

Date de dépôt: 2 juillet 2003

Messagerie

Rapport du Conseil d'Etat

au Grand Conseil sur:

- a) P 689-B Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la pétition concernant la circulation dans le village de Chancy**
- b) P 1319-B Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la pétition concernant la diminution du trafic automobile dans le village de Chancy**

Mesdames et
Messieurs les députés,

1. Préambule

Le présent rapport concerne deux pétitions :

– Pétition 689, du 6 décembre 1985

269 signataires dénoncent le bruit excessif du trafic et demandent que celui-ci soit diminué ou détourné du village.

Le Grand Conseil a renvoyé cette pétition au Conseil d'Etat en date du 5 juin 1986, sur la base d'un rapport de la commission des pétitions déposé le 7 mai 1986 (MGC 1986, pp. 1830-1838).

– Pétition 1319, du 26 septembre 2000

8 signataires opposés à une route de contournement demandent une dissuasion du trafic de poids lourds, une modération du trafic, des mesures garantissant une meilleure sécurité des habitants et une

revitalisation de la gare de Pougny-Chancy sur la ligne Bellegarde-Cornavin.

Le Grand Conseil a renvoyé cette pétition au Conseil d'Etat en date du 17 mai 2001, sur la base d'un rapport de la commission des transports déposé le 23 avril 2001 (MGC 2001, pp. 4855-4872).

En outre, une troisième pétition concernant la même problématique est à l'examen devant la commission des transports du Grand Conseil :

– **Pétition 1365, du 9 juillet 2001**

210 signataires demandent des mesures de dissuasion du transit poids lourds, une modération du trafic, une meilleure sécurité pour les piétons et la revitalisation de la gare de Pougny-Chancy accompagnée d'un P+R.

Outre ces pétitions adressées au Grand Conseil, le Conseil d'Etat, dans son rapport, tient également compte de la résolution du Conseil municipal de Chancy, du 26 septembre 2000.

Le Conseil municipal de la commune de Chancy demande la construction d'une route de contournement et, dans cette attente, l'interdiction, avec effet immédiat, de la traversée du village aux véhicules de plus de 3,5 tonnes, riverains exceptés.

Cette résolution a été communiquée le 23 octobre 2000 par un courrier de M. Jean Bühler, maire de Chancy, au Conseil d'Etat.

2. Démarches entreprises

A l'initiative de la commission « déplacements et sécurité » du comité régional franco-genevois (CRFG), en date du 24 avril 2001, l'office des transports et de la circulation (OTC) a entrepris de réunir les autorités des communes de Chancy et de Pougny, ainsi que la direction départementale de l'équipement (DDE) de l'Ain en vue d'examiner les enjeux liés aux préoccupations exprimées.

Les réflexions de ce groupe de travail transfrontalier ont été enrichies par des comptages de part et d'autre de la frontière et les contacts pris avec les douanes suisse et française, ainsi qu'avec les exploitants des gravières françaises opérant tant à Pougny qu'à Bellegarde. Le groupe a également pu bénéficier d'une expertise relative au dimensionnement des besoins en parking d'échange sur la gare de Pougny.

Le résultat de cette démarche a contribué à approfondir une connaissance partagée de l'évolution de la situation et a apporté des solutions à mettre en œuvre, ainsi que des pistes intéressantes à explorer plus avant.

La position exprimée par la commune de Chancy, au travers de la résolution du 26 septembre 2000 de son Conseil municipal, constitue cependant un écueil, dès lors qu'elle exige la suppression absolue et immédiate de tout trafic de camions en transit au travers du village.

A cet égard, il convient de mentionner les principaux points qui se dégagent de ce dossier :

- Le 29 novembre 2002, le Grand Conseil a pris acte d'un rapport du Conseil d'Etat (RD 429) sur les résultats d'une expertise établie à sa demande concernant les différents projets d'évitement de localités (dénivelé de Meyrin, dénivelé de Vézenaz, route interquartier - Genève-sud, évitement de Chancy et évitement du Grand-Saconnex - route des Nations).

Le rapport de synthèse établi au terme d'une analyse multicritère conclut que, contrairement à d'autres ouvrages, l'évitement de Chancy ne peut être considéré comme une priorité cantonale.

Il indique en particulier que « le problème de la sécurité des piétons se pose au centre du village, mais pas de manière plus aiguë que dans la plupart des autres zones urbanisées » et encourage le renforcement des actions entreprises par le département de l'aménagement, de l'équipement et du logement (DAEL) et l'OTC, pour modérer le trafic et améliorer la sécurité dans le cœur du village.

- La charge globale de trafic supportée sur la route de Bellegarde est d'environ 5 300 véhicules par jour à la sortie du village de Chancy, côté Genève (les deux sens compris). Comme dans bien d'autres cas, ces charges sont extrêmement concentrées sur les heures de pointe du matin et du soir (environ 35 à 40 % du trafic global) et sont pour une part assez importante le fait de frontaliers travaillant à Genève.

Le reste de la journée, les charges de trafic (très modestes) résultent en majorité du trafic local des habitants de Chancy.

- La proportion de trafic poids lourds varie entre 2,5 % et 5 % du trafic global, en fonction de la conjoncture du bâtiment et du génie civil sur le territoire genevois. Actuellement, les TPG représentent $\frac{1}{3}$ de ce trafic, part qui ne serait évidemment pas reportée sur un évitement.

On peut estimer que la moitié environ du trafic de camions actuel résulte de mouvements qui n'ont pas les gravières du lit du Rhône pour origine ou destination, mais sont en particulier liés à la région de Bellegarde.

- Concernant les gravières de Sous-Conflan (Pougny), le groupe de travail transfrontalier propose de soumettre toute nouvelle autorisation préfectorale d'exploiter à un accord de contingentement limitant le nombre de passages journaliers de camions et la taille des véhicules traversant le village de Chancy. Il propose que cet accord soit appliqué tant qu'un évitement du village ne sera pas réalisé.
- Certains acteurs du groupe de travail auraient souhaité une intervention auprès de la direction des douanes suisses en vue de la suppression du régime douanier dérogatoire qui autorise le passage de camions par le pont de Chancy. Le cas échéant, cela devrait être fait en concertation avec les autorités françaises. Toutefois, de l'avis de l'OTC, une interdiction du passage de tout poids lourd sur le pont de Chancy (récemment reconstruit pour accueillir des 40 tonnes) et dans le village sur une route cantonale, n'est pas envisageable pour les raisons suivantes :
 - a) le trafic poids lourds transportant du gravier ou des matériaux de déblais de et vers les gravières bordant le lit du Rhône sur le territoire français répond exclusivement à une demande du secteur de la construction genevoise;
 - b) une étude réalisée par un bureau d'ingénieurs a démontré en outre que le détournement des poids lourds de Chancy-Pougny par Meyrin impliquerait un kilométrage beaucoup plus important de véhicules à forte charge polluante, ainsi qu'un report de nuisances dans les traversées de zones habitées françaises et meyrinoises.

3. Mesures réalisées

La gare de Pougny-Chancy a connu une revitalisation grâce à la mise en service du RER entre Bellegarde et Cornavin. Depuis septembre 2001, 11 trains par jour (6 dans le sens Cornavin-Genève et 5 de Cornavin à Bellegarde) s'arrêtent en effet désormais en gare de Pougny-Chancy. Dès septembre 2003, 3 paires de trains seront ajoutées. Bien que concentrées sur les heures de pointe, ces dessertes constituent une offre tout à fait intéressante pour la région de Pougny, de Chancy et Valleiry et complémentaire aux services offerts par les TPG.

L'OTC est chargé d'examiner avec le commandement du corps des gardes-frontière la faisabilité d'une extension des heures d'ouverture de la douane de Valleiry (5 h 30 au lieu de 6 h 00), de manière à rendre possible

l'accès au premier train s'arrêtant à Pougny-Chancy depuis Valleiry (5 h 58) en direction de Genève.

Ces mesures de revitalisation seront accompagnées d'une coordination des horaires des TPG. Selon le plan directeur 2003-2006 du réseau des transports publics, la prolongation systématique de la ligne K jusqu'en gare de Pougny (actuellement desservie deux fois le matin et trois fois le soir) est envisagée.

S'agissant de l'intégration de la ligne ferroviaire de La Plaine dans Unireso jusqu'à Bellegarde, c'est un objectif clairement poursuivi par le Conseil d'Etat. La formalisation de cette ambition est examinée par les autorités organisatrices des transports des deux côtés de la frontière (l'OTC et la Région Rhône-Alpes). Enfin, la commune de Pougny a pris l'engagement d'étendre à 40 places le parking d'échange en gare de Pougny. Il sera réservé aux usagers de la ligne Bellegarde - Genève.

4. Conclusion

Le Conseil d'Etat a chargé l'OTC, en sa qualité d'autorité organisatrice, de mettre en œuvre les pistes dégagées par le groupe de travail transfrontalier, tant en ce qui concerne le trafic poids lourds que les actions menées en vue du développement des transports publics (RER à Chancy-Pougny et TPG), ainsi que la réalisation d'une modération de trafic plus efficace au cœur du village de Chancy.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte du présent rapport.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

Le chancelier :
Robert Hensler

Le président :
Laurent Moutinot

Annexes : Textes des pétitions

ANNEXES

Secrétariat du Grand Conseil**P 689***Date de dépôt: 6 décembre 1985***Pétition****concernant la traversée du village de Chancy**

La route qui traverse le village de Chancy est devenue bruyante et dangereuse.

Les ordonnances de la législation routière ne suffisent plus à garantir la sécurité de nos enfants.

Il nous paraît vital que des mesures soient prises, sans tarder, pour diminuer la densité du trafic ou pour le détourner de notre village.

M^{me} Brigitte Gay
Route de Bellegarde 70
1284 Chancy

N. B. 269 signatures

Date de dépôt: 26 septembre 2000

Pétition

concernant la diminution du trafic automobile dans le village de Chancy

Mesdames et
Messieurs les députés,

Il est difficile de situer l'origine des premières interrogations, des premiers projets concernant la diminution du trafic automobile dans le village de Chancy. Cette question est en débat constant depuis trente ans environ. Bien que Chancy fût à l'origine une destination de village étape, il est devenu au fil des ans un village traversé par une circulation pendulaire beaucoup trop importante, avec le cortège de nuisances que cela implique. Aujourd'hui, la sécurité des piétons n'est plus assurée, le passage des camions crée un grand danger, les habitants des maisons situées en bordure de route en subissent les conséquences.

Le débat sur la création d'une route de contournement a donné lieu à de nombreux projets, qui ne se sont jamais réalisés. Pour nous, ces projets créent plus de problèmes qu'ils n'en résolvent. Chancy est organisé autour de deux axes de développement;

a) celui, considéré historique, parallèle au Rhône, ancré sur l'espace central et le long duquel sont implantés les bâtiments publics, matérialisé par le mail arborisé ;

b) celui, constitué par l'enchaînement, depuis l'entrée du village côté Genève, par la route de Bellegarde puis la route de Valleiry, représentant la plus grande longueur de fronts bâtis.

Perpendiculairement à ces axes, d'importantes relations spatio-visuelles existent, tant côté Rhône que côté Plaine agricole, relations auxquelles il importe de ne pas porter atteinte.

Construire une route de contournement c'est :

– le déplacement des nuisances d'un endroit à un autre ;

- la mise en place d'un canal *encourageant* la circulation pendulaire puisque celle-ci sera rendue plus fluide, plus rapide et plus dangereuse sur ses abords, où se situeront inévitablement de nouvelles habitations ;
- participer plus encore à l'engorgement de Genève ;
- une augmentation de la pollution atmosphérique ;
- le grignotage de la zone agricole par déclassement ;
- une atteinte grave à l'environnement spatio-visuel sur la plaine de Chancy ;
- une tranchée couverte de 140 mètres, en bordure d'une zone protégée (pour ce qui concerne le projet route de desserte 1996 CITEC MS).

Nous souhaitons, par cette pétition,

- que tout soit mis en œuvre pour garantir la sécurité et la modération du trafic à Chancy notamment par des mesures de circulation dissuadant les camions s'alimentant et évacuant dans les gravières sur France de traverser notre village et de trouver ainsi une autre entrée sur Genève ;
- qu'on envisage la création d'une porte à chaque entrée du village, par exemple en plantant un arbre, et en alertant les automobilistes sur l'aspect villageois du secteur traversé, en s'inspirant, entre autres, d'une étude diagnostic de FAST réalisée en octobre 1990 déjà ! ;
- d'examiner la possibilité de revitaliser la ligne de chemin de fer Chancy-Genève en réactivant la gare de Chancy-Pougny ainsi que d'y créer aux alentours un parking, ceci dans le cadre d'un projet transfrontalier.

Reprendre à cet égard l'examen de la pétition 859 au Conseil d'Etat signée par 234 citoyennes et citoyens de Chancy et déjà examinée par la commission des transports les 10 et 24 avril 1990 !

N. B. : 8 signatures
*Comité « Sécurité et village
durable »*
M. Pierre Maulini
35, route de Valleiry
1284 Chancy