017 consistait à élaborer ensemble, autorités locales et experts, une image directrice idéale pour Anières - la « vue de l'aigle » - accompagnée d'une stratégie de mise en œuvre pour les projets urgents.

Le Masterplan réalisé à l'issue de cette démarche de projet rapide a constitué la première étape de la réflexion à l'échelle de la commune, insérée dans son voisinage élargi. Les principes essentiels du développement étaient ainsi posés, mais ils devaient encore être vérifiés avec les communiers, et à la lumière du cadre légal et réglementaire. Ils ont ainsi été approfondis et développés sous forme de mesures à mettre en œuvre progressivement : c'est précisément cette matière qui constitue le PDCom.

Le cadre légal de la densification a fortement évolué au long de l'élaboration du présent PDCom, qui tient compte de la version en force (modifiée en octobre 2020).

Le rappel du cadre fixé par le canton

Les quelques points suivants sont rappelés ici pour mémoire. Ils ont été présentés et discutés avec les autorités dès le lancement de la révision.

Un PDCom a pour objectif de fixer les orientations stratégiques du développement territorial de la commune dans ses domaines de compétence - qui à Genève sont particulièreemt restreints comparativement aux autres cantons suisses - à un horizon de 10 à 15 ans. Ce document détermine en conséquence les buts à atteindre, sous la forme d'objectifs et/ou principes, avant de préciser les moyens d'y parvenir, sous forme de mesures d'aménagement. Le présent PDCom s'est centré sur les leviers en mains communales, dans un objectif d'efficience des moyens engagés. Il ne traite donc volontairement pas tous les sujets possibles, et en particulier pas ceux pour lesquels la commune n'a aucun moyen d'action.

Ses quatre fonctions principales sont les suivantes (selon la brochure de l'OU) :

- Instrument de gestion : il assure la cohérence des politiques publiques qui déploient leurs effets sur un même territoire ;
- Instrument de coordination : il facilite le dialogue entre acteurs privés et publics ;
- Instrument de concertation / négociation / information : il renseigne les habitants, les Communes voisines et l'État sur les intentions de la Commune ;
- Instrument d'impulsion : il permet d'initier des projets dans une vision d'ensemble cohérente.

La structure du document PDCom comprend au minimum 4 volets :

a. La vision territoriale : elle résume les options politiques et les objectifs stratégiques (chapitre III) ;
b. La stratégie d'aménagement : elle met en évidence les enjeux spécifiques à un secteur ou à un thème, les objectifs poursuivis et les principes d'aménagement qui permettent de concrétiser la vision territoriale (chapitre IV) ;
c. Le programme de mise en œuvre : il décline les mesures et le plan d'action de la stratégie d'aménagement (chapitre V) ;
d. La carte de synthèse : elle illustre le concept général de l'aménagement (chapitre V.5).

Le contenu du PDCom a été conçu en réponse à son rôle qui consiste à traiter « du territoire comme espace de vie de la population (aussi bien les territoires urbanisés que les espaces agricoles et naturels) ». L'insertion de la Commune dans son environnement (spatial et organisationnel) a ainsi été vérifiée du point de vue de la coordination horizontale entre les différents domaines (urbanisation, mobilité, environnement, etc.), et de celui de la coordination verticale entre les différentes instances.

En plus de ces points définis par la loi, la réflexion sur le territoire communal a intégré les enjeux climatiques de manière systématique et transversale, en veillant à ce que l'ensemble des propositions aille dans le sens favorable, qu'il s'agisse du développement du réseau des cheminements piétons et vélos, de l'aménagement des espaces publics ou de la gestion parcimonieuse des ressources (éclairage public, déchets, etc.). La fiche climat reprend l'ensemble de ces actions en les mettant en cohérence.

La méthode retenue par la Commune

Les autorités communales ont souhaité conduire une démarche stratégique, opérant des choix parmi la liste des thématiques présentées dans la brochure de l'OU (en la considérant comme une *check list* exhaustive*)*, en fonction de leur pertinence dans le cas particulier du territoire d'Anières.

La volonté initiale de la Commune était de disposer d'un document stratégique resserré, prenant appui sur le Masterplan et le PDCom précédent (en en conservant toutes les parties encore pertinentes). Il découle de cette posture de départ un document volontairement non exhaustif, mettant en avant les priorités pour (environ) les 15 ans à venir. Ce PDCom s'est ainsi concentré sur les compétences communales (sa marge de manœuvre) sans répéter ce qui ne concerne que l'application des lois et règles de rang supérieur. Mais il va de soi qu'elles ont été prises en compte dans la réflexion.

Les autorités ont également souhaité un document opérationnel, à la manière d'un « tableau de bord » qui leur permette de piloter le développement communal dans ses tâches quotidiennes, comme dans ses décisions importantes (à la manière d'une boussole).

La Commune a mis en place pour ce faire une commission *ad hoc* du délibératif, les différents partis politiques présents au Conseil municipal (au nombre de 3) y étaient représentés en proportions égales. Un système de travail intégrant la commission de manière active a été mis en place : chaque thème a été travaillé avec elle, avant sa finalisation par les mandataires. L'exécutif a suivi de près les réflexions, ainsi que les services communaux.

Une démarche ambitieuse de concertation avec la population a été conduite en parallèle en plusieurs étapes (voir chapitre ad hoc), cherchant en particulier à établir un dialogue avec les jeunes générations qui ne participent pas spontanément aux réunions publiques.

L'équipe de mandataires auteur du présent document est la suivante :

- Michèle Tranda-Pittion, architecte urbaniste (TOPOS urbanisme) a assuré le pilotage du travail, son écriture et est en charge de la thématique urbanisme ;
- Nicolas Ferraud, Maria Gil, Julien Levasseur, Jérémie Morel et Aliénor Näf, paysagistes (Oxalis) ont assuré l'ensemble de la partie graphique du travail et du document final, en charge de la thématique paysagère ;
- Benoît Ziegler et Charlotte Berthoud, ingénieurs mobilité (mrs) ont assuré un rôle similaire en matière de mobilité, en complément des études techniques lancées par la Commune dans ce domaine ;
- Pierre Feddersen, architecte urbaniste était actif dans l'équipe en tant qu'expert, intervenant régulièrement sur les questions d'urbanisme et de projet ;
- Et Christophe Zimmermann, sociologue (agorapublica) a animé l'équipe ad hoc pour la démarche de concertation, de manière à disposer d'une vaste palette de méthodes.

D'autres spécialistes sont intervenus ponctuellement ou pour des chapitres spécifiques (médiation urbaine, nature, éclairage, énergie, etc.). Les démarches intercommunales conduites par le canton ont également été prises en compte, en particulier celle concernant le territoire rural.

Le point de départ de la réflexion communale

Un bref portrait de la commune d'Anières

Située au nord-est du canton de Genève, limitrophe de la France, la commune compte 386 hectares et presque 2'500 habitants en 2020, avec très peu d'emplois (5 vignerons et près de 130 entreprises).

Du point de vue historique, les deux hameaux d'Anières et de Chevrens se sont séparés de la commune de Corsier il y a 160 ans, pour des raisons d'ordre religieux. Le document n°2 du PDCom de 2006 décrit très bien l'évolution du territoire d'Anières à travers ses transformations successives.

Du point de vue géographique, la commune peut être décrite en quelques éléments essentiels :

- **Un système viaire en « H »**, composé des 2 routes cantonales parallèles (d'Hermance et de Thonon) reliées entre elles par la route de l'Hospice et la Rue Centrale ;
- **Deux strates urbanisées parallèles au lac** (habitat individuel et petits immeubles) à statut différent : celle entre la route d'Hermance et le lac (zone 5 protégée en raison de la proximité de la rive) et celle à l'est de la même route (également zone 5 mais avec une possibilité de densification renforcée par la loi) ;
- **Le centre du village ancien** localisé le long de la Rue Centrale perpendiculaire (zone 4B protégée) ;
- **Une berge majoritairement privée**, avec quelques accès publics, et un débarcadère CGN (arrêt sur demande).



Les premières intentions de la Commune

Les fondements de la réflexion sur le devenir de la commune ont été initialement posés ainsi :

- Les autorités souhaitaient en premier lieu **maintenir / conforter le caractère de « lieu où il fait bon vivre »**, afin de préserver la qualité de son cadre de vie, en particulier pour que ceux qui sont venus s'installer pour la tranquillité du site continuent à s'y sentir bien ;
- Dans le même temps, elles entendaient **renforcer le village**, par son animation et sa densification, la qualité de ses espaces publics, ainsi que la mixité de ses usages.

La révision a ainsi voulu réinterroger la vision d'avenir en fonction des intentions des autorités.

Les fondements de la révision : le PDCom de 2006 et le Masterplan

La commune a élaboré son premier schéma directeur en 1994, puis **son premier plan directeur communal (PDCom) en 2006**, dont les analyses restent valables pour la plupart. Les réflexions historiques et patrimoniales n'ont en particulier pas été refaites.

Par contre, le présent PDCom actualise les thèmes qui ont évolué depuis, en lien avec les évolutions récentes (environnementales comme légales). De manière plus précise, les changements suivants ont été identifiés depuis 2006.

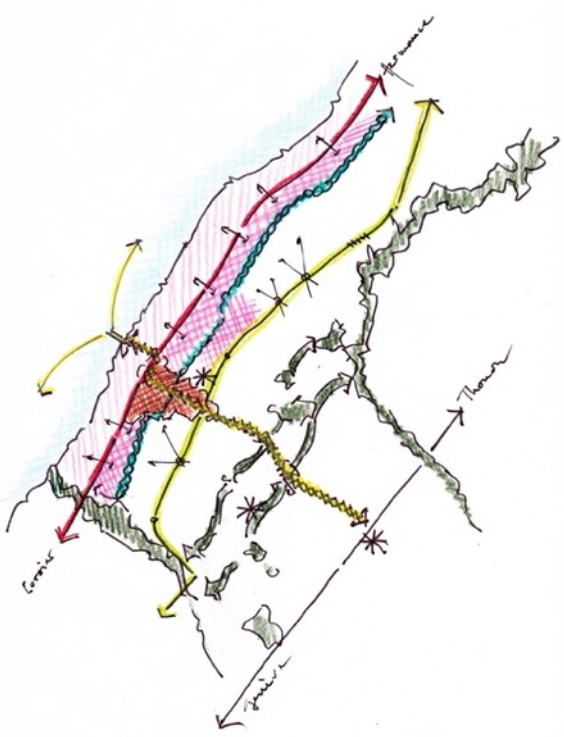
L'évolution de la population (environ 2'500 habitants en 2020) connaît des périodes de croissance et de tassement depuis 2006, mais les différents projets en cours (susceptibles d'aboutir en même temps, d'ci 5 à 7 ans) risquent d'avoir un impact quantitatif très important à l'échelle de la commune (avec une capacité théorique d'environ 870 logements, cumulant les projets connus et le potentiel de densification sur les parcelles de plus de 2'000 m^2).

Les besoins en équipements publics qui découlent de cette évolution prévisible ont été étudiés avec soin et ont induit un nombre important de projets communaux en cours et planifiés (agrandissement de l'école, rénovation de la mairie, réorganisation du stationnement, terrains de foot intercommunaux, etc.).

L'augmentation du nombre des requérants d'asile, l'Hospice conduit actuellement une réflexion sur la reconstruction des bâtiments d'accueil sur son site actuel, les enfants sont scolarisés au village.

L'augmentation de la mobilité, principalement automobile, induite par le développement est perçue négativement par les habitants, tant en termes de bruit, que d'encombrement de l'espace public.

Les modifications légales - et en particulier l'ouverture à la densification de la zone 5 - a nécessité une réflexion approfondie sur la gestion de ses conséquences, en particulier en termes de mobilité (tous modes) et d'imperméabilisation des sols, deux registres dans lesquels la marge de manœuvre communale est très limitée.



Le Masterplan de 2017 (voir le chapitre vision communale ci-après) constitue la base de l'ensemble de la réflexion. Il s'est appuyé sur l'ADN du territoire communal, et a proposé une première série de principes et de mesures lui permettant d'évoluer dans le respect de son identité.

Chaque entité a été caractérisée, et ses enjeux de développement précisés. Le PDCom reprend en les approfondissant l'ensemble de ces recommandations, après les avoir longuement travaillées avec la population lors des différentes phases de la concertation.

II. L'ÉCHELLE INTERCOMMUNALE

La commune d'Anières dans son voisinage élargi et proche

Dans le but de veiller à l'inscription de la commune dans son voisinage élargi, et à la prise en compte de ces éléments par le PDCom, il est important de rappeler comment Anières est considérée par les documents stratégiques et les planifications de rang supérieur.

Dans le PTGG validé par la Confédération **- Projet de territoire du Grand Genève** (ou agglomération franco-valdo-genevoise) la commune est mentionnée comme village dans une aire villageoise, sans mention de croissance particulière.

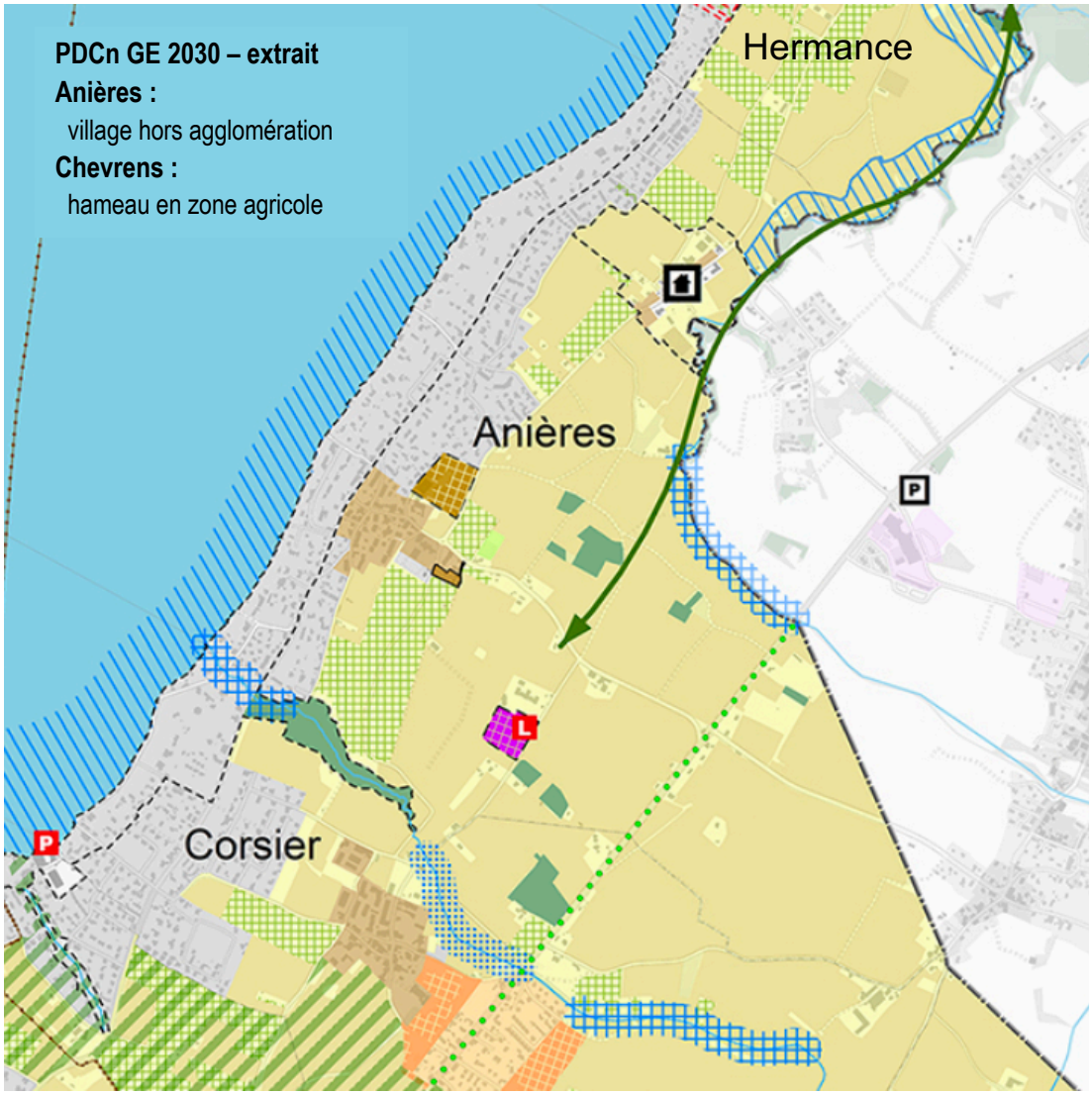


Projet de territoire du Grand Genève - Schéma d'agglomération de 4e génération (2021) - Extrait

Par contre les différentes infrastructures de mobilité récemment mises en services et prévues auront un impact non négligeable sur les déplacements vers et à travers la commune. C'est l'un des points importants pris en compte dès les premières réflexions du Masterplan.

Le PDCant - plan directeur cantonal - en force a traduit les intentions du projet d'agglomération trans-frontalier dans le système genevois d'aménagement du territoire.

Dans ce document qui s'impose à la commune, les éléments naturels et agricoles / viticoles essentiels du territoire sont repérés, et le projet de centre sportif est mentionné.





Plan directeur cantonal (1ère mise à jour adoptée par la Confédération en 01/2021) - Extrait

L'**échelle intercommunale** revêt une importance particulière, dans deux registres essentiels pour le développement communal : la mobilité et la campagne. Le premier a été développé sur l'initiative d'Anières avec ses communes voisines, et le second par le canton, en partenariat avec les communes.

L'organisation multimodale des déplacements dans le voisinage élargi

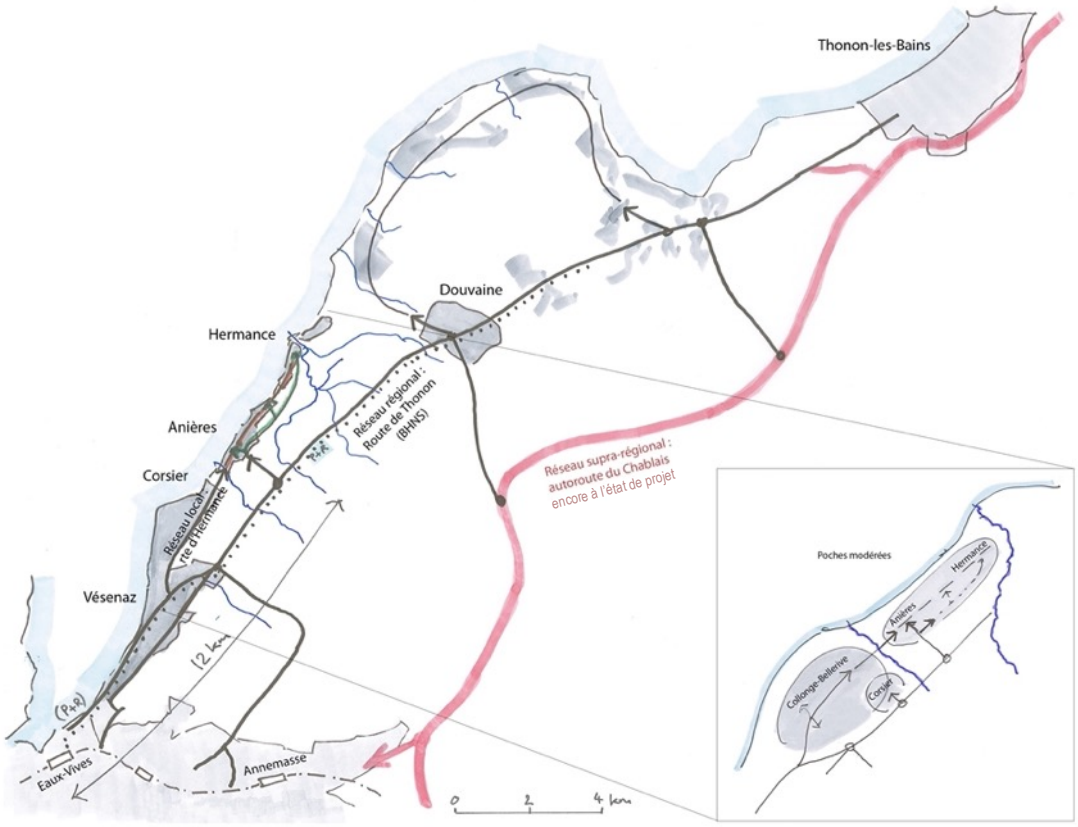
Les grandes infrastructures prévues par le PTGG - Projet de territoire du Grand Genève - (mise en service du Léman express le 15/12/2019 et organisation induite du système des TP et des TIM) ont eu et vont avoir des conséquences sur le territoire de tout le canton. L'élaboration du PDCom est l'occasion de faire le point à l'échelle intercommunale et communale en revisitant l'actuelle hiérarchie des réseaux.

D'autres projets à plus long terme (traversée de la rade) seront traités par le prochain PDCom.

Les documents à plus vaste échelle établissent un certain nombre de grands principes de desserte pour cet axe de l'agglomération, de Genève à Thonon-les-Bains et donc aussi pour les communes de Collonge-Bellerive, Corsier, Anières et Hermance. Ils sont rappelés ci-après et complétés par la prise en compte des impacts des évolutions des infrastructures prévues à court et moyen terme sur la mobilité vers et dans la commune : le Léman Express, l'autoroute du Chablais et le BHNS (bus à haut niveau de service), ainsi que le maillon manquant du Pas-des-Chasseurs.

Le « grand village du littoral » qui s'étend de Vésenaz à Hermance constitue, dans la structure des réseaux décrite ci-dessus, un territoire à l'accessibilité apaisée. Il est en conséquence nécessaire d'organiser l'accessibilité d'Anières et surtout les aménagements du réseau routier en fonction de cette structure générale, tant du pont de vue des TIM (transports individuels motorisés) que des TP (transports publics).

Les transports individuels motorisés (TIM)



Le concept TIM à l'échelle de la rive gauche *Masterplan*



Le concept TIM à l'échelle intercommunale

La hiérarchie des voies et des **accessibilités TIM** est clairement établie par les différents documents :

- La desserte rapide du secteur Rive gauche est assurée par la départementale à deux voies Thonon / Annemasse (existante jusqu'au Pas-des-Chasseurs, puis horizon 2030 pour le maillon manquant permettant de rejoindre le système autoroutier français) ;

- La desserte principale du « grand village du littoral » est assurée par la route de Thonon avec une desserte en « peigne » des différentes communes : Anières devient en conséquence accessible en premier lieu par la route de l'Hospice, la route d'Hermance assurant, quant à elle, une accessibilité plus locale. Un P+R peut être localisé à l'intersection route de Thonon-route de l'hospice, mais n'est pas une nécessité ;
- La desserte de la « poche modérée d'Anières / Hermance » se fait alors par le système suivant :
  - Deux axes complémentaires : un de nature plus urbaine (rte Hermance) et un de nature plus rurale (rte Chevrens) accessible depuis les routes de Thonon et de l'Hospice ;
  - Et quelques perpendiculaires qui rejoignent la rte Hermance (certaines fermées à la circulation automobile, d'autres seulement freinées, et d'autres ouvertes) ;
- Les liaisons routières entre Anières et Corsier sont assurées par les routes de Thonon et d'Hermance. La route de la Côte d'Or peut ainsi être réservée aux modes doux et à l'agriculture.

Les transports publics (TP) et la mobilité douce

A l'échelle régionale, il s'agit de hiérarchiser les différentes offres en **transports publics** (RER, bus interurbains, bus urbains vers le cœur d'agglomération et bus de rabattement vers le RER). La commune n'a que la compétence de co-financement, mais elle entend néanmoins faire valoir son point de vue.

Anières est situé à 8km de la ville, ce qui constitue la limite d'efficacité pour les TP urbains. Il s'agit donc de permettre un accès aisé en mode doux à l'arrêt du Bus plus rapide circulant sur la route de Thonon. Les différents systèmes ci-après se complètent pour assurer une accessibilité TP optimum du « grand village du littoral » :

- A l'échelle transfrontalière, la liaison rapide est assurée par un BHNS transfrontalier (bus à haut niveau de service) circulant sur la route de Thonon. Sa vitesse commerciale est élevée grâce à un nombre d'arrêt limité (uniquement pour les centralités). Un arrêt « Anières » à la hauteur de la route de l'Hospice permet un accès au centre en 20 minutes.
- A l'échelle du Canton, Anières est desservie par cinq lignes complémentaires :
  - Les lignes urbaines radiales (lignes E et E+) offrant un accès direct au cœur d'agglomération et une connexion intercommunale avec les communes voisines.
  - Les lignes G et G+ sur la route de Thonon, avec un arrêt à la douane ;
  - Une ligne suburbaine (ligne 38) offre un rabattement vers le RER à la gare de Chêne-Bourg ainsi qu'une connexion avec d'autres centralités du territoire Arve-Lac. Cette ligne permet également un rabattement depuis Chevrens et le haut du jardin habité vers l'arrêt du BHNS sur la route de Thonon.
- En été, les liaisons lacustres touristiques offrent un complément aux TP sur route, principalement pour les loisirs.

La mobilité douce tient également un rôle important et le Plan directeur des chemins pour piétons (PDCP) a été élaboré en même temps que le PDCom et constitue l'un de ses chapitres. A l'échelle intercommunale, une grande liaison structurante MD (dont un itinéraire national vélo) se tisse entre toutes les communes du littoral. Sur le territoire d'Anières cette liaison prend place sur la route de la Côte d'Or puis sur la route de Chevrens.

La campagne à l'échelle intercommunale

Ce chapitre est directement inspiré par l'étude réalisée par le canton (mandat apaar pilote).

« L'espace rural de la rive gauche a beaucoup évolué en quelques décennies, l'aire urbaine du Grand Genève s'est fortement densifiée. Le bassin de population augmente et exprime de plus en plus un besoin de nature. Les relations entre la ville et la campagne se sont intensifiées. »

Ainsi la campagne est le support d'une multiplicité de fonctions et d'usages qu'il est important de rendre compatibles, par le PDCom, ainsi que d'autres politiques communales. Ce territoire cumule en effet de nombreuses fonctions, il est à la fois :

- Un outil de travail : l'agriculture et la viticulture sont à la source de l'approvisionnement alimentaire, ces surfaces sont définies et protégées au niveaux fédéral (SDA) et cantonal (PDCn),
- Une infrastructure écologique : les liens assurés par les réseaux écologiques entre les biotopes d'importance permettent de maintenir la biodiversité, ces éléments sont partiellement mentionnés dans le PDCn, ils sont complétés à échelle plus fine par le PDCom, qui est également le lieu de préciser la localisation préférentielle des surfaces de promotion de la biodiversité (SPB),
- Une infrastructure de gestion des eaux : le circuit de l'eau doit rester le plus possible hors des canalisations (la pluie, son ruissellement sur le sol, sa pénétration dans les sols perméables jusqu'au lac ou la nappe phréatique), la politique communale dans ce domaine agit à plusieurs niveaux, mais de manière strictement limitée, le PDCom ne pouvant par exemple pas fixer des coefficients de pleine terre dans les zones à bâtir (aménagement rural et règles d'infiltration des eaux pluviales, jusque dans les zones constructibles),
- Un lieu essentiel pour les loisirs, en particulier les cheminements de promenade, les centres équestres ou encore les équipements sportifs, dans ce registre, le PDCom vient préciser les mesures déjà validées par la planification cantonale (PDCP et fiche de mesure),
- Et un élément fondamental du cadre de vie des habitants, comprenant aussi un aspect purement affectif, qui permet aux aniénois de s'identifier à leur commune, par la possibilité de se promener sur les chemins ruraux, et d'apprécier le paysage proche (champs cultivés et vignes) et plus lointain (Alpes, Jura et même Léman en certains endroits).

L'ensemble de ces fonctions se regroupe sous l'intitulé de « services écosystémiques ». Les différentes planifications imbriquées ont comme objectif commun de préserver les différentes ressources nécessaires (en particulier eau et sols de qualité) et d'assurer dans la longue durée ces services essentiels à la population, bien que pour l'instant non monnayables.

À l'échelle intercommunale, cette partie de la campagne de la rive gauche est structurée par une « armature » végétale principale qui offre des connectivités entre les grands massifs boisés et les entités agricoles : il s'agit des vallons de l'Hermance et du Nant d'Aisy.

Ces structures boisées majeures le long de ces deux cours d'eau conditionnent une partie de la biodiversité, permettant d'une part à la faune de se déplacer dans ou à proximité d'un couvert, et offrant d'autre part des habitats de qualité pour nombre d'espèces (alimentation et reproduction).

Le vaste plateau agricole entre ces deux axes permet à différents groupes d'espèces (en particulier mammifères) de se déplacer de proche en proche, à certaines conditions : les bosquets et petits bois sur le plateau représentent des relais bienvenus, tout en sachant que le passage par le plateau (ou son utilisation pour l'alimentation) se fait plutôt de nuit, quand il y a moins de lumière.

Les documents en force (PDCn) ou d'étude (Vision intercommunale de l'espace rural de la rive gauche) localisent ce lien entre l'Hermance et le Nant d'Aisy de manière schématique, mais en réalité il s'agit plus d'un réseau fait de multiples connexions possibles que d'un lien unique.

L'enjeu bien mis en évidence par l'étude intercommunale concerne l'évolution de ce territoire, à la fois face aux phénomènes qu'il ne maîtrise pas, aux attentes de la population, et aux évolutions à venir des professions agricoles et viticoles.

« Le changement climatique annoncé sera un prochain grand défi pour les campagnes suburbaines. Les cultures vont devoir s'adapter aux effets de chaleurs et aux intempéries prolongées. La concurrence à l'eau va augmenter, il faudra préserver et rationaliser son usage mais aussi s'assurer de la qualité des réserves. Les risques de pollution des nappes phréatiques devront être surveillés de près. Ceci va clairement empêcher l'utilisation de produits phytosanitaires. En effet, la société est de moins en moins indulgente face à l'utilisation de produits phytosanitaires surtout à proximité des zones d'habitation. »

« Le tourisme sera un autre défi majeur pour les campagnes, la transition énergétique implique un changement de comportement. Les spécialistes du tourisme tablent pour ces prochaines années sur un tourisme alternatif, d'expériences et de proximité. Aller à la campagne, ramasser des pommes, faire du cidre et discuter avec l'agriculteur seront des nouvelles formes de tourisme. »

« Au sein même de l'espace rural, on peut citer la réorganisation des filières pour orienter la production en fonction des besoins, ou encore la valorisation des productions et des ventes locales. »

« Les attentes de la société vis-à-vis de l'espace rural seront de plus en plus importantes. Le défi majeur est l'évolution progressive des mécanismes de gouvernance. De nouvelles formes de coopération et de coordination entre les politiques, les acteurs ayants des intérêts agricoles et ceux n'en ayant pas, seront les clés d'un projet réussi. Le défi de l'espace rural est d'être vu comme un projet transversal, capable de fédérer les acteurs. »

Les leviers d'actions repérés par cette étude peuvent se résumer en quelques grands thèmes (voir développement dans le chapitre de la campagne aniéroise) :

- La toile du fond du territoire rural et du paysage : c'est ce qui en fait la valeur, même si tout n'est pas monnayable, et c'est en grande partie réglé par les planifications de rang supérieur.
  Elle est constituée :
  - Du patrimoine arboré et forestier, avec le cas particulier des cordons boisés qui longent les cours d'eau, ainsi que des ressources naturelles
  - Et des espaces nécessaires aux activités agricoles et viticoles ;
- Les multiples lieux d'activités : ce sont eux qui font la vie de ce territoire, sous ses différentes formes, et permettent de développer une vision intégrée des communes rurales, au-delà de la séparation des zones à bâtir et du hors zone à bâtir (sans pour autant l'empêcher).
  Ils comprennent différents sites construits :
  - Pour l'économie locale dans le village et à Chevrens
  - Les activités de loisirs
  - Et pour certaines communes, les activités secondaires (mais pas à Anières) ;
- Et la mise en relation de ces différents lieux :
  A vaste échelle :
  - Avec les réseaux de mobilité, en particulier piétons et vélos qui conditionnent la qualité des loisirs de proximité, en étant très attentif à ce que leur aménagement respecte leur caractère rural ambiant, tout en répondant à leurs usages
  - Et les réseaux écologiques contribuant à la biodiversité, en particulier avec la localisation préférentielle des surfaces de promotion de la biodiversité

  Et à l'échelle de la proximité :
  - Par le soin apporté aux franges, même si leur emprise est conditionnée par la planification cantonale.

L'intercommunalité

Les coopérations entre les trois communes de la rive gauche (CoHérAn : Corsier / Hermance / Anières) sont déjà actives dans de nombreux domaines. Elles concernent différents registres de la gestion du territoire et de la vie quotidienne de leurs habitants :

- La mobilité : le co-financement de la ligne 38, la mobilité douce, les voies vertes et le sentier botanique de l'Hermance,
- La biodiversité : l'inventaire du patrimoine arboré et le concept de gestion différenciée pour l'entretien des dépendances routières,
- Les services publics : le projet de centre sportif intercommunal à côté du site de l'Hospice (voir fiche de mesure), le contrat commun de levée des déchets et la mutualisation des patrouilles de sécurité,
- Les activités sociales : la sortie des aînés du CoHerAn sur le bâteau « Le Simplon » tous les deux ans et la mise en place d'activités de réinsertion pour migrants au sein du service technique,
- La vie quotidienne avec la vente de cartes journalières CFF et la gratuité de l'entrée de la plage d'Hermance pour les habitants du CoHerAn.

Il existe également des collaborations intercommunales à plus vaste échelle : les Gardes des compagnies de sapeurs-pompiers, la Crèche intercommunale et l'arrondissement de l'Etat civil à Vésenaz ; le Centre sportif intercommunal à la Pallanterie et Mobilitri (espace de récupération des déchets ambulant). La commune souhaiterait également rallier SemazRegion en intégrant les gardes-ruraux.

III. LA VISION À L'ÉCHELLE COMMUNALE

Telle que calculée par le canton, la croissance théorique possible à Anières est de très grande ampleur pour une population actuelle de 2'500 habitants :

- La densification des zones 5 et de développement 5 peut accueillir jusqu'à 650 nouveaux logements et les opérations de logements plus importantes prévisibles en zone 4b et de développement 4b sont d'environ 240 logements supplémentaires ;
- Soit un total de 890 logements, et donc un potentiel de développement théorique de 2'660 personnes (en partant de la taille moyenne des ménages aniérois de 2,99 selon la statistique fédérale en 2018).

L'ampleur de cette évolution théoriquement possible nécessite une vision très ambitieuse pour que la commune ne perde pas son identité, et sache profiter de sa croissance et de la densification pour améliorer le cadre de vie de ses habitants : c'est tout l'enjeu du projet décrit dans les pages suivantes.

Le Masterplan comme 1er concept spatial

La vision à l'échelle de la commune élaborée par le Masterplan a fondé sa pertinence sur les différents éléments constitutifs du territoire et du génie du lieu. Elle a fourni la substantifique moelle du projet de territoire communal et renseigne ainsi sur l'essentiel la vision et la stratégie.

Ceux-ci s'articulent en deux registres principaux : la structure du territoire et l'identité de la commune.

- La structure du territoire

  La présence marquante de grandes strates parallèles définies par la topographie, le paysage et l'occupation humaine (agricole et urbaine) est confirmée par l'analyse plus approfondie.

  Ce système est desservi par trois voies parallèles à vocations différentes (Hermance, Chevrens et Thonon), reliées entre elles par une voie perpendiculaire (Hospice) et le centre du village.
- L'identité de la commune

  Le paysage rural et villageois constitue un marqueur fort de l'identité communale, en même temps qu'un langage à conserver et réutiliser dans les aménagements.

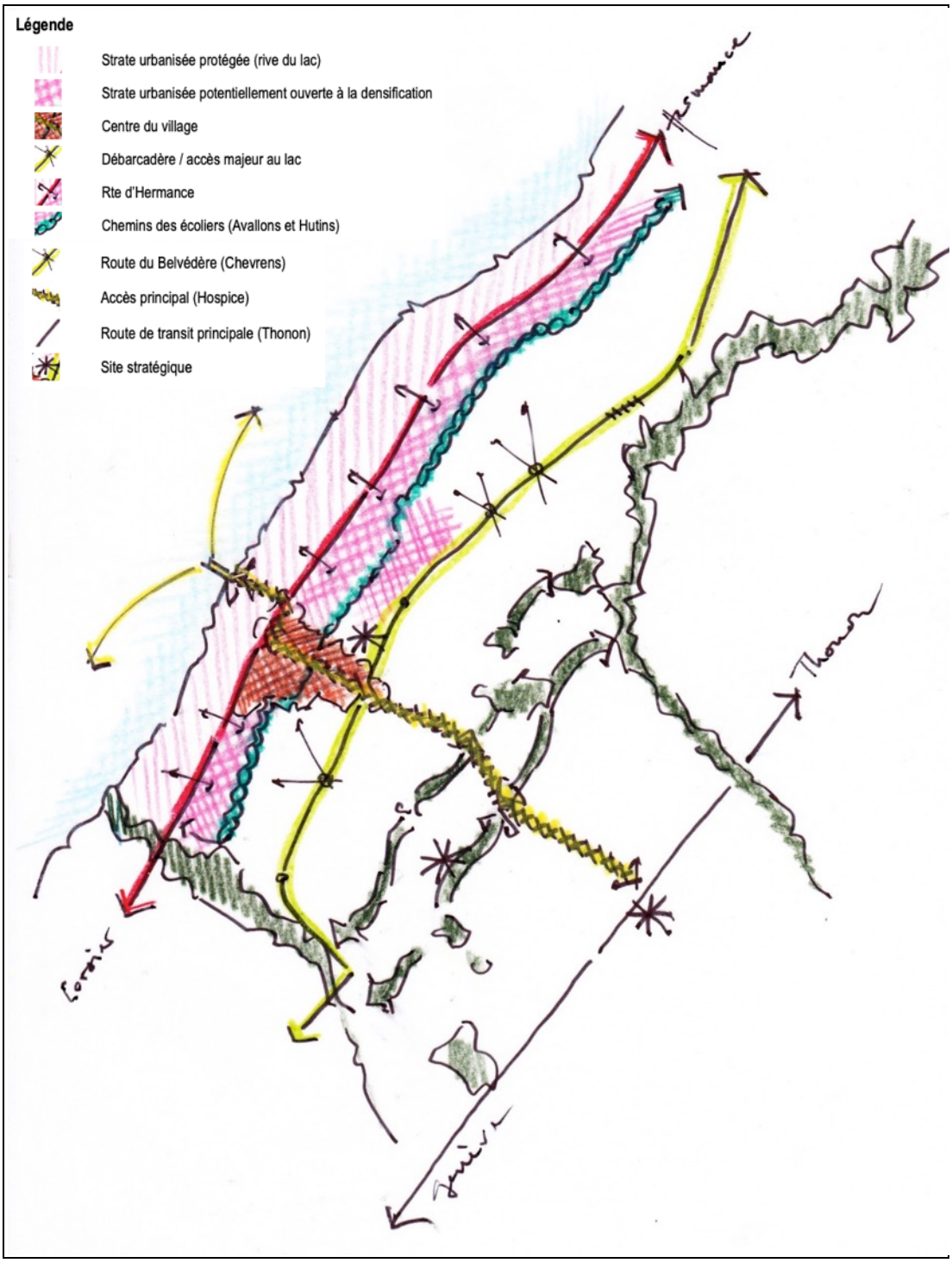
  Il sera alors possible d'absorber la croissance (prévisible et/ou souhaitée) sans altérer l'identité locale, si chaque projet se fonde sur la capacité d'accueil du site et ses qualités propres.

Cette première schématisation (voir page suivante) a permis de révéler le territoire dans le but de conserver sa cohérence au fil de ses transformations.

- Celle-ci se compose de bandes parallèles au lac (le mille-feuilles) avec un lien fort entre elles constitué du village et de la voie perpendiculaire au lac (route de l'Hospice et rue Centrale).
- L'idée centrale des propositions consiste à identifier l'ADN de chacun de ces éléments, afin de pouvoir orienter ses développements et aménagements, dans le sens d'un renforcement de ses caractéristiques propres, en même temps que dans le respect du fonctionnement global.

En résumé, les objectifs de développement / aménagement se regroupent en trois grandes catégories, reprises par le PDCom :

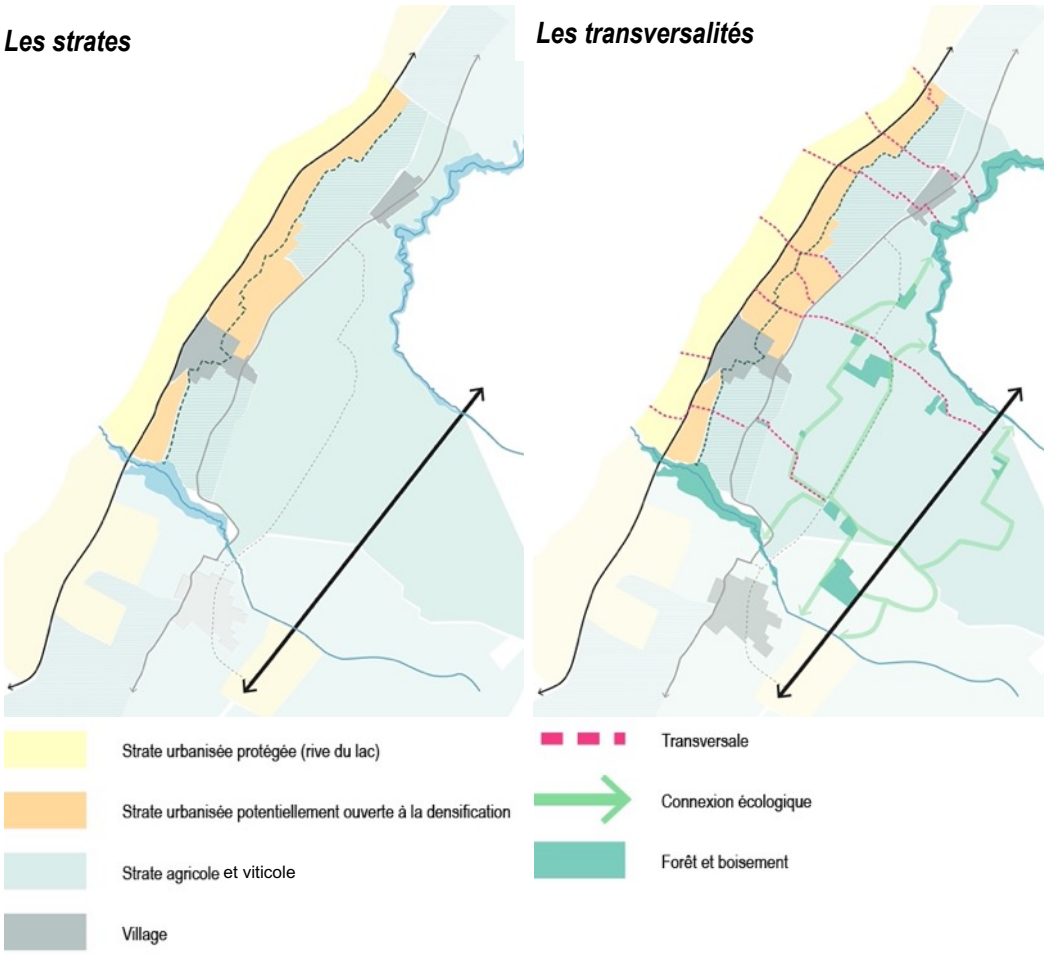
- **Redonner leur juste rôle aux voies structurantes,** selon la cohérence intercommunale mise en évidence dans le chapitre précédent ;
- **Guider les mutations des quartiers en évolution**, chacun selon ses spécificités (village et coteau) ;
- **Agir en faveur de la nature et du paysage**, de manière à conserver à la fois ses qualités et ses usages**.**



Concept spatial du Masterplan (2017)

Piloter le développement de la commune sur la base d'un concept spatial

L'ADN communal fonde **le concept spatial** défini par le Masterplan, et approfondi par le PDCom. Il permettra aux autorités de piloter le développement de la commune sur cette base solide.



Le concept spatial se résume en deux idées forces :

- **Le « mille-feuilles »** hérité de l'histoire mérite que l'identité de chaque « strate » (voir ci-dessus) soit confortée, celle du coteau des villas comme celle de la campagne ;
- Mais pour que la commune soit agréable à vivre, il est aussi nécessaire de bien relier ces différentes strates entre elles : d'où l'importance **des transversalités**, que ce soient l'espace public du centre du village, les cheminements piétons de la campagne et du coteau, ou les continuités naturelles et paysagères (fondement de la biodiversité et de la qualité du cadre de vie campagnard).

Ce concept global se décline en quatre stratégies (développées dans le chapitre suivant), appliquées à trois entités géographiques dans lesquelles la coordination urbanisation / mobilité / paysage est essentielle (points 2 à 4) mises en lien entre elles par le réseau des voies et cheminements (1er point) :

1. **Constituer un réseau de voies alliant fonctionnalité et qualité**

   Avec des enjeux de fonctionnalité, de sécurité pour les usagers fragiles (enfants en particulier) et d'ambiance villageoise et rurale (et non routière) : ces évolutions sont clairement demandées par la population (voir les retours de la concertation ci-après) ;

2. **Rendre au Village sa véritable valeur d'usage**

   Avec un enjeu central d'espace public accueillant les différents usagers, en accordant la priorité aux usagers fragiles, dont les piétons, les personnes âgées et les enfants (et non prioritairement à la voiture comme actuellement) et un enjeu d'architecture (plus en harmonie avec le bâti ancien) : la population a - là encore via la concertation - clairement fait part de ces deux attentes fortes ;

3. **Densifier le Coteau en préservant son identité et sa qualité, la « marque Anières »**

   Avec un enjeu de densification qualitative de la zone 5 au-dessus de la route d'Hermance, dans la faible marge de manœuvre communale, et de celle située entre la route d'Hermance et les rives du lac, dans les nombreuses parcelles encore vides : la revendication de la sauvegarde de l'identité communale (la « marque d'Anières ») est très clairement affirmée par la population ;

4. **Préserver et valoriser la campagne aniéroise**

   Avec un enjeu de conciliation des différents usages (production agricole et viticole, préservation / renforcement de la biodiversité, usages de loisirs) : via la concertation, la population a fait part de son fort attachement à la préservation de la nature et de l'agriculture / viticulture dans la commune.

Les enseignements de la concertation

La commune ayant l'intention de rendre l'ensemble de ses actions d'aménagement et de construction à la fois cohérentes et les plus satisfaisantes possible pour les Aniérois, elle a articulé plusieurs démarches d'experts et de concertation de la manière suivante.

Une démarche ambitieuse et complexe

Après la première phase de repérage sur le terrain, le projet de territoire pour la commune était amorcé mais il avait besoin d'être nourri par les apports des habitants, avant d'être finalisé et présenté à tous.

C'est dans cette optique qu'une démarche ambitieuse de concertation a été mise en place, composée de quatre étapes qui se sont partiellement déroulées en parallèle :

1. Un safari villageois pour recueillir les 1ères perceptions et les attentes des Aniérois (le 6/10/2018) ;
2. Deux ateliers sur la densification du coteau (les 03/07 et 29/10/2018), en raison de l'importance du sujet de la zone 5 ;
3. Une série d'entretiens avec les passants sur la voie publique qui a eu lieu au printemps 2019, après avoir été préparée par plusieurs ateliers contributifs. Pour parvenir à intéresser un public beaucoup plus large que celui des habituelles réunions publiques, une démarche innovante a été mise en place (conduite par Host lab, selon la démarche d'urbanisme collaboratif de Villes sans limite) consistant à présenter des images de sites clés du centre du village sur des tablettes, et à proposer aux passants de réagir en contribuant à leur aménagement ;
4. Une démarche similaire a été conduite par la commune avec les enfants de l'école primaire, grâce à l'appui de leurs institutrices.

Pour que les apports des Aniérois puissent nourrir le PDCom, les questions posées ont volontairement été centrées sur les marges de manœuvre de la commune, et ont essentiellement concerné les espaces publics du centre village, la densification du coteau, et les attentes concernant la campagne. Cette démarche a également permis d'expliquer à la population ce qu'est un PDCom, et comment s'articulent les compétences cantonales et communes (voire également fédérales dans certains cas).

A l'issue de ces démarches complémentaires, une analyse approfondie a été conduite, recherchant les besoins exprimés et repérant les propositions d'initiatives, puis un retour à la population a été organisé le 19/06/2019, afin d'expliquer en quoi le projet des experts avait été enrichi. Cette présentation s'est faite sous la forme de 4 films courts (réalisés par Benjamin Dupont-Roy de l'hepia), suivi d'un échange :

- Qu'est-ce qu'un PDCom, permettant de bien cerner ce qu'il permet et ne permet pas,
- Les espaces et les équipements publics dans le village dans les 5 années à venir,
- La densification du coteau,
- Et le « tissage » de la commune pour renforcer la qualité de vie par la mobilité et la campagne.

Des résultats enrichissant pour le projet

Globalement, la démarche de concertation a permis en premier lieu de vérifier si les axes structurants identifiés pour le territoire pour les 15 ou 20 ans à venir correspondaient à des sujets importants pour les citoyens et les usagers du lieu.

Les participants aux différentes démarches ont globalement confirmé les axes du PDCom. Les problématiques des autorités et des professionnels entrent en résonnance avec les sujets qui semblent importants pour les citoyens. Aucun sujet ne semble complètement oublié par les concepteurs et commanditaires du PDCom et tous les sujets identifiés en première étape préoccupent les citoyens.

Néanmoins, l'appropriation des sujets par les citoyens a permis une nette évolution des points de vue.

Au départ de la démarche, les citoyens et les usagers avaient une attitude conjuguant une certaine défiance envers l'utilité même de la concertation : les décisions seraient déjà prises en dehors de la capacité des autorités communales. De plus, ces décisions et évolutions programmées seraient rationnelles, soit dictées par l'intérêt général, soit par les logiques de marché.

La tendance était donc plutôt à une certaine résignation devant des transformations territoriales vues de façon extérieure, et finalement assez négatives, telles que la disparition programmée de l'esprit villageois et de sa qualité de vie.

L'avancement de la démarche de concertation a fait émerger progressivement la conviction qu'au-delà des apparences, une réelle conjonction de vue existait entre les autorités et les habitants sur ce que pourrait être un « village de demain » : que des marges de manœuvre existaient et qu'elles étaient à saisir.

Les dynamiques contributives ainsi révélées ont permis aux autorités - comme à la population - de prendre conscience que les principes du PDCom doivent aboutir à des transformations concrètes le plus rapidement possible.

Quatre grandes thématiques permettent d'illustrer l'évolution des points de vue de manière plus précise.

Village, identité et esprit du lieu

Points de résonnances avec le PDCom :

- *Guider les mutations des quartiers en évolution*
- *Rendre au village sa valeur d'usage*
- *Protéger et densifier les coteaux habités*

Au départ

Pour les autorités et les habitants présents lors des ateliers, le caractère villageois d'Anières semble destiné à disparaitre. Cette disparition programmée est pensée comme une évidence par la majorité des personnes, tant les deux logiques de la densité promue par le canton et des projets de promoteurs immobiliers semblent contradictoires avec la préservation du village. Ces logiques sont - dans une grande mesure - acceptées au nom de l'intérêt général (besoin de logements au sein des zones de villas par le canton pour préserver l'environnement), et de la liberté des propriétaires à disposer de leurs biens.

L'évolution des perceptions

Entre le début et la fin de la démarche, les perceptions ont changé. Après la résignation des débuts, il est progressivement apparu possible pour les habitants de travailler avec les autorités, afin de guider les mutations plus que de les subir, de développer des projets même modestes pour rendre au village sa valeur d'usage, et de défendre une vision partagée de nouveaux bâtiments dessinés avec soin pour être à la fois contemporains et respectueux de l'esprit du village d'Anières.

Des pistes d'actions

Pour les habitants et les autorités, les axes du PDCom doivent donner lieu à une vision collective pour le village. Cette vision doit être exprimée puis défendue sur la base d'arguments solides, aussi bien auprès du canton que des promoteurs immobiliers.

Vie de quartier, proximité et qualité de vie

Points de résonnances avec le PDCom :

- *Requalifier la rue centrale*
- *Redonner son juste usage à la route d'Hermance*

Au départ

Lors des ateliers, les deux sujets de la rue Centrale et de la route d'Hermance ont été traités différemment par les habitants. La rue centrale semblait un sujet assez facile, et les autorités ont confirmé qu'elles pouvaient agir sur ce point en modifiant l'accès aux voitures et en travaillant les aménagements.

À l'inverse, la route d'Hermance semblait assez difficile, étant vue comme un lieu dont le caractère routier était plus ou moins incontournable, et pour lequel la vision du canton conditionnait l'évolution.

Des pistes d'actions

Aux yeux de tous, le futur de la route d'Hermance conditionnait le futur du village et sa qualité de vie.

Les nouveaux développements immobiliers devront organiser les sorties voitures de manière à préserver le cœur du village et faire évoluer l'usage de la route d'Hermance, tout en respectant les impératifs de sécurité. Pour les autorités comme pour les habitants, ces arguments sont essentiels à faire valoir dans les échanges avec le canton, pour préserver le cœur du village des voitures.

Nature et paysage

Points de résonnances avec le PDCom :

- *Agir en faveur de la nature et du paysage*
- *Renforcer le bocage des grandes cultures*

Au départ

Ce thème semblait relativement consensuel au départ, la majorité des habitants présents dans les ateliers étant pour une présence importante de la nature dans le village.

A l'occasion de la balade à vélo avec les habitants, ce sujet a néanmoins évolué quand certains ont fait remarquer que défendre l'idée de biodiversité en respectant l'intégrité des espaces cultivés n'était pas si évident : les jardins soumis à la densification pour préserver l'environnement contenant peut-être plus de biodiversité que les monocultures agricoles.

Des pistes d'actions

Concernant le renfort du bocage des grandes cultures, ce sujet qui semblait au début hors des capacités d'agir des autorités et des citoyens, car fortement dépendant des agriculteurs, est apparu à plusieurs reprises comme un sujet d'intérêt général qui pourrait être porté par certains agriculteurs, à condition que les efforts soient partagés.

Mobilité, de la proximité au cadre de vie

Points de résonnances avec le PDCom :

- *Redonner leurs justes rôles aux voies structurantes*
- *Redéfinir la route d'Hermance*
- *Valoriser la route du Belvédère*
- *Pacifier le chemin des Écoliers*

Au départ

La mobilité est le sujet qui est ressorti le plus régulièrement lorsque les habitants se sont exprimés sur l'aménagement du village.

La rue Centrale, artère principale du village était ressentie comme très passante dans le calme du village, décrite comme un danger potentiel, car frôlant l'épicerie, la crèche, l'école, et la place du Temple. En même temps, elle semblait indispensable, car reliant le haut d'Anières et la route d'Hermance parallèle au lac.

Des pistes d'actions

Le village d'Anières démontre que la gestion de la mobilité est en train de changer. Les espaces publics liés à la mobilité doivent être pensé de manière intégrée, en modifiant les priorités entre modes et surtout en mettant au centre de la réflexion les usages locaux et non plus uniquement la logique fonctionnelle.

Les attentes localisées des Aniérois exprimées lors de l'ensemble de la démarche ont été regroupées en 7 thèmes, les réponses apportées par le PDCom sont indiquées pour chacun d'eux. L'ensemble est développé en annexe.

1. Anières est resté un village, son aspect est préservé et le calme est toujours là

- *L'intimité a été préservée*
- *Le bien-être et la convivialité sont toujours là : tout le monde continue à être heureux à Anières*

La réponse du PDCom

La commune peut intervenir par plusieurs canaux sur la qualité du cadre de vie avec le PDCom :

- L'aménagement des espaces publics dans l'esprit de la préservation du caractère village demandé par les Aniérois,
- La mise à disposition des équipements publics nécessaires pour accueillir les nouveaux besoins induits par la croissance démographique,
- La préservation de la nature et du paysage (par ex. par la protection des arbres et haies et des espaces naturels de valeur),
- L'anticipation des risques d'inondation, en restreignant l'imperméabilisation des sols.

2. La mobilité est restée fluide et les modes doux ont été facilités

- *Il n'y a pas trop de trafic supplémentaire*
- *Le niveau de sécurité est inchangé*
- *Il reste par ex. possible de faire ses courses à vélo.*

La réponse du PDCom

- La densification va induire un accroissement du nombre de déplacements, dans les secteurs où elle sera acceptée, mais a priori pas en quantité suffisante pour engendrer une adaptation fondamentale de la structure des réseaux. Il s'agit avant tout d'optimiser les éléments existants et de travailler sur la qualité des espaces publics.
- Le PDCom se fonde sur un concept global de mobilité favorisant la mobilité douce de proximité, et propose des aménagements de voies conciliant la fonctionnalité la sécurité de tous les usagers, et une ambiance dans l'esprit du village souhaitée par tous (voir chapitre ad hoc). Il s'agit de requalifier les espaces-rues et surtout apaiser les vitesses de manière à favoriser la convivialité.

Route d'Hermance

- Le trafic théoriquement induit par la densification du coteau n'empêche pas de concilier les fonctions de transit et de desserte de cette voie, et permet de ne pas surcharger des carrefours pour certains délicats (Aspergières et Ancien-Lavoir avec Hermance).

Chemin des Écoliers (Hutins et Avallons)

- En réponse à la crainte de la dégradation de la situation avec la densification en cours, et à la volonté de plus de sécurité pour les enfants, le PDCom propose de restreindre la possibilité de densifier dans certains de ces secteurs (voir chapitre densification), et d'aménager dans tous les cas un gabarit de voie étroit dans le but de pouvoir laisser les enfants aller seuls à vélo à l'école au centre du village, avec un choix de revêtement dans l'esprit villageois souhaité par tous,
- Selon les endroits, le gabarit actuel est étroit (Avallons) ou plus large - voire même trop large (Hutins) – il sera adapté pour permettre à terme une juste cohabitation des usages, en faveur des enfants à pied ou à vélo. Ce sera aussi la matérialisation de la transition entre le coteau habité et la campagne.

Route de Chevrens

- La vitesse sur cette route est systématiquement trop élevée (impression confirmée par des relevés).
- Le PDCom propose de rétrécir son gabarit, d'autant que cette voie est également une voie cyclable de première importance, et que la circulation des vélos doit y être sécurisée.

3. Les espaces publics du village ont été améliorés : dont les places, les plages, etc.

Ce sujet du centre de la commune est essentiel à plusieurs égards, d'une part il est LE lieu de rencontre des Aniérois, et la commune dispose d'une marge de manœuvre importante pour son aménagement. Il a ainsi fait l'objet d'un maximum de remarques d'usages et de propositions. Ces éléments sont à la base du PDCom dans ce registre (voir développements dans le chapitre ad hoc et les fiches de mesures).

L'optique générale partagée par le public, les autorités et les mandataires consiste en une juste répartition de l'espace public entre ses différents usagers, et pas systématiquement au profit de la voiture, qu'il s'agit de laisser circuler, mais en assurant prioritairement la sécurité des usagers les plus fragiles.

La réponse du PDCom

La Place du Haut

La commune a développé un projet d'aménagement de la Place du Haut parallèlement au PDCom (voir fiche ad hoc) regroupant en première étape :

- La rénovation de la Mairie et de la poste, et leur connexion aux espaces publics proches (garantissant les accès aux personnes à mobilité réduite),
- La création d'un parking souterrain devant la salle communale pour libérer tous les espaces publics du centre du stationnement en surface,
- Le traitement de la toiture de ce parking en place publique incluant des mesures concrètes pour offrir un climat agréable aux Aniérois (y compris en période de canicule), avec de nombreuses plantations, une fontaine, un sol partiellement perméable, etc. (voir fiche de mesure)
- Et la transformation de la route de la Côte d'Or en une voie interdite à la circulation, excepté pour les cycles, les riverains et le trafic agricole, en accord avec la commune voisine de Corsier.

Puis en seconde étape, les projets suivants viendront compléter la mutation de ce secteur :

- Les nouveaux bâtiments de logement (privé et communal) viendront se raccrocher aux espaces publics, en finissant la place du Haut sur son côté sud,
- Le projet d'agrandissement du groupe scolaire viendra compléter la place sur son côté nord,
- Et le rond-point pourrait disparaitre à (long) terme, laissant la place à un aménagement qui permettra de mieux distribuer les flux, et de signaler clairement aux automobilistes l'entrée dans le village et la nécessité de ralentir.

La Rue Centrale et la Placette de l'Épicerie

- Cet espace fera l'objet d'un prochain projet d'aménagement par la commune, sur la base des attentes des Aniérois, en veillant à aménager l'ensemble de l'espace de façade à façade (quelle que soit sa domanialité, publique ou privée). Des aménagements temporaires pourront être testés à cette occasion, de manière à poursuivre l'association des habitants à la conception de leur espace central.
- Le plan lumière vient en complément mettre en valeur les lieux, de nuit comme de jour, avec un souci d'économie de moyens et de renforcement du caractère rural (voir chapitre ad hoc).

La Place du Bas

- La commune a pris contact avec le canton (parallèlement à l'élaboration du PDCom) pour échanger sur le statut des voies : il est ressorti de cet échange un accord de principe sur une évolution importante, en faveur du ralentissement de la circulation dans toute la commune (voir chapitre ad hoc),
- Le ralentissement de la circulation dans la traversée du village par la route cantonale d'Hermance (au même titre que les autres villages de Corsier et d'Hermance) sera l'occasion de contribuer au renversement de valeur demandé par la population et vivement soutenu par les autorités communales et les mandataires du PDCom.

Les normes en vigueur pour une route cantonale seront bien évidemment respectées, mais l'aménagement de l'ensemble cherchera à offrir une perception visuelle de place, en travaillant sa matérialité de façade la façade. A longue échéance, la démolition du bâtiment du Floris a été évoquée pour permettre une vue sur le lac.

Le débarcadère

La commune d'Anières présente une situation paradoxale : alors qu'elle borde le lac sur plusieurs kilomètres, ses habitants ont peu de possibilité d'y accéder, ou alors sur des espaces exigus.

- Pour cette demande particulière, la question de la faisabilité financière se pose à la commune. Le principe est en conséquence inscrit dans le PDCom, afin de pouvoir saisir la première opportunité intéressante qui se présentera.

Chevrens

Les espaces publics du hameau ont déjà été réaménagés, via la création d'une zone 30km/h en 2023 et la refonte complète du réseau d'éclairage public, conformément aux objectifs du Plan lumière communal (voir chapitre ad hoc). L'extension de cette zone 30km/h coté Nord-Est du hameau sur la route de Sous-Chevrens permettra d'améliorer la cohérence de cette zone 30km/h..

4. Le paysage est resté harmonieux, le coteau est resté vert et a été décloisonné

La réponse du PDCom

- Le patrimoine végétal à préserver constitue la trame de base du PDCom sur le plateau agricole et dans le coteau, complétée par celle de la mobilité piétonne, sur la base des propositions des habitants (voir chapitre ad hoc),
- Par contre, en ce qui concerne la question délicate de la disparition des vues, il n'existe pas d'intérêt général évident susceptible de permettre au PDCom de résoudre ce problème (qui se trouve plutôt dans le champ du droit privé).

5. La végétation a été préservée, ainsi que la faune et la flore

La réponse du PDCom

- Dans ce domaine de la nature et du paysage, le PDCom a défini un certain nombre de principes pour la campagne : la préservation de la biodiversité en est un (avec la confirmation de la préservation des espaces proches des cours d'eau et la localisation des lieux pertinents pour le développement des haies), et la bonne cohabitation des différents utilisateurs de la campagne (agriculteurs, viticulteurs et promeneurs) un second.
- Certains arbitrages ont néanmoins dû être faits, comme par exemple la proposition de planter des arbres le long du chemin des Hutins qui est incompatible avec l'activité agricole et viticole, cette idée est par contre tout à fait possible coté villas (voir fiches de mesures).

6. De nouvelles familles et jeunes ont pu venir s'installer dans la commune

La réponse du PDCom

- Ce point fait clairement partie des compétences communales, et de ses projets. Le PDCom a accompagné la localisation souhaitable des différents équipements et leur relation aux espaces publics (voir chapitre du centre),
- Quant à la diversité des logements, condition essentielle pour permettre à des jeunes de venir s'installer, la commune y est très attentive dans ses opérations, comme dans ses échanges avec les promoteurs qui entendent développer des bâtiments locatifs.

7. Une petite économie locale est sortie renforcée (commerces, etc.)

La réponse du PDCom

- Dans ses principes et ses recommandations sur le centre, le PDCom a défini les conditions d'un cadre favorable aux activités locales, en particulier par la qualité de ses espaces publics ;
- Il faut mentionner en complément, que la densification en marche sera créatrice d'une clientèle potentielle supplémentaire, ce qui a conduit les mandataires à examiner de très près la qualité des cheminements piétons depuis les quartiers d'habitation.

La restitution finale à la population

Lors de cette étape finale des échanges, la population a grandement apprécié le souci apporté par la commune à tenir compte des attentes exprimées en particulier en matière de préservation du caractère du village, d'aménagements prévus pour le centre et de préservation du patrimoine végétal. Un certain nombre de doutes subsistent, pour beaucoup liés à la mobilité (crainte du non-respect des mesures mises en place), et deux demandes ont émergé : celle des accès au lac, et plus globalement l'attente d'une communication renforcée à l'avenir sur les projets communaux.

IV. LA STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT COMMUNALE

La vision communale croisée avec les attentes des communiers se décline en quatre stratégies d'aménagement complémentaires développées ci-après. La synthèse de ces quatre axes de travail présentée en fin de chapitre. Constitue le cœur du PDCom

1. Constituer un réseau de voies alliant fonctionnalité et qualité

Structure et ambiance du réseau viaire

Le réseau viaire (ensemble des voiries et des chemins accessibles au public) constitue un système d'espaces sur lequel s'organise la mobilité (tous modes), mais aussi et surtout qui forge l'identité des lieux.

Comprendre et définir le caractère et l'ambiance souhaitée des différentes voies est donc primordial avant de définir les principes d'organisation des différents modes. Les enjeux suivants sont identifiés pour les différents espaces principaux.

Route de Thonon - la route interurbaine

Caractère

La route de Thonon présente une morphologie large et rectiligne confirmant la vocation de liaison régionale. Les fonctions liées à la circulation des véhicules se sont implantées le long de la voie (stations-service principalement). La douane constitue une ponctuation dans cette linéarité, le projet de sa transformation est finalisé et en attente de réalisation en lien avec le canton.

Transformation : accueillir le piéton

L'usager piéton est le principal oublié de l'aménagement des lieux. La plateforme douanière pourrait être à terme réaménagée pour constituer un petit pôle de transbordement pour les usagers provenant d'Anières (à pied ou à vélo) et poursuivant avec les transports publics.

Enjeux

Accueillir le piéton et créer un pôle de mobilité intégrant l'ensemble des fonctions dans un aménagement moins routier qu'aujourd'hui.

Route d'Hermance

Caractère

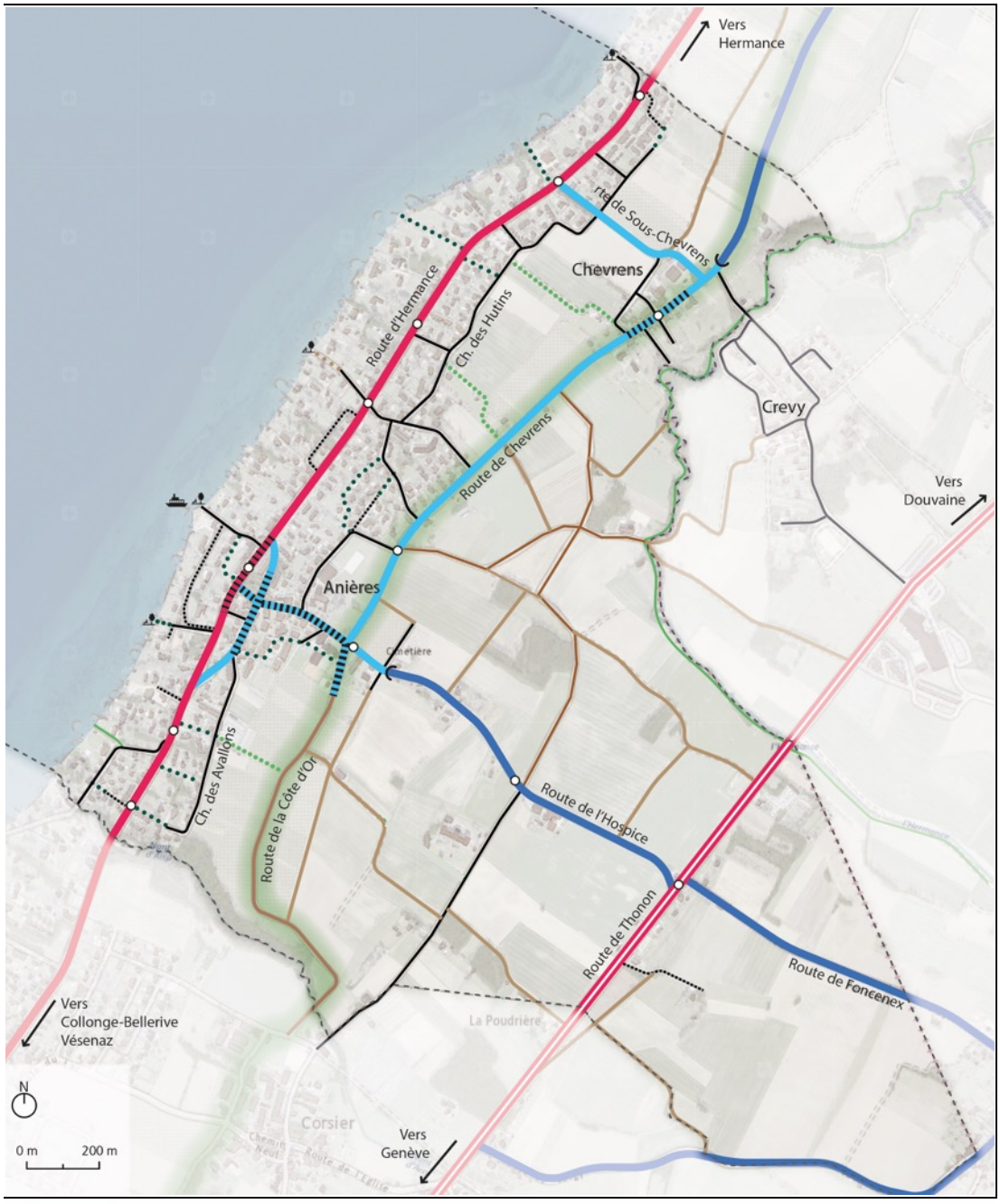
La route d'Hermance constitue la voie structurante du « grand village du littoral » s'étendant de Vésenaz à Hermance. Elle présente un gabarit plutôt restreint. Les nombreux portails de villas, murs et haies lui confère un caractère de route suburbaine sans réelle possibilité d'usages publics autre que la circulation automobile. Le tronçon traversant le village d'Anières constitue une ponctuation plus urbaine avec un élargissement et quelques activités. Les arrêts de bus constituent aussi des petits lieux spécifiques à mettre en valeur.

Transformation : un caractère de place à Anières

La route doit changer de caractère dans la partie urbaine d'Anières pour s'intégrer dans la continuité du caractère du centre (voir chapitre spécifique), dans le respect des normes applicables aux routes cantonales, mais tenant compte de l'abaissement ponctuel de la vitesse. Un projet de réaménagement articulant trafic de transit et convivialité pour les piétons est en cours pour mettre en valeur cette porte d'entrée majeure d'Anières.

Enjeux

Intégrer si possible des aménagements cyclables ponctuellement, sans générer des gabarits fonctionnels larges favorisant des vitesses élevées.



Typologie et ambiance des voies

Route de L'Hospice

Caractère

La route communale de l'Hospice est la porte d'entrée d'Anières depuis la route de Thonon. Rectiligne, traversant des champs de cultures céréalières ouverte sur le grand paysage, son tracé devient plus sinueux et sa topographie plus encaissée à proximité du village.

Transformation : l'accès en modes doux aux TP sur la route de Thonon

Axe fort entre le village et la route de Thonon accueillant les TP rapides vers Genève, il convient d'assurer un site propre pour la mobilité douce accessible à tous. Tout en conservant un rapport ouvert sur le paysage, renforcer le maillage vert grâce à une arborisation exprimant la saisonnalité située sur le côté Sud de la route pour ne pas péjorer les cultures agricoles. Limiter au strict minimum les bordures et autres aménagements à caractère routier. Assurer la continuité de mobilité douce et le caractère campagnard aux deux extrémités de la route. Proposer une continuité de mobilité douce avec la route de Foncenex.

Enjeux

Intégrer les nouveaux aménagements de « porte de localité » dans la partie encaissée à l'approche du village. Trouver un juste gabarit entre la fonction de circulation, la sécurisation des MD et l'intégration d'un accompagnement arboré. Idéalement, minimiser la présence de la ligne électrique aérienne.

Route de la Côte d'Or & Route de Chevrens - Les voies belvédères

Caractère

Ces routes communales constituent les voies historiques du lieu. Situées en position stratégique de surplomb ou à flanc de coteau, elles proposent une vue inédite sur le paysage proche : le coteau et les berges du lac ou lointain, le Jura, les Alpes.

Rte de la Côte d'Or - Transformation : Conservation

Au cœur du vignoble, le caractère de la route est fort et doit être préservé, en conservant un gabarit réduit et une appréciation directe du vignoble. Il est primordial de limiter la circulation motorisée au strict minimum, d'où son nouveau statut de voie réservées aux riverains et au trafic agricole (suppression du TIM).

Rte de Chevrens - Transformation : Retour à la campagne

Située entre grandes cultures et coteau de vigne, récemment réaménagée, la route a perdu son caractère paysager « campagnard » par une addition des gabarits dictée par la seule logique fonctionnelle, avec, finalement, une largeur de 9m70 (à comparer à la largeur de 5m côté Hermance). Ce gabarit favorise la vitesse des véhicules, rendant plus complexe le franchissement par les piétons et a entrainé la mise en place d'un îlot planté donnant un caractère urbain malvenu.

Le cheminement piéton conserve sa place côté vignoble en créant des trottoirs traversants, signalant la hiérarchisation des voies. Côté grandes cultures, les débouchés des chemins sont marqués sur la route en proposant des traversées sous forme de placettes ombrées par de grands arbres signalant les croisements dans le paysage. En fonction du lieu, des assises, une signalétique (balade viticole Hermance - Choulex) peut être intégrée.

Enjeux

Assurer la sécurisation des mobilités douces sans obstacles physiques. Créer des points d'accroche aux croisements. Travailler sur un juste gabarit en conservant le caractère campagne de la voie. Réduire la vitesse.

Chemin des Avallons et Chemin des Hutins - Les voies résidentielles

Caractère

Ces chemins communaux font office d'accès à la zone villa située au Sud de la Route d'Hermance. Traités comme simples axes de viabilisation, ils ne possèdent pas de caractère propre, étant bordés par des haies imperméables, des containers et des trémies d'accès aux parkings côté zone villa, en contact direct avec les cultures de la zone agricole.

Transformation : Le chemin des Écoliers

L'objectif est de renverser la situation existante en créant un véritable espace public d'usages partagés. Les principes sont à appliquer progressivement :

- Intégration d'un cheminement piéton pour favoriser les déplacements des enfants vers l'école, avec bordures basses pour éviter une ambiance routière
- Matérialisation par un élargissement de l'espace piétons aux croisements avec les voies transversales, pour marquer la priorité aux piétons
- Zone de modération (zone 30) pour l'ensemble des voies
- Réduction forte du gabarit de circulation pour minimiser les vitesses (intégration ponctuelle de places de stationnement avec intégration paysagère

Enjeux

Limiter l'augmentation de la circulation motorisée sur ces axes en sortant de la zone de densification accrue les secteurs accessibles uniquement par ces voies, lorsque le trafic est reporté sur le centre du village, avant de regagner les axes principaux (route de l'Hospice, route d'Hermance). Limiter legabarit routier et offrir un rapport moins brutal avec la zone agricole. Traiter en amont des projets - et avec soin - chaque accès aux nouveaux bâtiments, de façon à assurer un échange plus apaisé entre la propriété privée et le domaine public. Assurer la continuité du chemin des Hutins jusqu'au chemin de Bézaley et finalement à la Rue Centrale à travers le secteur Sous Bassy et des Vuarchets.

Multiples voies - Les transversales

Caractère

Ces chemins communaux irriguent la zone villa en reliant la Route d'Hermance au Chemin des Hutins. Ils forment également une accessibilité aux propriétés privées. Certains sont en sens unique. Ils sont inexistants côté chemin des Avallons. Ils n'offrent, pour l'heure, pas de caractère propre.

Transformation : les voies du coteau

Sur les voies existantes, depuis la route cantonale, l'objectif est de créer un seuil visuel. L'usager quitte une voie à caractère fonctionnel et pénètre dans le coteau arboré. On franchit un trottoir traversant, la nature du sol change, le gabarit routier se rétréci, la mixité est favorisée, la végétation se rapproche de la voie. Une identité visuelle est recherchée pour toutes les rues. Comme pour le Chemin des Écoliers, un rapport plus ouvert est recherché avec les propriétés privées.

Afin de favoriser la MD et l'accessibilité aux TP, de nouveaux chemins piétons en site propre sont créés (voir PDCP). A l'instar de celui existant au bout du chemin des Avallons, ils ressemblent à des sentiers et possèdent un fort rapport aux arbres et à la nature. Leur revêtement est perméable, des marches marquent la topographie. Selon la nécessité et la faisabilité, un éclairage public « intelligent » peut être installé pour les accès aux arrêts de bus.

Enjeux

Limiter l'accroissement des flux motorisés sur ces axes. Sécuriser la MD favoriser la mixité, éventuellement trottoirs mais avec bordures basses. Dans le cadre de la densification de la zone villa et de la perte d'espaces plantables pour les grands arbres, profiter de cet espace pour la plantation de nouveaux cordons. Au fur et à mesure des projets en zone villa, réserver des servitudes de passage ou des cessions de terrain (en contrepartie des dérogations accordées).

Accessibilité piétonne et plan piéton

Ce chapitre - et la fiche de mesure 6 - constituent le Plan directeur des chemins pour piétons (PDCP) au sens de la loi d'application de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et de randonnée pédestre (L 1 60)[1].

Pourquoi un plan directeur des chemins pour piétons ?

Enjeux de la marche

La marche constitue la base de la mobilité quotidienne. Même si l'on effectue un trajet en bus ou en transport individuel motorisé, la première et la dernière étape du trajet se fera à pied. La marche est le mode privilégié pour l'accessibilité de proximité, puisque les chemins pour piétons permettent de relier et d'atteindre les lieux d'habitation, de travail, d'achats, de détente, les établissements publics et les arrêts de transports publics (art. 2 LCPR).

Ceci s'illustre parfaitement à Anières où les distances sont courtes et peuvent facilement être parcourues à pied. A une plus large échelle, la mobilité piétonne est complémentaire au réseau de transports publics, grâce auquel les habitants peuvent se rendre au centre-ville aisément et rapidement. Les arrêts des transports publics engendrent des flux piétons et méritent, de ce fait, une attention particulière pour rendre leurs aménagements agréables et attrayants pour tous les usagers.

Aspects formels

L'objectif du Plan directeur des chemins pour piétons est de valoriser la marche comme un mode de déplacement à part entière et permettre aux piétons de se déplacer sur un réseau de cheminements cohérent, attractif et continu. Il s'agit notamment d'identifier les problèmes et les chaînons manquants des liaisons et de proposer des mesures afin de résoudre ces problèmes.

Au-delà des aspects techniques et sécuritaires imposés par le cadre législatif, certes indispensables, il convient de considérer la marche également sous l'angle de l'agrément et du plaisir. Ceci n'est pas uniquement réservé à la randonnée, puisque la marche dans un milieu urbain peut être considérée comme une pratique alliant déplacement utilitaire et plaisir.

La planification d'un réseau piétonnier ne doit pas se limiter à une résolution fonctionnelle et technique des trajets parcourus à pied. Il s'agit d'une opportunité pour créer un réseau d'espaces publics de qualité, car c'est l'ensemble de ces espaces de passage et de séjour qui valorise la marche. C'est d'ailleurs toute la posture du volet mobilité du PDCom de chercher à dépasser une logique strictement technique transport pour voire les espaces publics de mobilité comme des lieux porteurs d'identité et de qualité.

Notons enfin que le présent plan directeur des chemins pour piétons est issu des études antécédentes. Le premier PDCP de la Commune d'Anières a été élaboré en 2009, faisant suite au PDCom adopté par le Conseil d'État en 2007. Le choix a été fait d'intégrer le présent PDCP dans le PDCom, afin d'apporter une cohérence entre les différents documents et d'accélérer le processus de validation par l'instance cantonale.

[1] D'un point de vue légal, le PDCP est défini et rendu obligatoire par la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR) datant de 1985. A Genève, la loi d'application de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LaLCPR), adoptée en 1998, stipule que les Communes doivent élaborer un PDCP. Les chemins de randonnée pédestre, quant à eux, relèvent de la compétence cantonale.

Le plan piéton valant PDCP (voir également la fiche de mesure n°6)

Le plan piéton localise les différentes typologies, explicite les standards à atteindre en termes d'aménagements pour les piétons sur les différents types de routes, identifie les portions de cheminements piétons en site propre et les aménagements qu'il convient d'améliorer ou de créer, et localise les générateurs de flux piétons. Cette représentation cartographique permet de disposer, sur un même plan, une vision d'ensemble et de localiser les mesures à prendre.



Légende

Description de l'objet
Standards à atteindre

Typologie du réseau routier

Réseau routier de type hors localité
Espace dédié aux piétons séparé de la chaussée par une bande herbeuse p. ex. (év. mixité avec les vélos) ou
trottoir large garantissant un confort et une sécurité suffisante ;
Traversées piétonnes sécurisées (îlot central ou feu) ;
Eclairage recommandé avec allumage dynamique

Réseau routier à caractère suburbain
Trottoir répondant aux largeurs minimales, év. d'un seul côté de la chaussée, si les continuités et les accès riverains sont garantis ;
Traversées piétonnes équipées de passage piéton "classique" ;
Eclairage dédié aux piétons (supplémentaire à l'éclairage routier)

Réseau routier villageois collecteur
Trottoir généreux avec bordure basse ou biaise ;
Traversées piétonnes équipées de passage piéton "classique" ;
Carrefours avec trottoirs traversants pour marquer la hiérarchie du réseau et garantir la sécurité des piétons

Réseau routier villageois de desserte des quartiers (public / privé)
Route à trafic faible et apaisé (zone 30 ou de rencontre) ;
Trottoir, bande piétonne ou mixité d'usages

Réseau routier de centre villageois
Mixité d'usages ;
Aménagement qualitatif de façade à façade ;
Régime de circulation donnant la priorité aux piétons (zone de rencontre)

Réseau routier à caractère agricole
Revêtu, circulation motorisée réservée aux seuls ayant droits ;
Mixité d'usages

Chemin agricole non revêtu (existant / à améliorer, créer)

Itinéraire intercommunal structurant de mobilité douce
Haute valeur paysagère

Boucle de découverte du territoire aniérois, boucle transfrontalière
Signalétique particulière

Cheminements piétons hors du réseau routier

Cheminement piéton revêtu en site propre (existant / à améliorer, créer)

Cheminement piéton non revêtu en site propre (existant / à améliorer, créer)

Aménagements piétons sur réseau routier

Passages piétons satisfaisants en l'état

Passages piétons à améliorer ou créer (avec / sans îlot)

Aménagement spécifique favorisant la traversée piétonne
p. ex. caractère de place, de traversée de localité ou mise en valeur des arrêts de bus

Trottoir satisfaisant en l'état sur axe de quartier/ sur RC

Trottoir ou espace dédié aux piétons séparé de la chaussée à améliorer, créer sur axe de quartier/ RC
séparation de la chaussée p. ex par une bande herbeuse

Générateurs de déplacements piétons

Arrêt de bus, avec mise en valeur des accès piétons

Foyer, administration communale, etc.

Le plan piéton inclut quatre grandes catégories :

- La typologie du réseau routier

  Elle permet de définir - selon les tronçons - des types d'aménagement à prévoir pour les piétons.

  - Sur le réseau de type hors localité, le piéton doit pouvoir cheminer et traverser en toute sécurité malgré des vitesses du trafic parfois élevées. Il est recommandé d'aménager un espace dédié aux piétons, c'est-à-dire un espace séparé de la chaussée par une bande herbeuse par exemple, qui peut être envisagé en mixité avec les vélos. Si cet espace dédié n'est pas réalisable, un trottoir large devra être aménagé afin de garantir un confort et une sécurité suffisante.
  - Sur le réseau routier à caractère suburbain, un trottoir répondant aux largeurs minimales est à mettre à disposition (pouvant être que d'un seul côté de la chaussée).
  - Sur le réseau routier villageois collecteur, le piéton chemine sur un trottoir généreux (avec bordure basse ou biaise) et de manière continue grâce à des trottoirs traversants.
  - Sur le réseau villageois de desserte des quartiers, le trafic est apaisé par un aménagement d'une zone 30 ou d'une zone de rencontre. Sur ces routes de desserte publiques ou privées, le piéton se déplace soit sur un trottoir, une bande piétonne ou en mixité avec les autres utilisateurs de la chaussée.
  - Sur le réseau de centre villageois, un aménagement de façade à façade favorise la mixité d'usages et donne la priorité au piéton (régime de circulation : zone de rencontre).
  - Sur le réseau routier à caractère agricole, qu'il soit revêtu ou non, la mixité d'usages est reine et la circulation motorisée est limitée aux seuls ayant droits.

- Les cheminements piétons hors du réseau routier circulé

  Pour ces chemins en site propre, les aménagements peuvent être très différents (cheminements revêtus ou non revêtus, éclairés ou non éclairés, etc.). Ceci permet de laisser une marge de manœuvre pour proposer un aménagement le plus adapté à chacun des tronçons compte-tenu des caractéristiques paysagères du lieu, de la sensibilité des espèces à la lumière (trame noire) et de la cohabitation des différents usages (en particulier agricole et viticole).

- Les aménagements piétons spécifiques sur le réseau routier

  En matière de trottoirs et traversées piétonnes, le plan permet de distinguer les aménagements satisfaisants en l'état, de ceux qui sont à améliorer ou à créer.

  Quatre lieux (signalés en jaune sur la carte) ont été identifiés, méritant un aménagement spécifique favorisant la traversée piétonne. Cela peut se traduire sous la forme d'un aménagement avec un caractère de place, une traversée de localité apaisée ou une mise en valeur des arrêts de bus.

- Les générateurs de déplacements piétons

  Les différents équipements publics, sportifs, magasins, lieux de vie publique, ainsi que les arrêts de bus sont de forts attracteurs et générateurs de flux piétons. Les accès doivent donc être facilités et rendus attractifs.

Les illustrations suivantes fournissent des exemples d'aménagements recommandés pour certaines des catégories du plan piéton.



Espace dédié aux piétons, Berne Viererfeld



Éclairage spécifique dédié aux piétons, Versoix (GE)



Trottoir traversant, Affoltern (ZH)



Mixité d'usages et zone de rencontre, rue Leschot, Genève (GE)



Traitement de façade à façade avec zone de rencontre, Sion (VS)



Cheminement piéton en site propre non revêtu, Meyrin (GE)



Aménagement avec un caractère de place, St-Imier (BE)



Aménagement avec un caractère de place, Riva San Vitale (TI)

Accessibilité en vélo et structure du réseau cyclable

Les usages du vélo sont généralement de deux types avec des attentes en matière d'aménagement et de types d'itinéraires très distincts :

- Les déplacements « fonctionnels », souvent quotidiens, sont effectués par des usagers particulièrement à l'aise à vélo et qui recherchent une certaine rapidité. Il s'agit principalement de motifs « travail » et « formation ».

  Ces déplacements sont effectués sur les itinéraires directs et sans détours. Il s'agit d'équiper, dans la mesure du possible, les voiries structurantes de bandes ou pistes cyclables, mais sans créer des situations trop complexes pour les cyclistes qui recherchent une rapidité et facilité d'utilisation.

- Les déplacements « de confort », sont pratiqués soit pour des loisirs, soit par des usagers moins à l'aise à vélo.

  Il s'agit de mettre en valeur le réseau des voiries secondaires, à l'écart des grands volumes de trafic motorisé.



Le concept de réseau cyclable ne se prononce pas formellement sur les types d'aménagement à réaliser, dans la mesure où ceux-ci dépendent principalement des projets concrets et de la faisabilité constructive et domaniale. Il fournit toutefois des orientations sur les grands types d'aménagement à mettre en place et sur les lieux ou un stationnement spécifique est à prévoir.

Accessibilité en transports publics

La planification du réseau des transports publics est du ressort d'instances supérieures (échelles cantonale, transfrontalière et nationale). La structure du réseau est ainsi explicitée à cette vaste échelle dans le chapitre traitant de l'intercommunalité.

La Commune peut cependant agir sur la qualité des arrêts et surtout sur la qualité des accès aux arrêts pour les modes doux. Cela va se traduire, dans un premier temps, par la mise aux normes des quais des arrêts TPG de la commune, afin de respecter les normes d'accès aux TP pour les PMR.

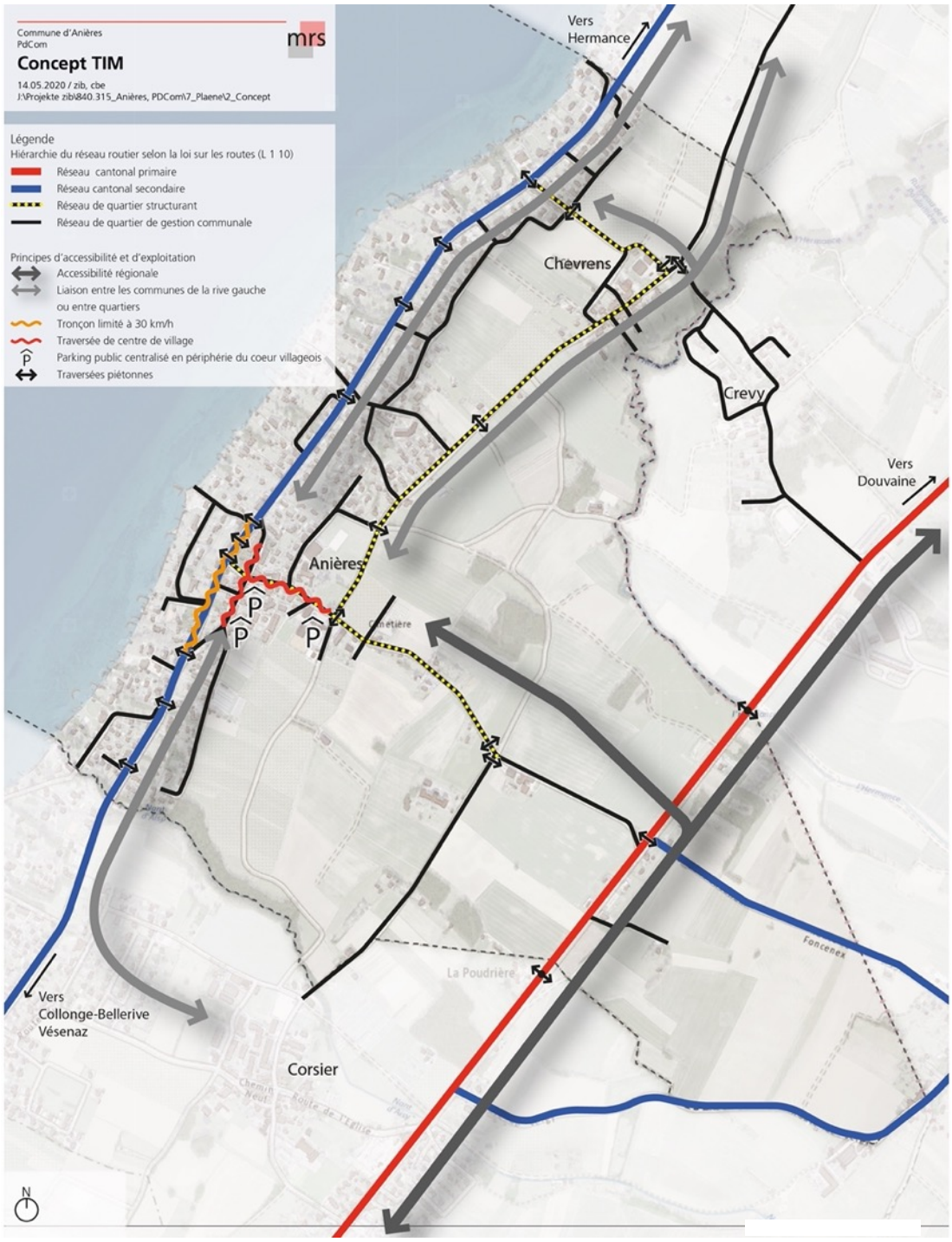
Accessibilité en transports individuels motorisés

Les principes d'accessibilité en transports individuels motorisés visent à garantir une haute qualité de vie aux résidents, tout en maintenant la possibilité d'accéder en tous lieux de la Commune.

Le concept d'accessibilité TIM s'appuie sur la hiérarchie fonctionnelle du Canton de Genève, mais apporte une distinction supplémentaire afin de préciser l'organisation des flux, et surtout l'aménagement des voies. La hiérarchie fonctionnelle complète ainsi les principes formulés précédemment (voir chapitre « structure et ambiance du réseau viaire »).

Les principes suivants sont à retenir.

- L'accès à Anières est à favoriser depuis le réseau hiérarchique supérieur, à savoir la route de Thonon. La route d'Hermance joue un rôle plus local d'échange entre communes et de desserte du tissu urbanisé (flèche gris foncé sur la figure ci-après)
- Pour garantir le fonctionnement du réseau routier à l'échelle intercommunale et interrégionale (voir chapitre II), les traversées de localité sur la route d'Hermance doivent être « freinées » et requalifiées. A Anières, ceci se traduit par un projet de requalification de la « Place du bas » avec un aménagement de haute qualité et une vitesse réduite favorisant la coexistence des usages, dans le respect des normes en vigueur.
- Les routes de l'Hospice et de Chevrens, bien que classées comme « réseau de quartier » par la hiérarchie fonctionnelle cantonale assurent, à l'échelle d'Anières, un rôle plus structurant que les rues de dessertes villageoises. L'aménagement des intersections nécessite ainsi une différenciation des branches des carrefours. Il s'agit notamment d'éviter les carrefours giratoires (ne permettant pas de hiérarchisation des flux) et de favoriser des carrefours avec perte de priorité, principalement au moyen de l'aménagement de trottoirs traversants sur les branches secondaires des carrefours.
- La traversée du village par les véhicules motorisés reste possible, mais en s'adaptant aux usages locaux. Des vitesses faibles et un aménagement favorisant la coexistence sont à mettre en œuvre, le principe d'une zone de rencontre a été discuté avec le canton, il devra être mis en œuvre selon les procédures habituelles.
- L'accessibilité aux différents parkings publics est à signaler en fonction de la provenance, et non de la destination. L'usager stationne dans le premier parking et termine son trajet à pied au travers du centre plutôt que de cheminer en voiture jusqu'au plus proche de sa destination. Cela permet d'activer l'espace public, de réduire les nuisances et de favoriser le commerce local.



Régimes de vitesse

La question de la vitesse maximum autorisée, conjointement avec l'aménagement de la route, constitue un élément central du ressenti de sécurité et de bien-être dans l'espace public pour l'ensemble des usagers. Des vitesses faibles dans les lieux habités garantissent une coexistence des usages et un sentiment de sécurité, ce qui favorise ensuite des comportements de mobilité durables.

Le réseau routier de la Commune d'Anières répond à des fonctions de mobilité et de structuration urbaine et paysagère très diversifiées. Les régimes de vitesses à offrir sont donc forcément différents selon les tronçons. La figure suivante propose un concept d'organisation à moyen / long terme des régimes de vitesses conciliant les besoins fonctionnels et la qualité de vie.

L'aménagement des zones de rencontre nécessite une procédure spécifique définie juridiquement et ces tronçons (centre du village) doivent être réaménagés de façade à façade.

Les tronçons en régime 50, 60 et 80 doivent faire l'objet d'un aménagement conciliant les besoins des autres modes (voir chapitres dédiés) et des enjeux paysagers forts dans la commune d'Anières.

Les tronçons en régime 30 (traversée du village par la route d'Hermance) devront faire l'objet d'une étude spécifique visant à définir le bon aménagement de la route.



Trois tronçons particuliers correspondent à des évolutions futures :

- Le prolongement de la zone de rencontre de la rue Centrale au carrefour Avallons / Ancien Lavoir pour rejoindre à terme le futur bâtiment public et les quelques commerces de ce secteur connecté à la Place du Haut par un cheminement piéton ;
- Le prolongement des 30 km/h du virage de la mairie au carrefour Chevrens / Ch des Courbes anticipant le développement de la MZ en Bezaley ;
- Le prolongement des 50 km/h du cimetière au centre des requérants et au futur centre sportif et chemin des Ambys pour sécuriser les déplacements des enfants et des jeunes dans ce secteur.

De nombreux exemples en Suisse montrent que fonctionnalité et qualité d'ambiance peuvent aller de pair, quel que soit le régime de vitesse ou la fonction de la rue.



Stationnement des véhicules motorisés

La politique de stationnement est un levier d'actions important de la planification des transports et du territoire. Premièrement, la disponibilité d'une place de stationnement à l'origine et à la destination constitue un facteur de choix modal important (levier d'action sur les comportements de déplacement). Deuxièmement, une politique active de stationnement permet d'influencer le cadre de vie, puisque le stationnement des voitures représente une consommation importante de surface qui se fait nécessairement au détriment d'autres usages urbains, notamment la mise à disposition d'espaces publics de qualité au profit de la population.

La politique de stationnement peut agir sur deux principaux aspects :

- Quantitatif : dimensionnement du volume de places publiques et privées ;
- Qualitatif : gestion et tarification selon l'objectif visé, puis contrôle du respect des règles.

Objectifs généraux de la politique de stationnement

La politique communale de stationnement doit être cordonnée avec l'ensemble du plan directeur communal. Les objectifs généraux suivants s'appliquent à la politique de stationnement, ils ont été déterminés en parfaite cohérence avec l'étude CITEC de 2019 :

- Viser une haute qualité de vie et d'espaces publics dans le centre, où se concentrent les activités et usages publics ;
- Éviter une trop forte imperméabilisation des sols dans le coteau ;
- Organiser l'accessibilité de la Commune de manière coordonnée avec les planifications supérieures et avec les Communes voisines (CoHerAn).

Remarque importante sur la gestion de la durée du stationnement :

Une place de stationnement offre de 8h à 18h, 10h de stationnement. Ces 10h de stationnement peuvent être utilisées par 1 véhicule pendant 10h (a priori 1 personne s'il s'agit d'un motif "travail") ou par 10 véhicules pendant 1h (au minimum 10 personnes).

La mise en place d'une gestion volontariste et d'un contrôle efficace du stationnement participe ainsi à l'amélioration de l'efficacité du système de transport (augmentation de la mobilité générale à infrastructure constante).

Types d'usages du stationnement et objectifs particuliers pour la Commune

Pour définir les principes de dimensionnement puis de gestion du parc de stationnement, il est nécessaire de distinguer les différents types d'usages du stationnement et de définir des objectifs pour chacun d'eux

Le stationnement lié au domicile

L'objectif, pour le stationnement au domicile est de garantir le stationnement des résidents, sans accaparer le domaine public. C'est la raison d'être des minimums de places imposés par le règlement genevois sur le stationnement sur fonds privé.

Pour minimiser le trafic dans les quartiers résidentiels et pour éviter une trop forte imperméabilisation des sols dans la zone 5, une politique publique active pourrait à terme être mise en place avec pour objectif de reporter une partie des places normalement imposées sur fonds privé dans des parkings publics, propriété de la Commune et localisés de manière plus judicieuses en fonction des principes d'accessibilité minimiser le trafic sur les chemins à caractère résidentiel.

Le stationnement lié au travail

Pour les déplacements liés au travail, la politique de stationnement communale vise une évolution des comportements de déplacement en faveur des modes doux et des transports publics.

En principe, le stationnement des véhicules motorisés privés à proximité immédiate des lieux de travail n'est pas favorisé.

Le stationnement lié aux loisirs et aux achats

Il s'agit de permettre l'accès des visiteurs aux activités (commerces, sport, loisirs), mais en évitant un accaparement de l'espace public par les véhicules. Le stationnement doit être organisé et géré pour favoriser une activation du domaine public et faciliter une requalification des rues, places et chemins.

Le stationnement des pendulaires en "transit" (parkings relais)

Compte tenu de sa localisation dans les réseaux de mobilité, la Commune d'Anières ne constitue pas un lieu privilégié pour l'installation de grandes infrastructures de transbordement entre la voiture et les transports publics à destination du centre. Deux fonctions peuvent être accueillies sur le territoire communal, mais avec des volumes de stationnement faibles : l'accès aux services de transports lacustres et l'accès au bus à haut niveau de service (BHNS).

Catégories de stationnement et principes pour la mise en œuvre

Compte tenu des orientations exprimées ci-dessus, les principes de mise en œuvre suivants sont recommandés pour les différentes catégories de stationnement :

Nombre de places résident imposées dans les autorisations de construire

Dans le périmètre du centre, les requérants doivent appliquer les ratios en vigueur. La Commune, dans son préavis sur la demande d'autorisation de construire, doit demander la réalisation des places en sous-sol et à terme encourager la concentration des besoins dans des parkings publics en ouvrage avec instauration d'un système de macarons.

Dans le secteur du coteau, le report d'une partie du stationnement dans des parkings publics en ouvrage est souhaitable en raison du fonctionnement du réseau routier et de la sécurité sur les rues de desserte.

Dans les deux cas, le requérant et la Commune doivent conventionner l'usage du nombre de place dans le parking le plus proche de la parcelle.

Stationnement sur voirie

Dans le périmètre de centre : en principe, le stationnement sur voirie est supprimé et reporté dans les parkings publics en ouvrage. Des dérogations à ce principe peuvent être autorisées à proximité immédiate d'un commerce ou d'un service, notamment pour les personnes à mobilité réduite, avec une limitation de la durée du stationnement autorisée à 30 min.

Dans le coteau, hors du périmètre de centre : le stationnement sur voirie est destiné prioritairement aux visiteurs des logements. Des places sont à aménager en "paquets" (2 à 4 places) en certains lieux du réseau, l'aménagement doit intégrer une forte composante paysagère.

Une zone a macaron va être mise en œuvre pour la gestion des places de stationnement à l'échelle du domaine public de la commune, selon les critères de la Fondation des parkings. Des contacts sont en cours avec le canton à ce sujet.

Stationnement en ouvrage proche ou dans le centre du village

La Commune réalise des parkings en ouvrages dont elle reste propriétaire. Le dimensionnement des parkings permet d'accueillir 3 types d'usages :

- Le stationnement des résidents des logements qui ont conventionné avec la Commune le report des besoins du fonds privé aux parkings en ouvrage. La gestion des parkings doit garantir que le nombre de places est bien disponible
- Le stationnement des visiteurs des commerces et services. La gestion des parkings doit permettre d'augmenter le taux de rotation des places (limitation de la durée)
- Le stationnement de certains usagers travaillant sur le territoire de la Commune à la condition que les conditions d'accès en transports publics soient inexistantes. La gestion du stationnement doit intégrer des règles claires sur l'absence d'alternative crédible. L'usager doit déposer une requête idoine auprès de la Commune.

La localisation des parkings permet une accessibilité au centre sans transiter par celui-ci en voiture et s'inscrit ainsi dans la logique générale de planification des transports et du territoire.

La gestion des parkings publics devrait être précisée dans un règlement communal (s'appliquant au domaine privé) avec les principes suivants :

- Limitation de la durée de stationnement et tarification des places avec un coût à définir ;
- Dérogation à la limitation de durée et à la tarification pour les résidents ayant conventionné avec la Commune et financé une partie du parking ;
- Abonnement pour les résidents de la Commune qui le souhaite (tarif à définir) ;
- Abonnement pour des personnes travaillant sur la Commune avec démonstration d'absence d'une alternative crédible au transport individuel ;
- Mise à disposition de places de stationnement avec le système des macarons, selon des critères à définir pour tous les parkings privés communaux.



Cas particuliers des places liées aux pendulaires en "transit"

- Cas de la navette lacustre :
  La Commune peut avoir un intérêt à favoriser cette fonction car elle peut attirer une certaine clientèle pour les commerces. Toutefois, la localisation de cette fonction reste à préciser. Selon la provenance, l'accès des véhicules jusqu'aux stationnement n'est pas sans conflits avec les objectifs de qualité d'espaces publics et de qualité de vie dans le centre (est-il par exemple souhaitable qu'un habitant de Jussy accède en voiture jusqu'au débarcadère d'Anières en traversant le village pour ensuite prendre la navette lacustre en direction de Versoix afin de prendre le RER ?)

- Cas de la route de Thonon :
  Le stationnement d'un certain volume de voitures en provenance de Veigy et des communes de Arve-Lac et à destination du centre-ville pourrait être accueilli dans un parking réalisé à proximité du bâtiment de la douane. Toutefois, il n'est pas dans l'intérêt de la Commune d'accueillir cette fonction sur son territoire. Elle présente en effet le risque de constituer un « aspirateur » et un « incitateur » à utiliser la voiture alors que d'autres offres de transports se mettent en place en amont et que le rabattement sur les transports publics devrait avoir lieu, avant tout, par les modes doux et non en voiture. Le Plan directeur Communal ne réserve donc pas d'emplacement pour une telle fonction à l'horizon 2035.

2. Rendre au village sa véritable valeur d'usage

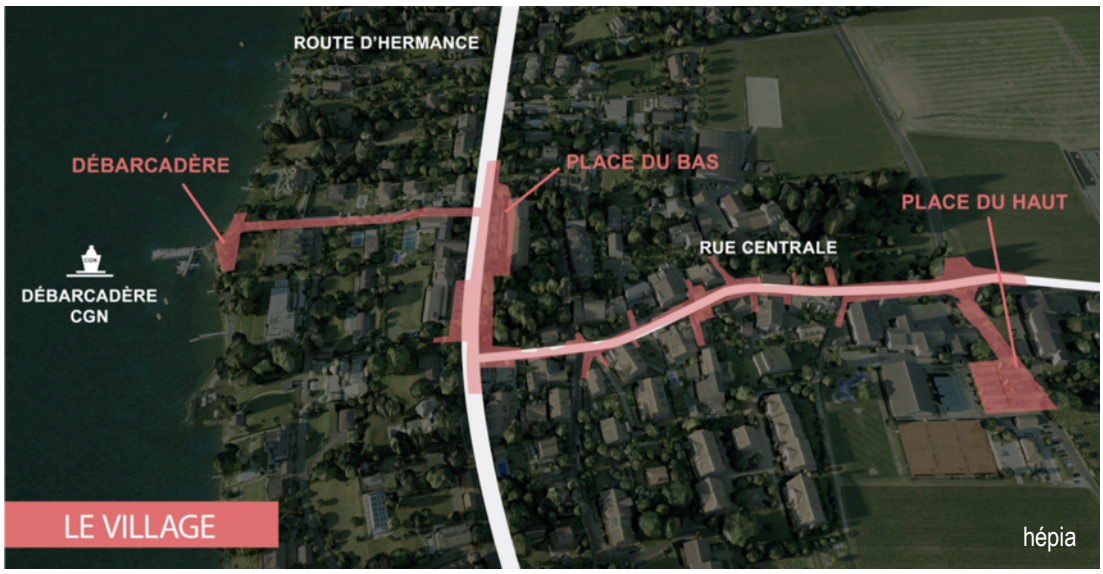
Anières est une commune résidentielle, et les espaces publics du centre sont à la fois le lieu de rencontre de tous les villageois, et l'un des (rares) domaines de compétences de la commune.

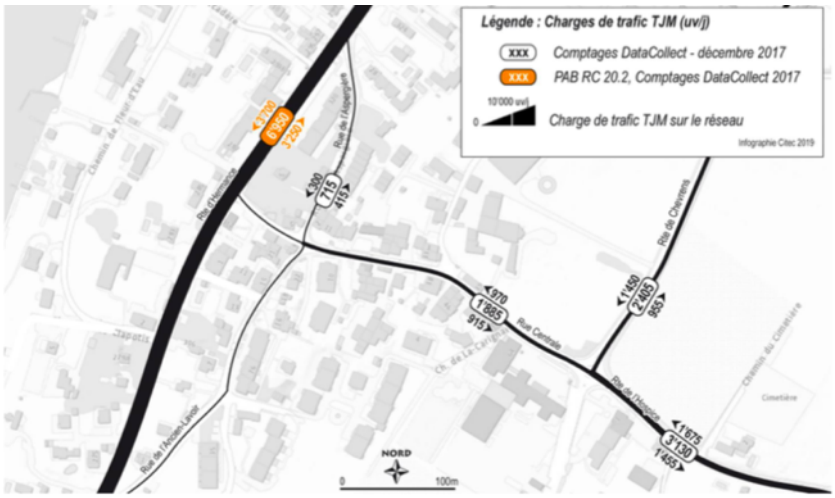
Tant la lecture du site des différents mandataires, que les attentes de la population clairement exprimées lors des ateliers de concertation ont fait ressortir **l'amélioration de la qualité des aménagements du centre du village comme un enjeu essentiel de la qualité de vie des Aniérois**.

Le site du village d'Anières

Le « village » s'étend en longueur de la « Place du Haut » près de la mairie et l'école, jusqu'au débarcadère au bord du lac, en passant par la « Place du Bas » (traversée du village par la Rte d'Hermance).

Il comprend en largeur tous les espaces publics reliant les différents sites d'activités commerciales et de service entre eux.





Après vérification technique - et bien que perçues très négativement par la population - les charges de trafic actuelles sont en réalité suffisamment faibles pour offrir une véritable marge de manœuvre pour les aménagements.

Charges de trafic journalier moyen TJM en 2017 - Citec

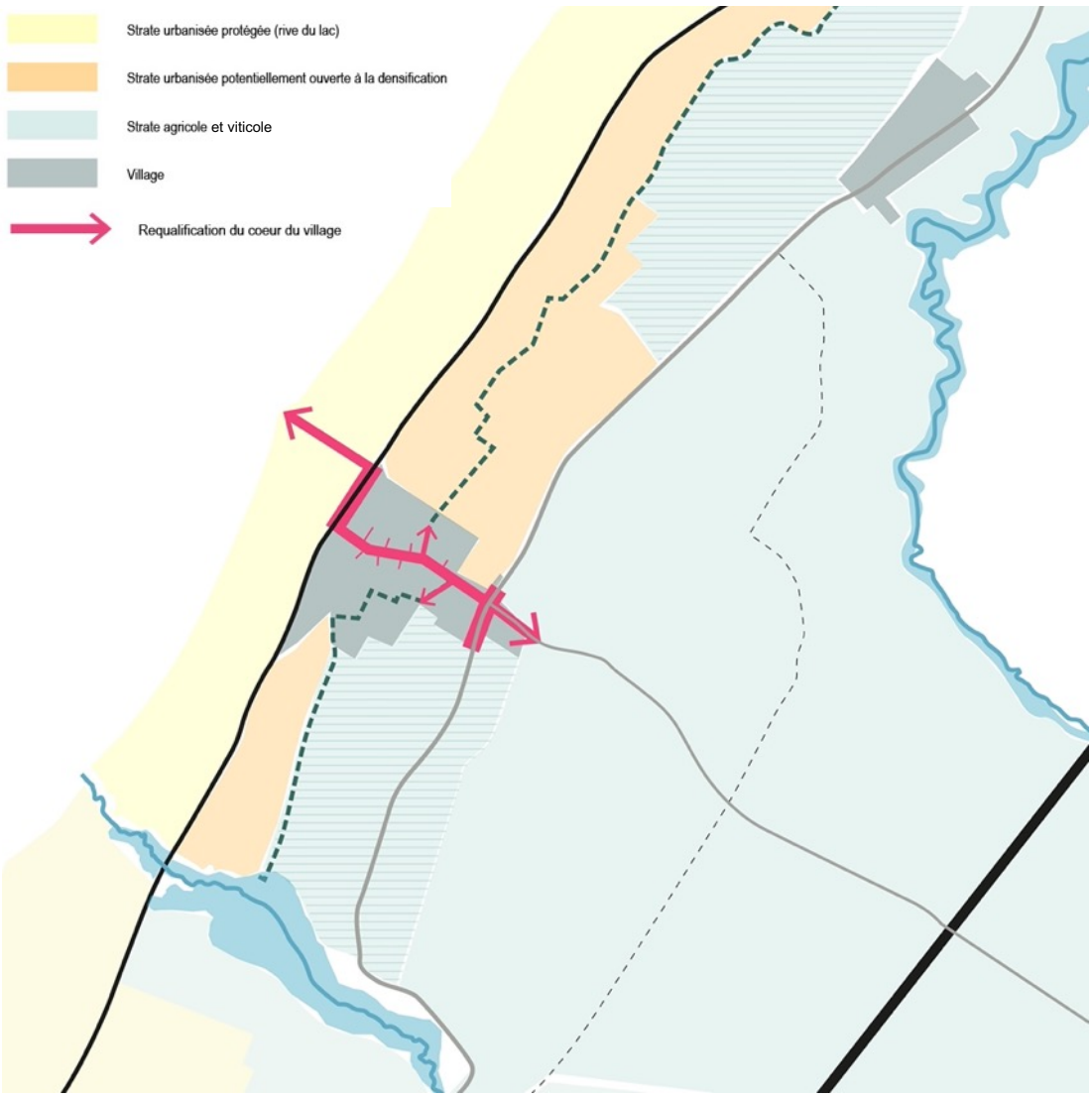
Les enjeux du réaménagement du centre

Du Masterplan et de l'importance stratégique du centre …

Le Masterplan avait posé les bases d'une vision pour le centre, mettant en évidence la continuité de l'espace public et ses points d'orgue : les deux places, les multiples petites perpendiculaires, et le verger (bien que privé, il n'en fait pas moins partie de l'identité visuelle du centre du village).

… au concept du PDCom

Le PDCom confirme le rôle essentiel de cet espace public, d'ailleurs plébiscité par la population : il est à la fois l'agrafe entre le plateau et la rive, mais aussi le lien entre le coteau des Avallons (au sud-ouest) et celui des Hutins (au nord-est).



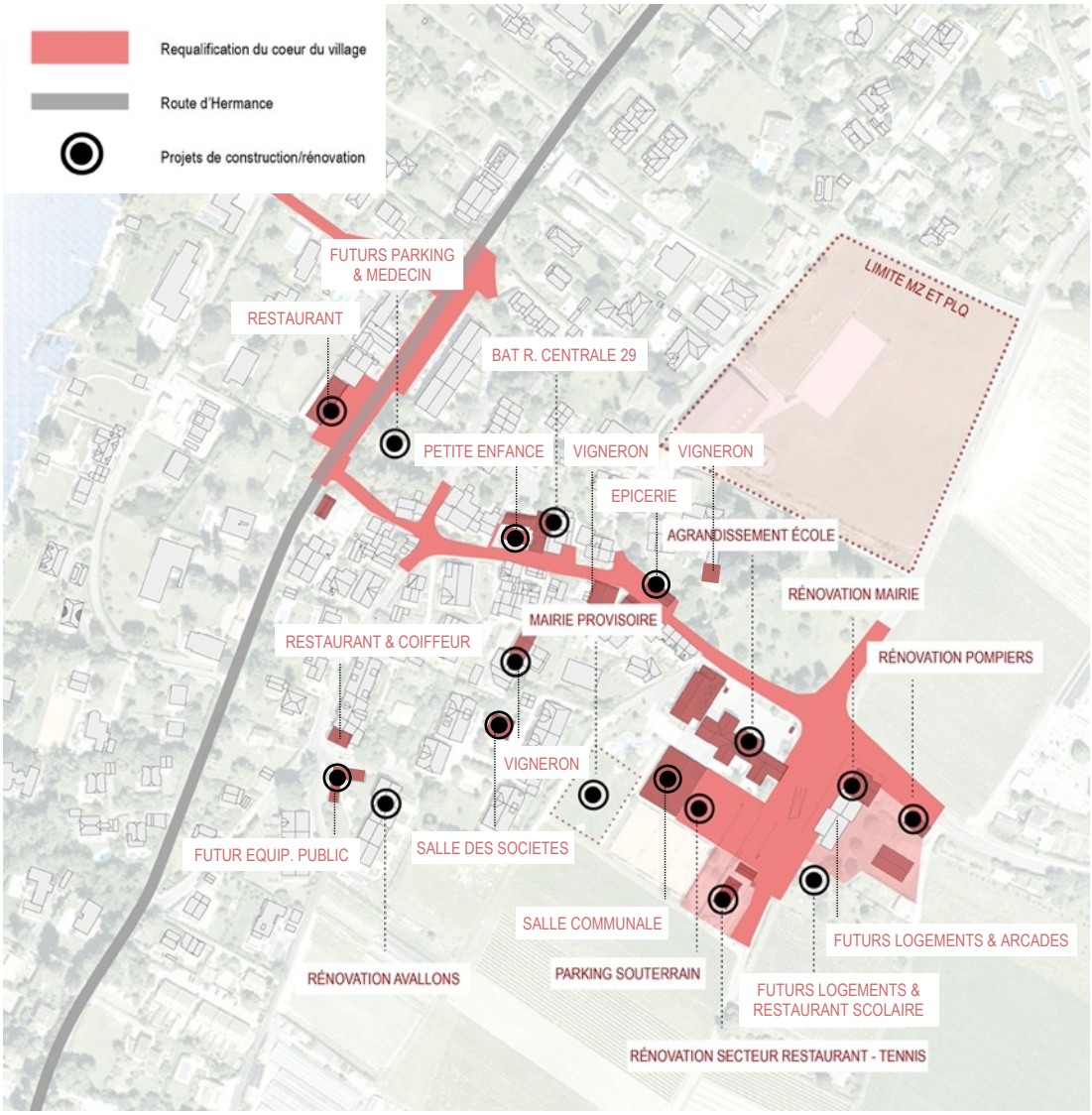
En anticipation des besoins futurs, « le centre bouge » et différents projets publics sont en cours, qui ont déjà commencer à modifier profondément le village et vont continuer à le faire dans les années à venir :

- Rénovation de la Mairie (avec service postal), et ouverture d'arcades au rez du bâtiment voisin, achevée,
- Rénovation du local pompiers, achevée,
- Création d'un parking souterrain pour libérer les espaces publics du village des voitures stationnées en surface, ouverture au public fin 2023,

- Agrandissement de l'école, projet à l'étude et réalisation prévue pour 2024 / 2026.
- Acquisition du bâtiment Rue Centrale 29 pour en faire un lieu de rencontre pour les Aniérois,
- Rénovation du restaurant du tennis et de l'ensemble sportif, projet à l'étude,
- etc.

La MZ en Bezaley (ordre de grandeur de 210 logements et nouveaux équipements publics) contribuera également de manière importante à renforcer l'animation du centre : à la fois par les nouveaux habitants qui pourront facilement venir à pied au centre, et par les équipements publics nécessités par la croissance communale dont une salle polyvalente en complément de l'actuelle salle communale (déjà en limite de capacité).

La politique foncière active de la commune est à l'œuvre. Elle s'est concentrée jusqu'à présent sur les terrains nécessaires aux futurs équipements et à quelques opérations de LUP.



Pour penser les espaces publics du futur village, la commune s'est inspirée d'ambiances villageoises et urbaines d'ailleurs.

Un 1er échange avec les services cantonaux et le conseiller d'État a permis de convenir du principe des régimes de circulation dans le centre qui vont dans le sens souhaité d'une modération du trafic.

L'intention générale est de permettre aux voitures de circuler, mais en articulant les différents usages et usagers dans le sens d'une mobilité apaisée, respectant prioritairement les usagers faibles dans l'espace public. Les projets découlant de ces principes devront respecter les normes en vigueur et passer par les procédures habituelles avant d'être mise en œuvre, malgré leur décalage de plus en plus marqué avec les plans climat, lois sur l'énergie et engagement cantonal à la décarbonation des modes de vie.



Cette 1ère base fonctionnelle a permis de structurer les réflexions et de poser les principes qui suivent. Les différentes catégories de voies projetées correspondent aux ambiances suivantes.



Exemple d'aménagement d'une zone de rencontre dans un cœur villageois



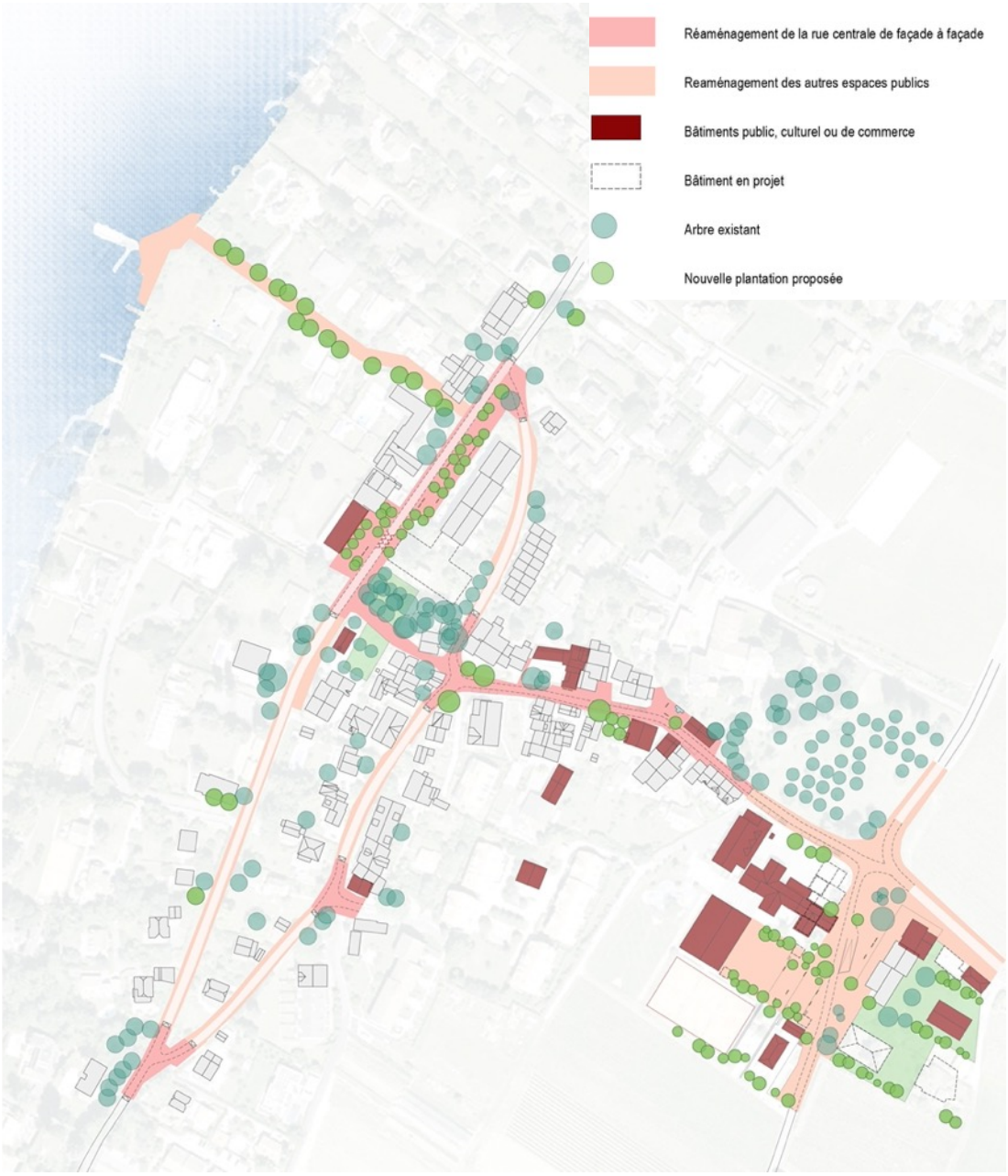
Exemple d'aménagement d'une zone 30 dans un quartier résidentiel



Exemple d'aménagement d'une voie limitée à 30 km/h

Le concept de réaménagement du centre

La commune a besoin de pouvoir disposer d'une vision globale qui lui permette de garantir la cohérence de l'ensemble de l'aménagement à terme, au fil du développement de ses différents projets, chacun à leur rythme.



Par sa lecture fine de l'identité et de la morphologie du village, le concept vise à établir les principes généraux pour l'aménagement des espaces publics du village d'Anières, par les moyens suivants.

- Identifier les coordinations nécessaires :

  Entre les différents projets et études en cours : la Place du haut et le parking souterrain, la Place du bas et son écopoint, le Plan lumière, la politique communale de stationnement, les rénovations de la Mairie, de l'école, et du bâtiment communal des Avallons,

  Et avec les projets à venir : le réaménagement de la rue centrale de façade à façade (avec instauration d'une zone de rencontre), les zones 30, le bâtiment Rue Centrale 29, et plus globalement tous les aménagements des espaces publics.
- Zoomer sur les lieux les plus importants, allant jusqu'à des illustrations d'ambiance.

Cette première esquisse de vision globale a donné lieu au concept pour le centre, qui se décompose en plusieurs zooms décrits dans les pages ci-après.

Le « haut » de la commune

De fait, la « Place du haut » autour de laquelle sont regroupées l'école et la mairie - ainsi que la salle communale et les pompiers - est localisée en limite de campagne, à la manière d'une « rotule » publique proche du village, mais distincte (morphologiquement) de son tissu. Cette position est assez particulière, car les places publiques sont le plus souvent au centre des villages.

Cette lecture - qui s'appuie aussi sur le repérage du tracé parcellaire - entraine deux recommandations pour le secteur :

- Tirer parti / valoriser l'ouverture sur la campagne, en particulier par la préservation des vues (ce qui viendra impacter la localisation fine du bâtiment du restaurant du tennis)
- Traiter / révéler la frange entre cette rotule publique et le village avec son tissu plus ancien.



Dans cette configuration de frange, le verger (privé, mais visuellement essentiel) et la place de jeux à l'arrière de la salle communale détiennent une grande importance.

Ce sont eux qui permettent le lien visuel avec la campagne.

Ce lien restera valable après la construction de la parcelle En Bezaley (pour assurer le lien avec les vignes d'en face).

La Rte du Belvédère (Chevrens et Côte d'Or) vient s'articuler avec cette « rotule » et son aménagement doit être pensé dans ce sens.

L'arrivée au village depuis le haut

Le Masterplan l'avait déjà proposé, le long de la route de l'Hospice un alignement d'arbres par intermittence permettra de qualifier cette entrée depuis le réseau de transit principal (Rte de Thonon). Cet alignement devra néanmoins conserver des ouvertures sur le paysage : par ex. à la hauteur de la mairie, un alignement au droit du cimetière, et ensuite la vue sur les vignes.

A l'arrivée dans le village, le caractère rural des voies s'exprime par leur tracé non rectiligne, qu'il s'agira de préserver au mieux.

A terme la suppression du rond-point permettra de récupérer de l'espace et de redonner leur juste hiérarchie aux quatre branches du carrefour qui ne seront plus équivalentes demain :

- Les deux principales, Hospice et Chevrens (fonctions d'accès TIM et de mobilité douce à concilier),
- Et les deux secondaires, Centrale (zone de rencontre) et Côte d'Or (circulation interdite, excepté les cycles, les riverains et le trafic agricole).

Une fois le carrefour traversé, de nouveaux alignements d'arbres souligneront le parcellaire et marqueront l'entrée du village (le long de la cour l'école, et même de l'autre côté, le long du verger, si accord avec le propriétaire, en remplacement de la haie actuelle). Pour traiter la question de la sécurité de la limite cour d'école / zone de rencontre une certaine épaisseur traitée par le paysage et les plantations peut éviter la solution d'une barrière (testé à Copenhague).

L'emplacement de la rampe de parking a été examiné avec soin, en tenant compte de l'évolution du carrefour à l'avenir (en remplacement du giratoire actuel). À l'arrivée à la hauteur du cimetière, la route de l'Hospice passe en zone 30 matérialisé par des aménagements de sol (en complément du panneau).



La continuité rte de l'Hospice (accès principal à la commune) rte de Chevrens (axe de distribution de cette partie du coteau jusqu'à Hermance) est assurée, mais à 30 km/h, de manière à ce que le virage ne constitue pas un point dangereux.

A partir de ce virage, deux possibilités sont offertes, avec un traitement de sol qui marque clairement la hiérarchie des voies et la différence d'usage :

- La zone de rencontre de la rue Centrale ;
- Et la Place du Haut dans laquelle débouchent la rampe du parking et la Route de la Côte d'Or.

La Place du Haut

Son aménagement est en cours de finalisation, parallèlement à la construction du parking souterrain qui va permettre de libérer tous les espaces publics du centre de la voiture.

Le projet (Écho) est tout à fait compatible avec ces principes, il inclut également l'esplanade de la Mairie et le (futur) socle des LUP communaux.

Écho



Le centre du village

L'actuelle rue centrale est d'une grande importance pour les villageois. C'est LE lieu de rencontre.

Cet espace est à traiter de façade à façade (y compris sur domaine privé, par une série de négociations avec les propriétaires si besoin), en recherchant un fil de cohérence qui pourra prendre différentes formes : matériaux de revêtement de sol, lumière, mobilier villageois, etc. Ce point mérite un projet à lui seul.

Différents lieux plus particuliers ont été relevés comme points de repères dans la zone de rencontre qui partira du carrefour du haut jusqu'à la route d'Hermance :

- La place de l'épicerie (régulièrement citée par les participants à la concertation) qui accueille également le débouché du chemin de Bezaley (chemin des écoliers) ;
- Le square Rue Centrale 29, qui bénéficie d'un charme tout particulier et conduit au futur bâtiment public (dont la vocation précise doit encore être définie) ;
- Le carrefour avec les rues de l'Ancien-Lavoir et de l'Aspergière, qui fait partie d'un ensemble plus vaste (voir ci-après) ;
- Et le débouché sur la Rte d'Hermance : avec le maintien de ce petit tronçon en sens unique à la montée, mais en zone de rencontre. Il sera nécessaire à terme de resserrer la géométrie du carrefour.

La Place du Bas



Situation existante

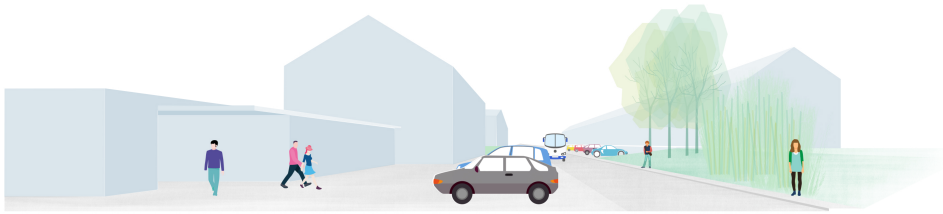
Les quatre carrefours le long des rues de l'Ancien-Lavoir et de l'Aspergière ont été réfléchis en cohérence avec le traitement de la traversée de localité sur la Rte d'Hermance en contrebas.

Chacun d'eux mérite un traitement faisant clairement sentir à l'automobiliste qu'il entre dans le village, ainsi que son statut « d'invité » dans cet espace à destination de tous.

Globalement, l'aménagement de la Place du Bas propose de créer une ambiance moins « routière » qu'aujourd'hui signifiant son identité de traversée de village (au même titre, mais dans un autre esprit, qu'Hermance et Collonges).

Le futur aménagement de cette place devra ainsi s'inscrire dans la cohérence de l'aménagement du centre du village, du cimetière et de la Place du Haut jusqu'au débarcadère, en passant par la Place du Bas, en le complétant par un traitement rythmé des carrefours.

Entre les deux carrefours, le traitement de la place entre sera conçu de façade à façade (yc. sur domaine privé), dans le respect des normes applicables à une route cantonale. Au sud, la route d'Hermance verra sa limitation à 30 km/h prolongée jusqu'au carrefour avec l'Ancien Lavoir.

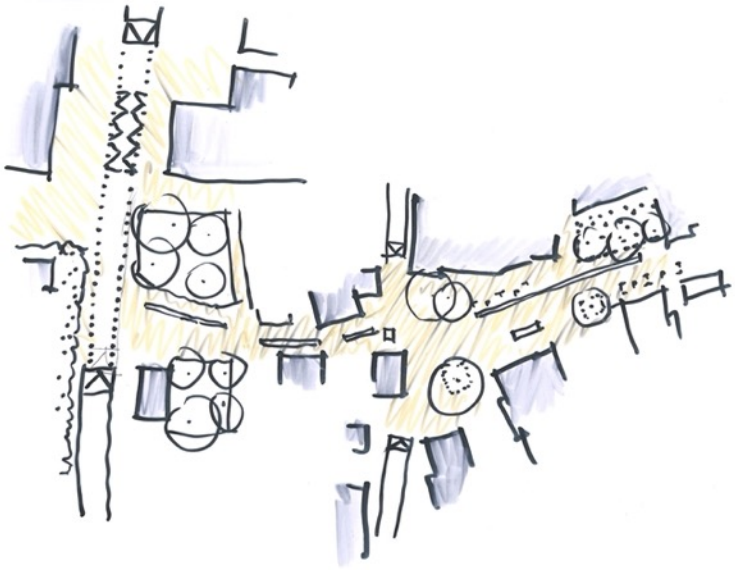


Aménagement d'un espace public de façade à façade



L'esquisse d'Oxalis qui consiste à marquer / structurer cet espace par des alignements d'arbres permettra également d'intégrer au mieux l'écopoint.

A court terme, la localisation des arrêts de bus et des rez actifs fait plus sens à la hauteur du resserrement (Floris et nouveau bâtiment avec rez public).



L'esprit de ces aménagements est illustré par le schéma ci-contre : un aménagement continu de façade à façade, aisé à réaliser dans la zone de rencontre, a priori plus complexe juridiquement pour la route cantonale, mais possible (voir les précédents de Versoix, Cheseaux ou Attalens).

Elle se complète à moyen / long terme de deux potentiels à développer.

Le Floris a été repéré par la concertation comme l'un des lieux potentiellement magnifiques d'Anières :

- La commune entend aménager le parc en-dessous (déjà ouvert au public), qui sera plus intéressant si une servitude de passage peut être négociée pour rejoindre à terme depuis là le chemin du débarcadère.

Le parvis devant les immeubles de logements mérite lui aussi d'être repensé :

- Soit en maintenant le mur de soutènement et en « l'habillant » à long terme avec des « boites » pouvant accueillir des activités permettant ainsi d'animer l'espace de la Place (cf. réflexions du Masterplan) ;
- Soit en retravaillant de la façade de l'immeuble privé au domaine public (y compris l'occupation des boxes de garages), et en trouvant une meilleure solution pour traiter la différence de niveau, ce qui reviendrait à faire le pari de pouvoir étendre les rez actif sur toute la longueur de la Place (ou presque).

La descente au débarcadère

Il n'est pas nécessaire de changer beaucoup l'aménagement actuel de ce tronçon de voie, il s'agit juste d'introduire un rappel du fil de cohérence (qui pourrait être fait par un marquage lumineux, ou un élément en pavé rappelant la rue centrale). Ce point sera développé avec le projet d'aménagement du village.

Par contre, la demande de plus d'accès public aux rives a été faite à de très nombreuses reprises lors de la concertation et mérite que ce point soit entendu.

3. Préserver et densifier le coteau

Rappel du Masterplan

« Caractéristiques essentielles

Cette « strate de territoire » localisée de part et d'autre de la route principale (route d'Hermance), est occupée par de l'habitat principalement individuel. Ce coteau bordant le lac est lui-même composé de deux strates à statuts juridiques différents : le secteur protégé (entre la route principale et le lac) et le secteur en mutation (entre la route principale et le chemin dit des Écoliers - Avallons et Hutins).

Objectifs du Masterplan

Quel que soit son statut juridique - à protéger ou à densifier - le projet entend conserver à terme le caractère et la qualité du coteau. Pour ce faire, il propose de partir de la reconnaissance du patrimoine (arboré et bâti) puis d'identifier les secteurs susceptibles d'être densifiés, en privilégiant des volumétries qui conservent un maximum de sol disponible, ce qui revient plutôt à une densification en hauteur. Compléter l'inventaire du patrimoine existant constitue ainsi la première étape du travail. »

Constats clés

Le coteau constitue l'une des strates du « millefeuille communal » qui se poursuit dans les communes voisines. Ce quartier de villas présente une relative homogénéité paysagère : le coteau s'étend d'une limite communale à l'autre.

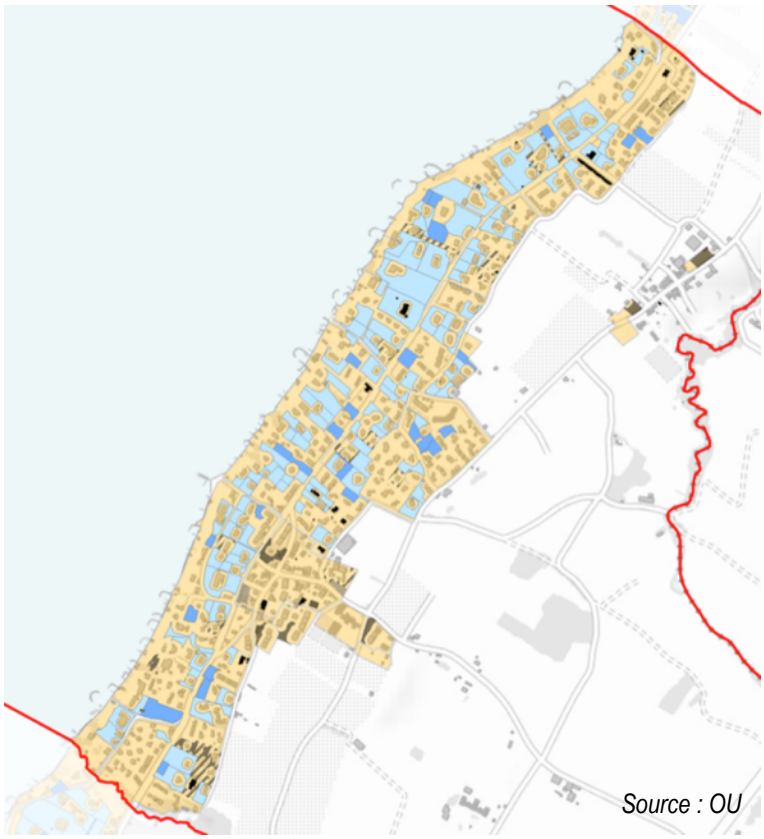
Sa pente est localement forte (jusqu'à 12%) et son orientation vers le NO offre (encore) des vues de qualité sur le lac. Nombreux sont les résidents qui sont venus s'installer pour profiter de cette vue.

Sa végétation est très présente (grands arbres, arbustes anciens et récents) et présente globalement un patrimoine arboré de valeur. Le cordon boisé bordant le Nant d'Aisy qui traverse le coteau en limite avec Corsier joue un rôle important en faveur de la biodiversité.

Ces éléments sont essentiels à la qualité de vie à Anières, ainsi qu'à plus vaste échelle, au renforcement de la biodiversité et à l'anticipation des effets du climat à court et moyen terme.



Source : hepia

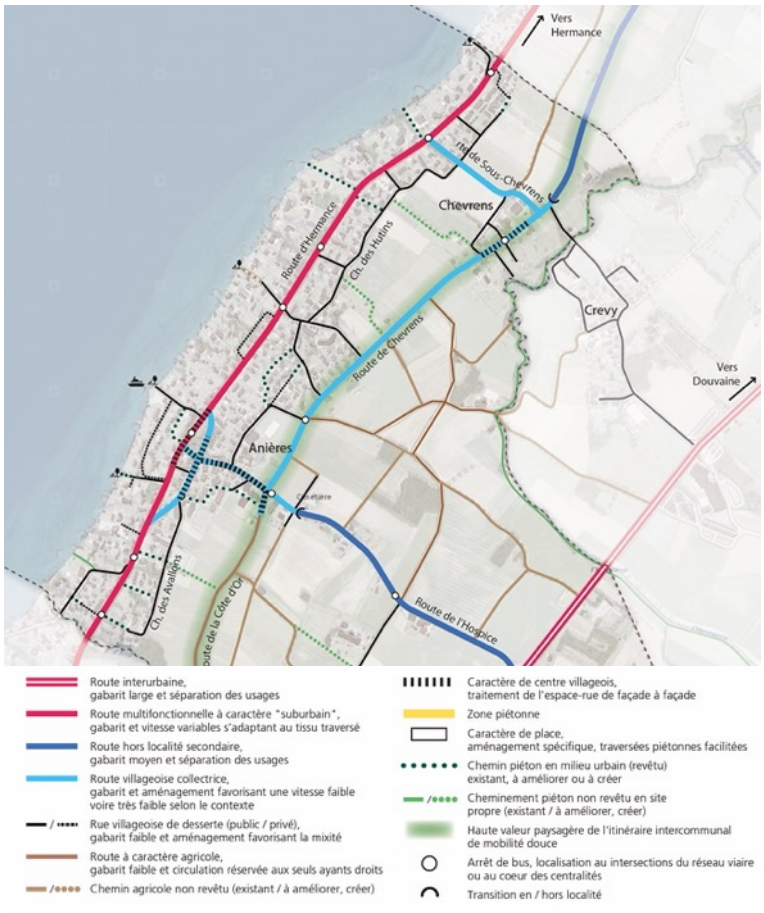


Le potentiel de densification théorique a été évalué par le canton, puis vérifié par la commune et les mandataires lors de la concertation.

Il est important à l'échelle de la commune, tant dans la strate du bord du lac (en raison des vastes parcelles encore vides, même avec le maintien de l'indice de 0,20), que dans la strate potentiellement ouverte à la densification accrue (en raison du fort potentiel de construction, jusqu'à 0,60 pour les parcelles de plus de 5'000 m^2).

L'évaluation a abouti à un chiffrage théorique de 650 logements supplémentaires en zone 5, en plus des opérations prévues en 4b.

Autre sujet d'importance, **l'impact de la densification sur la mobilité.**



La desserte du coteau se fait aujourd'hui par « l'aval » (rte d'Hermance, en rouge - TP et TIM) et par « l'amont » (chemins des Avallons et des Hutins, en brun - TIM).

Or - avec les opérations de densification - la pente fait que les accès au sous-sol sont simples depuis le bas de la pente, alors qu'ils deviennent très problématiques pour la qualité paysagère depuis le haut.

Lorsque la desserte se fait par le haut, les rampes sont en effet parallèles aux courbes de niveaux pour pouvoir atteindre le sous-sol, créant ainsi un paysage de bordure de voie très ingrat constitué d'une succession de trémies (chacun la sienne).

Mais l'impact de la densification sur la circulation est aussi à prendre en considération à l'échelle de l'ensemble de la commune. Pour rejoindre le réseau principal, selon leur destination finale, soit les automobilistes rejoignent la rte d'Hermance, et ils doivent alors traverser le village, soit ils se dirigent vers la route de Thonon et ceux qui viennent du chemin des Avallons doivent également traverser le village. Les intentions communales de modération du trafic au centre sont ainsi rendues impossibles à réaliser.

De plus, les récents élargissements des voies ont entrainé une vitesse de circulation élevée et dépassant les limites autorisées (vérifiée objectivement par les relevés Citec dans son étude de 2019), renforçant le sentiment d'insécurité chez les usagers (régulièrement mentionné lors de la concertation).

Rappel du cadre légal de la densification de la zone 5

La loi (version 08/2021) précise la règle générale de manière suivante entre la route d'Hermance et le plateau agricole : la densité acquise d'office est de 25%, elle est portée à 27,5% pour des bâtiments conformes aux normes de haute performance énergétique (HPE) et à 30% pour la très haute performance énergétique (THPE).

Puis elle ouvre la voie à une dérogation permettant une « densité accrue », dans les termes suivants : « **lorsque cette mesure est compatible avec le caractère, l'harmonie et l'aménagement du quartier,** le département peut autoriser, après consultation de la commune et de la commission d'architecture » :

- Une dérogation portant la densité à 44% pour la HPE ou 48% pour la THPE ;
- Et pour les parcelles de plus de 5'000 m², à 55% pour la HPE ou 60% pour la THPE).

Le présent PDCom entend délimiter ces secteurs, **en précisant en quoi consiste « le caractère, l'harmonie et l'aménagement du quartier »** (voir carte p 62).



Pour ce faire, une 1ère série d'opérations de densification a été analysée en détail. Elle a donné lieu aux constats essentiels suivants.

L'ampleur des modifications peut être importante : dans le cas particulier illustré ci-contre, le secteur accueillait 4 villas, il est en train d'accueillir 48 appartements, le nombre de voitures étant multiplié d'autant.

Le patrimoine végétal repéré par le canton, qui est visiblement de qualité, n'a pas été suffisamment pris en compte par les projets.

Les accès ont été réfléchis à la parcelle, pour favoriser la fluidité du trafic, et non pour leur impact global sur la mobilité de la commune.

Les implantations dans le terrain (en coupe) ont été négociées pour minimiser l'impact pour les voisins, sans approche globale.

Les photos suivantes montrent clairement la dégradation qualitative en marche, paysagère et fonctionnelle pour la fluidité des parcours piétons.



Et ces extraits de plan la résolution à la parcelle de chaque entrée dans son parking, malgré les nombreuses négociations de la commune avec les promoteurs du chemin des Avallons.



Architectes : 1. Pallet, 2. Hitpold et 3. GM architectes

En réaction à ces constats, une première réponse à la question de la compatibilité avec « le caractère, l'harmonie et l'aménagement du quartier » s'impose, chacun des termes étant analysé séparément :

- Le caractère du quartier n'est clairement pas préservé avec les opérations déjà réalisées et/ou autorisées conformément à la loi. A l'avenir, le coteau ne sera plus un quartier de « villas ». Le terme « villa » a d'ailleurs disparu de l'intitulé officiel de la « zone 5 ».
- L'harmonie, de ce fait, est en transition entre son état passé et son état futur de quartier de petits immeubles et de villas contiguës. Le PDCom peut contribuer à la préserver au mieux, mais dans certaines limites.
- Quant à l'aménagement du quartier, c'est clairement le domaine dans lequel la commune peut réagir au mieux grâce à son PDCom et à un travail continu de négociation avec les porteurs de projets.

Une seconde réponse découle de l'analyse de la desserte de ces opérations de densification. Le canton appliquant un principe de desserte de manière homogène sur l'entier de son territoire (par la voie de moindre importance hiérarchique), il est impossible pour la commune de faire valoir sa spécificité, en proposant un autre principe de desserte des parcelles adapté au relief et au réseau local des voies.

Bien que n'étant pas identifié comme un pôle de développement par les planifications de rang supérieur, l'ensemble du coteau est homogène du point de vue de son orientation et de sa pente. Sur cette première base géographique, il était cohérent de définir un seul secteur de densification accrue et de gérer son évolution selon un même principe homogène.

Toutefois, deux critères s'opposent à cette uniformisation de l'évolution du coteau :

- **Le critère nature** : les parcelles longeant le Nant d'Aisy constituent un sous-secteur particulier, qui mérite que la biodiversité de ce corridor naturel d'importance intercommunale soit préservée au mieux : il est donc exclu de ce périmètre dérogatoire ;
- **Le critère accessibilité** : les parcelles qui ne peuvent être desservies que par les chemins des Avallons et de Bézaley sont exclues (y compris les potentiels regroupements de parcelles) du secteur de densification accrue, en raison des conséquences non souhaitables de la densification sur ces chemins ruraux, et de l'impossibilité de proposer une règle de desserte adaptée à la spécificité des lieux (alors que même la CMNS l'avait demandé).

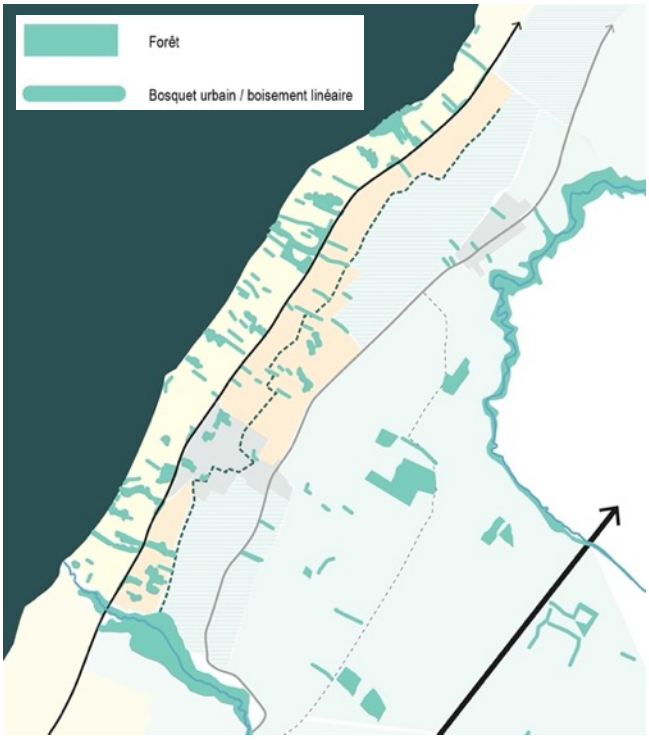
Il découle de cette analyse trois secteurs (voir carte ci-après) : le secteur protégé au nord de la route d'Hermance (A), le périmètre de densification accrue au sud de la même route, accessible par des voies de capacité adaptée (B), et celui qui ne sera pas ouvert à la dérogation, le long du Nant d'Aisy et des chemins des Avallons et de Bezaley (C).

Dans les trois secteurs, tout projet doit viser un haut niveau de qualité, ce qui revient à exiger le respect de la qualité existante du site dans lequel il s'insère (principes 1 et 4) et de lui demander de contribuer à l'amélioration de la qualité future (principes 2 et 3).

Dans le secteur concerné par la densification accrue, la dérogation à la règle générale (qui sera à la base des préavis communaux) permet d'exiger les contreparties suivantes à la dérogation, dans les autres elles seront négociées dans l'intérêt général.

Dans ce but - voulu par les autorités et validé tant par les professionnels que les Aniérois - les principes suivants sont établis, allant de la vaste échelle à celle de la parcelle, afin de réussir au mieux l'aménagement du coteau, et d'en maintenir une harmonie renouvelée à long terme, conformément à la loi.

1. L'encadrement de la densification se fonde en 1er lieu sur **le paysage**



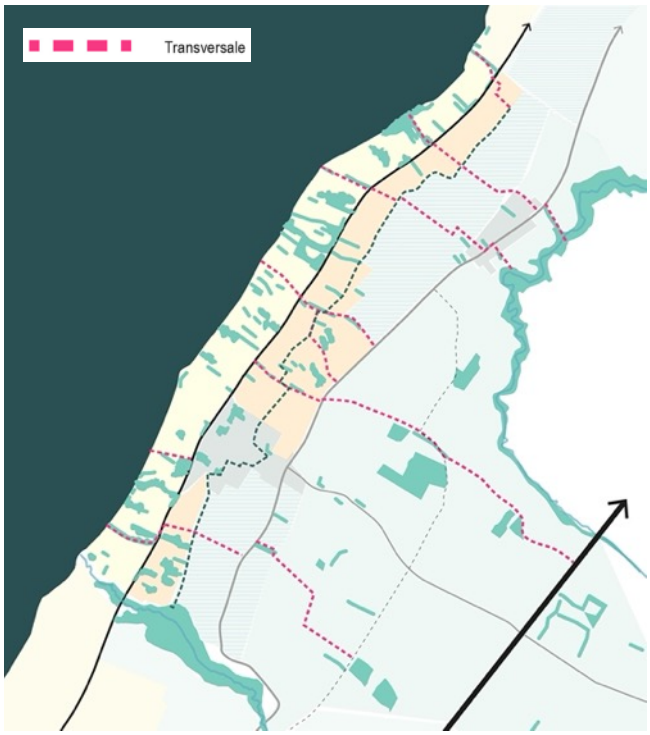
Le réseau du patimoine paysager

Il s'agit en particulier du patrimoine arboré tel que répertorié par le SITG, conformément au règlement sur la conservation des arbres de valeur (RCAV). Cette structure première permet de délimiter les secteurs à préserver en l'état, et par conséquent les secteurs dans lesquels la construction est possible.

Ce patrimoine se présente sous forme d'alignements d'arbres, principalement perpendiculaires aux courbes de niveau, assurant ainsi un lien végétal entre le plateau agricole et le lac.

Ceci est un élément essentiel de l'identité communale, qui renforcera la biodiversité de la commune, et contribuera à la qualité de vie en procurant de l'ombre pendant les périodes de canicule.

2. Elle se fonde ensuite sur **le prolongement et le renforcement des réseaux de mobilité douce**



Le réseau des chemins piétons

Cette deuxième catégorie de transversalités à valoriser entre plateau et lac, est en lien direct avec le PDCR (Plan directeur des chemins pédestres) - avec une priorité à accorder à ceux qui permettent de rejoindre les haltes de bus et/ou les équipements communaux.

Même à l'échelle d'Anières, le principe de « la proximité » a été appliqué pour favoriser la mobilité douce, dans l'optique à terme d'une société décarbonée.

3. Le 3ème principe consiste à **optimiser les accès véhicules à l'échelle des parcelles comme à celle de la commune**, ce qui revient à intégrer l'échelle supérieure dans la réflexion sur la juste localisation des accès (dans l'esprit d'une meilleure coordination entre mobilité et urbanisation), et à obliger les promoteurs et/ou les propriétaires à négocier entre eux, de manière à optimiser / regrouper au mieux les accès entre voisins.

   De ce principe découle la délimitation finale du secteur de densification accrue, qui exclut les parcelles qui ne peuvent être desservies que par des chemins nécessitant de retraverser le centre du village (regroupements de parcelles compris) pour rejoindre les réseaux primaires et secondaires.

   La qualité de vie actuelle et future nécessite de mieux partager l'espace public entre ses différentes catégories d'usagers, et la bonne gestion de l'accès aux parcelles y contribue de manière importante, en particulier pour inciter les déplacements des enfants à pied ou à vélo en toute sécurité.

4. Le 4ème principe a trait à **la modification du sol « naturel »**, en raison de sa pente, à la fois du point de vue de sa **perméabilité** et de sa modification en **coupe**.

   Le maintien d'un maximum de perméabilité est essentiel dans le cas particulier du coteau d'Anières, conformément à l'esprit des articles 59 al3bis et 59 al9 de la LCI. Il s'agit à la fois de renforcer la biodiversité dans les secteurs végétalisés en pleine terre, et d'éviter les problèmes de stabilité du terrain et les inondations.

   La géologie du coteau est particulière et des écoulements souterrains ont été constatés même en période de forte canicule. A l'opposé, des problèmes de stabilité du sol ont été décelés lors de fortes précipitations (en particulier un début d'affaissement du sol sous une grue).

   La pente du coteau a également entraîné à plusieurs reprises des débordements des canalisations, qui ont déjà partiellement été traités par un système de drains dans les champs et de noues en amont des villas. Mais les aléas climatiques qui s'annoncent risquent fort de dépasser les capacités d'absorption prévues aujourd'hui (à la lumière des événements passés).

   Seule l'infiltration sur place des eaux de pluie - dans chaque parcelle - permet de minimiser la quantité d'eau qui aboutit dans les canalisations, et contribue ainsi à diminuer le risque d'inondation. Et ce point est essentiel, même si le PDCom n'est pas l'outil juridiquement idéal pour le faire.

Quant à la modification du sol « naturel », elle doit être modérée, pour éviter le prolongement de la tendance actuelle à enfoncer les bâtiments dans le terrain et maximiser les surfaces de plancher en ajoutant un étage, ce qui pose un problème paysager et complique à nouveau l'écoulement des eaux de ruissellement.

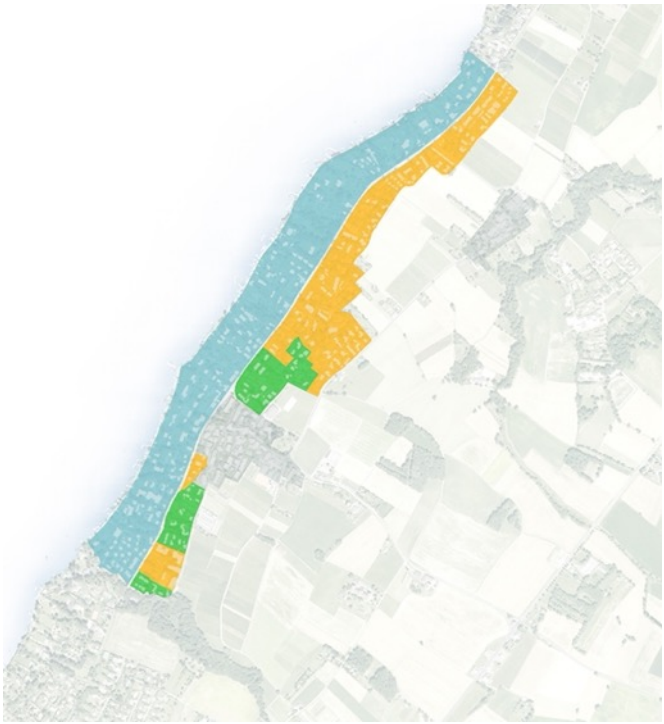
Secteurs et règles de la densification

Dans le cadre de la réglementation cantonale, les règles développées dans la fiche de mesure n°1 sont édictées en application des principes développés ci-dessus.

Selon les secteurs, les règles sont soit impératives, soit prescriptives, mais la commune entend les négocier fermement, car elles sont clairement en faveur de l'intérêt général.

En cas de contradiction entre les règles (par exemple végétation et accès aux parcelles), la pesée des intérêts sera faite conjointement par la commune et l'Office de l'urbanisme, en regroupant les divers services cantonaux concernés dans une même séance (nature et mobilité dans l'exemple choisi).

Les principes s'appliquent de part et d'autre de la rte d'Hermance, les règles et les indices sont adaptés à la spécificité des trois secteurs suivants :



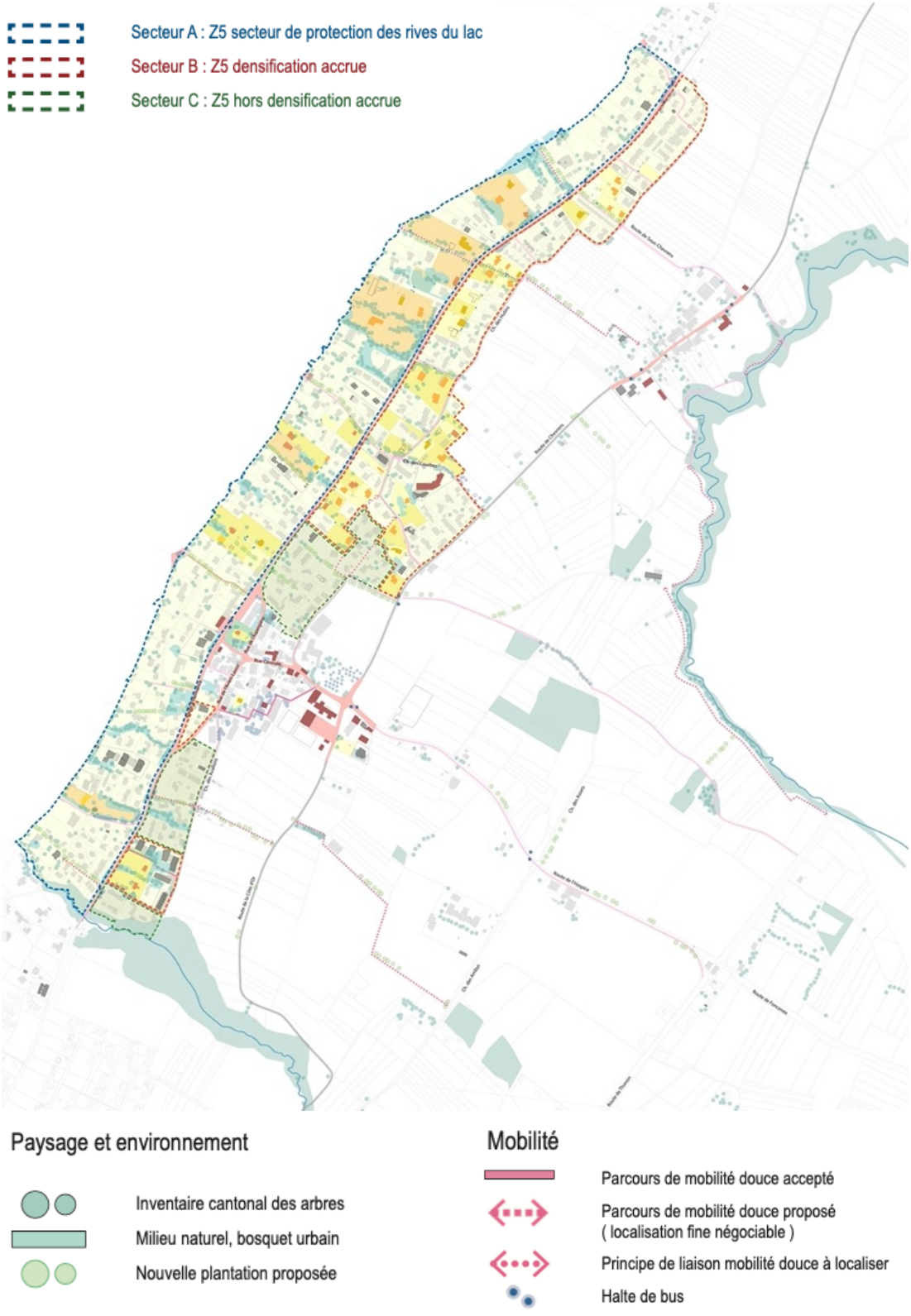
A. **Bleu** : les parcelles situées au nord-ouest de la route d'Hermance conservent leur statut de protection actuel avec un indice de 20%, 22% (HPE), ou 24% (THPE).
B. **Orange** : les parcelles de la zone 5 (au sud-est de la route d'Hermance) sont ouvertes à la dérogation, avec les indices suivants : 44% (HPE) ou 48% (THPE) pour les parcelles de moins de 5'000 m2, et 55% (HPE) ou 60% (THPE) pour les parcelles ou regroupements de parcelles de plus de 5'000 m2.
C. **Vert** : les parcelles situées entre le chemin privé et le Nant d'Aisy, ainsi que celles desservies par les chemins des Avallons et de Bezaley conservent les indices de la règle générale : 25%, 27,5% (HPE), ou 30% (THPE).

Dans le but de conserver à long terme la qualité du coteau habité d'Anières, **tout projet doit être présenté à la commune dès le niveau de l'esquisse,** afin d'assurer la bonne compréhension des règles qui suivent.

Lorsque le projet concerne une parcelle - ou un regroupement de parcelles - de plus de 5'000 m^2 un projet d'ensemble est exigé. Dans ce cas, le porteur de projet vient à la rencontre de la commune avec ses intentions, et l'exécutif en charge du dicastère de l'urbanisme lui expose la démarche à suivre et le formalisme qui s'applique à son cas. Dès qu'il y a dérogation et/ou que l'indice est égal ou supérieur à 0,48 l'accord formel de l'exécutif est requis.

Les quatre principes de l'aménagement communal du coteau permettent de contribuer à la cohérence intercommunale, dans le prolongement des situations des communes voisines de CoHerAn.

Les trois secteurs décrits ci-dessus sont rappelés dans la carte ci-après.



La carte de synthèse de la densification de la zone 5 est jointe en grand format en annexe, mentionnant la correspondance avec les fiches de mesure directement liées.

4. Préserver et valoriser la campagne aniéroise

Bien que fondamentale du point de vue du paysage, du climat et de la qualité du cadre de vie, la question de la campagne est complexe à traiter par un plan directeur communal, dans la mesure où ce territoire superpose un grand nombre de lois et de règles sur lesquelles les communes genevoises n'ont pratiquement aucune prise (SDA, cadastre viticole, inventaires fédéraux et cantonaux, plans de site, etc.).

Ce chapitre a donc volontairement concentré son propos sur les quelques éléments auxquels la commune peut activement contribuer, que ce soit par la négociation avec ses habitants et acteurs économiques, ou ses actions propres, et toujours en lien avec son identité et les attentes de ses communiers.

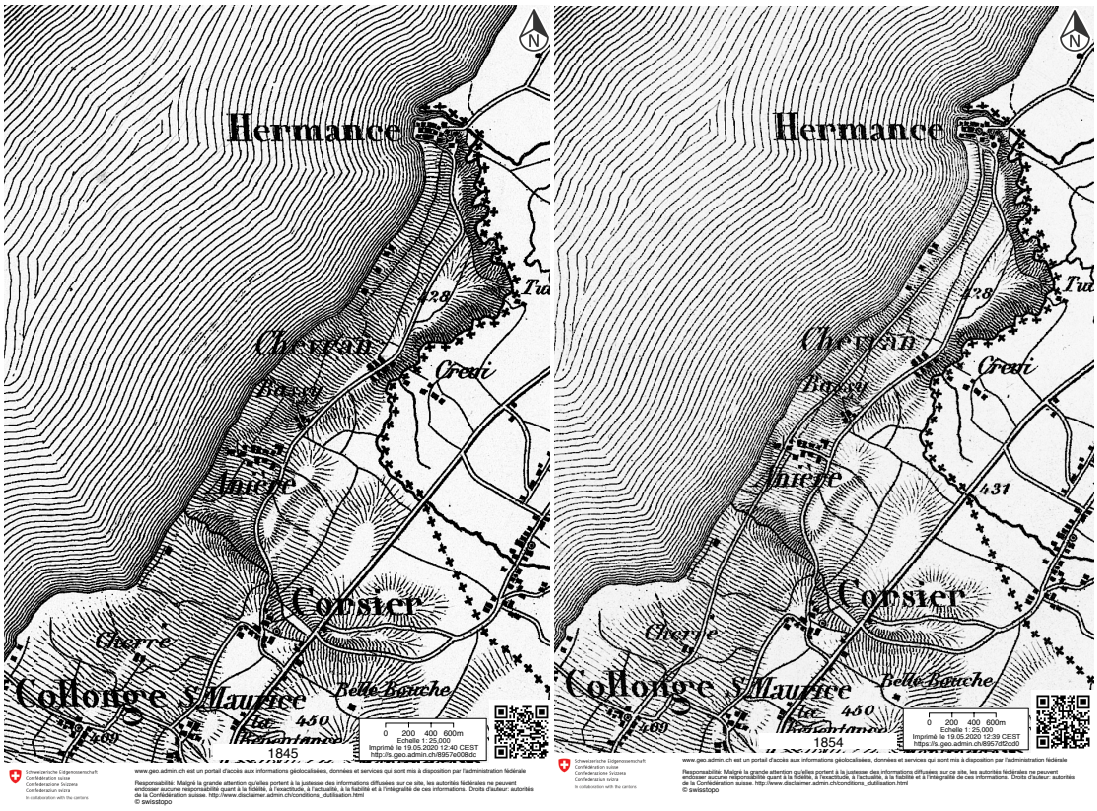
Ce territoire a volontairement été nommé « campagne » plutôt que « rural » dans la mesure où il cumule désormais des fonctions rurales (productions agricoles et viticoles) et urbaines (loisirs) qu'il s'agit de concilier entre elles et avec son rôle fondamental de producteur de ressources (sol, eau) et de socle de la biodiversité.

Ce chapitre a été pensé en conséquence, à travers les trois thèmes et une synthèse utile à la commune :

- L'histoire : l'origine de la campagne ;
- Les attentes des communiers : la campagne perçue par les Aniérois ;
- Les enjeux contemporains : climat, biodiversité et décarbonation ;
- La stratégie pour la campagne dans les registres en mains communales.

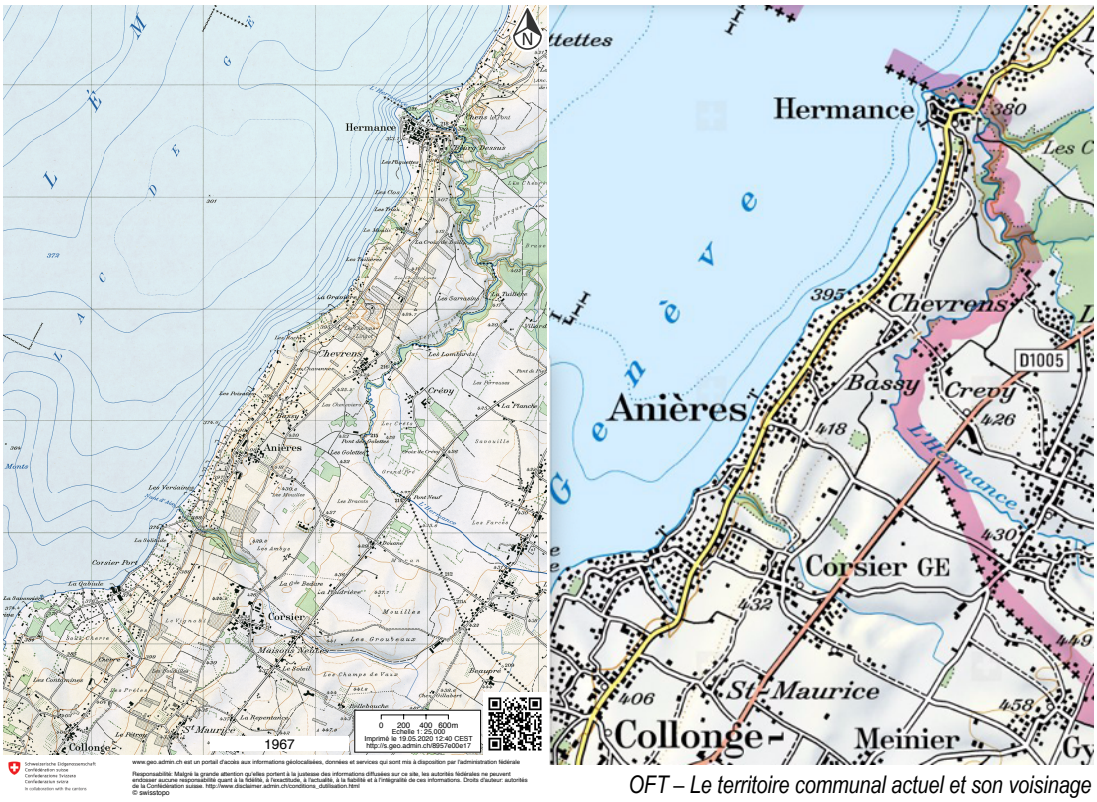
L'origine de la campagne

Le territoire communal a évolué au fil du temps, ce que l'analyse de cartes historiques met clairement en évidence. La description complète et détaillée du PDCom précédent reste entièrement valable.



- En 1845, le village est perpendiculaire aux courbes de niveaux et on perçoit déjà un maillage des voies rurales autour de la voie principale (route de Chevrens / Chevran à l'époque) ;
- En 1854, la création de la route d'Hermance va avoir une énorme influence sur l'évolution de la commune ;

- Dès 1934 on peut apercevoir les premiers développements de l'urbanisation au bord du lac ;



OFT – Le territoire communal actuel et son voisinage

- En 1967, l'intensification du développement a pour corollaire de repousser la vigne sur le plateau, plus loin du lac ;
- Depuis - et jusqu'à aujourd'hui - la route d'Hermance a fonctionné comme une route résidentielle, ce qui a entrainé la formation d'une « commune mille-feuilles », et la disparition partielle des chemins ruraux, de moins en moins utiles à l'agriculture au fur et à mesure de son intensification.

La campagne perçue par les Aniérois

Pour que la campagne aniéroise reste un facteur essentiel de l'identité locale - comme elle l'est à l'heure actuelle - les points suivants mentionnés à plusieurs reprises lors de la concertation comme des éléments constitutifs de l'ADN communal, ont été particulièrement pris en compte dans cette stratégie.

- Le lac fait partie intégrante de l'identité communale, mais les accès publics sont peu nombreux
  Ce point reste délicat, entre la demande des habitants (conforme au plan directeur cantonal) de valoriser et multiplier les accès possibles au lac (en plus des actuelles plages Courbes et Gravière) et le réalisme (coût des achats et probables oppositions des voisins pour éviter tout dérangement). Une démarche à l'échelle cantonale semble nécessaire à ce sujet, en réaction au récent refus d'une loi cantonale favorisant cet accès é tous. Le lac est un bien commun dont l'usage deviendra de plus en plus nécessaire au fil du réchauffement estival.

- Le caractère agricole et viticole de la commune est important, du double point de vue paysager et économique
  Le PDCom a pris acte de l'importance spatiale de l'aire agricole (d'après les SDA) et viticole (d'après le cadastre viticole). Les préconisations vont toutes dans le sens de préserver cet outil de travail, tout en cherchant à le concilier avec les autres fonctions de ce territoire : biodiversité et loisirs.

- Le « bocage » cumule un rôle paysager et écologique
  Au niveau du Masterplan les indications étaient encore théoriques, dans le but essentiel de relier l'Hermance et le Nant d'Aisy qui constituent les deux éléments majeurs du réseau écologique local.

Le PDCom est plus précis, tenant compte des besoins de l'agriculture et de la viticulture tout en cherchant à renforcer la biodiversité. De plus, les évolutions à venir des pratiques agricoles iront *a priori* vers plus de respect / renforcement de la biodiversité, ce qui est tout-à-fait souhaitable.

Les préconisations se localisent ainsi en premier lieu le long des chemins existants, sur les banquettes, soit sous forme de localisation préférentielle des mesures de promotion de la biodiversité que les agriculteurs doivent mettre en œuvre, soit sous forme de plantations d'ampleur moyenne, soit lorsque le voisinage le permet sous forme de véritables haies, mais en conservant globalement le caractère d'espace majoritairement ouvert de ce vaste plateau agricole.

- Les points de vue et les chemins de promenade : ces lieux depuis lesquels il est possible de profiter du grand paysage méritent des aménagements (bancs, etc.), le Masterplan avait déjà fait quelques propositions en ce sens qui seront mises en œuvre au fur et à mesure des possibilités concrètes.
  Le réseau des chemins pédestres permet de relier ces points entre eux, offrant ainsi un espace de loisirs de proximité de grande qualité (voir la boucle du territoire rural ci-après).

  Mais les cheminements piétons doivent aussi permettre de se déplacer quotidiennement à pied d'un secteur de la commune à l'autre (par ex. pour prendre le bus ou aller à l'école). Le PDCom a repris le sujet avec le PDCP (plan directeur des cheminements pédestres).

  En ce qui concerne les cycles, des réseaux alternatifs à la Rte d'Hermance ont être identifiés dans une cohérence intercommunale (avec le nouveau statut de la Rte de la Côte d'Or).

- Le rapport privilégié à la nature : différentes actions peuvent être mises en œuvre dans ce sens, en complément des mesures spatiales et fonctionnelles mentionnées ci-dessus, comme l'inventaire des beaux arbres déjà élaboré par les trois communes, le projet de sentier botanique, des panneaux didactiques, etc.

  Dans le même esprit, la commune peut favoriser / permettre le développement de jardins communautaires (demandés lors de la concertation). Toutes ces actions ne font pas partie intégrante du PDCom, mais méritent d'être mises en place.

- Les risques d'inondation : le ruissellement a déjà conduit par le passé à des problèmes d'inondation (surtout le long du chemin des Hutins), et un travail sur les fossés a permis d'améliorer la situation.

  Toutefois, ce point mérite d'être approfondi, en raison de l'augmentation prévisible des aléas climatiques et du risque d'aggravation de la situation par l'imperméabilisation des sols découlant de la densification (parkings souterrains). Mais là encore, le PDCom n'est pas l'outil adéquat puisqu'il n'est pas contraignant pour les particuliers et qu'il ne peut même pas fixer de taux de pleine terre.

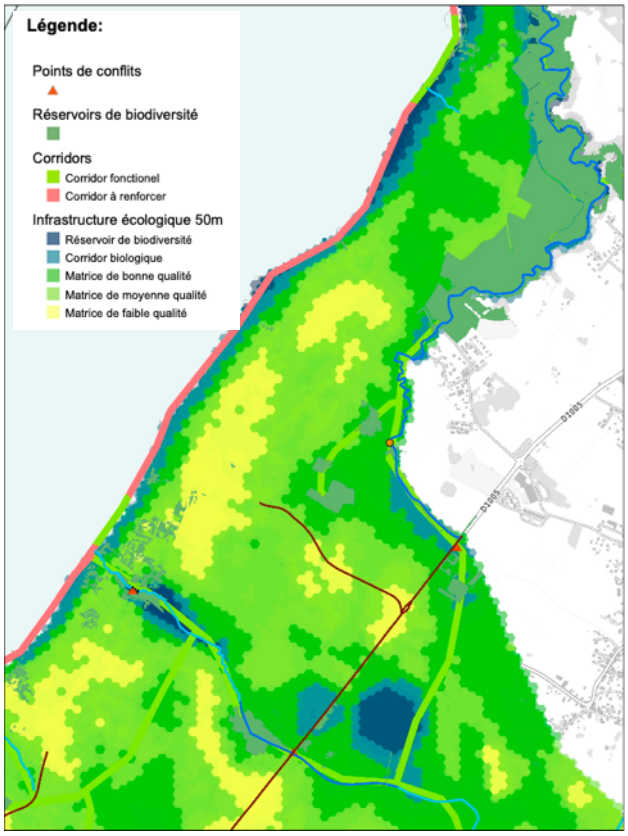
Les enjeux contemporains

Climat, biodiversité et décarbonation constituent les trois grands enjeux à relever pour assurer des conditions de vie satisfaisantes pour tous à l'horizon de la planification (une quinzaine d'années). Nous savons d'ores et déjà que la température aura augmenté, que les événements climatiques extrêmes auront augmenté en intensité et en fréquence, et que - si les engagements politiques sont tenus - nous aurons dû décarboner la société.

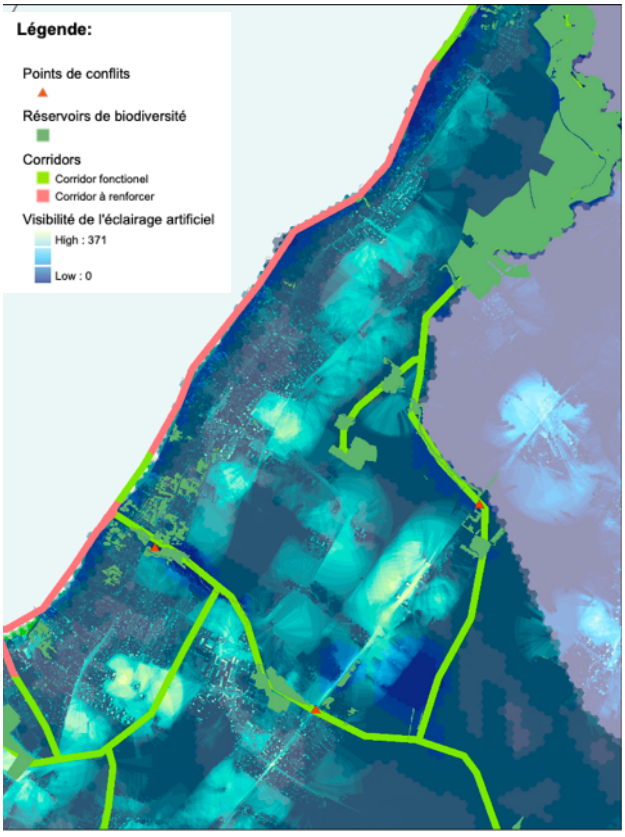
Or l'aménagement du territoire ne peut relever à lui seul tous ces défis, mais il peut anticiper ce qu'il sera nécessaire de préserver ou d'aménager dans un certain nombre de registres. Il s'agit en particulier de la préservation des ressources et de l'offre de services écosystémiques dans un territoire qui va connaître une augmentation de la densité (développement de la ville vers l'intérieur), donc une plus forte pression sur les territoires de la campagne proche.

Pour faire face à ces enjeux d'articulation d'usages parfois contradictoires, trois catégories d'informations ont servi de fondement à la réflexion :

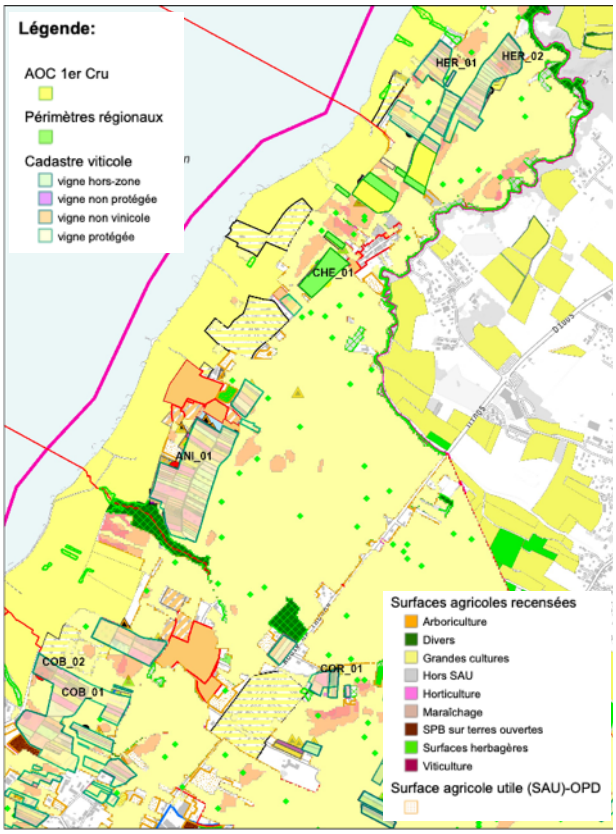
- L'infrastructure écologique et la trame noire en ce qui concerne la nature, ce sont elles qui constituent la base des ressources (eau, sol et biodiversité – source SITG et expert nature)
- L'infrastructure de production agricole et viticole (source SITG et étude intercommunale)
- Et tout ce qui contribue à offrir des possibilités de loisirs (réflexions de l'équipe).



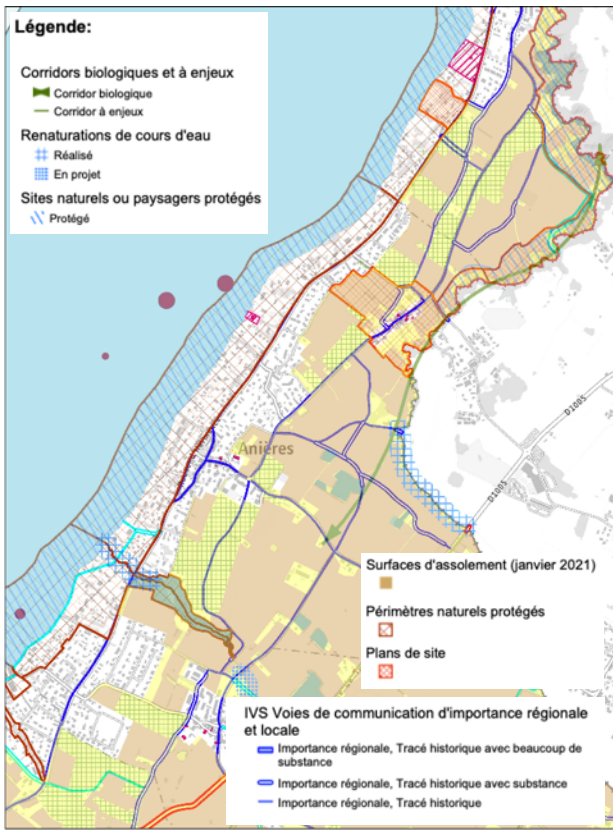
Infrastructure écologique *(SITG)*



Trame noire *(SITG)*



État des lieux agricole *(SITG)*



État des protections du patrimoine *(SITG)*

Les autres registres de l'environnement sont également réglés par les lois de rang supérieur, et l'ensemble du projet communal vise à sa qualité dans toutes les préconisations et mesures envisagées.

Les éléments ponctuels suivants sont rappelés.

Les grandes nuisances impactent les projets urbains, elles sont donc à prendre en compte lors de chaque projet dans les secteurs habités, en particulier le bruit (selon l'OPB). Mais dans ce domaine, le PDCom ne peut pas apporter de solution pertinente, de même que pour la qualité de l'air pourtant aussi déterminante pour la qualité de vie et la santé publique.

La présence des risques se limite à quelques sites : stations essence, ancienne décharge communale d'Anières, ancienne gravière Cochet et STEP du Nant d'Aisy. Chacun d'eux est géré individuellement.

Les multiples lieux d'activités qui ponctuent la campagne

En dehors du coteau urbanisé et du village de Chevrens, seuls deux secteurs sont construits :

- Le secteur de l'Hospice général qui accueille le centre pour les requérants d'asile, bientôt voisin du centre sportif intercommunal (voir fiche de mesure),
- Le long de la route de Thonon, avec la douane, ainsi que les stations essence, qui ne sont pas vouées à une quelconque extension.

La mise en relation de ces différents lieux d'activités

Le PDCP (voir chapitre ad hoc) a veillé à mettre en lien les différentes activités repérées, en particulier pour que les enfants du village puissent aller seuls au foot par un nouveau cheminement sécurisé (servitude pour le parcours à travers champs), et que les enfants du centre de requérants puissent venir à pied à l'école au centre du village.

La stratégie communale pour la campagne

Ces différentes réflexions ont permis d'identifier un certain nombre de maillages nécessaires au maintien des fonctions de la campagne pour à la fois préserver les ressources (eau et sol), contrer la chute de la biodiversité, préserver l'outil de travail de l'agriculture et la viticulture, et assurer les services écosystémiques à long terme.

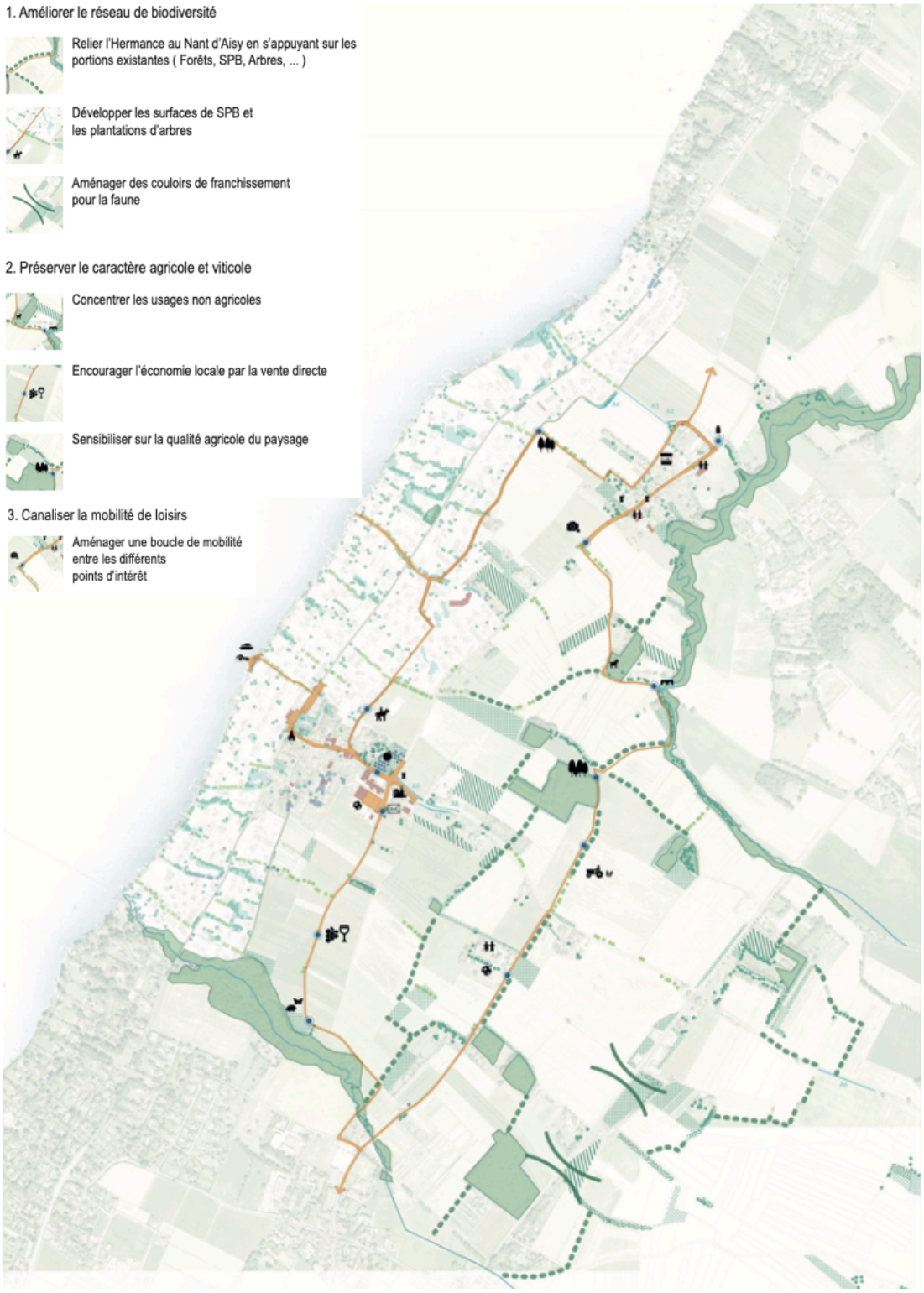
L'ensemble répond (entre autres) aux principes du Manifeste pour la nature et le paysage (11/2019) de la Plateforme Nature et Paysage de Genève par les éléments suivants :

- La préservation de la grande structure des cours d'eaux et de leurs cordons boisés (Hermance et Nant d'Aisy) et les multiples connexions à réaliser (selon le plan ci-après) entre ces deux éléments majeurs de la biodiversité
  « TRAME BLEUE, protéger et valoriser les cours d'eau, le lac et les zones humides
  TRAME VERTE, tisser un réseau arboré étendu »
- La préservation des espaces ouverts dédiés à l'agriculture (SDA) et la viticulture (cadastre viticole), qui leur permettront de s'adapter aux changements prévisibles (climat et évolution des pratiques)
  « TRAME JAUNE, encourager et soutenir les pratiques agricoles qui contribuent à la conservation de l'environnement (biodiversité, eau, sol) »
- Le plan lumière qui entend diminuer la pollution lumineuse et éteindre les éclairages inutiles la nuit
  « TRAME NOIRE, rendre au ciel ses étoiles »
- En lien avec le village et les quartiers habités, en particulier par la continuité entre les perméabilités piétonnes du coteau et les cheminements de promenade
  « TRAME ROUGE, pour garantir une planification durable du territoire »

L'harmonisation de ces différents usages et de la vocation loisirs de la campagne - qui va aller croissant avec le développement de la ville vers l'intérieur - a conduit à une stratégie pour la campagne fondée sur trois axes (voir carte ci-après) qui seront mis en œuvre au fur et à mesure des opportunités, conformément au PDCP et à la fiche de mesures bocage.

Le « schéma mille-feuilles » communal est un fait auquel le PDCom répond en (re)créant des connexions transversales - sous forme de continuités écologiques et paysagères et de chemins pour favoriser les usages lents et de proximité, à l'échelle du village et de la campagne aniéroise.

Ces intentions sont localisées ci-dessous et décrites plus en détail dans la fiche bocage.



Ainsi, la commune va intervenir dans les trois grands registres qui s'articulent dans la campagne.

- La nature : le réseau écologique principal qui relie les deux cours d'eau principaux (Hermance et Nant d'Aisy) sera complété au fur et à mesure des opportunités par un fin maillage perpendiculaire, et dans les secteurs de grande valeur écologique, des corridors à faune devront être discutés avec le canton ;
- L'agriculture et la viticulture par un partenariat renforcé avec ses acteurs ;
- Et les loisirs, en veillant à offrir des espaces de qualité pour les habitants de la future ville décarbonée, dans le respect - et une meilleure connaissance - de la nature et des activités productives.

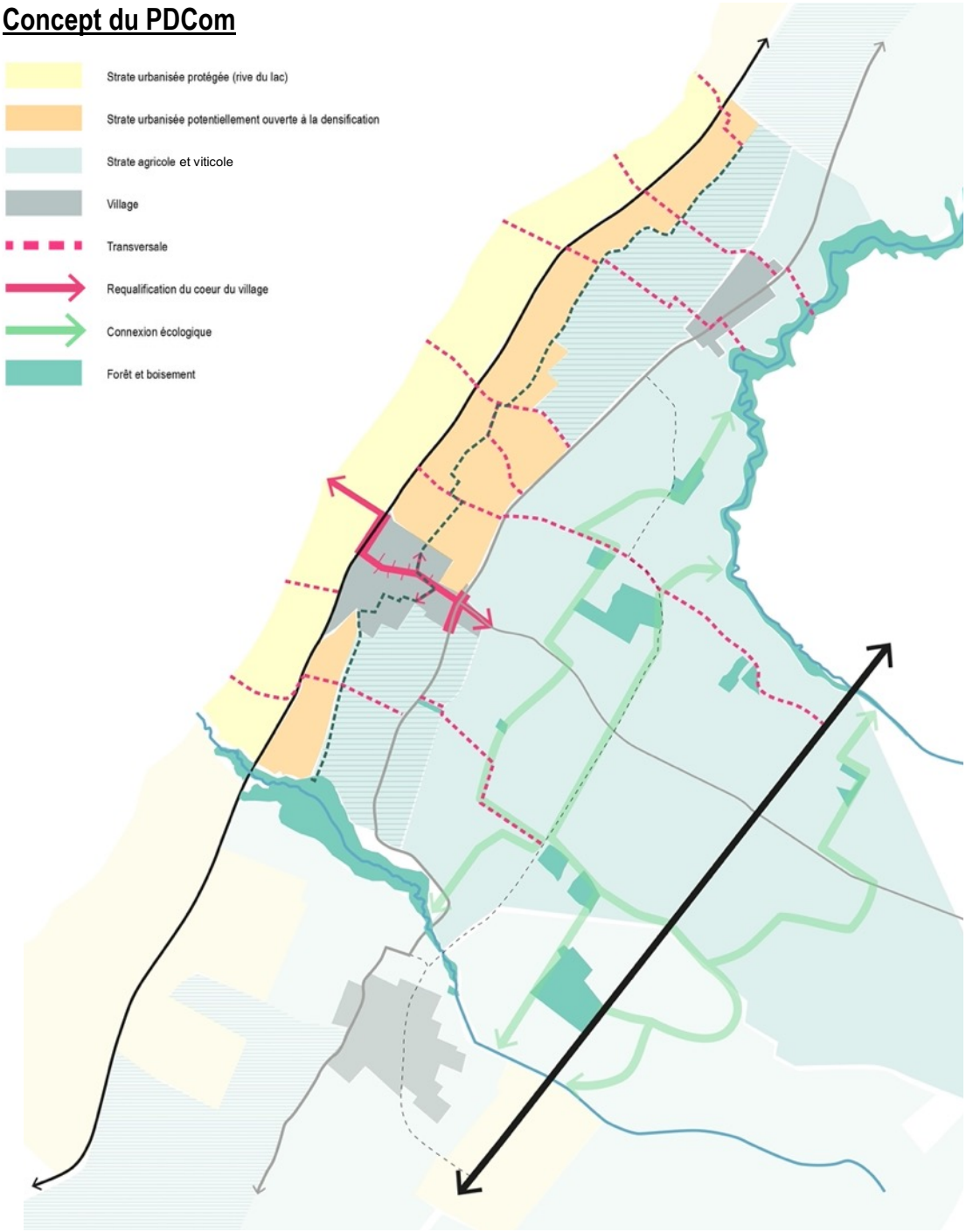
5. Synthèse des engagements de la commune

Dans les marges de manœuvre dont la commune dispose, les autorités s'engagent à guider le développement du territoire d'Anières vers plus de qualité pour ses habitants et à anticiper les risques du dérèglement climatique, en particulier par la qualité des espaces publics et la préservation de la campagne.

Les grands principes restent ceux du Masterplan :

- Chaque strate du territoire va évoluer dans le respect de ses caractéristiques propres (coteau, village, et plateau agricole)
- Ces strates seront reliées entre elles à la fois par un réseau écologique permettant de maintenir un niveau de biodiversité satisfaisant -voire de le renforcer - et par un réseau de chemins permettant de se déplacer aisément à pied en toute sécurité (en particulier pour les enfants).

Concept du PDCom



Carte de synthèse du PDCom

L'essentiel des quatre thématiques développées dans les pages précédentes est repris ci-après, dans un ordre reflétant l'urgence des actions à conduire par la commune, du double point de vue de leur importance et cohérence pour le territoire et de l'attente des Aniérois.

Légende



La carte de synthèse du PDCom est jointe en grand format en annexe.



Les actions prioritaires de la commune sont synthétisées ci-dessous, dans l'ordre d'urgence :



1. Aménager les espaces publics du centre :

- *Satisfaire les besoins en équipements publics.*
- *Traitement de façade à façade de la Rue Centrale. Prioriser les MD.*
- *Créer deux places publiques aux entrées du village : la place du haut et la place du bas.*

En lien avec les rénovations et extensions nécessaires des équipements publics pour satisfaire aux besoins dus à la croissance de la population



2. Préserver la qualité du coteau :

- *Etudier de très près les projets de densification.*
- *Profiter de ces projets pour améliorer les espaces publics de la zone villa.*
- *Pacifier le réseau viaire et créer des nouvelles porosités piétonnes.*
- *Conserver et renforcer le patrimoine arboré.*

Afin de faire des préavis circonstanciés au canton, dans le but de préserver la « marque Anières »



3. Constituer un réseau viaire fonctionnel et qualitatif :

- *Redonner son juste usage aux axes principaux (Route d'Hermance, Route d'Anières). Modérer le trafic.*
- *Aménager des espaces dédiés aux cycles et piétons continus et sécurisés.*
- *Donner un caractère propre à la Route du Belvédère (Chevrens et Côte d'Or).*
- *Favoriser une transition douce entre le coteau et la campagne; arborisation chemin des Ecoliers (Hutins et Avallons).*

Pour garantir la cohérence des interventions au fil du temps et des projets d'aménagement, et en conduisant un travail de « veille » sur les cessions de terrains au bord du lac, dans le but d'offrir plus d'accès publics aux Aniérois (élargissement des existants et/ou nouveaux) et de répondre ainsi à l'une de leurs attentes majeures



4. Renforcer l'identité et fonctionnalité de l'espace rural:

- *Préserver et compléter la structure bocagère historique.*
- *Relier l'Hermance et le Nant d'Aisy en s'appuyant sur les SPB, les forêts et bocages.*
- *Connecter la campagne au village d'Anières et au lac*
- *Hiérarchiser les cheminements en fonction de leur rôle (agricole, loisirs, environnemental).*
- *Sensibiliser les utilisateurs. Créer une promenade pédagogique de découverte du territoire anièrois.*

En conduisant un travail de « veille » avec les agriculteurs pour la localisation des mesures de promotion de la biodiversité, dans le but de la renforcer.

Dans tous ces aménagements, deux axes sont et seront toujours examinés avec le plus grand soin :

- Mettre en œuvre ce qu'il faut pour offrir demain un climat agréable, même en période de canicule, grâce à la nature des sols (perméabilité), l'ombrage, et la présence de l'eau ;
- Offrir une multiplicité d'usages dans chaque espace accessible, avec la possibilité offerte aux enfants de la commune de se déplacer seuls, en toute sécurité, grâce à un meilleur partage de l'espace public, et au développement des chemins piétons.

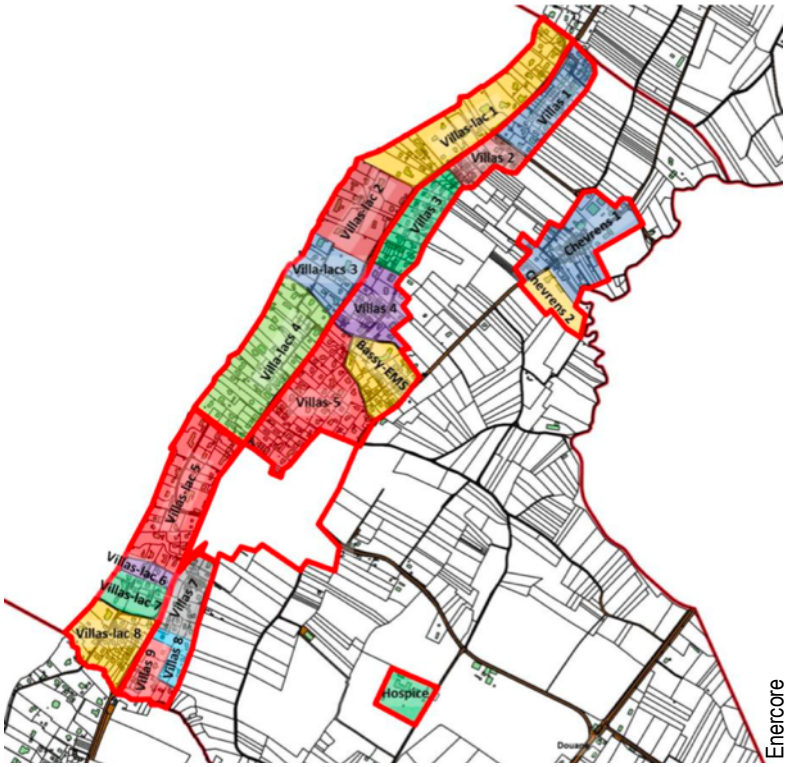
Et de manière générale, l'attention à la frugalité énergétique sera constante, que ce soit avec le plan lumière, ou dans les bâtiments communaux, dans le but de préparer le village aux exigences à venir du zéro carbone.

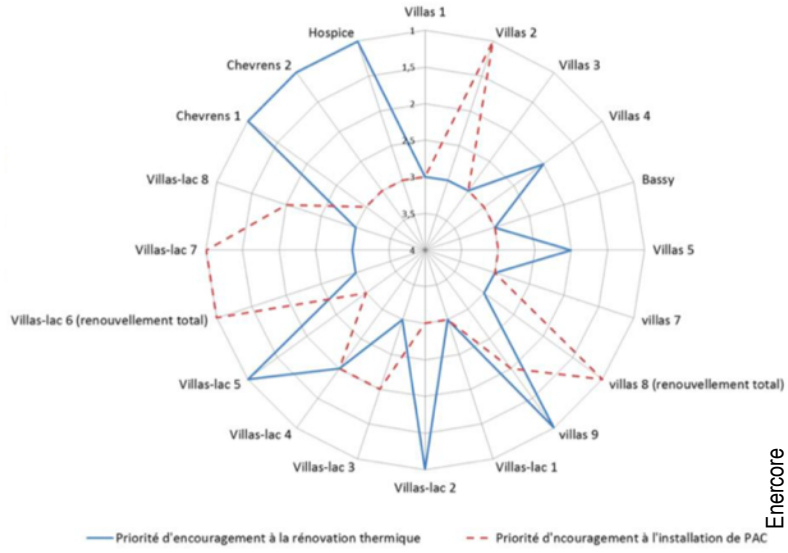
IV. LES POLITIQUES COMMUNALES SECTORIELLES

Le concept énergétique territorial (CET) et le chauffage à distance (CàD)

Le CET établi par Enercore (voir en annexe) est parti de l'analyse des consommations actuelles, puis a envisagé différentes hypothèses de développement des énergies renouvelables, en fonction d'une part des potentiels du territoire (lac, géothermie, soleil, …), et d'autre part de la densité et de l'âge des constructions (village ou zone villas ou bâtiment isolé).

Les deux principes majeurs retenus sont de favoriser la transition des énergies fossiles vers les renouvelables et de viser l'équité pour les citoyens. L'ensemble de la démarche repose sur trois leviers : la diminution (prévisible et à encourager) de la demande, l'accroissement de la production d'énergies renouvelables et celle de l'efficacité énergétique. Il en ressort deux séries de recommandations, une pour le secteur des villas, Chevrens et l'Hospice, et une pour le village d'Anières.





Zones villas / Chevrens / Hospice

Les leviers à disposition sont multiples, en raison de la relativement faible densité de l'urbanisation :

- « PAC et géothermie
- Solaire thermique
- Solaire panneaux photovoltaïques

Et comme partout :

- Enveloppe thermique
- Et efficacité électrique (ECO21 - SIG) »

« Les infrastructures à mettre en place sont décentralisées à l'horizon 2035 (PAC individuelles, sondes verticales individuelles, panneaux solaires) et ne nécessitent pas de planification territoriale particulière.

Toutefois, la réalisation de forages pour y installer des sondes peut, au cas par cas, soulever des conflits d'usage, par exemple dans des secteurs de villas denses. La mutualisation de l'espace disponible entre villas pourrait alors s'envisager. »

Cette demande de mutualisation est intégrée aux règles de la densification du coteau.

Dans ces secteurs moyennement à peu denses, deux niveaux d'ambitions sont possibles :

- « Soit un objectif moyen avec des rénovations de niveau 1 (indice de dépense de chaleur limité à 500 MJ/m2) et l'installation de pompes à chaleur géothermiques avec une densité de sondes correspondant à une distance moyenne inter sondes de 75 m.
- Soit un objectif ambitieux avec des rénovations de niveau 3 (indice de dépense de chaleur limité à 300 MJ/m2) et l'installation de PAC géothermiques avec une densité de sondes correspondant à une distance moyenne inter sondes de 50 m. » Le tableau ci-dessous montre que cet objectif est nécessaire, voire même encore insuffisant pour les émissions de CO2 (mais les hypothèses de calculs pour la mobilité sont à prendre avec précaution).

Enercore

	Situation actuelle	Horizon 2035				
		zones villas/Chevrens/Hospice : réno niv. 1 + sondes tout les 75 m		zones villas/Chevrens/Hospice : réno niv. 3 + sondes tout les 50 m		
		CàD eau du lac	CàD bois	CàD eau du lac	CàD bois	
	Estimation Indicateurs société à 2000 W par rapport à cible 2050)					
nb habitants	2555	3055	3055	3055	3055	Cible 2050
W/hab. (énergie primaire totale)	3'084	2'441	2'541	2'061	2'161	3500 W/hab
W/hab. (énergie primaire non renouvelable)	2'785	2'061	2'051	1'649	1'639	2000 W/hab
tonnes eq. CO2/habitants	4,8	3,1	3,3	2,2	2,4	2 tonnes/hab

Zone village

Dans ce secteur, les moyens sont adaptés à la plus grande densité de l'urbanisation, avec la proposition d'un « chauffage à distance (CàD) et une contribution à la taxe de raccordement », sans oublier - comme ci-dessus – l »'enveloppe thermique et l'efficacité électrique (ECO21 - SIG) »

« Des rénovations de niveau 3 (indice de dépense de chaleur limité à 300 MJ/m2) dans la zone village où la commune détient de nombreux bâtiments et peut jouer un rôle d'exemplarité. L'installation, dans la zone village, d'un chauffage à distance utilisant l'eau du lac (…) avec l'eau du lac donne les meilleurs résultats dans la réduction des consommations et la substitution des énergies fossiles. »



Energy Management

« La mise en œuvre d'un réseau de chaleur centralisé permet en lui-même une conversation massive aux énergies renouvelables. »

Ce CàD a ensuite été développé par Energy Management « selon le découpage du CET et sur la base des subventions cantonales. »

Le Plan lumière

Ce dossier a été établi par Radiance 35 (voir document complet en annexe).

La posture globale du plan lumière

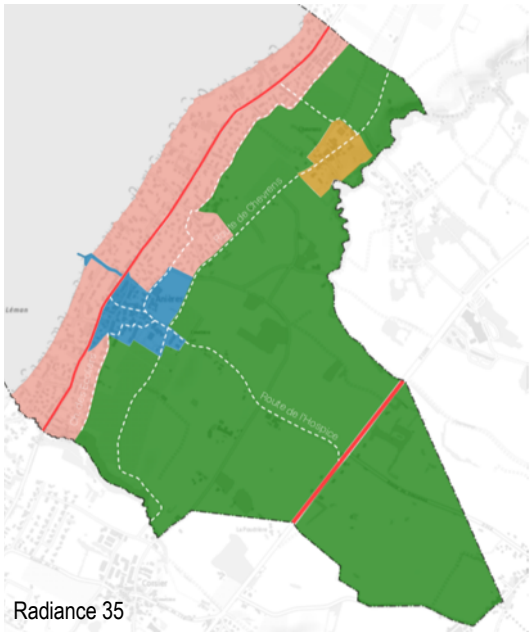
« Le concepteur lumière travaille par la conjugaison de plusieurs couches afin de recomposer le paysage nocturne. Ces différentes strates se superposent et se complètent afin de former un ensemble cohérent.

Le « fond » est caractérisé par l'éclairage ambiant de l'espace public. Une attention particulière est portée au confort visuel et aux niveaux lumineux nécessaires et adaptés aux différents lieux.

Les « repères » constituent la ou les couches successives de « verticalités » illuminées qui, par petites touches, permettent d'apporter une troisième dimension au lieu. Ils sont sélectionnés parmi les éléments paysagers du programme (façade, arbre, etc.) pour autant qu'ils fassent sens à être mis en lumière. »

Les quatre principes suivants sont à la base du projet : « l'éclairage public et l'obscurité sont maitrisés, la pollution lumineuse est au maximum minimisée, la préservation de la nature et le confort priment pour l'humain mais aussi pour la faune et la flore, et l'on « réapprend » à contempler le ciel. »

Le concept



La typologie des différents tissus supposant différentes ambiances est à la base du projet.

Tissu «villas»
Densité faible / Habitations 4 façades / Gabarits R+1 à R+2 / Homogène / Ensemble cohérent

Tissu «centre village»
Densité moyenne / Mélange de petits immeubles mixtes ou de logements, maisons villageoises et activités économiques s'entre-mêlent / Gabarits R+1 à R+3 / Hétérogène

Tissu «hameau de Chevrens»
Densité faible / Habitations anciennes de type villageoise, mitoyennes et concentrées / Gabarits R+1 à R+2 / Homogène / Ensemble cohérent

Tissu «agricole» ou «campagne»
Densité très faible / Habitations très isolées, manèges et ancien asile / Gabarits R+1 à R+2 / Homogène - priorité à la nature / Ensemble cohérent

Voiries cantonales
La route d'Hermance et la route de Thonon



Pour le tissu des villas

« Cette zone comprise entre le lac et les vignes et coupée par la route d'Hermance, nécessite un traitement de la lumière très discret. Cette zone ne demande pas à se démarquer mais plutôt à suivre le rythme de vie de ses usagers. Des accessoires pour couper le flux lumineux, éviter les émissions inutiles de lumière et améliorer le confort visuel sont à prévoir. »

Pour le centre du village

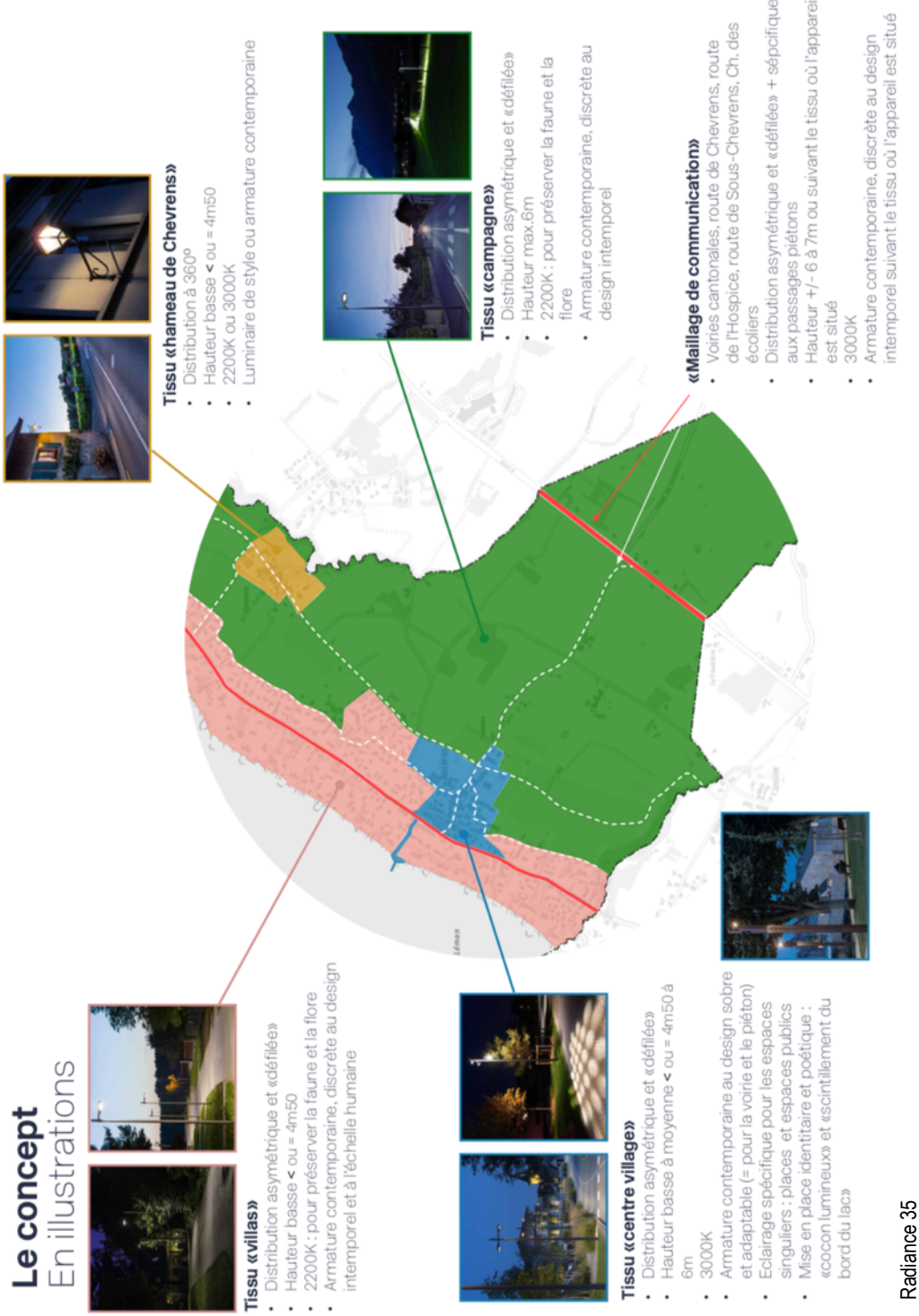
« L'idée est ici de proposer un tissu où la lumière n'en sort pas, où c'est confortable de s'y promener de jour comme de nuit, où l'on s'y sent bien comme dans un « cocon ». L'idée est aussi d'apporter une identité de « centre ». On y trouve des espaces singuliers : des petites places, un chemin menant au lac à valoriser, le tronçon de la route d'Hermance intégrée au nouvel aménagement, etc. Et la rue Centrale et ses axes latéraux avec l'école, l'épicerie, la mairie à son extrémité et ses futurs aménagements, ... »

Pour la campagne

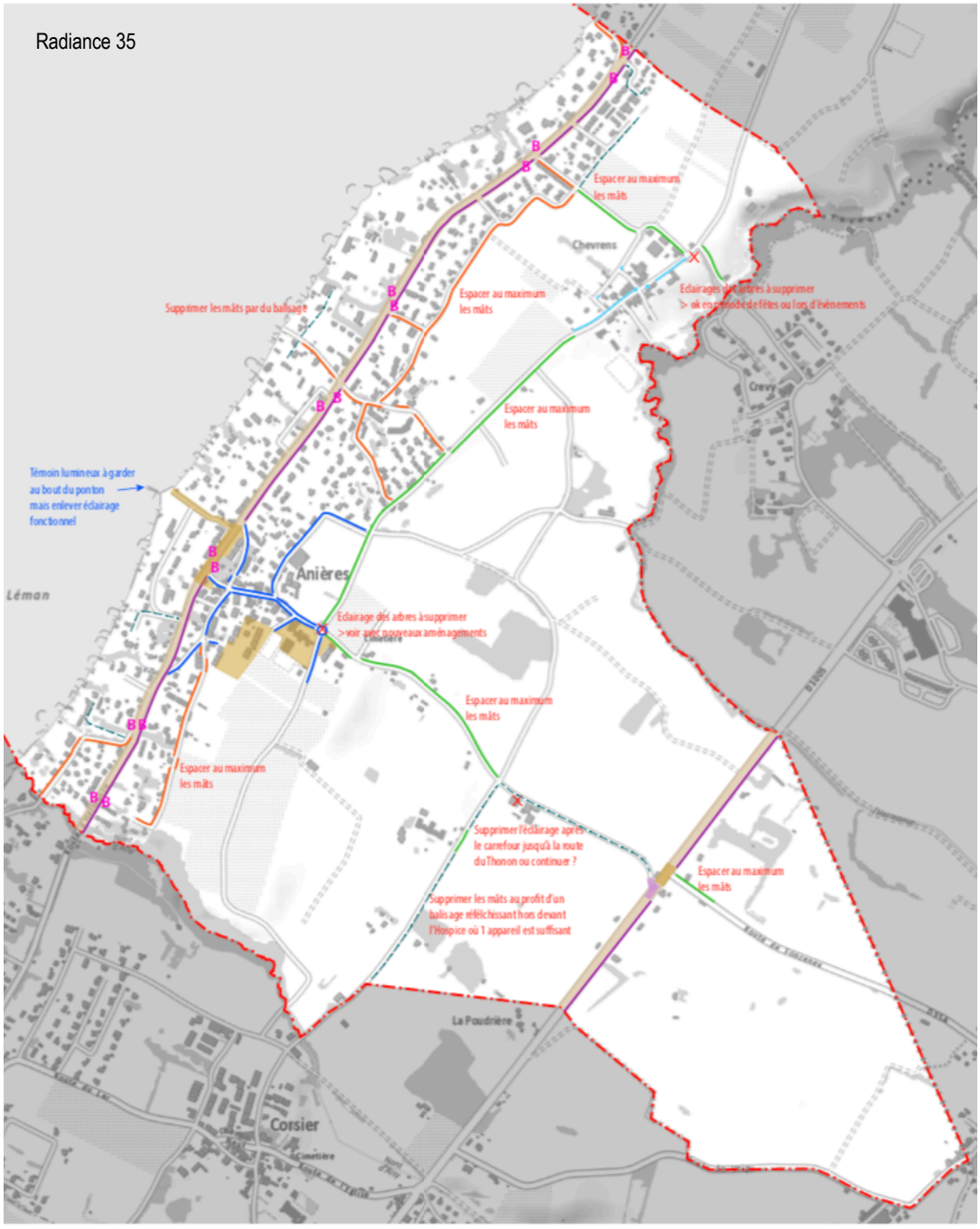
« La plupart des voiries de la poche « campagne » ne nécessitent pas d'éclairage. Seuls les axes permettant de circuler entre et dans les poches et faisant partie du maillage de communication font partie des voies à éclairer. »

Pour Chevrens

« Pour le tissu du hameau de Chevrens, l'idée est de conserver un esprit historique dès l'entrée dans le hameau. Il faut que l'on sente que l'on entre dans un espace marqué par l'histoire et encore bien distinct du centre village aujourd'hui avec son architecture d'époque. Mais surtout, il faut un flux lumineux maitrisé, qui n'émet pas d'émission inutile de lumière et qui permet de conserver et d'améliorer cette qualité environnementale nocturne (= vues remarquables). »



Le projet



Type tissu «villas»
- Candélabre sur mât unilatéral ou ponctuel bas, optique défilée

Type tissu «centre village»
- Candélabre sur mât unilatéral ou ponctuel bas à moyen, optique défilée
- Candélabre sur mât bilatéral quinconce bas (dépendra des nouveaux aménagements), optique défilée

Type tissu «campagne»
- Candélabre sur mât unilatéral moyen, optique défilée

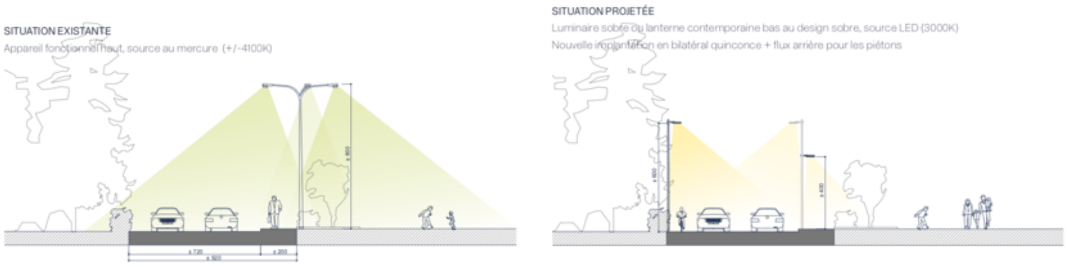
Type tissu «hameau de Chevrens»
- Luminaire de style sur mât ponctuel bas
- Luminaire de style sur console ponctuel bas

Routes cantonales
- Eclairage fonctionnel sur mât unilatéral ou ponctuel moyen avec spécifications pour les passages pour piétons, optique défilée
- Eclairage fonctionnel suspendu ponctuel, optique défilée

Divers
- X Eclairage à supprimer pour l'éclairage du «fond»
- B Arrêts de bus le long de la route d'Hermance
- Places et espaces singuliers situés dans la poche «centre village» : appareils adaptés à la situations existante et futurs proejts
- Balisage

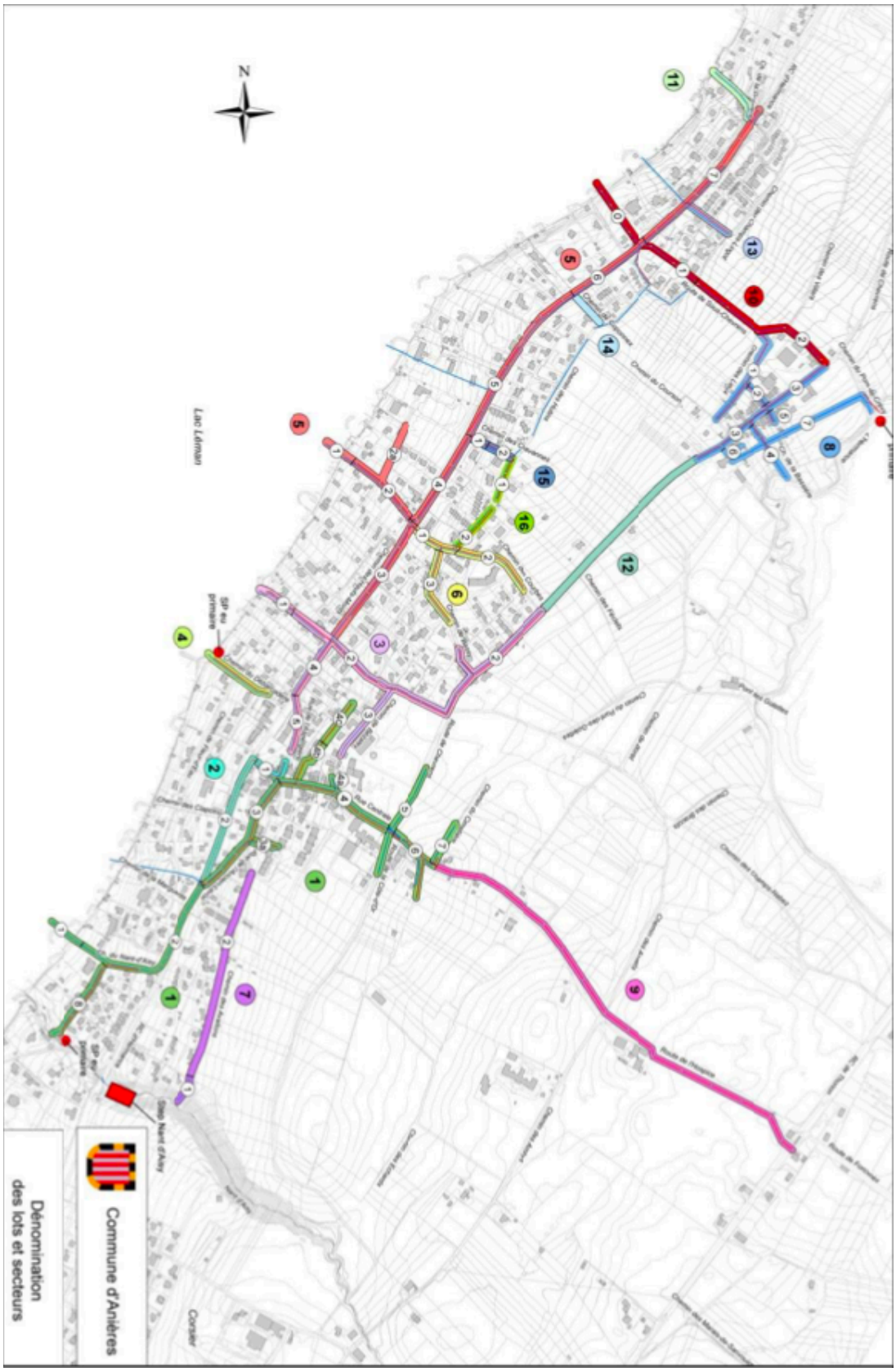
Haut : **> 6 m**
Moyen : **de 4,5 m à 6 m**
Bas : **< 4,5 m**

VOIRIES CANTONALES



Chaque nouveau projet d'aménagement des espaces publics de la commune est désormais étudié conjointement par les urbanistes, paysagistes et éclairagistes, de manière à concevoir et réaliser des lieux de grande qualité.

Le PGEE (plan de gestion et d'évacuation des eaux) de 2014



SYNTHÈSE DES MESURES	
Infiltration	Possibilités à déterminer de cas en cas (excepté à Chevrens)
Contrainte de gestion à la parcelle Village Milieu récepteur Objectif de protection Chevrens Milieu récepteur Objectif de protection	 Lac – L'Hermance –
Ouvrage de gestion centralisé	Selon les exigences du PREE (a priori rien de prévu).
Eaux claires parasites Objectif de proportion d'ECP Mesures préconisées	 25% du débit total (objectif fixé par le PREE Lac Rive Gauche). Réaliser la mise en séparatif du lot 2, secteur 2.
Habitats hors zone à bâtir	Vérifier la conformité des installations autonomes situées hors du périmètre d'assainissement public. Cette tâche incombe à la Direction générale de l'eau. Les frais de mise en conformité sont à la charge des propriétaires des installations.
Hydraulique	Tenir compte des points faibles selon remarque en page 10.
Ouvrages spéciaux	—
Mise en séparatif	Mise en séparatif du réseau de la RC d'Hermance, entre la rue de l'Ancien-Lavoir et la rue Centrale, ainsi que de réseaux unitaires privés.
Etat constructif	Etat actuel bon. A suivre par l'exploitant.
Densification	Pas de projet significatif d'extension des zones de construction.

Les travaux sont terminés, et la commune est à 100% en système de séparation des eaux.

V. LA STRATÉGIE COMMUNALE DE MISE EN ŒUVRE

Un certain nombre de mesures ont été identifiées dans les domaines de compétence et/ou d'influence de la commune. Elles comprennent les différents sites et voies qui desservent et irriguent le territoire communal, ainsi que les sites de projets (connus et envisagés), et des recommandations sur l'aménagement des parcelles privées, s'inspirant de la Charte genevoise des jardins.

Fiches projets

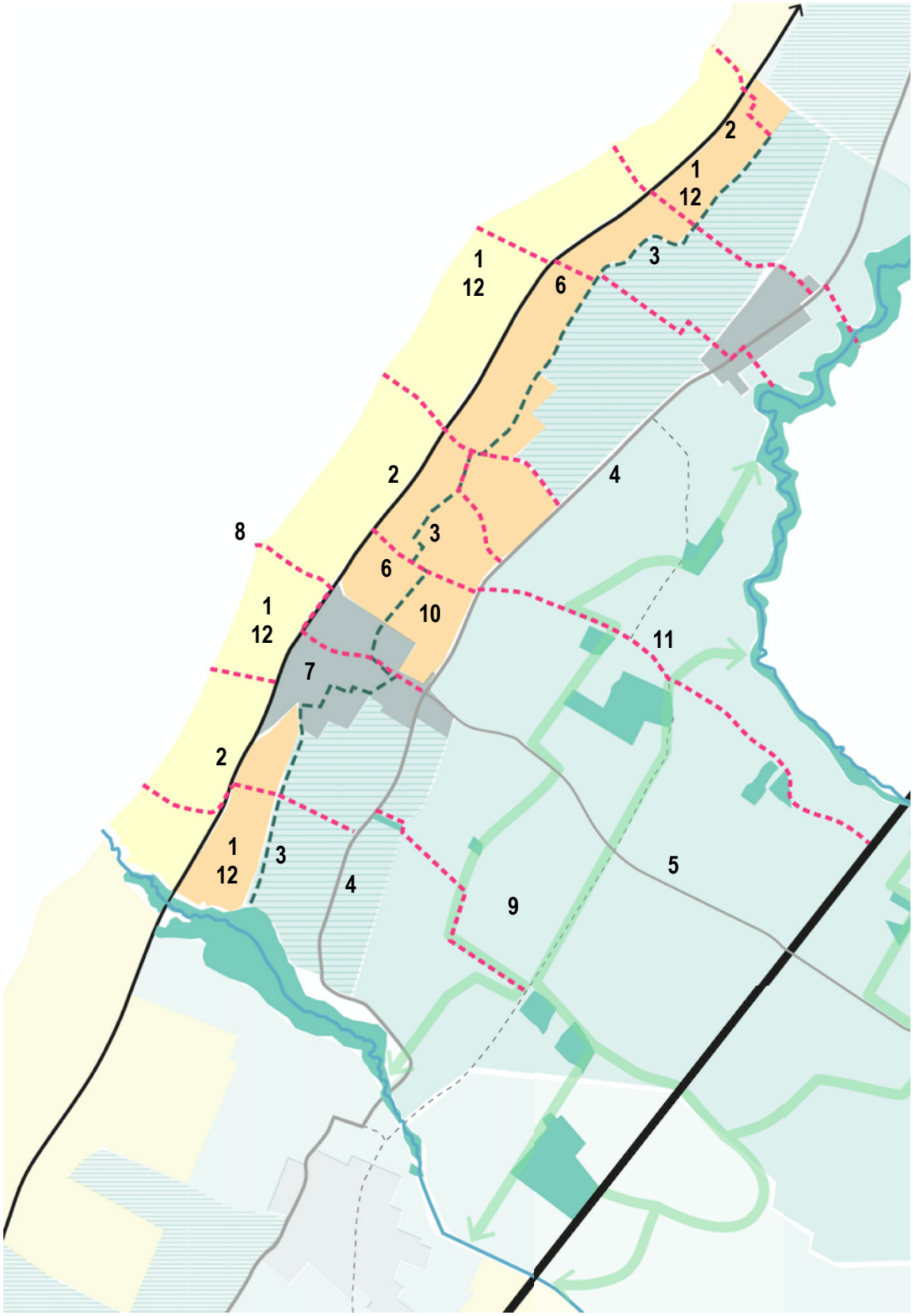
Les projets prioritaires sont développés dans les fiches des pages suivantes :

1. Stratégie de densification de la zone 5 du coteau (périmètre de densification accrue et autres)
2. Route d'Hermance (hors centre)
3. Chemin des Écoliers
4. Rte de Chevrens
5. Rte de l'Hospice
6. Plan directeur des cheminements piétons (PDCP) & Perméabilités piétonnes du coteau
7. Espaces publics du centre
8. Accès au lac
9. Secteur de l'Hospice
10. Modification de zone (MZ) en Bezalley
11. Bocage de la campagne
12. Charte des jardins
13. Charte climat
14. Méthode de projet pour les sites stratégiques

Chaque fiche précise - de manière systématique - le pourquoi et le comment de l'action communale, et pour les projets les plus engagés, elle complète ces éléments par une description de l'état d'avancement des réflexions.

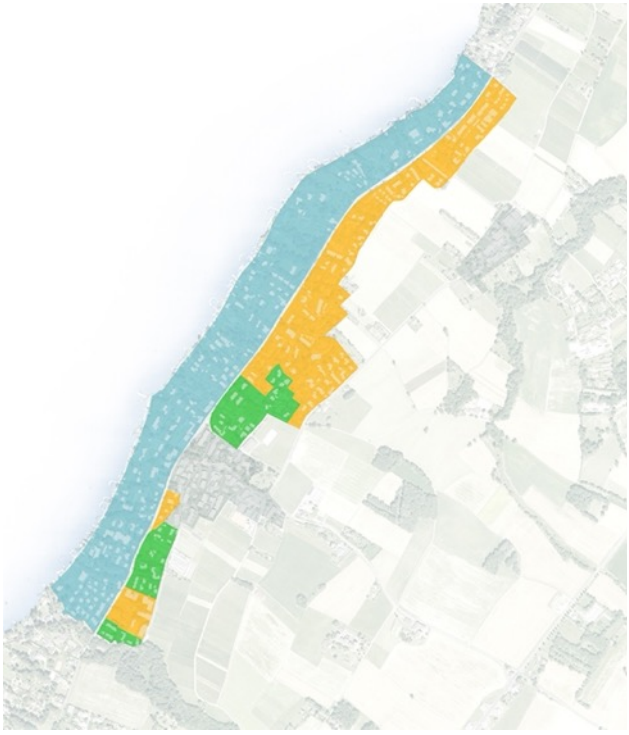
La dernière fiche plus méthodologique a pour but d'accompagner la commune dans ses échanges avec les administrés et les promoteurs.

Localisation des mesures



M1	**Stratégie de densification de la zone 5 secteur de densification accrue et autres**	*Coordination réglée*
pourquoi	**Appliquer la dernière version de la loi (LCI) et en particulier son article 59.**	
concertation	Attitudes contrastées, entre les vendeurs de parcelles et les résidents qui expriment leur forte déception d'avoir acquis des terrains avec vue sur le lac, cette dernière disparaissant avec la densification, de même que le caractère de quartier de « villas »	
quand + quoi	Encadrer la densification, en veillant à ce qu'elle soit de qualité, conformément aux principes développés dans le rapport et aux règles détaillées ci-après	
comment	Appliquer les différentes règles, de manière différenciée selon les secteurs et leur statut légal	
instances	Commune, canton et propriétaires fonciers / promoteurs	
gouvernance	Nécessaire suivi dans le temps des projets, et des prises en comptes des avis communaux, de manière à conserver dans la longue durée la qualité de la densification (travail commun service technique et urbanisme)	
transversalité	Ce secteur en forte mutation regroupe tous les enjeux communaux : paysager, mobilité douce, mobilité individuelle, espaces publics et climat.	

Les principes s'appliquent de part et d'autre de la rte d'Hermance, les règles et les indices sont adaptés à la spécificité des trois secteurs suivants :



A. **Bleu** : les parcelles situées au nord-ouest de la route d'Hermance conservent leur statut de protection actuel avec un indice de 20%, 22% (HPE), ou 24% (THPE).

B. **Orange** : toutes les parcelles de la zone 5 (au sud-est de la route d'Hermance) desservies par des voies aptes à absorber la circulation induite sont ouvertes à la dérogation, avec les indices suivants : 44% (HPE), 48% (THPE) pour les parcelles de moins de 5'000 m2, et 55% (HPE) ou 60% (THPE) pour les parcelles ou regroupements de parcelles de plus de 5'000 m2.

C. **Vert** : les parcelles situées entre le chemin privé et le Nant d'Aisy, ainsi que les parcelles desservies par les chemins des Avallons et de Bezaley conservent les indices de la règle générale : 25%, 27,5% (HPE), ou 30% (THPE).

Seul le secteur B (orange) correspond au secteur de densification accrue. Les raisons nature et mobilité de cette délimitation sont exposées dans le chapitre ad hoc.

Selon les secteurs, les règles sont soit impératives, soit prescriptives, mais la commune entend les négocier fermement, car elles sont clairement en faveur de l'intérêt général.

En cas de contradiction entre les règles (par exemple végétation et accès aux parcelles), la pesée des intérêts sera faite conjointement par la commune et l'Office de l'urbanisme, en regroupant les divers services cantonaux concernés dans une même séance (nature et mobilité dans l'exemple choisi).

Dans le but de conserver à long terme la qualité du coteau habité d'Anières, **tout projet doit être présenté à la commune dès le niveau de l'esquisse,** afin d'assurer la bonne compréhension des règles qui suivent.

Lorsque le projet concerne une parcelle - ou un regroupement de parcelles - de plus de 5'000 m^2, un projet d'ensemble est exigé (voir ci-après). Dans ce cas, le porteur de projet vient à la rencontre de la commune avec ses intentions, et l'adjoint.e chargé.e du dicastère de l'urbanisme lui expose la démarche à suivre et le formalisme qui s'applique à son cas. Dès qu'il y a dérogation et/ou que l'indice est égal ou supérieur à 48% l'accord formel de l'exécutif est requis.

La demande de dérogation doit obligatoirement être renseignée au moment de la demande d'autorisation de construire, elle fait partie intégrante du dossier, qui doit lui-même répondre aux exigences de l'article LCI 59.

Les trois secteurs sont détaillés ci-après, avec la récapitulation des règles et droits à bâtir qui s'y appliquent. Les principales règles sont illustrées pour chacun d'eux.

Tableau récapitulatif des règles chiffrées

Secteurs	parcelles supérieures à 5'000 m^2	parcelles inférieures à 5'000 m^2
A	Densité : 20% / 22% (HPE) / 24% (THPE)	Densité : 20% / 22% (HPE) / 24% (THPE)
	IQVER (pleine terre) : très prépondérant	IQVER (pleine terre) : prépondérant
B	Densité : 50% / 55% (HPE), 60% (THPE)	Densité : 40%, 44% (HPE), 48% (THPE)
	IQVER (pleine terre) : très prépondérant	IQVER (pleine terre) : prépondérant
C	Densité : 25%, 27,5% (HPE), 30% (THPE)	Densité : 25%, 27,5% (HPE), 30% (THPE)
	IQVER (pleine terre) : très prépondérant	IQVER (pleine terre) : prépondérant

La carte de densification du coteau (voir annexe) localise les éléments correspondant à ces différentes règles sur un même document, à l'exception de celles de portée générale (comme les indices). Elle distingue deux catégories de parcelles visiblement densifiables, en raison de l'espace disponible dans la parcelle (sur la base du relevé de l'OU complété avec les habitants) ou de l'ancienneté du bâtiment :

- Celles de plus de 5'000 m^2 (toutes actuellement situées entre la Rte d'Hermance et le lac),
- Celles de moins de 5'000 m^2.

Les autres parcelles sont soumises aux mêmes règles, quelle que soit leur taille, même si leur occupation actuelle paraît plus stable à moyen / long terme.

Les règles visant une densification de qualité s'appliquent à tous les secteurs, qu'ils soient - ou non - ouverts à une densification accrue.

Secteur A : secteur protégé entre la rive du lac et la route d'Hermance

Ce secteur conserve son statut de protection actuel. Néanmoins, étant donné la taille des parcelles, le potentiel de densification est important.

Règles découlant des lois et fermement négociées par la commune

1. **Le patrimoine végétal** porté au plan doit être préservé, les périmètres d'implantations en tiennent compte (yc. la distance règlementaire aux arbres). Avant tout projet, un relevé complémentaire doit être réalisé par un spécialiste et validé par la commune. Les compléments de végétalisation à réaliser se conforment à la fiche de mesure, ils peuvent être adaptés, mais pas supprimés.
2. **L'indice de sol en pleine terre** (IQVER) est prépondérant pour les parcelles inférieures à 5'000 m2 et très prépondérant au-delà, ce qui implique que les aménagements extérieurs sont végétalisés ou minéralisés mais perméables (c'est à dire non goudronnés) et que les sous-sols ne dépassent pas ou très peu l'emprise des bâtiments, conformément à l'article LCI 59.9 (qui fixe à un maximum de 20% l'emprise des sous-sols).
3. **Le terrain naturel** est modifié au minimum, dans le strict respect de la loi, en n'autorisant de creuser / remblayer le terrain « naturel » (au sens de sa pente moyenne entre points haut et bas) que d'un mètre en plus ou en moins. Il n'est en aucun cas possible d'enfoncer un bâtiment pour ajouter un étage ou un attique tout en respectant le gabarit maximum.
4. **La desserte** : les parcelles pouvant être desservies par les impasses ou routes **perpendiculaires à la Rte d'Hermance** trouvent obligatoirement leurs accès depuis ces voies. Les principes de ces accès - tels que souhaités par la commune - sont portés au plan (petites flèches bleues), Ils sont à affiner lors de chaque opération.
5. Les autres parcelles (ou regroupements de parcelles) ne pouvant être desservies que par **la Rte d'Hermance** réalisent les aménagements nécessaires pour garantir la sécurité en retrait du domaine public (sur les parcelles privées). L'accès au sous-sol respecte l'indice de pleine terre, en intégrant obligatoirement les rampes à l'intérieur des bâtiments. Les rampes extérieures aux constructions sont interdites, mais les ascenseurs à voitures accolés aux bâtiments sont admis. Le détail de ces aménagements est développé dans la fiche M2.
6. Dans le cas de parcelles ou regroupements de parcelles permettant d'obtenir une superficie supérieure à 5'000 m^2, la commune exige **un plan d'ensemble** si un accord sur le projet peut être obtenu avec le promoteur et/ou propriétaire, **ou un PLQ ou un plan de site** dans le cas contraire.
7. **Les cheminements de mobilité douce** portés sur le PDCP (plan directeur des cheminements pédestres) font obligatoirement l'objet de négociations avec la commune, et donnent lieu soit à des servitudes de passage d'utilité publique, soit à des cessions de terrain. Dans tous les cas, les droits à bâtir restent intacts. En tout temps, la commune peut négocier d'autres passages permettant une desserte piétonne encore plus fine.

Règles prescriptives

8. Aucune **place de stationnement automobile** pour résident n'est acceptée en surface, seules les places pour visiteurs sont acceptées (en revêtement perméable), ainsi que les stationnements vélo.
9. Chaque promoteur, propriétaire et/ou constructeur doit obligatoirement prendre contact avec ses voisins, et rechercher **l'optimisation des entrées dans les parcelles contiguës**. Les entrées sont localisées en considérant aussi leur impact sur la mobilité à l'échelle de la commune : optimisation des distances parcourues, attention portée aux carrefours et virages avec peu de visibilité, etc.

   En cas d'échec des négociations, un courrier signé des voisins refusant l'aménagement proposé doit être joint au dossier de demande d'autorisation de construire.

Récapitulatif des droits à bâtir

Conformément à la loi, le premier chiffre de densité correspond à une construction standard, le deuxième à une construction « haute performance énergétique » (HPE) et le troisième à une construction « très haute performance énergétique » (THPE), selon Minergie.

La notion de « pleine terre » comprend tous les espaces perméables et sans sous-sol, qu'ils soient végétalisés (jardins) ou minéralisés (surfaces de manœuvre en gravier ou tout autre aménagement perméable). Le rapport entre cette surface et l'entier de la parcelle correspond à l'indice IQVER. Plus la parcelle est grande, plus la proportion de terre perméable doit et peut être importante.

parcelles supérieures à 5'000 m²	**parcelles inférieures à 5'000 m²**
Densité : 20% / 22% (HPE) / 24% (THPE)	Densité : 20% / 22% (HPE) / 24% (THPE)
IQVER (pleine terre) : très prépondérant plan d'ensemble exigé	IQVER (pleine terre) : prépondérant optimisation des entrées dans les parcelles

À titre d'exemple, un indice prépondérant peut être assimilé à un coefficient de 60% et très prépondérant de 70%, la faisabilité de ces chiffres a été vérifiée (cf. tableau p 97).

Fiches mesures spécifiques

M2 : route d'Hermance (hors centre)

M6 : PDCP et perméabilités piétonnes du coteau

M8 : accès au lac

M12 : charte des jardins

Illustration des règles

Les chiffres reprennent le n° des règles applicables à la zone.

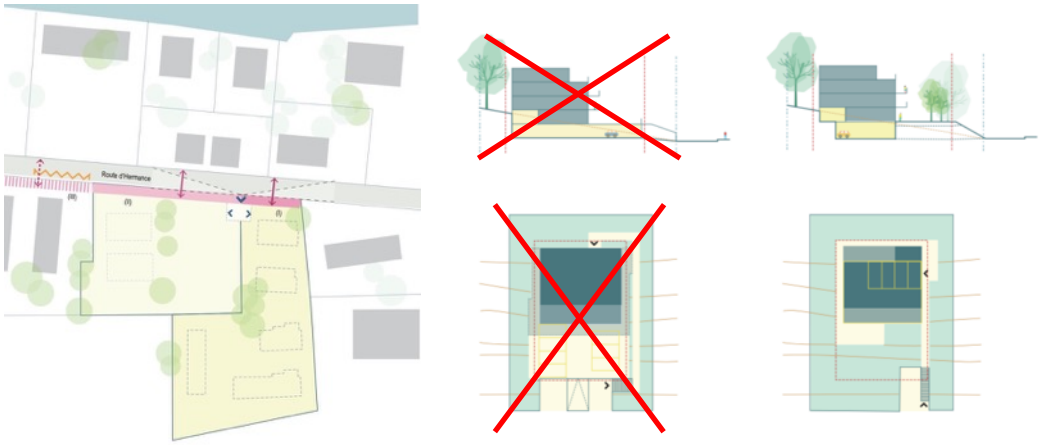
1. La préservation du patrimoine végétal



5. La localisation préférentielle de la desserte



6. La desserte par **la Rte d'Hermance** (voir fiche M2)



9. **Les cheminements de mobilité douce** (dont le PDCP) et les abords des voiries de desserte



Secteur B : secteur de densification accrue, entre la route d'Hermance et le chemin des Hutins

Ce secteur constitue un secteur à densité accrue, il est ouvert à la dérogation, selon l'article LCI 59.4.

Règles impératives

1. **Le patrimoine végétal** porté au plan doit être préservé, les périmètres d'implantations en tiennent compte (yc. la distance règlementaire aux arbres). Avant tout projet, un relevé complémentaire doit être réalisé par un spécialiste et validé par la commune. Les compléments de végétalisation à réaliser se conforment à la fiche de mesure, ils peuvent être adaptés, mais pas supprimés.
2. **L'indice de sol en pleine terre** (IQVER) doit être prépondérant pour les parcelles inférieures à 5'000 m2 et très prépondérant au-delà, ce qui implique que les aménagements extérieurs sont végétalisés ou minéralisés mais imperméables (et non goudronnés) et que les sous-sols ne dépassent pas ou très peu l'emprise des bâtiments, conformément à l'article LCI 59.9 (qui fixe à un maximum de 20% l'emprise des sous-sols).
3. **Le terrain naturel** doit être modifié au minimum, en n'autorisant de creuser / remblayer le terrain « naturel » (au sens de sa pente moyenne entre points haut et bas) que d'un mètre en plus ou en moins. Il n'est en aucun cas possible d'enfoncer un bâtiment pour ajouter un étage ou un attique tout en respectant le gabarit maximum.
4. Aucune **place de stationnement** automobile pour résident n'est acceptée en surface, seules les places pour visiteurs sont acceptées (en revêtement perméable), ainsi que les stationnements vélo.
5. **La desserte** : les parcelles pouvant être desservies par les impasses ou routes **perpendiculaires à la Rte d'Hermance** trouvent obligatoirement leurs accès depuis ces voies. Les principes de ces accès sont portés au plan (petites flèches bleues), Ils sont à affiner lors de chaque opération.
6. Les autres parcelles (ou regroupements de parcelles) ne pouvant être desservies que par **la Rte d'Hermance** trouvent leur accès par cette voie (donc par le bas pour ce secteur). Les accès sont regroupés de manière à minimiser leur nombre, et les aménagements nécessaires pour garantir la sécurité sont réalisés en retrait du domaine public (sur les parcelles privées). L'accès au sous-sol respecte l'indice de pleine terre. Le détail de ces aménagements est développé dans la fiche M2.
7. L'accès des parcelles ne pouvant être desservies que par **le Chemin des Écoliers** (uniquement Hutins) se fait par le haut, en intégrant obligatoirement les rampes à l'intérieur des bâtiments, au plus près de la limite parcellaire. Les rampes extérieures aux constructions sont interdites, mais les ascenseurs à voitures accolés aux bâtiments sont admis. Le détail de ces aménagements est développé dans la fiche M3.
8. Dans le cas de parcelles ou regroupements de parcelles permettant d'obtenir une superficie supérieure à 5'000 m^2, la commune exige **un plan d'ensemble** si un accord sur le projet peut être obtenu avec le promoteur et/ou propriétaire, **ou un PLQ** dans le cas contraire.
9. **Les cheminements de mobilité douce** portés sur le plan et/ou le PDCP **et les abords des voiries de desserte** font obligatoirement l'objet de négociations avec la commune, et donnent lieu soit à des servitudes de passage d'utilité publique, soit à des cessions de terrain. Ils constituent les contreparties à la dérogation. Dans tous les cas, les droits à bâtir restent intacts. En tout temps, la commune peut négocier d'autres passages permettant une desserte piétonne encore plus fine.

Règle prescriptive

10. Chaque promoteur, propriétaire et/ou constructeur doit obligatoirement prendre contact avec ses voisins, et rechercher **l'optimisation des entrées dans les parcelles contiguës**. Les entrées sont localisées en considérant aussi leur impact sur la mobilité à l'échelle de la commune : optimisation des distances parcourues, attention portée aux carrefours et virages avec peu de visibilité, etc.

    En cas d'échec des négociations, un courrier signé des voisins refusant l'aménagement proposé doit être joint au dossier de demande d'autorisation de construire.

Récapitulatif des droits à bâtir

Conformément à la loi, le premier chiffre de densité correspond à une construction standard, le deuxième à une construction « haute performance énergétique » (HPE) et le troisième à une construction « très haute performance énergétique » (THPE), selon Minergie.

La notion de « pleine terre » comprend tous les espaces perméables et sans sous-sol, qu'ils soient végétalisés (jardins) ou minéralisés (surfaces de manœuvre en gravier ou tout autre aménagement perméable). Le rapport entre cette surface et l'entier de la parcelle correspond à l'indice IQVER. Plus la parcelle est grande, plus la proportion de terre perméable doit et peut être importante.

parcelles supérieures à 5'000 m²	**parcelles inférieures à 5'000 m²**
Densité : 50%, 55% (HPE), 60% (THPE)	Densité : 40%, 44% (HPE), 48% (THPE)
IQVER (pleine terre) : très prépondérant plan d'ensemble exigé	IQVER (pleine terre) : prépondérant optimisation des entrées dans les parcelles

À titre d'exemple, un indice prépondérant peut être assimilé à un coefficient de 60% et très prépondérant de 70%, la faisabilité de ces chiffres a été vérifiée (cf. tableau p 97).

Fiches mesures spécifiques

M2 : route d'Hermance (hors centre)

M3 : chemin des écoliers – Avallons et Hutins

M4 : route de Chevrens (pour les parcelles concernées)

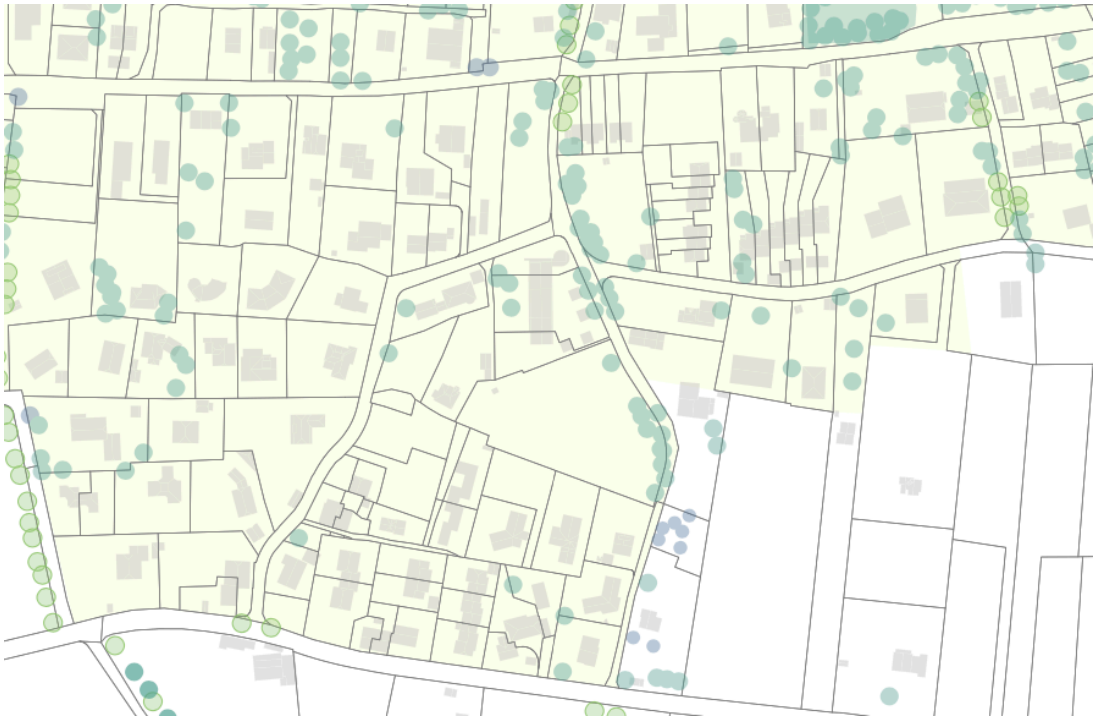
M6 : PDCP et perméabilités piétonnes du coteau

M12 : charte des jardins

Illustration des règles

Les chiffres reprennent le n° des règles applicables à la zone.

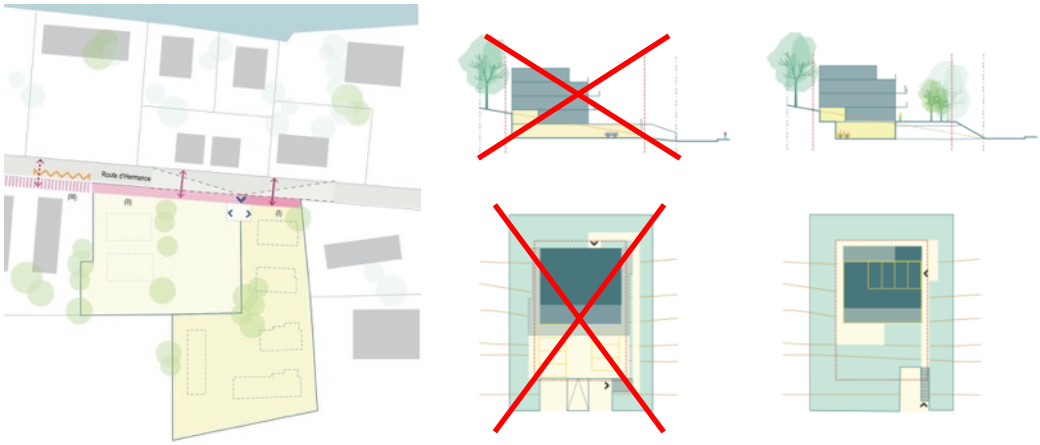
1. **La préservation du patrimoine végétal**



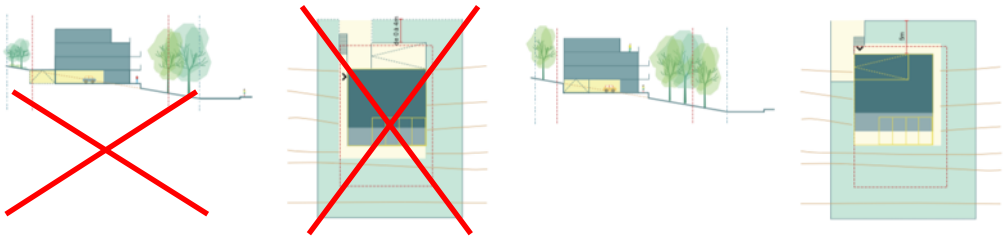
5. **La localisation préférentielle de la desserte**



6. **La desserte par la Rte d'Hermance** (voir fiche M2)



7. **La desserte par le Chemin des Écoliers (Hutins)**



9. **Les cheminements de mobilité douce** (dont le PDCP) et les abords des voiries de desserte



Secteur C : secteur sorti de la densification accrue, le long du Nant d'Aisy et accessible depuis les chemins des Avallons et Bezaley

Ce secteur se voit appliquer la règle générale, sans possibilité de dérogation, en raison de la proximité du cours d'eau et de sa grande valeur écosystémique, et en raison de l'impact non souhaitable de l'accessibilité aux parcelles depuis les chemins des Avallons et de Bezaley.

Règles impératives

1. **Le patrimoine végétal** porté au plan doit être préservé, les périmètres d'implantations en tiennent compte (yc. la distance règlementaire aux arbres). Avant tout projet, un relevé complémentaire doit être réalisé par un spécialiste et validé par la commune. Les compléments de végétalisation à réaliser se conforment à la fiche de mesure, ils peuvent être adaptés, mais pas supprimés.
2. **L'indice de sol en pleine terre** doit être prépondérant pour les parcelles inférieures à 5'000 m2 et très prépondérant au-delà, ce qui implique que les aménagements extérieurs sont végétalisés ou minéralisés mais imperméables (et non goudronnés) et que les sous-sols ne dépassent pas ou très peu l'emprise des bâtiments, conformément à l'article LCI 59.9 (qui fixe à un maximum de 20% l'emprise des sous-sols).
3. **Le terrain naturel** est modifié au minimum, en n'autorisant de creuser / remblayer le terrain « naturel » (au sens de sa pente moyenne entre points haut et bas) que d'un mètre en plus ou en moins. Il n'est en aucun cas possible d'enfoncer un bâtiment pour ajouter un étage ou un attique tout en respectant le gabarit maximum.
4. Aucune **place de stationnement** automobile pour résident n'est acceptée en surface, seules les places pour visiteurs sont acceptées (en revêtement perméable), ainsi que les stationnements vélo.
5. **La desserte** : les parcelles sont obligatoirement desservies par le chemin privé ou les chemins des Avallons et de Bezaley. Les principes de ces accès sont portés au plan (petites flèches bleues), Ils sont à affiner lors de chaque opération.
6. Dans le cas de parcelles ou regroupements de parcelles permettant d'obtenir une superficie supérieure à 5'000 m^2, la commune exige **un plan d'ensemble** si un accord sur le projet peut être obtenu avec le promoteur et/ou propriétaire, **ou un PLQ** dans le cas contraire.

Règle prescriptive

7. Chaque promoteur, propriétaire et/ou constructeur doit obligatoirement prendre contact avec ses voisins, et rechercher **l'optimisation des entrées dans les parcelles contiguës**.

   En cas d'échec des négociations, un courrier signé des voisins refusant l'aménagement proposé doit être joint au dossier de demande d'autorisation de construire.

Récapitulatif des droits à bâtir

Conformément à la loi, le premier chiffre de densité correspond à une construction standard, le deuxième à une construction « haute performance énergétique » (HPE) et le troisième à une construction « très haute performance énergétique » (THPE), selon Minergie.

La notion de « pleine terre » comprend tous les espaces perméables et sans sous-sol, qu'ils soient végétalisés (jardins) ou minéralisés (surfaces de manœuvre en gravier ou tout autre aménagement perméable). Le rapport entre cette surface et l'entier de la parcelle correspond à l'indice IQVER. Plus la parcelle est grande, plus la proportion de terre perméable doit et peut être importante.

parcelles supérieures à 5'000 m^2	**parcelles inférieures à 5'000 m^2**
Densité : 25%, 27,5% (HPE), 30% (THPE)	Densité : 25%, 27,5% (HPE), 30% (THPE)
IQVER (pleine terre) : très prépondérant plan d'ensemble exigé	IQVER (pleine terre) : prépondérant optimisation des entrées dans les parcelles

À titre d'exemple, un indice prépondérant peut être assimilé à un coefficient de 60% et très prépondérant de 70%, la faisabilité de ces chiffres a été vérifiée (cf. tableau p 97).

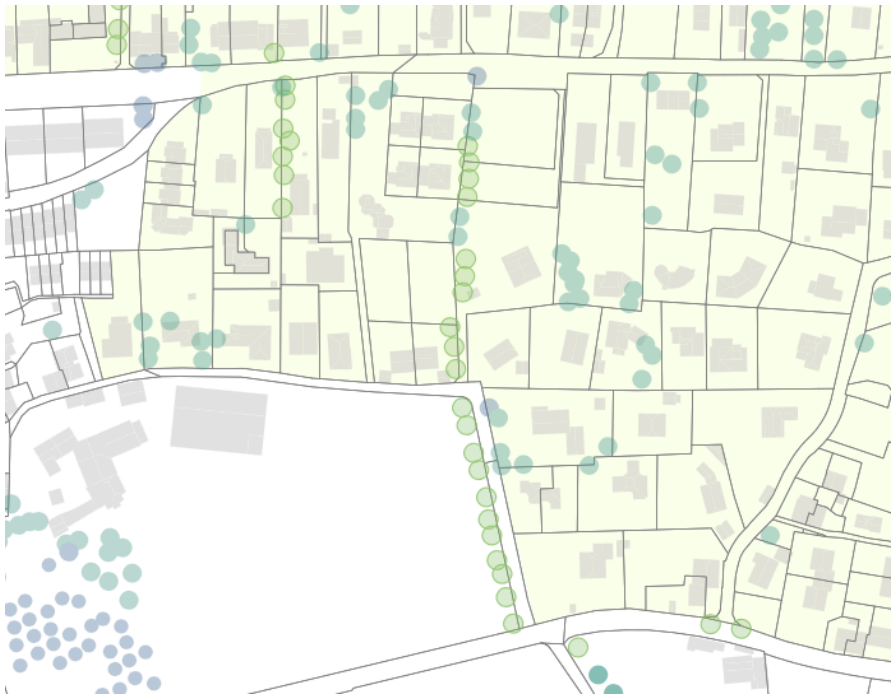
Fiches mesures spécifiques

M12 : charte des jardins

Illustration des règles

Les chiffres reprennent le n° des règles applicables à la zone.

1. La préservation du patrimoine végétal



5. **La localisation préférentielle de la desserte**



Légende du plan d'ensemble de la densification de la zone 5 (périmètre de densification accrue et autres)

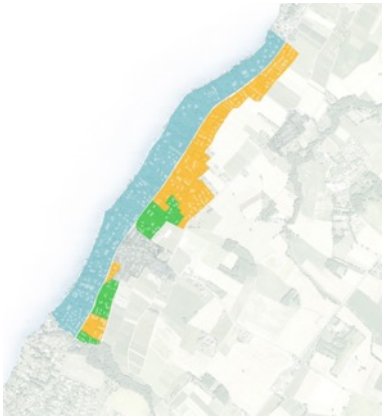
Urbanisme et cadre bâti

Descriptions et mesures PDCom

- Bâtiment hors-sol existant
- Projet autorisé (non encore réalisé)
- Bâtiment public et activité
- Cadastre

Principes et règles de densification

- Zone 5
- Potentiel de densification de type 1 (parcelle < 2'000 m2)
- Potentiel de densification de type 2 (parcelle entre 2'000 et 5'000 m2)
- Potentiel de densification de type 3 (parcelle > 5'000 m2)



- Secteur A : Z5 secteur de protection des rives du lac
- Secteur B : Z5 densification accrue
- Secteur C : Z5 hors densification accrue

Paysage et environnement

- Inventaire cantonal des arbres
- Milieu naturel, bosquet urbain
- Nouvelle plantation proposée — *Fiche* **M11**

Mobilité

- Espace public du centre (place, zone de rencontre, zone 30, tronçons limité à 30 Km/h) — *Fiche* **M7**
- Chemin des Ecoliers (Avallons et Hutins) — *Fiche* **M3**
- Route d'Hermance — *Fiche* **M2**
- Voie principale ou secondaire (avec amén. conciliant circulation automobile et mob. douce)
- Parcours de mobilité douce accepté — *Fiches* **M6, M8 et PDCP**
- Parcours de mobilité douce proposé (localisation fine négociable)
- Principe de liaison mobilité douce à localiser
- Halte de bus

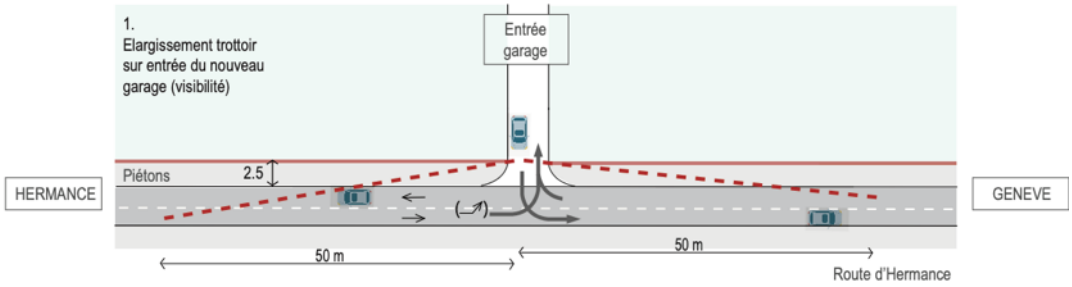
Illustration des IQVER

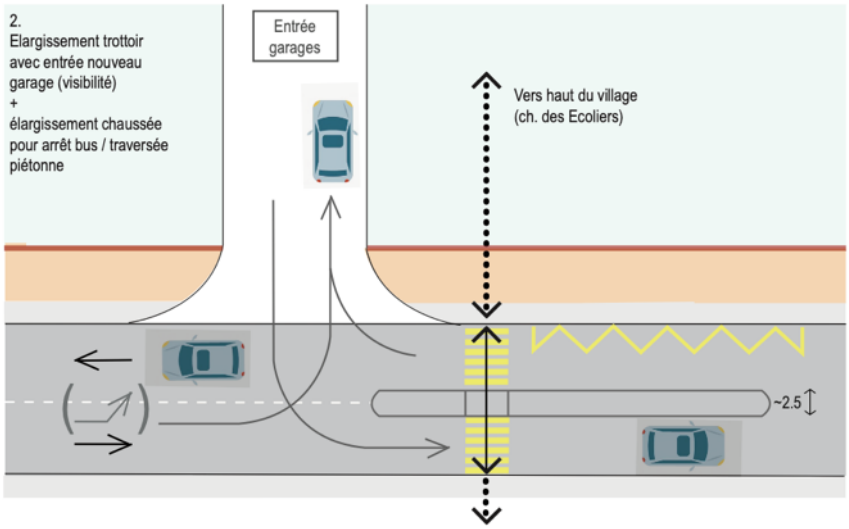
Les taux d'IVER ont été testés sur différentes tailles de parcelles, afin de démontrer que les caractères « très prépondérants » et « prépondérant » sont tout à fait faisable, même de manière très importante. Seules les très grandes parcelles du secteur B ont l'obligation de construire sur deux niveaux.

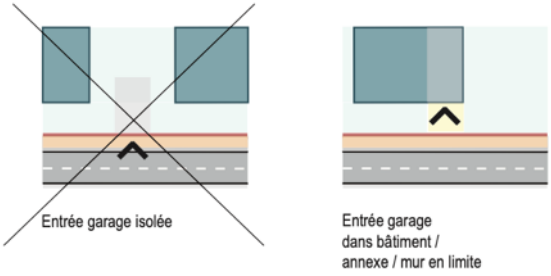
surface parcelle	densité = droits à bâtir	20%	24%	25%	30%	40%	44%	48%	50%	55%	60%
		secteur A		secteur C		(< 5'000 m2)		Secteur B	(> 5'000 m2)		
1000 m²	droits à bâtir (m2 SBP)	200	240	250	300	400	440	480			
60% IVER	surface perméable (m2 foncier)	600	600	600	600	600	600	600			
reste 40% m²	max emprise bâtiment (m2 foncier	400	400	400	400	400	400	400			
nb niveaux		1	1	1	1	1	>1	>1			
2000 m²	droits à bâtir (m2 SBP)	400	480	500	600	800	880	960			
60% IVER	surface perméable (m2 foncier)	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200			
reste 40% m²	max emprise bâtiment (m2 foncier	800	800	800	800	800	800	800			
nb niveaux		1	1	1	1	1	>1	>1			
4000 m²	droits à bâtir (m2 SBP)	800	960	1 000	1 200	1 600	1 760	1 920			
70% IVER	surface perméable (m2 foncier)	2 800	2 800	2 800	2 800	2 800	2 800	2 800			
reste 30% m²	max emprise bâtiment (m2 foncier	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200			
nb niveaux		1	1	1	1	>1	>1	>1			
5000 m²	droits à bâtir (m2 SBP)	1 000	1 200						2 500	2 750	3 000
70% IVER	surface perméable (m2 foncier)	3 500	3 500						3 500	3 500	3 500
reste 30% m²	max emprise bâtiment (m2 foncier	1 500	1 500						1 500	1 500	1 500
nb niveaux		1	1						>1	>1	2
10000 m²	droits à bâtir (m2 SBP)	2 000	2 400						5 000	5 500	6 000
70% IVER	surface perméable (m2 foncier)	7 000	7 000						7 000	7 000	7 000
reste 30% m²	max emprise bâtiment (m2 foncier	3 000	3 000						3 000	3 000	3 000
nb niveaux		1	1						>1	>1	2

M2	**Route d'Hermance (hors centre)**	*Coordination réglée*
pourquoi	**Aménager les sorties des parcelles sur la voie en garantissant la sécurité de de la circulation sur cette voie structurante du « grand village du littoral »**	
concertation	Perception d'une route destinée à desservir les parcelles autant qu'à circuler à Anières et à traverser la commune, en référence à la traversée des deux autres villages d'Hermance et de Corsier) Forte attente en matière de sécurité et de circulation pour les piétons (accès aux arrêts de bus) ainsi que pour les cyclistes (mais point plus complexe à réaliser)	
quand + quoi	Négocier - à l'occasion de chaque opération de densification - avec le propriétaire / le promoteur l'emplacement et l'aménagement de la sortie sur la voie publique, en retrait sur le foncier privé, de manière à assurer une visibilité suffisante Négocier (à conduire par le canton) le retrait pour des trottoirs convenables	
comment	Stabiliser en amont du projet le principe de l'accès avec les services techniques de la commune et le canton.	
instances	Commune : autorités, CM et services communaux, et CoHerAn Canton : OCT et OU	
gouvernance	Nécessaire suivi dans le temps des aménagements ponctuels, de manière à en conserver la cohérence (travail commun service technique et urbanisme)	
transversalité	Cette sécurisation des débouchés sur la rte d'Hermance permettra de mieux gérer la répartition du trafic induit par la densification sur les différentes voies de la commune, en fonction de leur hiérarchie (et non en reportant un maximum de trafic sur les voies rurales, puis en le concentrant sur quelques carrefours étroits)	




1.
Elargissement trottoir
sur entrée du nouveau
garage (visibilité)
Entrée
garage
Piétons
2.5
HERMANCE
GENEVE
50 m
50 m
Route d'Hermance


2.
Elargissement trottoir
avec entrée nouveau
garage (visibilité)
+
élargissement chaussée
pour arrêt bus / traversée
piétonne
Entrée
garages
Vers haut du village
(ch. des Ecoliers)
~2.5

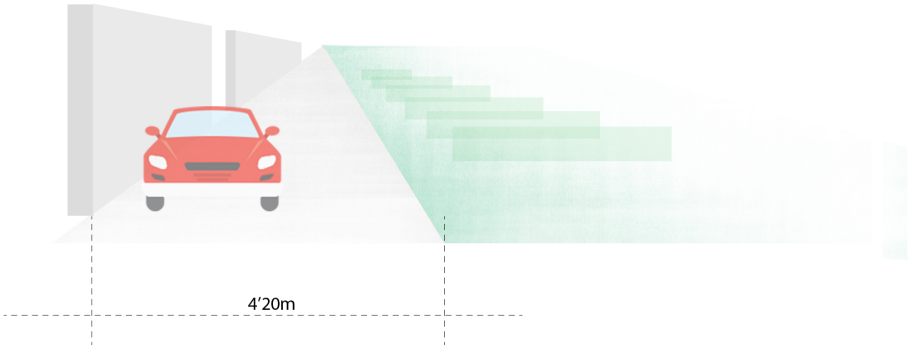

Entrée garage isolée
Entrée garage
dans bâtiment /
annexe / mur en limite

M3	**Chemin des Écoliers : Avallons et Hutins** *Coordination réglée*
pourquoi	**Adapter le gabarit et l'ambiance des chemins des Avallons et des Hutins à leur usage de « chemin des écoliers », à leur caractère de frange en limite d'espace rural, et aux aspirations de pacification des résidents**
retour concertation	Perception d'un réseau rural inadapté à la croissance de circulation induite par la densification, crainte d'une forte croissance de la circulation sur ces chemins Préoccupation de sécurité, en particulier pour les enfants, en lien avec la trop grande vitesse fréquente des automobilistes (vérifiée par les relevés de vitesse)
quoi + quand	Mettre en place un statut de zone 30 dans l'ensemble du coteau résidentiel et pérenniser un gabarit de chaussée étroit favorisant une coexistence et la sécurité des piétons. C'est la perception d'un espace accessible - mais dans lequel ils ne sont pas prioritaires - qui incitera « naturellement » les automobilistes à rouler à une vitesse modérée et à rester attentifs et courtois. Permettre les manœuvres des engins agricoles et viticoles (circulation et demi-tour, etc.) et la circulation de la moissonneuse batteuse Privilégier un aménagement respectant le caractère villageois et rural des lieux Aménager - au fur et à mesure des opérations de densification - des bords de voie conviviaux et végétalisés du côté des villas (essences locales et adaptées à l'évolution climatique, voir charte des jardins) Négocier - à l'occasion de chaque opération de densification - l'ampleur de la mise à disposition (servitude ou acquisition) pour le paysagement des bords de voie et l'emplacement et l'aménagement de la sortie sur la voie publique Commencer par des aménagements provisoires, dans les secteurs où le gabarit actuel est trop large et où les automobilistes roulent trop vite (Hutins) Tolérer dans cette bande les stationnements exceptionnels (lors de fêtes), mais pas les quotidiens qui doivent être prévus à l'intérieur des parcelles (en revêtement perméable)
comment	Gabarit de principe (voir croquis page suivante) à adapter à la largeur du DP • De 3,70 m de bande de roulement goudronnée (3,70 + 0,70 = 4,40m) à 4,50m • Aires de croisement de 70 cm de large en stabilisé (sur domaine privé ou public, selon la largeur du domaine public) en bordure des champs ou vignes, pour permettre aux tracteurs de faire demi-tour et aux voitures de se croiser, mais en ralentissant • Espace disponible restant : bande de séparation paysagée avec la limite visuelle des parcelles privées (au fur et à mesure de leur évolution) allant de presque rien (situation actuelle) à 4 m haie comprise, pour l'aménagement d'espaces de respiration pour les enfants et piétons (utilité d'usage public) Ce gabarit de principe est adapté selon la largeur du domaine public et l'emplacement des travaux déjà réalisés contre les inondations, en veillant à la meilleure préservation possible des usages mentionnés. L'aménagement initial est réalisé par le propriétaire (selon la fiche de mesure n°11) puis il est entretenu dans la durée par la commune (voire complété par elle pour les installations de type bancs publics ou jeux d'enfants). L'usage public de cette bande ne diminue pas les droits à bâtir, et les arbres abattus dans la parcelle peuvent être compensés dans cet espace.
instances	Commune : autorités, CM et services communaux Canton : OU, OCT et DGNP

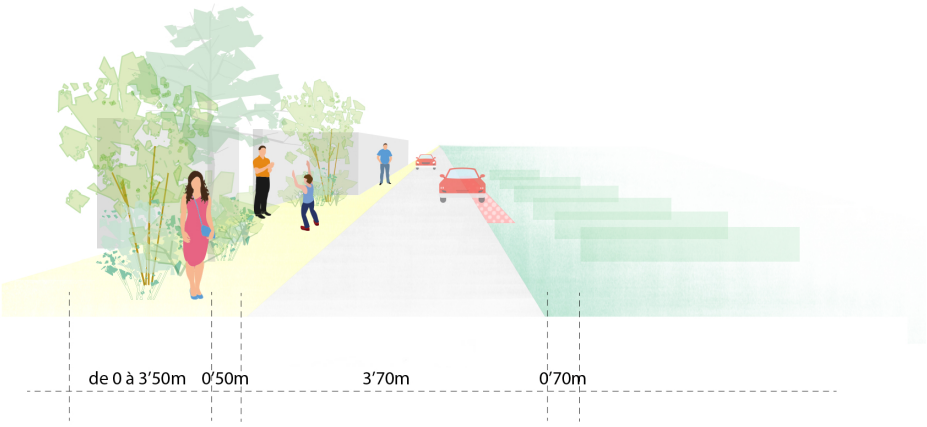
gouvernance	Nécessaire suivi dans le temps des aménagements ponctuels, de manière à en conserver la cohérence (travail commun service technique et urbanisme, accompagnés d'un paysagiste)
transversalité	Cet aménagement offre un espace commun aux enfants du quartier, respecte les besoins des agriculteurs et viticulteurs, tout en permettant d'absorber l'augmentation prévisible de la circulation sur ce chemin à caractère rural, mais en maîtrisant efficacement la vitesse de circulation, donc la sécurité pour tous

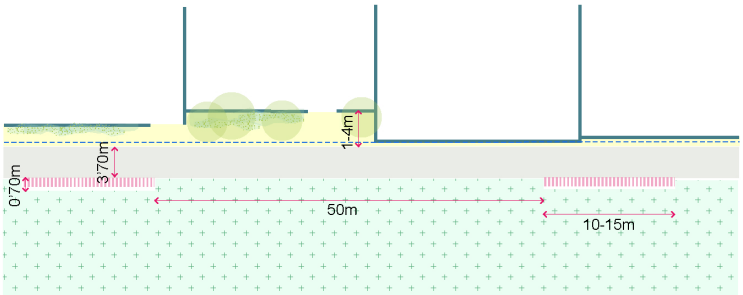
CHEMIN DES ECOLIERS - Avallons

Situation existante



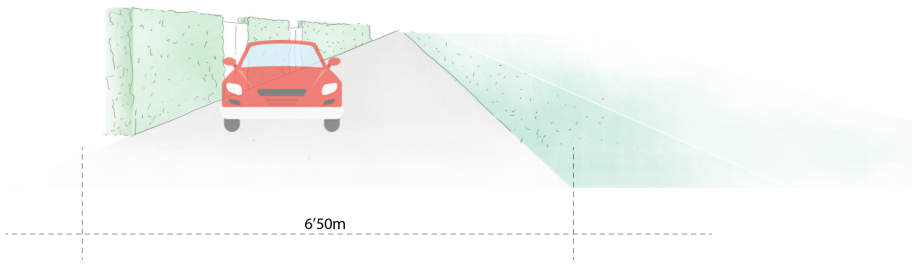
Intégration d'un trottoir sécurisé



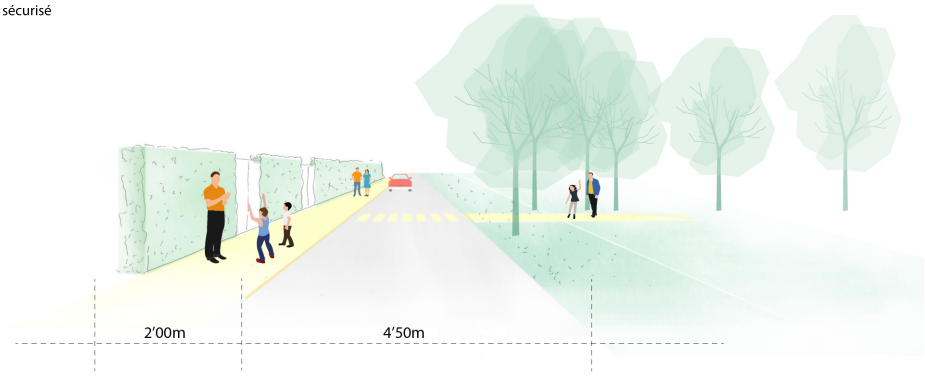


CHEMIN DES ECOLIERS - Hutins

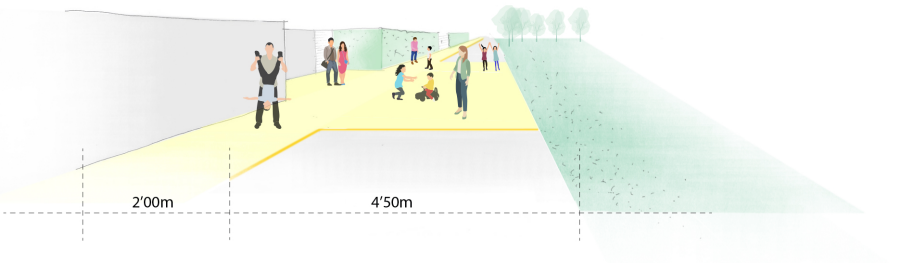
Situation existante



Intégration d’un trottoir sécurisé



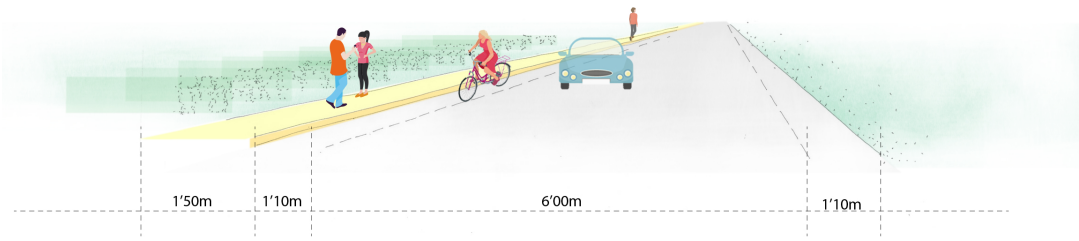
Création de placettes priorité piétonne aux croisements



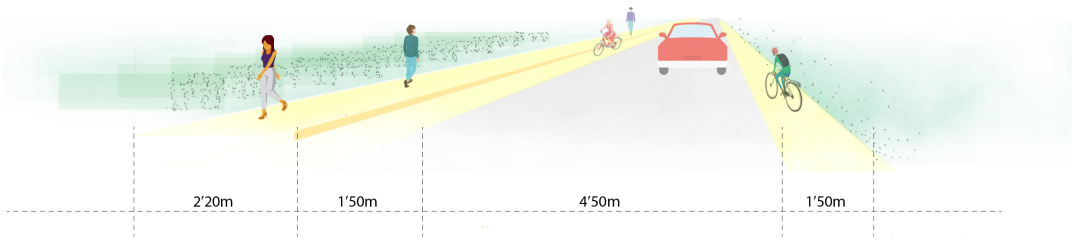
M4	**Route de Chevrens** *Coordination réglée*
pourquoi	**Améliorer la cohabitation des différents modes de déplacement sur cette voie, à la fois accès TIM au « grand village du littoral » et voie cycliste d'importance nationale**
concertation	Nombreuses plaintes de vitesses trop élevées, confirmées par les mesures faites, avec demandes de réaménagement pour ralentir les voitures et sécuriser les autres déplacements (vélos et piétons)
quand + quoi	Reconnaitre le caractère historique de cette voie, et l'aménager de manière à ralentir les automobilistes et favoriser la cohabitation de ses différents usages (automobiles pour desserte de la « poche apaisée, déplacements internes à la commune, vélos rapides et de promenade, et piétons) Aménager également un certain nombre de points belvédères, avec un cheminement piéton côté vignoble (trottoirs traversants) et des placettes ombrées côté grandes cultures, au droit des débouchés des chemins ruraux, avec des bancs quand les lieux s'y prêtent
comment	Gabarit de principe réduit par rapport à l'existant (voir croquis page suivante) à adapter à la largeur du domaine public (selon les séquences) Lancer un projet pluridisciplinaire d'aménagement (par séquence), en le coordonnant avec le développement de la parcelle en Bezaley et la commune voisine d'Hermance
instances	Commune : autorités, CM et services communaux Canton : OU, OCT et DGNP
gouvernance	Suivi du projet de réaménagement de la voie, intégrant le travail paysager de mise en valeur des belvédères (travail commun service technique et urbanisme, accompagnés d'un paysagiste)
transversalité	Cet aménagement concilie deux attentes majeures de la population : la sécurisation (en réaction aux vitesses trop élevées), et un aménagement valorisant le caractère campagnard de la commune. Il matérialise en même temps les intentions du PDCom concernant le réseau de voies alliant fonctionnalité et qualité

Route de Chevrens

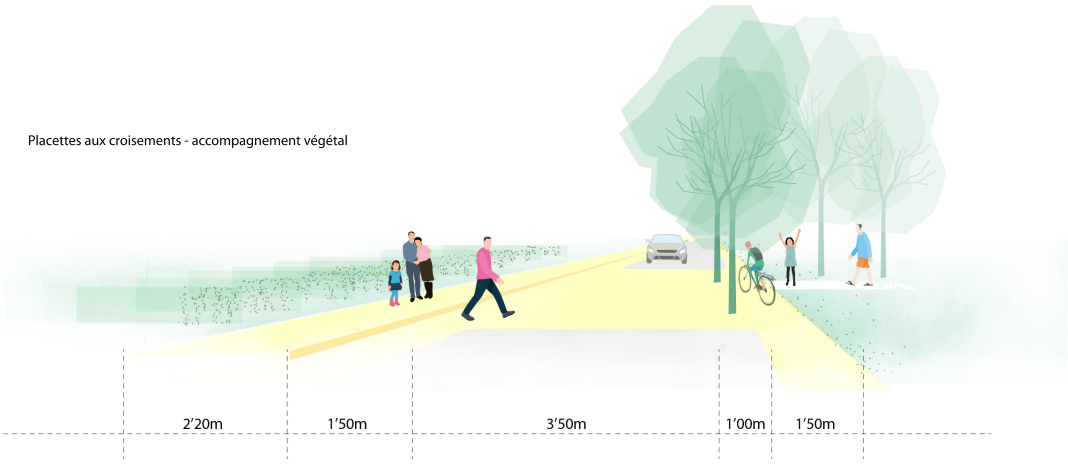
Configuration existante



Elargissement trottoir - voies cyclables

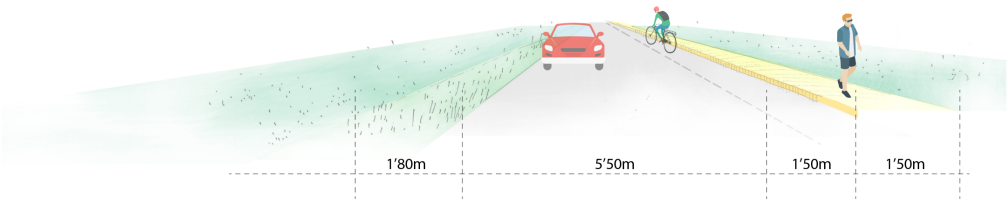


Placettes aux croisements - accompagnement végétal

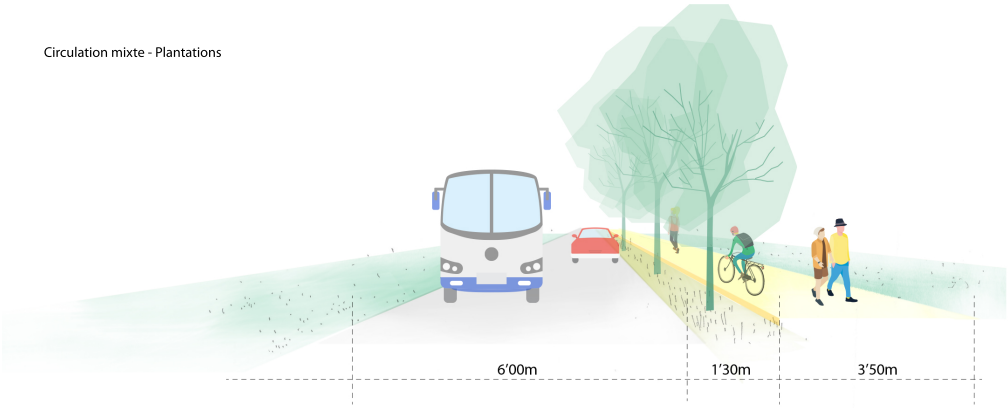


M5	**Route de l'Hospice**	*Coordination réglée*
pourquoi	**Mettre en valeur cette arrivée principale dans la commune, à la fois par l'aménagement de trottoirs et de bandes cyclables pour relier l'arrêt du BHNS au centre de requérants et au centre du village, et par un aménagement paysager spécifique**	
concertation	Demandes portant surtout entre l'Hospice et le centre (sécurisation enfants)	
quand + quoi	Reconnaitre le caractère d'entrée dans la commune de cette voie, et l'aménager de manière à ralentir les automobilistes et favoriser la cohabitation de ses différents usages	
comment	Gabarit de principe (voir croquis ci-dessous) à adapter à la largeur du domaine public (selon les séquences) Lancer un projet pluridisciplinaire d'aménagement (par séquence), en le coordonnant avec le réaménagement de l'Hospice général (centre pour requérants)	
instances	Commune : autorités, CM et services communaux Canton : OU, OCT et DGNP	
gouvernance	Suivi du projet de réaménagement de la voie, intégrant le travail paysager de mise en valeur des belvédères (travail commun service technique et urbanisme, accompagnés d'un paysagiste)	
transversalité	Cet aménagement matérialise les intentions du PDCom concernant le réseau de voies alliant fonctionnalité et qualité et permettra aux comportements de mobilité d'évoluer à l'avenir (vers plus d'utilisation des TP)	

Configuration existante



Circulation mixte - Plantations



M6	**PDCP & Perméabilités piétonnes du coteau** *Coordination réglée*
pourquoi	**Disposer d'une vision d'ensemble ayant une valeur juridique pour pouvoir réaliser - au fur et à mesure des opportunités - les continuités piétonnes entre le plateau agricole (cheminements de promenade) et les berges du lac, en passant par les haltes de bus sur la Rte d'Hermance et les équipements communaux dans le village.**
concertation	Attentes contrastées, entre les tenants de la circulation automobile et les autres, mais consensus sur la nécessité d'organiser ces cheminements pour les enfants
quand + quoi	Réaliser les maillons manquants du réseau de mobilité douce, chaque fois qu'une opération est lancée sur un terrain bordant un cheminement piéton porté au plan La commune peut en tout temps négocier d'autres cheminements
comment	Localiser finement en amont des projets de densification les cheminements piétons portés au plan entre services techniques de la commune, autorités, et propriétaires / promoteurs, et négocier la mise à disposition (servitude ou cession foncière avec rétrocession des droits à bâtir)
instances	Commune et canton / propriétaires fonciers / promoteurs
gouvernance	Nécessaire suivi dans le temps des aménagements ponctuels, de manière à en conserver la cohérence (travail commun service technique et urbanisme)
transversalité	Ces perméabilités piétonnes doivent permettre de progressivement relier les réseaux loisirs et quotidiens de mobilité douce, en les connectant avec les haltes de bus et les différents équipements communaux. Ils doivent en particulier donner envie aux enfants de les utiliser, en garantissant un niveau élevé de sécurité.

Cette fiche de mesure 6 - et le chapitre explicatif correspondant - constituent le Plan directeur des chemins pour piétons (PDCP) au sens de la loi d'application de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et de randonnée pédestre (L 1 60)[2].

Aspects formels

L'objectif du Plan directeur des chemins pour piétons est de valoriser la marche comme un mode de déplacement à part entière et permettre aux piétons de se déplacer sur un réseau de cheminements cohérent, attractif et continu. Il s'agit notamment d'identifier les problèmes et les chaînons manquants des liaisons et de proposer des mesures afin de résoudre ces problèmes.

Au-delà des aspects techniques et sécuritaires imposés par le cadre législatif, certes indispensables, il convient de considérer la marche également sous l'angle de l'agrément et du plaisir. Ceci n'est pas uniquement réservé à la randonnée, puisque la marche dans un milieu villageois (ou même urbain) peut être considérée comme une pratique alliant déplacement utilitaire et plaisir.

La planification d'un réseau piétonnier ne doit pas se limiter à une résolution fonctionnelle et technique des trajets parcourus à pied. Il s'agit d'une opportunité pour créer un réseau d'espaces publics de qualité, car c'est l'ensemble de ces espaces de passage et de séjour qui valorise la marche. C'est d'ailleurs toute la posture du volet mobilité du PDCom de chercher à dépasser une logique strictement technique transport pour voire les espaces publics de mobilité comme des lieux porteurs d'identité et de qualité.

[2] D'un point de vue légal, le PDCP est défini et rendu obligatoire par la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR) datant de 1985. A Genève, la loi d'application de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LaLCPR), adoptée en 1998, stipule que les Communes doivent élaborer un PDCP. Les chemins de randonnée pédestre, quant à eux, relèvent de la compétence cantonale.

Le plan piéton localise les différentes typologies, explicite les standards à atteindre en termes d'aménagements pour les piétons sur les différents types de routes, identifie les portions de cheminements piétons en site propre et les aménagements qu'il convient d'améliorer ou de créer, et localise les générateurs de flux piétons. Cette représentation cartographique permet de disposer, sur un même plan, une vision d'ensemble et de localiser les mesures à prendre.



Légende

Description de l'objet
Standards à atteindre

Typologie du réseau routier

Réseau routier de type hors localité
Espace dédié aux piétons séparé de la chaussée par une bande herbeuse p. ex. (év. mixité avec les vélos) ou
trottoir large garantissant un confort et une sécurité suffisante ;
Traversées piétonnes sécurisées (îlot central ou feu) ;
Eclairage recommandé avec allumage dynamique

Réseau routier à caractère suburbain
Trottoir répondant aux largeurs minimales, év. d'un seul côté de la chaussée, si les continuités et les accès riverains sont garantis ;
Traversées piétonnes équipées de passage piéton "classique" ;
Eclairage dédié aux piétons (supplémentaire à l'éclairage routier)

Réseau routier villageois collecteur
Trottoir généreux avec bordure basse ou biaise ;
Traversées piétonnes équipées de passage piéton "classique" ;
Carrefours avec trottoirs traversants pour marquer la hiérarchie du réseau et garantir la sécurité des piétons

/ Réseau routier villageois de desserte des quartiers (public / privé)
Route à trafic faible et apaisé (zone 30 ou de rencontre) ;
Trottoir, bande piétonne ou mixité d'usages

Réseau routier de centre villageois
Mixité d'usages ;
Aménagement qualitatif de façade à façade ;
Régime de circulation donnant la priorité aux piétons (zone de rencontre)

Réseau routier à caractère agricole
Revêtu, circulation motorisée réservée aux seuls ayant droits ;
Mixité d'usages

/ Chemin agricole non revêtu (existant / à améliorer, créer)

Itinéraire intercommunal structurant de mobilité douce
Haute valeur paysagère

Boucle de découverte du territoire aniérois, boucle transfrontalière
Signalétique particulière

Cheminements piétons hors du réseau routier

/ Cheminement piéton revêtu en site propre (existant / à améliorer, créer)

/ Cheminement piéton non revêtu en site propre (existant / à améliorer, créer)

Aménagements piétons sur réseau routier

Passages piétons satisfaisants en l'état

/ Passages piétons à améliorer ou créer (avec / sans îlot)

Aménagement spécifique favorisant la traversée piétonne
p. ex. caractère de place, de traversée de localité ou mise en valeur des arrêts de bus

Trottoir satisfaisant en l'état sur axe de quartier/ sur RC

Trottoir ou espace dédié aux piétons séparé de la chaussée à améliorer, créer sur axe de quartier/ RC
séparation de la chaussée p. ex par une bande herbeuse

Générateurs de déplacements piétons

Arrêt de bus, avec mise en valeur des accès piétons

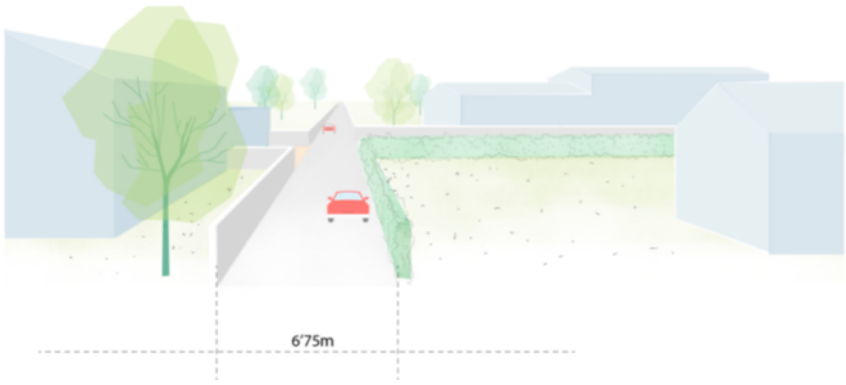
Foyer, administration communale, etc.

Le plan piéton inclut quatre grandes catégories :

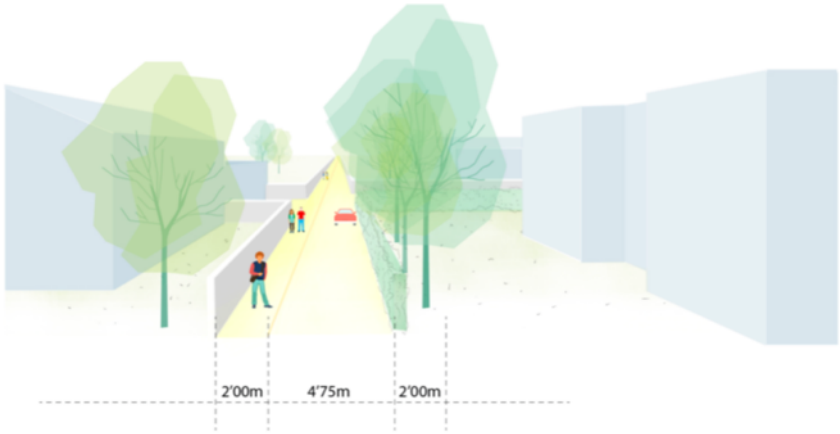
- La typologie du réseau routier
  Elle permet de définir - selon les tronçons - des types d'aménagement à prévoir pour les piétons.
  - Sur le réseau de type hors localité, le piéton doit pouvoir cheminer et traverser en toute sécurité malgré des vitesses du trafic parfois élevées. Il est recommandé d'aménager un espace dédié aux piétons, c'est-à-dire un espace séparé de la chaussée par une bande herbeuse par exemple, qui peut être envisagé en mixité avec les vélos. Si cet espace dédié n'est pas réalisable, un trottoir large devra être aménagé afin de garantir un confort et une sécurité suffisante.
  - Sur le réseau routier à caractère suburbain, un trottoir répondant aux largeurs minimales est à mettre à disposition (pouvant être que d'un seul côté de la chaussée).
  - Sur le réseau routier villageois collecteur, le piéton chemine sur un trottoir généreux (avec bordure basse ou biaise) et de manière continue grâce à des trottoirs traversants.
  - Sur le réseau villageois de desserte des quartiers, le trafic est apaisé par un aménagement d'une zone 30 ou d'une zone de rencontre. Sur ces routes de desserte publiques ou privées, le piéton se déplace soit sur un trottoir, une bande piétonne ou en mixité avec les autres utilisateurs de la chaussée.
  - Sur le réseau de centre villageois, un aménagement de façade à façade favorise la la mixité d'usages et donne la priorité au piéton (régime de circulation : zone de rencontre).
  - Sur le réseau routier à caractère agricole, qu'il soit revêtu ou non, la mixité d'usages est reine et la circulation motorisée est limitée aux seuls ayant droits.
  - Dans une zone piétonne, seul le piéton est autorisé à circuler, exception faite pour les riverains.
- Les cheminements piétons hors du réseau routier circulé
  Pour ces chemins en site propre, les aménagements peuvent être très différents (cheminements revêtus ou non revêtus, éclairés ou non éclairés, etc.). Ceci permet de laisser une marge de manœuvre pour proposer un aménagement le plus adapté à chacun des tronçons, compte-tenu des caractéristiques paysagères du lieu, de la sensibilité des espaces à la lumière (trame noire) et de la cohabitation des différents usages (en particulier agricole et viticole).
- Les aménagements piétons spécifiques sur le réseau routier
  En matière de trottoirs et traversées piétonnes, le plan permet de distinguer les aménagements satisfaisants en l'état, de ceux qui sont à améliorer ou à créer.
  Quatre lieux ont été identifiés (en jaune sur la carte), méritant un aménagement spécifique favorisant la traversée piétonne. Cela peut se traduire sous la forme d'un aménagement avec un caractère de place, une traversée de localité apaisée ou une mise en valeur des arrêts de bus.
- Les générateurs de déplacements piétons
  Les différents équipements publics, sportifs, magasins, lieux de vie publique, ainsi que les arrêts de bus sont de forts attracteurs et générateurs de flux piétons. Les accès doivent donc être facilités et rendus attractifs.

Voirie existante à réaménager

Configuration existante

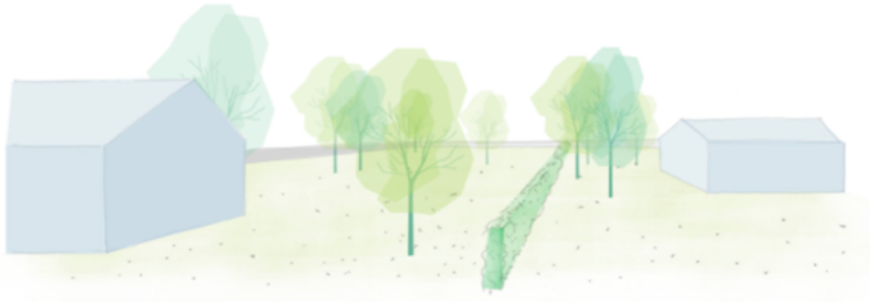


Revêtement continu – trottoir sécurisé – accompagnement végétal

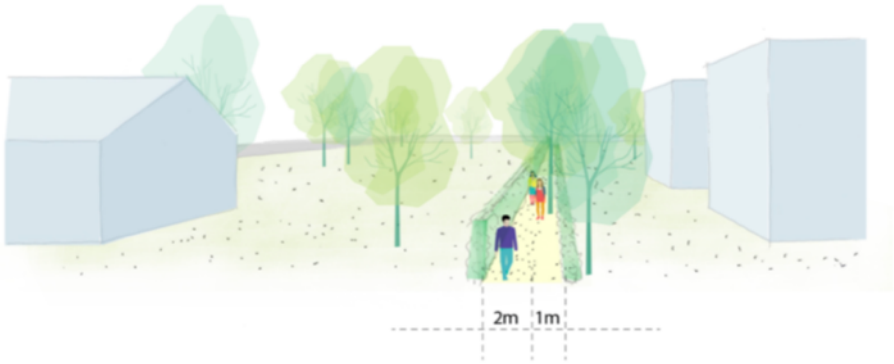


Cheminement à créer

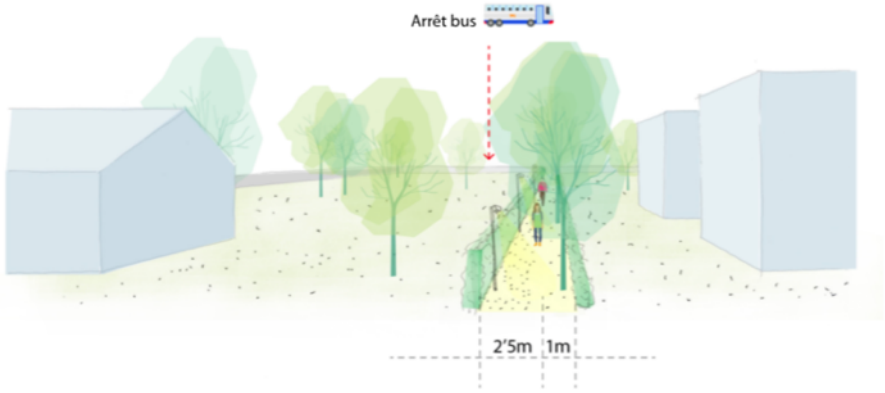
Configuration existante



Création de chemin et accompagnement végétal



Création chemin arrivant à un arrêt bus



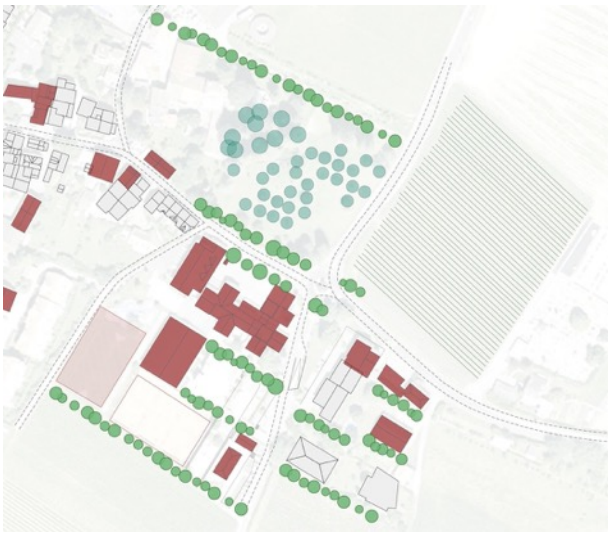
M7	**Espaces publics du centre**	*Coordination réglée*
pourquoi	**Utiliser la principale marge de manœuvre de la commune - l'aménagement des espaces publics - pour améliorer la qualité de vie dans le village, pour tous les communiers (y compris les usagers fragiles comme les enfants)**	
concertation	L'attente d'espaces publics mieux adaptés aux différents usagers (et non seulement à la voiture) constitue une attente très forte exprimée par la population. La Place du Haut (près de l'école), la Rue centrale et la placette de l'Épicerie, la Place du Bas (qui pourrait constituer le seul belvédère public sur le lac après réaménagement) et le débarcadère sont les 4 lieux qui structurent ce parcours.	
quand + quoi	Le réaménagement de l'ensemble de ces espaces publics va se faire par étape : • La construction d'un parking souterrain sous le parvis de la salle communale, la meilleure utilisation des deux existants, et la négociation d'une mutualisation de quelques places avec la construction sur la parcelle privée face au Floris, afin de pouvoir libérer l'espace public du stationnement (arrêts minutes pour personnes à mobilité réduite - PMR - exceptés) • La spatialisation des régimes de circulation prévus pour les différentes voies : . une zone de rencontre (20 km/h) du centre village (de la salle communale à la route d'Hermance et au carrefour Ancien Lavoir / Avallons) . une zone 30 pour les rues de l'Aspergières et de l'Ancien Lavoir (partiel) . la réduction à 30 km/h en traversée de localité sur la route d'Hermance (entre les deux carrefours avec Aspergières et Ancien Lavoir) . une zone 30 sur la Route de l'Hospice à hauteur de la Mairie et sur l'amorce de la Route de Chevrens (à prolonger le jour où la parcelle dite « en Bezaley » se développera) . une circulation interdite sur la route de la Côte d'Or, excepté les cycles, riverains et trafic agricole / viticole • La réalisation par étape du concept global (voir chapitre ad hoc et pages suivantes), au fur et à mesure des opportunités et des investissements communaux	
comment	La commune a organisé la coordination des différentes études en sa possession : étude de circulation et de stationnement, plan lumière, projet de la Place du Haut, diverses esquisses et réflexions paysagères, et multiples idées des habitants. Cette coordination pluridisciplinaire a abouti à **un concept global pour les espaces publics du centre village** (cf. chapitre ad hoc). Sur cette base, il s'agit de poursuivre les échanges avec les services cantonaux, ainsi qu'avec les communiers, et de veiller à la cohérence dans le temps des différentes réalisations. L'aboutissement de l'ensemble prendra la forme d'un programme pluriannuel d'investissements.	
instances	Commune : autorités, CM et services communaux Canton : OCT et OU, voire aussi d'autres selon les sujets (végétation, eau, etc.)	
gouvernance	Nécessaire suivi dans le temps des aménagements, de manière à en conserver la cohérence et la conformité au concept global (travail commun service technique et urbanisme)	
transversalité	Ce sujet est par excellence celui qui permet de faire se rencontrer les attentes fortes et exprimées de la population et les marges de manœuvre de la commune sur les espaces du vivre ensemble dans le village : il est donc essentiel !	



Le concept du Masterplan avait posé les premières bases de cette continuité



Le concept du PDCm a été élaboré sur la base d'un *brain storming* pluridisciplinaire regroupant tous les concepteurs engagés dans les réflexions communales



Le projet de la Place du Haut est fondé sur une lecture fine du territoire, mettant en avant le tracé du parcellaire agricole ancien, avec l'intention de s'en inspirer pour les aménagements futurs.

Le projet propose le réaménagement de la toiture du parking communal en Place du Haut, reliant l'esplanade de la Mairie à l'entrée de la salle communale par une série de pas d'ânes, et un traitement de végétation permettant d'offrir beaucoup d'ombre.

Les émergences du parking sont traitées dans un esprit de village contemporain, offrant une fontaine et un éclairage public dans un esprit général de sobriété.

Ce projet en cours de finalisation (06/23) - *auteur Écho*





Ce projet en est au stade de l'esquisse (auteur Oxalis), il est parti du principe d'un travail de l'espace de façade à façade, quelle que soit sa domanialité (publique ou privée). Il intègre l'éco-point comme l'un des nouveaux lieux de sociabilité qui devrait être aménagé dans cet esprit.

Le reste des aménagements (en particulier la rue Centrale) va rapidement faire l'objet de projets d'aménagement, selon le principe d'un travail de façade à façade.

M8	**Accès au lac**	*Coordination en cours*
pourquoi	**Répondre à l'une des demandes récurrentes de la population**	
concertation	Perception d'un paradoxe maintes fois exprimé, d'une commune riveraine du lac n'offrant que de rares accès au lac, et de plus, peu généreux en espace	
quand + quoi	Dans un 1er temps, associer la population à l'amélioration de l'existant (y compris par des aménagements provisoires à tester, et pour de petits détails) Chercher à élargir une ou des plages existantes et/ou à acheter une nouvelle parcelle, en accordant à cette acquisition une importance et une priorité proportionnelles à ce que cette attente exprimée représente pour la population	
comment	Réaliser une veille des ventes de parcelles, et négocier en faveur de l'intérêt général des communiers Communiquer (néanmoins) sur la difficulté de l'exercice (en l'absence de base légale solide et de la valeur de ces terrains)	
instances	Commune et propriétaires fonciers Canton (au moment des aménagements) : OU et OCAN	
gouvernance	Nécessaire suivi dans le travail de veille	
transversalité	Ce point - conjugué avec le développement du réseau des chemins de promenade - pourrait considérablement renforcer la qualité de vie des communiers dans le domaine des loisirs de proximité, cet accès au lac sera particulièrement important lors des périodes de canicule qui viendront de plus en plus longues et fréquentes	



M9	**Secteur Hospice et sport**	*Coordination en cours*
pourquoi	**Coordonner le projet cantonal (reconstruction du centre de requérants d'asile) et l'intercommunal (centre sportif) en un centre de résidence et de loisirs intégré à l'espace rural et respectant les corridors biologiques**	
concertation	Forte attente et satisfaction face à la création de ces deux terrains de foot, avec un doute sur la possibilité / la pertinence d'en transformer un en terrain multisports Demande de cheminements piétons sécurisés pour les enfants (entre le centre et le foot et entre le centre pour requérants et l'école)	
quand + quoi	La MZ est en force, et les trois communes travaillent à sa réalisation. Débuter l'aménagement du cheminement piéton vers le centre (accord acquis) et négocier avec le canton l'achat de la bande de terrain nécessaire à l'installation du vestiaire et de la buvette des stades de foot	
comment	Veiller d'une part au retour à l'agriculture / la nature des deux terrains communaux des Tattes et de l'Astural Suivre le développement du projet avec ses porteurs Veiller également à favoriser l'intégration des résidents du centre dans la programmation fine de la buvette et la localisation des accès piétons Poursuivre la coordination des deux projets (le cantonal et l'intercommunal)	
instances	Commune : autorités, CM et services communaux, et CoHerAn Canton : OU, Hospice général, Office des bâtiments (OCBA)	
gouvernance	Nécessaire coordination suivie jusqu'au démarrage du projet sportif, pour garantir sa qualité et sa bonne intégration dans les réseaux de mobilité douce (y compris depuis les communes voisines de CoHerAn)	
transversalité	Ce regroupement d'activités non agricoles autour d'un bâtiment existant (même s'il est reconstruit) présente l'intérêt d'être bien situé (par rapport aux réseaux biologiques et de mobilité douce) d'offrir une activité commune aux enfants du village et à ceux du centre de requérants, et de minimiser les nuisances (éclairage nocturne et voitures, grâce à l'offre d'un véritable cheminement direct et sécurisé)	





État du projet au stade de la MZ

M10	**MZ en Bezaley** *Information préalable*
pourquoi	**Contribuer à l'effort cantonal en matière de construction de nouveaux logements, et adapter l'offre en équipements publics en conséquence**
concertation	Une concertation spécifique a été conduite, en lien avec l'opposition de la commune et des voisins à la MZ d'initiative cantonale Il en ressort une forte attente du voisinage de formes urbaines en adéquation avec l'esprit et l'identité du village et de bonne connexion au centre
quand + quoi	La démarche est prévue en plusieurs étapes : 1/ La MZ (actuellement suspendue), à débloquer par la levée des oppositions, elle-même liée à un accord (en cours de négociation) entre propriétaires et commune sur la vente du foncier et/ou le montage de l'opération 2/ L'organisation de MEP d'initiative conjointe commune et propriétaires (cahier des charges fait et examiné par le canton), à lancer dès la mise à disposition du foncier et la levée de l'opposition, dans le but d'affiner le programme en fonction de la capacité d'accueil du site et de le connecter au village en le considérant comme une véritable extension de celui-ci 3/ Réalisation d'un PLQ (d'initiative communale) reprenant le résultat des MEP 4/ Lancement de l'opération (du choix des architectes, à l'autorisation de construire, puis au chantier et à la livraison des logements, des espaces publics et des équipements)
comment	Négociation d'un accord entre propriétaires et commune Puis démarrage des différentes étapes ci-dessus
instances	Commune et canton (OU) Propriétaires (hoirie) de la parcelle en Bezaley
gouvernance	Poursuite des échanges réguliers entre propriétaires, commune, et canton jusqu'à l'obtention d'un accord sur les points suivants : transfert de propriété foncière ou droit de superficie, propriété des logements en location et des équipements publics, et phasage du projet (localisation et durée de chaque phase)
transversalité	Ce projet est quantitativement et qualitativement extrêmement important pour la commune : additionné au potentiel de densification de la zone 5, il conduira au possible doublement de la population communale. Sa réussite passera par un réseau d'espaces publics qui le reliera véritablement au centre du village ancien, par la réalisation des équipements publics nécessité par cet accroissement de population (environ 200 logements souhaités par le canton), et par une architecture et une forme urbaine qui auront la capacité d'entrer en dialogue avec le village, et ses habitants actuels

Le site d'étude est localisé à immédiate proximité du point haut du village et en constituera l'extension.



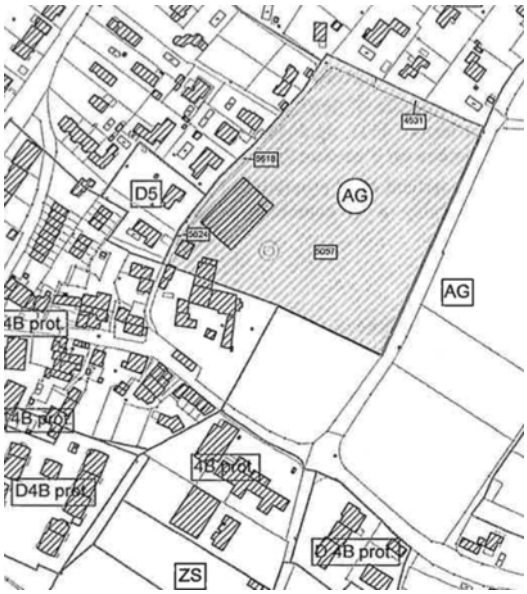
A l'échelle du centre, ce projet permet de redonner de l'importance au village en renforçant sa densité, et potentiellement son animation. C'est pourquoi la qualité de la connexion du futur quartier au centre villageois actuel constitue le premier enjeu majeur du projet.

Le site du projet est actuellement en zone agricole et fait l'objet d'une modification de zone en cours : la future affectation sera en zone de développement 4B (D4B) ce qui correspond à une densité minimum de 0,8 et une affectation principale en logements. Les parcelles concernées totalisent une surface de 29'140 m^2, donnant une surface brute de plancher (SBP) minimale à réaliser de 23'300 m^2, avec un gabarit maximum de 10 m, sans dérogation possible.

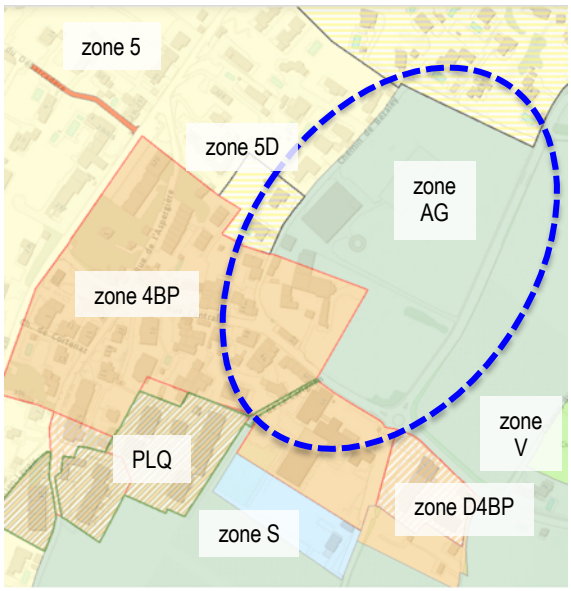
Le programme principal consiste en logements, et pour absorber cette croissance, ainsi que celle liée aux autres développements de la commune, un certain nombre d'équipements publics sont apparus nécessaires (voir ci-après). Le détail du calcul de la répartition des SBP entre logements et équipements publics, ainsi que pour chacune des phases nécessitera un accord entre les parties.

La procédure de MZ initiée il y a déjà quelque temps par le Canton fait encore actuellement l'objet d'une opposition de la Commune qui souhaite pouvoir implanter dans ce secteur l'ensemble des équipements publics nécessaires, et des voisins qui ne souhaitent pas une forme urbaine étrangère à l'identité villageoise. En outre le foncier n'est actuellement pas sur le marché.

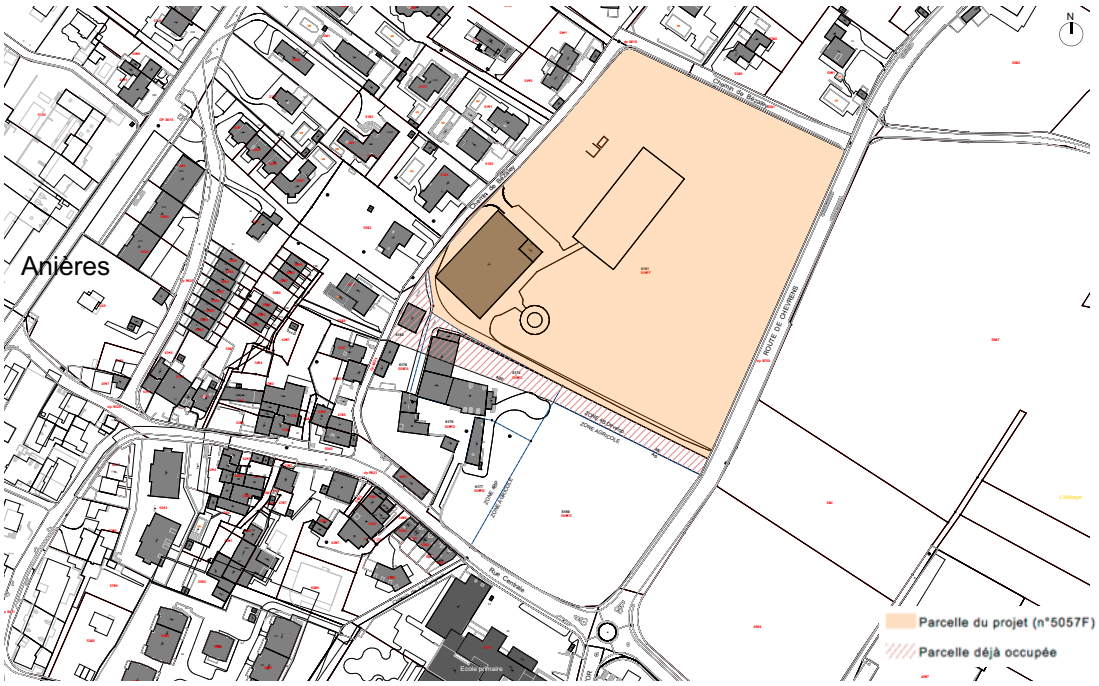
La procédure d'opposition a entrainé une série de séances de concertation qui ont conclu de manière suivante. Les participants sont d'accord pour la mixité du quartier, par contre un gros travail de projet devra être fait sur la forme urbaine et les espaces publics, ainsi que sur la manière judicieuse de trouver un équilibre entre les souhaits d'expression architecturale villageoise, sans pour autant tomber dans le pastiche. C'est là le deuxième enjeu majeur des MEP.



Périmètre de la MZ



Zones actuelles du secteur



Périmètre de la MZ / du PLQ et nouveau découpage parcellaire

Le périmètre de la modification de la zone qui est issu du zonage actuel ne tient pas compte des bâtiments existants. Une mutation des parcelles a permis de remédier à ce problème. Le futur PLQ sera réalisé dans le périmètre de la MZ en rouge (photo aérienne). Le chemin de Bézaley et la route de Chevrens font partie intégrante de la réflexion et du projet, de manière à permettre les aménagements nécessaires à la garantie des accès.

Le programme détaillé a été établi par le croisement des attentes du Canton en matière de densification (vision élaborée dans le PDCn 2030), des souhaits des propriétaires (en cas de développement de la parcelle) et des besoins de la Commune (équipements publics). Cette grande mixité (logements et équipements publics) constitue à la fois son intérêt et sa complexité.

La réflexion sur le projet devra partir de l'indice de densité - c'est à dire des m^2 de SBP autorisés - et de la hauteur maximale admise (10 m) de manière à évaluer en volume la capacité d'accueil du site.

Il s'agira d'élaborer plusieurs hypothèses de formes urbaines en fonction de la capacité d'accueil du site et de son voisinage, et répondant à l'ensemble des enjeux de connexion au village. Le concept retenu se basera sur cette première exploration.

Il sera alors possible de savoir s'il est opportun de soustraire les surfaces d'équipements de la SBP minimale requise pour en déduire les surfaces de logements, ou s'il est préférable de les ajouter. L'indice de 0,8 étant un indice minimal, cette latitude existe. Le nombre précis de logements sera alors défini à ce stade.

En ce qui concerne les logements, la loi précise explicitement leur répartition : 25% de LUP (logements d'utilité publique), 25% de HM ou HLM (habitations mixtes ou à loyer modéré) et 50% de PPE ou de ZLOC (logements en propriété par étage ou destinés à la location).

Le projet devra prévoir un découpage parcellaire de l'ensemble (logements et foncier) afin de pouvoir détacher les différents immeubles sous forme de propriétés distinctes. Ce sera en particulier le cas des logements LUP s'ils sont cédés à la Commune par les propriétaires actuels, à un moment et sous une forme juridique encore à définir. La même question de multipropriété se pose pour les équipements publics et les parkings en sous-sol.

En ce qui concerne les équipements publics, les données ci-après résultent d'une analyse par la Commune de ses besoins à court et moyen terme, afin de répondre aux manques actuels ainsi qu'à l'augmentation de la demande en services due à la croissance prévisible de la population.

Besoins communaux en équipements publics		**Pour une surface totale nette de 1'580 m²**	
Restaurant scolaire	400 m² (1ère étape)	Locaux pour les aînés	150 m² (1ère étape)
Salles de musique	80 m² (1ère étape)	Salle polyvalente	300 m² (1ère étape)
Salles de réunion	350 m² (1ère étape)	Centre de soins	300 m² (2ème étape)

La surface brute de plancher des équipements publics s'élève à environ 1'900 m².

Les espaces extérieurs collectifs (sur domaine privé) seront essentiels à la vie du quartier et à sa connexion avec le village. Ils devront être en parfaite continuité des espaces publics. Le traitillé en bordure de Verger représente le souhait des propriétaires concernant la localisation de la servitude de passage reliant leur parcelle au centre du village.

Le stationnement devra être réalisé en souterrain, en recherchant une optimisation avec le parking public prévu à proximité de l'école. Une attention particulière sera portée à l'imperméabilisation du sol.

Le verger n'est pas compris dans le périmètre de la MZ, et les propriétaires ne sont actuellement pas intéressés par son développement, mais au vu de sa situation centrale dans le village, son avenir à long terme devra faire l'objet de réflexions. En outre, du point de vue visuel, il est essentiel.

Pour la Commune, comme pour les propriétaires, le phasage est un élément essentiel du projet, afin que la croissance quantitative - importante à l'échelle du village - puisse être absorbée de la manière la plus harmonieuse possible.

Les a priori trois étapes devront donc parfaitement fonctionner pour elles-mêmes (en attendant la suivante), la délocalisation du manège n'étant pas prévue à brève échéance.

M11	**Bocage de la campagne** *Coordination réglée*
pourquoi	**Retrouver un bocage - strates muscinale, herbacée, arbustive et arborée - avec un entretien différencié, pour mettre en rapport l'Hermance et le Nant d'Aisy (1) et le plateau agricole avec le lac (2) ; et agir en faveur de la biodiversité et de l'identité paysagère de la commune.**
concertation	Il s'agit de progressivement mettre en place ce réseau en concertation avec les agriculteurs et la commune. Le réseau agro-environnemental (RAE Arve & Lac Nord) existant peut rendre possible la mise en commun de connaissances à l'échelle de la commune, et éventuellement à l'échelle intercommunale
quand + quoi	Le bocage est l'un des éléments à démarrer rapidement, car les négociations avec les agriculteurs sont à mener dans le long terme Ce bocage est constitué d'un assemblage de parcelles (champs ou prairies), de formes irrégulières et de dimensions inégales, limitées et closes par des haies vives bordant les cheminements Un premier réseau reliant l'Hermance au Nant d'Aisy (1) est proposé dans la carte ci-après. Il profite de futurs équipements sportifs et s'inspire du terrain en indiquant les connexions à renforcer pour la petite et la grande faune. Il s'appuie également sur les surfaces de promotion de la biodiversité inscrites dans le RAE (jachères, prairies extensives, etc.) Le réseau de la campagne au lac (2) s'appuie sur les cordons boisés historiques du coteau, qui sont complétés en replantant les cordons disparus dans la campagne avec le temps, ainsi que par de nouveaux alignements
comment	Ce travail devrait être porté par le réseau agro-environnemental existant. Afin que le côtoiement entre agriculteurs, nature et espaces de loisir se fasse en bonne intelligence. Le bocage devrait prioritairement suivre les cheminements piétons existants dans la campagne, ainsi que « le chemin de découverte d'Anières ». Il pourra aussi à terme accompagner l'évolution des pratiques agricoles en réponse au réchauffement climatique et à l'effondrement de la biodiversité (comme par exemple l'agroforesterie). Des actions pédagogiques sont à mettre en œuvre, en associant les exploitants agricoles et les personnes qui profitent de la campagne pour éviter au maximum les déprédations causées par les loisirs
instances	Commune et OCAN Agriculteurs exploitants, Agrigenève, mandataire du RAE, association(s) de producteurs locaux, marché paysan
gouvernance	Lancement d'un travail de concertation spécifique avec le milieu agricole
transversalité	Le travail sur ce réseau de promenade dans la campagne (voir PDCP), bordé par les mesures environnementales (quelles que soient leur forme concrète) permettra aux anièrois de re-découvrir leur territoire tous les jours (dans ses composantes agriculture, viticulture, paysage et nature) et lors de leurs loisirs, sans dépendance à la voiture.



1. Améliorer le réseau de biodiversité

Relier l'Hermance au Nant d'Aisy en s'appuyant sur les portions existantes (Forêts, SPB, Arbres, ...)

Développer les surfaces de SPB et les plantations d'arbres

Aménager des couloirs de franchissement pour la faune

2. Préserver le caractère agricole et viticole

Concentrer les usages non agricoles

Encourager l'économie locale par la vente directe

Sensibiliser sur la qualité agricole du paysage

3. Canaliser la mobilité de loisirs

Aménager une boucle de mobilité entre les différents points d'intérêt

M12	**Charte des jardins d'Anières**	*Information préalable*
pourquoi	**Appliquer la charte des jardins de l'association « énergie et environnement » voire l'adapter à Anières, pour favoriser la biodiversité par le choix d'aménagements adaptés aux lieux**	
concertation	Forte sensibilité d'une partie de la population vis-à-vis de la biodiversité	
quand + quoi	Mettre au point un guide de bonnes pratiques pour les jardins d'Anières, en étant conscient qu'il ne peut s'agir que de recommandations (d'un engagement moral aux dires de l'association auteure), mais qu'elles correspondent aux souhaits exprimés par une partie des habitants, en particulier les jeunes	
comment	Rebondir sur la démarche de concertation pour impliquer les résidents intéressés dans cette démarche, en partenariat avec des professionnels	
instances	Commune et propriétaires fonciers / promoteurs	
gouvernance	La commune peut être à l'initiative ou déléguer cette initiative à des , et joindre cette fiche de bonne pratique à son PDCom	
transversalité	L'emploi d'espèces adaptées dans les jardins (souvent locales) joue à la fois en faveur de la biodiversité et du paysage, en lui conférant une certaine harmonie.	



M13	**Charte climat d'Anières**	*Information préalable*
pourquoi	**Regrouper en une fiche toutes les mesures prises ou prévues par la commune pour faire face aux effets du changement climatique, et pour contribuer à la diminution de l'empreinte écologique communale**	
concertation	Forte sensibilité d'une (petite) partie de la population vis-à-vis du climat, en particulier les jeunes	
quand + quoi	Communiquer régulièrement sur les enjeux climatiques pour sensibiliser les communiers, ainsi que sur les actions déjà conduites et les futures actions prévues par la commune Développer des méthodes et des projets d'une part pour mieux anticiper les effets du dérèglement climatique et d'autre part pour contribuer à la diminution de l'empreinte écologique communale Rechercher toutes les synergies possibles entre les mesures en faveur du climat	
comment	La commune conduit de multiples actions en faveur du climat, certaines coordonnées et renforcées par le présent PDCom, d'autres plus ponctuelles mais également importantes. Certaines visent l'adaptation du territoire communal (mesures contre la chaleur ou les risques) et d'autres l'atténuation de l'empreinte écologique (préservation des ressources et anticipation de l'accueil de la société décarbonée). Ces mesures sont listées ci-dessous, par acteur concerné et par thème. **Pour les projets publics** **1/ Réaliser pas à pas un village de la proximité** • Poursuivre le rapprochement des fonctions (tous services et équipements) en les reliant par un réseau d'espaces publics de grande qualité incitant à la marche et au vélo. Dans ce sens, le projet de la Place du Haut a veillé à offrir un climat agréable, même en période de canicule par une arborisation conséquente (essences susceptibles de s'adapter au changement climatique et si possible locales) et des pavés à joints ouverts permettant de récolter un maximum d'eau de ruissellement dans des fosses de Stockholm au pied des arbres (qui leur restituent l'eau lentement, sans nécessiter d'arrosage automatique). Les rénovations en cours des différents édifices publics autour de cette Place concentrent l'intensité de la vie villageoise dans un espace qui sera désormais très convivial, ce qui est essentiel au développement vers l'intérieur souhaitable et voulu par la LAT. Ces rénovations ménagent des boxes aux rez-de-chaussée qui pourront être utilisés par des activités artisanales ou commerciales (compatibles avec le voisinage habité) permettant à la fois de développer l'économie locale et de conforter les circuits courts. La commune est également en cours de négociation pour l'achat d'un local au rez-de-chaussée d'une promotion sur la Place du Bas pour y installer une maison de santé de proximité ou un équipement de ce type. La construction prévue d'un bâtiment de logement LUP et la rénovation énergétique des autres immeubles propriétés de la commune renforcent la densification du cœur du village, tout en restant à son échelle.	

- Conforter le réseau de voies pacifiées par des parkings publics bien localisés en entrée de village

  Un plan de modération générale des vitesses sur les voies communales est en cours d'élaboration, afin de privilégier le confort et la sécurité des mobilités douces.

  Dans cette même logique, le chemin de la Côte d'Or est désormais réservé aux riverains, ce qui en fait un itinéraire rapide pour les cyclistes en direction et en provenance de Genève.

  La localisation des stationnements publics aux différentes entrées du village a pour objectif de réduire la circulation au centre, toujours dans l'optique de privilégier la marche et le vélo.

- Étendre ce réseau jusqu'aux chemins de promenade dans la campagne

  Le PDCP a travaillé ces continuités, en privilégiant la promenade sur les voies existantes, de manière à ne pas entrer en conflit avec l'activité agricole et viticole.

- Conforter cet ensemble par le développement des loisirs de proximité

  La commune cherche à offrir à ses communiers un maximum de possibilités d'activités, en particulier sportives (projet de regroupement des terrains de foot, rénovation des tennis, locaux pour les associations, etc.) et elle est à la recherche de nouveaux accès publics au lac (plages).

2/ Gérer les ressources avec parcimonie

- Renforcer le système de récolte des déchets

  Une étude est en cours pour localiser 4 à 5 écopoints complémentaires afin d'inciter les communiers à déposer leurs déchets à pied plutôt qu'en voiture comme actuellement. L'aménagement de ces sites vise à en faire de nouveaux lieux de sociabilité, et la commune réfléchit à rétribuer un ou plusieurs jeunes pour veiller aux comportements vertueux en matière de tri.

- Développer les énergies renouvelables

  Anières est « Cité de l'énergie » ce qui lui permet d'agir dans le bon sens (grâce à l'audit tous les deux ans et les conseils qui s'en suivent) et d'encourager les habitants à faire de même.

  La construction d'un réseau thermique écologique pour alimenter des bâtiments communaux et privés dans le centre du village est prévue d'ici 2025.

  Fonctionnant avec l'eau du lac Léman et de l'électricité 100% renouvelable, ce réseau permettra à terme la réduction de 1'300 tonnes de CO_2 par an.

  La commune, porteuse du projet, souhaite également aménager une large roselière en bord de lac pour compenser l'impact de la station de pompage, ainsi que mettre en place un nettoyage mécanique des installations, afin de ne pas polluer l'eau du lac avec des produits chlorés.

  La commune va mettre en place un fonds de subvention pour les énergies renouvelables, afin de faciliter et encourager la rénovation des logements par les particuliers.

  Elle réalise le suivi énergétique des bâtiments importants, et rénove son parc d'immeubles - équipements comme logements – en améliorant les enveloppes thermiques et ajoutant des panneaux photovoltaïques.

  Elle procède au relevé des toitures et des façades favorables à l'installation de panneaux solaires pour en informer les privés.

  Et elle encourage les projets innovants du point de vue de l'énergie (bâtiments autonomes, etc.).

- Optimiser la consommation d'eau

  L'eau des robinets est assez bonne pour être consommée.

  L'eau pour l'arrosage, par récupération de l'eau de pluie (et non plus potable), pour les balayeuses, voire un jour pour la viticulture devra un jour prendre la forme d'une infrastructure d'eau non potable

- Développer l'exemplarité communale

  La commune recherche des comportements vertueux pour son fonctionnement et sa communication : elle vérifie à ce titre l'impact écologique de ses supports et de ses décisions

3/ Préserver une aire rurale à même de s'adapter aux évolutions à venir

- Préserver l'intégrité des surfaces agricoles

  Ce point est acquis grâce aux lois et dans ce domaine la commune n'a pas de marge de manœuvre, mais il vaut la peine d'être mentionné.

- Faciliter les rapprochements entre agriculteurs et communiers

  Dans ce domaine, par contre, la commune peut intervenir par des actions visant à développer plus de compréhension du travail et de respect de l'activité agricole et viticole.

4/ Préserver - et renforcer - la biodiversité dans la durée

- Mettre en œuvre le plan de replantation d'arbres

  Face au constat de la diminution constante des arbres, la commune a la volonté de planter un nombre important d'arbres, mais de nombreuses normes diverses (dont routières) rendent cette intention difficile à appliquer, alors que l'ombre sera demain un facteur essentiel de qualité des cheminements

- Concentrer les mesures favorables à la biodiversité le long des chemin communaux

  Cette mesure permet de préserver au maximum l'intégrité des surfaces productives. Elle peut être mise en œuvre par la commune elle-même (fauchage tardif) et par les agriculteurs (en localisant les mesures de promotion de la biodiversité dans ces sites).

  L'accompagnement de l'évolution des pratiques agricoles et viticoles dans un sens favorable à l'environnement (biodiversité, qualité des sols à long terme, prélèvements et rejets dans la nature) sort du champ de compétence communal, malgré son importance vis-à-vis du climat.

- Réaliser des fosses drainantes le long des routes

  Cette mesure permet de récupérer l'eau de ruissellement et de la réintégrer dans les sols, avant qu'elle ne rejoigne les canalisations.

- Compenser la réalisation du CAD

  Cette réalisation a entrainé une compensation écologique sous forme de roselière, que la commune a volontairement réalisée plus grande que le minimum exigé.

- Diminuer la pollution lumineuse

  La commune a mis en place son plan lumière dans ce sens

	Pour les projets privés **1/ Appliquer les critères du PDCom avec rigueur et constance** • Par exemple la demande de pleine terre en proportion prépondérante à très prépondérante dans le coteau, à la fois pour des raisons géologiques, climatiques et de biodiversité • Ou la demande de préserver la végétation dans les parcelles après complément de l'inventaire cantonal des arbres.
instances	Commune, canton, porteurs de projets, et associations
gouvernance	La commune peut être à l'initiative ou valoriser les initiatives des Aniérois, en diffusant des fiches de bonne pratique
transversalité	Cette démarche (bien que pour partie abstraite) contribuera à mieux faire connaître et comprendre ce qu'une commune peut – et ne peut pas – faire pour ses communiers pour à la fois s'adapter au dérèglement climatique et pour mettre en place l'accueil de la société décarbonée

M14	**Méthode de projet** *Information préalable*
pourquoi	**Fournir à la commune une « feuille de route » pour les différents projets privés (voire publics) à utiliser et à communiquer**
concertation	Demande de communication plus systématique sur les projets communaux et les grands projets privés susceptibles d'influencer le développement communal
quand + quoi	Communiquer sur les différentes étapes nécessaires de tout projet d'importance (en localisation, taille ou affectation) Suivre ces projets, en veillant à leur cohérence avec les intentions communales Développer l'information en temps (presque) réel sur les changements à venir dans la commune Évaluer ces projets (préavis communal) dans ce même esprit
comment	Pour les projets privés 1/ Le porteur de projet informe en amont la commune de ses intentions 2/ La commune lui communique (dans un délai raisonnable) les éléments du PDCom susceptibles d'influencer son projet : elle veille en particulier à mettre en évidence les effets possibles (positifs comme négatifs) du projet sur son voisinage et/ou l'ensemble de la commune (par ex. trafic induit, ou complémentarité souhaitable avec un autre projet, ou recommandation de communiquer) 3/ La commune répond aux demandes du porteur de projet au cours de son développement (entretiens intermédiaires) 4/ La commune recherche les synergies possibles avec d'autres projets ou initiatives des communiers (même modestes) dont elle a connaissance 5/ La commune préavise le projet dans la continuité des étapes précédentes 6/ Et elle adapte la communication de la démarche et du projet au sujet du projet à son importance pour les Aniérois Pour les projets publics d'envergure La commune (ou le canton) suit les mêmes étapes, en veillant en particulier à évaluer à temps les effets des intentions de projet sur le village et les communiers Elle veille en particulier à soigner sa communication, en réponse à une demande récurrente émise lors de la concertation
instances	Commune et porteurs de projet
gouvernance	Nécessaire attention à porter à ces démarches de projet, tant du point de vue de la méthode que de la communication, dans le but à la fois de veiller à la cohérence dans la durée entre les différentes actions privées et publiques et de répondre aux souhaits de mieux partager l'information
transversalité	Cette démarche (bien qu'abstraite) contribuera à mieux faire connaître et comprendre ce qu'une commune peut – et ne peut pas – faire pour ses communiers