

*Date de dépôt: 23 avril 2001*

*Messagerie*

## **Rapport**

### **de la Commission des transports chargée d'étudier la pétition concernant la diminution du trafic automobile dans le village de Chancy**

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

**Rapporteur : M. Christian Brunier**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

#### **1. Introduction**

La Commission des transports a examiné cette pétition lors de ses séances des 20 février et 6 mars 2001 sous la présidence de M. Jean-Marc Odier.

M<sup>me</sup> Michèle Kuhn, juriste de l'Office des transports et de la circulation, M. Philippe Matthey, secrétaire adjoint du DJPT, M. Louis Cornut, chef de division de l'aménagement local du DAEL, M. Jean-Daniel Favre, responsable du service des études de transports et d'infrastructures du DAEL, M. Jean-Bernard Haegler, ingénieur cantonal, du DAEL et M. Pierre-André Gesseney, urbaniste de l'Office des transports et de la circulation ont participé à ces réunions, totalement ou partiellement. MM. Jean-Luc Constant et Paul Kohler ont tenu les procès-verbaux de ces réunions.

## **2. Audition de M. Pierre Maulini, représentant des pétitionnaires**

M. Pierre Maulini résume la pétition. Celle-ci regroupe 3 revendications :

- la modération du trafic à Chancy et le développement de la sécurité notamment en dissuadant le trafic poids lourds ;
- la création d'une porte à chaque entrée du village, par exemple en plantant un arbre, pour sensibiliser les automobilistes à la traversée du village ;
- la revitalisation du chemin de fer Chancy-Genève et de la gare de Chancy-Pougny, et la construction d'un parking à cet endroit.

Le problème de la circulation à Chancy ne date pas d'aujourd'hui. Chancy est un village-frontière que l'on traverse de plus en plus, sans s'y arrêter. L'unanimité se fait pour dire que cette situation est devenue intenable. On compte en effet quelques milliers de camions et de voitures par jour.

Pierre Maulini, conseiller municipal de Chancy, rappelle qu'une pétition a déjà été déposée au Grand Conseil en 1990 qui avait des buts similaires à celle qu'il défend aujourd'hui. Il signale que la solution ne se situe pas dans la construction d'une route de contournement. Une telle solution ne ferait que déplacer le problème et créerait des canaux de circulation pendulaire.

M. Maulini précise qu'il faut revitaliser la gare de Chancy-Pougny et la ligne Chancy-Cornavin afin de permettre un transfert modal. Il explique que la ligne La Plaine-Cornavin est très fréquentée. Il est prévu de la prolonger jusqu'à Bellegarde. Il serait toutefois incompréhensible que l'on n'y intègre pas, dans ce projet, la gare de Chancy-Pougny.

Concernant le trafic poids lourds, M. Maulini croit savoir que le Département de justice et police et des transports réfléchit actuellement à une déviation du trafic des camions par le Pays de Gex. Le ferroutage pourrait aussi constituer une solution.

## **3. Audition de M. Jean Buhler, maire de Chancy**

M. Buhler commence par un bref historique de la problématique. Le maillage serré du village avec ses immeubles à bord de chaussé est à l'origine du problème. En 1976 déjà, on parlait de la solution de la route d'évitement du village. Pendant les années écoulées, le Conseil municipal a toujours réfléchi à la solution de la route de contournement et de desserte. Chancy est un cas exceptionnel. Situé sur l'ancienne route de Lyon, le village reste aujourd'hui un axe principal pour le trafic régional. Les villages avoisinants croissent, ce qui implique un trafic de transit toujours plus important. Les camions passent

aussi par Chancy. Une fois le village traversé, ils ont en effet accès à l'autoroute. De plus, toute la plaine de Chancy est en zone de gravières, et l'exploitation de celles-ci implique de nombreux parcours de camions.

En 1994, poursuit M. Buhler, une pétition fut adressée au Département des travaux publics. M. Philippe Joye, à l'époque président du département, indiqua que si l'étude de faisabilité concluait qu'il n'existait pas d'autres possibilités que la route d'évitement du village, il créerait alors une commission pour finaliser cette solution. Ce qui fut le cas. La commission, qui regroupait aussi l'OTC et le DAEL, donna mandat à une entreprise privée. Cela aboutit, en 1999, à un projet définitif. Mais la commune de Chancy, dont le Conseil municipal s'était prononcé à 8 contre 2 en faveur de cette solution, eut la mauvaise surprise, en juin, d'apprendre que M. Moutinot avait décidé de geler le projet, alors même que M. Ramseyer lui écrivait que la solution valable était la route de contournement.

Au sujet de la réactivation de la gare de Chancy-Pougny, la commune de Chancy n'a rien contre dans la mesure où la ligne TPG de Chancy, qui marche très bien aux dires mêmes du directeur général des TPG, n'est pas remise en cause.

M. Buhler indique qu'il n'a pas d'objection au sujet de la pétition. En fait, selon lui, elle enfonce des portes ouvertes, car elle reprend ce qui a été dit depuis plusieurs années.

#### **4. Positions multiples du Conseil d'Etat**

Le Conseil d'Etat parle à 2 voix et émet des positions totalement contradictoires.

Le Département de justice et police et des transports explique qu'il est gênant de soutenir les pétitionnaires, les interventions possibles étant limitées. Pour le DJPT, totalement fataliste, les pétitionnaires attendent une qualité de vie que nous ne sommes pas capables de leur assurer. Pour lui, toutes les solutions envisageables ont été testées.

Le DJPT a pris acte de la situation prévalant à Chancy. Il y a cependant un problème au niveau des gabarits du village. Ceux-ci ne permettent pas de procéder à une importante modération du trafic. Vu sa situation, il n'est pas possible d'éviter le transit des camions sur Chancy. Selon le DJPT, même la limitation à 30 km/h ne change pas grand-chose : les gabarits ne permettent de toute façon pas d'aller plus vite. La seule solution préconisée par le DJPT est de prendre, à moyen terme, des solutions radicales et de contourner ce village.

Ce département précise que l'on distingue plusieurs sortes de trafic dans la circulation. En l'espèce, les volumes apparaissent pour l'instant assez faibles, de l'ordre de 3000 véhicules par jour sur la route de Bellegarde et 2500 sur la route de Valleiry. Le DJPT indique encore que le trafic des camions est très variable. Il dépend en effet de la conjoncture. En période de haute conjoncture, il peut monter à 300 camions/jour. Ce sont des volumes que l'on retrouve dans certains quartiers de la Ville de Genève.

Quant à la gare de Chancy-Pougny, sa revitalisation pourrait s'avérer intéressante pour les habitants de Valleiry. Il sera par contre plus difficile de convaincre les habitants de Chancy. Dès le 3 septembre prochain, le RER en direction de Bellegarde s'arrêtera à Pougny, signale le DJPT. Le département travaille sur la valorisation de cette ligne et cherche à développer des routes de rabattement.

Le DAEL informe que, dans les années 70, sur demande pressante de la commune de Chancy, la possibilité d'une route d'évitement a été étudiée. On constata qu'elle n'était pas réalisable au bord du Rhône. Le coût projeté – 14 mio F (qui représente aujourd'hui quelque 20 mio F) – est dissuasif par rapport au résultat escompté. Une route plus modeste fut ensuite imaginée, mais elle causait trop d'atteintes au site. Cette solution n'était donc pas convaincante, et le département l'a mise de côté. Mais il ne resta pas inactif. Toute une panoplie des mesures de modération a été testée à Chancy.

Le DAEL, au cours de la législature précédente a réétudié le projet de route de contournement. Au terme de cette réflexion, le DAEL a été amené à préavisier défavorablement dans la mesure où il s'agissait d'une atteinte assez forte au paysage. De plus, le coût de l'ouvrage est également disproportionné et cette route chevaucherait des zones de développement et des zones agricoles. La position du DAEL a été communiquée à la commune de Chancy. D'autres itinéraires ont été envisagés. Actuellement, la piste d'une forte modération du trafic dans le village et d'un changement d'itinéraire des poids lourds est privilégiée. Une étude générale est en cours, dont les résultats et propositions de réalisation seront connus en automne 2001.

La commune de Chancy est traitée comme les autres communes, affirme le DAEL. Toutes les localités cherchent à se prémunir contre le trafic de transit. Le département explore d'abord toutes les pistes de modération du trafic plutôt qu'une solution de contournement qui ne fait souvent que repousser le problème sans le résoudre.

## 5. Débat de la commission

L'Alternative partage le point de vue des pétitionnaires. Toutes les actions permettant de promouvoir le transfert modal, le ferroutage, le développement des transports collectifs et l'amélioration de la qualité de la vie doivent être entreprises. L'Alliance de gauche, les Verts et les Socialistes ne partagent pas le fatalisme du DJPT et considèrent que plusieurs solutions n'ont pas encore été mises en place (zones 30 km/h, seuils de ralentissement, arrêts TPG sur les seuils, feux pour piétons, etc.). L'Alternative se réjouit de prendre connaissance de l'étude sur la modération du trafic à Chancy, actuellement en cours d'élaboration.

L'Alternative considère que la route d'évitement n'est pas une solution. Elle est trop onéreuse, atteint sensiblement au paysage, ne résout pas le problème du transfert modal indispensable pour la survie d'une telle région et est un mitage inadéquat de la zone agricole.

L'Alternative s'inquiète du manque de réflexion et de discussion au niveau transfrontalier concernant les problèmes de transport dans cette région. La solution, à moyen et long terme, passe par la négociation transfrontalière. Or l'attitude désabusée des autorités exécutives, aussi bien genevoises que françaises, est inadmissible.

Etant donné que les invites de la pétition sont judicieuses, que le DJPT considère que cette pétition n'est pas gênante, que la commune de Chancy ne s'y oppose pas et que le DAEL l'accepte, l'Alternative propose le renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat.

Pour la droite, il n'y a pas de solution possible à part la construction de la route de contournement. La droite combat cette pétition et propose de la déposer sur le bureau du Grand Conseil.

## 6. Votes de la commission

Vote concernant l'envoi de la pétition au Conseil d'Etat :

Pour : 6 (1 AdG, 3 S, 2 Ve)

Contre : 6 (2 DC, 2 R, 2 L)

Abstentions : —

Vote concernant le dépôt de la pétition sur le bureau du Grand Conseil :

Pour : 6 (1 AdG, 3 S, 2 Ve)

Contre : 6 (2 DC, 2 R, 2 L)

Abstentions : —

## 7. Annexe 1 - Texte de la pétition

### **Pétition**

**(1319)**

#### **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 fut à l'origine une destination de village étape, elle est devenue 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 spatios-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 en 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*



## **8. Annexe 2 - Lettre du Corps de police**

## **9. Table des matières**

1. Introduction	1
2. Audition de M. Pierre Maulini, représentant des pétitionnaires	2
3. Audition de M. Jean Buhler, Maire de Chancy	2
4. Positions multiples du Conseil d'Etat	3
5. Débat de la commission	5
6. Votes de la commission	5
7. Annexe1 - Texte de la pétition	6
8. Annexe2 - Lettre du Corps de police	9
9. Table des matières	10

*Date de dépôt : 24 avril 2001*

*Disquette*

## RAPPORT DE LA MINORITÉ

**Rapporteur : M. Michel Ducret**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La minorité de la Commission des transports ne peut que constater que les limites du possible en matière de modération du trafic transitant dans le village de Chancy sont quasiment atteintes.

En effet, les demandes formulées dans cette pétition émanant du comité « Sécurité et village durable » impliquent, contrairement à ce qu'affirment ses huit signataires, la réalisation d'une route de contournement de la localité. Et si la minorité peut comprendre les vœux d'une meilleure qualité de vie à Chancy, elle ne se fait pas d'illusions sur les effets des mesures supplémentaires de modération du trafic, même si celles-ci peuvent toujours être améliorées.

Il a d'ailleurs été relevé qu'il ne s'agit pas pour l'essentiel d'un problème de limitation de la vitesse des véhicules dans la localité, mais bien d'une inadéquation totale des rues de celle-ci avec un trafic de transit important, et particulièrement celui des poids lourds.

### **Une route d'évitement ?**

En ce sens, la minorité comprend et approuve la résolution du Conseil municipal de cette commune, approuvée à une large majorité et elle-même appuyée par le maire, M. Jean Buhler, qui comprend et approuve les raisons de la présente pétition, mais demandant nettement la réalisation d'une route de contournement de l'agglomération, ce qui rendra possible sa deuxième demande qui est d'interdire la circulation des poids lourds étrangers au village. Cette dernière mesure, accompagnée d'une demande d'effet immédiat, ne peut en effet être prise avant de pouvoir offrir un itinéraire de remplacement

à un trafic de poids lourds qui, qu'on le veuille ou non, participe également de l'activité économique de notre canton.

Contrairement à ce qui est affirmé dans le texte de la pétition, le tracé retenu pour cette route d'évitement n'implique pas un « grignotage » de la zone agricole, car elle est en l'état prévue à la limite entre celle-ci et la zone de construction existante du village.

Il n'est par ailleurs pas question pour la minorité de la commission de penser éloigner le trafic poids lourds en l'obligeant (et non en l'incitant) à emprunter des itinéraires de échange situés en France voisine, alors même que ceci ne serait acceptable qu'en y réalisant, là aussi, une voie d'évitement du village de Pougny ; ce procédé consistant à reporter systématiquement chez nos voisins les nuisances que nous ne voulons pas supporter et les problèmes que nous ne voulons pas résoudre (et assumer financièrement) est simplement scandaleux.

### **Transports collectifs**

Quant à la dernière demande des pétitionnaires, concernant la revitalisation de la ligne de chemin de fer (Bellegarde) - Chancy - La Plaine - Genève, la minorité de la commission constate avec satisfaction que des mesures ont d'ores et déjà été prises pour revaloriser cette relation ; ce n'est que pour des raisons d'ordre technique et purement françaises, le tronçon Chancy-Pougny - La Plaine ressortant entièrement de la responsabilité de RFF (Réseau ferré de France), qu'elles n'entreront toutefois en vigueur qu'à l'automne 2001.

En ce qui concerne la desserte de la gare de Chancy-Pougny, elle est d'ores et déjà assurée par les autobus de la ligne K des TPG qui traverse le village de Chancy et qui, par là même, limite les possibilités de mesures de modération du trafic dans la localité, que ce soit pour des raisons de confort des usagers que pour l'aisance de manoeuvrabilité pour leurs conducteurs. Il a d'ailleurs été relevé que si l'usage du parking d'échange avec les TPG et les CFF / SNCF situé à la gare de Chancy-Pougny se développe, en l'état on pourrait voir le trafic automobile traversant Chancy augmenter, notamment en provenance de la Haute-Savoie !

En tout état de cause, il est à noter qu'un parking d'échange n'est guère attractif à 15 kilomètres du centre urbain avec une desserte par autobus, trop peu attractive, et qu'un P+R à Chancy-Pougny ne peut espérer fonctionner

que grâce à une desserte rapide et fréquente par le « Rhône-Express-Régional » (RER).

## Conclusions

La minorité de la commission relève en conclusion qu'en matière de gestion du trafic, il n'y a en réalité pas de recettes politiques ; les solutions ne sont que techniques. La politique consiste à savoir ce que l'on veut, en l'occurrence définir si les conditions de circulation et les nuisances induites sont acceptables ou non dans le village de Chancy.

Si la réponse est non, ainsi que la minorité le partage avec la majorité et les pétitionnaires eux-mêmes, alors il y a lieu de prendre des mesures. Celles qui sont proposées par les derniers sont inacceptables pour les raisons évoquées plus haut, car il est irresponsable de reporter les inconvénients de notre prospérité chez les autres.

Il est donc indispensable d'assumer les responsabilités des nuisances du trafic que l'on génère en cherchant une vraie solution, que ce soit avec ou sans nos partenaires de la région. Mais dans tous les cas, le canton de Genève ne pourra s'en sortir sans s'investir dans des solutions permettant l'évitement de localités où cela est nécessaire.

C'est la raison pour laquelle la minorité de la commission ne peut accepter les demandes de cette pétition qui rejette toute solution de contournement, même si elle partage avec ses signataires la nécessité de maîtrise des nuisances du trafic et qu'elle constate avec satisfaction la réponse positive d'ores et déjà apportée à la demande d'amélioration concernant les transports publics.