

*Date de dépôt : 15 novembre 2011*

## Rapport

**de la Commission des pétitions chargée d'étudier la pétition pour le délestage de la circulation automobile de transit frontalier au travers du village de Chancy**

*Rapport de majorité de M. Stéphane Florey (page 1)*

*Rapport de minorité de M. Olivier Norer (page 14)*

### RAPPORT DE LA MAJORITÉ

#### Rapport de M. Stéphane Florey

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La Commission des pétitions a étudié la pétition 1784 dans ses séances du 12 et 26 septembre et du 3 et 17 octobre 2011, sous la présidence de M. Antoine Droin.

Ont également assisté à ces diverses séances : M<sup>me</sup> Mina-Claire Prigioni et M. Jean-Luc Constant, collaborateurs scientifiques du secrétariat général du Grand Conseil.

Les procès-verbaux ont été tenus par MM. Christophe Vuilleumier et Lionel Binz, que le rapporteur remercie pour la qualité de leur travail.

#### 1. Audition de M. Ulrich Wenger, pétitionnaire

M. Wenger prend la parole et remercie la commission pour son audition. Il rappelle qu'il s'agit de la énième pétition portant sur la route de Chancy et il espère qu'une solution sera trouvée à ce problème qui date de 1973. Il explique alors que le nombre de frontaliers traversant le village de Chancy

augmente tous les jours, ce qui génère un trafic en croissance constante. Il précise qu'il y a 7 000 mouvements de véhicules par jour dans son village et que tous les matins, la colonne de voitures s'étire jusqu'à Bernex. Le canton a bien placé des modérateurs de trafic dans le village mais les effets demeurent très modestes. En conclusion, la population attend du canton que la route de contournement soit créée rapidement.

Un commissaire (R) demande ce que sont devenues les pétitions plus anciennes. Il aimerait également savoir quel est le nombre de mouvements de véhicules du côté du pont du Rhône. Il se demande en fin de compte si un transport public du côté de Valleiry en remplacement d'une route de contournement serait satisfaisant.

M. Wenger répond que le Conseil d'Etat avait recommandé en 2003 de faire des gendarmes couchés, ce qui a été fait. Malheureusement, aucune voiture n'a été supprimée. Pour ce qui est des bus dans la région, ils ne sont pas utilisés car il n'y a pas de parkings d'échange. Cela étant, il ne croit pas que cela soit utile puisque les gens qui passent par Chancy sont ventilés dans tout le canton.

Un commissaire (L) demande ensuite si la commune a proposé un itinéraire pour cette route de contournement. Il se demande par ailleurs si le projet d'agglomération comporte un volet sur cette question. Il se demande encore quels seront les effets du projet de construction en cours à l'entrée de Chancy.

M. Wenger explique que la commune avait proposé de faire une tranchée couverte afin de faire passer les voitures, ce d'autant plus que le terrain s'y prêterait bien. Pour ce qui est du projet d'agglomération, celui-ci ne comporte aucun élément sur une éventuelle route de contournement et pour le projet de construction en cours, il s'agit d'une centaine d'appartements qui sont en construction. En outre, il mentionne qu'il faudra bien insérer ces nouveaux véhicules dans le trafic.

Le président remarque que la pétition se limite à son titre.

M. Wenger répond que la pétition comporte un texte d'une page, comportant des propositions. Il se propose de les distribuer à la commission (annexe 1).

Un commissaire (Ve) évoque un éventuel projet pour un P+R à Pougny.

M. Wenger répond qu'il n'y a pas de parking de ce type dans la région. Il explique ensuite que prendre le train à Pougny demeure difficile puisqu'il n'est pas possible d'y laisser sa voiture.

Un commissaire (UDC) demande si la commune aurait éventuellement les moyens de participer au frais de construction de la route de contournement.

M. Wenger répond que Chancy est pauvre et aurait toutes les peines du monde à cofinancer ce projet.

Un commissaire (L) rappelle l'existence du RD 429 sur les routes d'évitement de localité qui date de 2004 et qui prévoyait la réalisation du contournement de Chancy avant la traversée de Vézenaz or il constate que c'est l'inverse qui s'est produit. Il remarque que le problème qui était évoqué en 2004 relevait surtout des poids lourds. Il mentionne encore qu'une motion sur le même sujet a été refusée par le Grand Conseil mais il se demande ce qui s'est passé entre cette période et maintenant puisque ce projet était tout de même relativement avancé.

M. Wenger répond que le nombre de poids lourds a drastiquement diminué puisque la douane a été désaffectée. Il rappelle, cela étant, que la zone est classée en zone gravière et que ce problème ressurgira lorsque les gravières seront à nouveau exploitées.

Le commissaire conclut que le problème relève alors essentiellement du nombre des voitures de frontaliers.

M. Wenger acquiesce et mentionne que la moitié de ces frontaliers sont des Suisses qui ont été vivre en France.

Un commissaire (Ve) signale que toutes les autres douanes présentent des volumes de trafic supérieurs. Il demande quels arguments permettraient de réaliser une route de contournement à Chancy en priorité.

M. Wenger répond que les routes et les rues à Chancy n'ont pas bougé depuis des décennies et qu'il s'agit de rues très étroites.

Un commissaire (L) demande si une partie des terrains du parcours envisagé appartient à l'Etat.

M. Wenger répond que ces terrains sont à 100% privés. Il mentionne par contre qu'en tranchée couverte le gravier qui serait retiré pourrait être utilisé.

## **2. Discussion de la commission**

Un commissaire (UDC) signale qu'en avril 2008 la Commission d'aménagement s'était rendue à Chancy en vue de la création éventuelle d'une route desservant le chantier en cours de construction évoqué lors de l'audition. Il avait alors été dit que cette route reprendrait en partie le tracé de la route de contournement envisagée en 2000. Il précise que la DGM signalait à cette époque que la route de contournement Chancy se trouvait en

priorité faible. Il propose d'auditionner à ce propos le Conseil d'Etat et la direction générale de la mobilité (DGM).

Un commissaire (L) demande en supplément l'audition de la commune.

Un commissaire (Ve) remarque que l'historique de ce projet fait se poser des questions. Il ajoute que la problématique d'un P+R est également intéressante et il mentionne que son groupe est en faveur des auditions proposées.

Le président passe alors aux votes des auditions proposées qui sont toutes acceptées à l'unanimité.

### **3. Audition de M. René Gunter, maire de la commune de Chancy**

M. Gunter prend la parole et déclare que sa commune adhère totalement à cette pétition qui évoque un projet vieux d'une trentaine d'années. Il rappelle que son village est traversé aujourd'hui par 7 000 véhicules tous les jours et que la route de Valleiry est très étroite. Il précise qu'il s'agit également d'un problème de sécurité et que des projections dans le futur ont été faites. Il est envisagé de voir à Chancy plus de 10 000 véhicules par jour d'ici à 2020. Il signale que les aménagements routiers pour modérer le trafic qui ont été mis en place ne résolvent absolument rien. Il ajoute que le plan directeur communal propose diverses variantes mais qu'en cinq ans les constructions se sont multipliées. Il conclut en rappelant que la commune avait émis un préavis favorable à l'égard de la route d'évitement mais que cet avis n'a pas été entendu.

Un commissaire (UDC) demande si la commune paierait une partie de ce projet pour autant que ses finances le permettent.

M. Gunter répond que les finances de la commune ne le permettent pas.

Un commissaire (L) rappelle que le Grand Conseil a déjà débattu de ce sujet à plusieurs reprises. Il aimerait savoir qui est l'interlocuteur principal de la commune et à combien se montait le projet de la route de contournement en 1999.

M. Gunter répond que c'est la DGM qui est l'interlocuteur principal et qui indique ne pas vouloir créer de nouvelle route. Il ajoute avoir demandé une desserte pour le chantier en cours de construction en pure perte. Pour ce qui est du projet de 1999, ce dernier se montait à 14 millions de francs.

Un commissaire (Ve) remarque que deux lignes TPG se rendent jusqu'à Chancy. Il se demande si un renforcement de la capacité du train avec la création d'un P+R serait une solution complémentaire au renforcement des

transports publics dans la région et résoudrait la surcharge de trafic dans la commune.

M. Gunter répond que la commune est desservie par la ligne K en direction de la ville et par la ligne X en direction de la Plaine. Il mentionne ensuite qu'il y a bien un éventuel projet de P+R à Pougny ainsi qu'à Collonges, mais fait remarquer à la commission que ces pistes ne sont que des pistes de réflexion et ajoute que cela implique des travaux relativement lourds en cas de réalisation. Il pense que ces solutions ne sont qu'une partie de la réponse à donner au problème. Il rappelle en effet que le nombre d'habitants des communes françaises ne fait qu'augmenter et que nombre de ces nouveaux habitants sont des Suisses ne trouvant pas à se loger à Genève.

Un commissaire (Ve) remarque que, depuis 1999, il y a eu plusieurs projets de route d'évitement dans le canton. Il se demande si Chancy a des relais au Grand Conseil et si Chancy a imaginé une restriction possible à la frontière.

M. Gunter répond que les autres communes sont solidaires mais ont toutes leurs problèmes et que bloquer le trafic ne ferait que le détourner ailleurs. Il ajoute qu'en 2000, le canton a décidé de bloquer la construction de toutes les routes de contournement. Il rappelle par ailleurs que les douanes sont ouvertes 24h sur 24 même si normalement la circulation n'a pas le droit de les emprunter de 22h à 6h. Il précise qu'on lui a indiqué qu'il lui fallait mandater une entreprise privée pour fermer la douane de 22h à 6h. Il remarque, cela étant, qu'il est possible qu'un blocus soit organisé un jour ou l'autre, comme à Soral.

#### **4. Audition de M<sup>me</sup> Michèle Künzler, conseillère d'Etat en charge du DIM et de M. Alexandre Prina, chef de service de l'organisation de la mobilité (DGM)**

M<sup>me</sup> Künzler prend la parole et déclare que ce projet est vieux de vingt ans. Elle rappelle qu'il y avait également eu une demande pour la création d'une route desservant le chantier des immeubles en construction. Elle évalue ce problème comme mineur puisque selon elle, le nombre de véhicules traversant ce village est restreint et qu'il n'y a guère de problèmes de sécurité. Elle signale ensuite une nouvelle mesure qui pourrait être prise et qui serait de mettre la circulation en alternance sur le pont de Chancy, mais celle-là est encore à l'étude au DCTI. D'autres mesures ont déjà été prises comme l'établissement de coussins berlinois. Pour sa part, elle estime qu'il n'est pas possible de créer une route de contournement pour chaque situation voyant 5 000 véhicules durant la journée. Elle rappelle par ailleurs que,

depuis six mois, la ligne de bus reliant Challex à La Plaine est en fonction, avec un parking de 200 places, ce qui décharge également la route traversant Chancy.

M. Prina remarque que l'augmentation de circulation sur ce tronçon entre 2005 et 2011 est de 10%. Il ajoute que la charge actuelle est admissible pour le réseau existant.

Un commissaire (MCG) remarque que 5 500 véhicules par jour est tout de même un volume conséquent pour un village. Il rappelle qu'il y a vingt ans, il y avait en outre des camions qui passaient dans ce village. Il pense qu'il y a également une question patrimoniale puisque ce village appartient au patrimoine campagnard du canton. Il ajoute que personne n'a envie d'aller se promener à Chancy compte tenu du trafic. Il se demande alors ce que fait l'Etat avec la France voisine pour l'installation d'un P+R.

M<sup>me</sup> Künzler répond que la qualité de vie est un aspect important mais que créer une route de contournement implique le déclassement de zones agricoles et ne pense pas que cela soit raisonnable, ce d'autant plus qu'il n'y a pas de réel problème de mobilité. Elle évoque ensuite la problématique des P+R. Elle indique que ce sont les français qui financent la partie française de la ligne Challex-La Plaine et qu'un nouveau P+R à Pougny sera également créé. Elle mentionne que l'enjeu est de faire entrer toute cette zone dans la communauté tarifaire UNIRESO.

Un commissaire (PDC) se déclare étonné que le plan d'action envisagé ne soit pas plus vigoureux en raison de l'augmentation constante du trafic. Il constate qu'un P+R de 200 places est une mesure relativement modeste. Cela étant, il pense que la création de P+R ne résoudra pas la totalité du problème et que, pour la plupart, les frontaliers ne les utiliseront pas.

M<sup>me</sup> Künzler précise que le P+R de Challex vient d'être inauguré. Elle rappelle alors que le train est beaucoup plus rapide que la voiture pour entrer dans le centre-ville et déclare que, tant qu'il y aura des routes, il y aura du trafic. Elle explique ensuite s'être rendue à Chancy à midi et mentionne qu'il n'y a pas un chat à cette heure de la journée. Elle répète que le canton doit s'attaquer aux lieux où 40 000 véhicules passent quotidiennement.

Un commissaire (Ve) demande quelles sont les priorités du Conseil d'Etat en matière routière ces prochaines années et si des mesures seront prises avec les communes françaises de l'Ain en ce qui concerne les transports publics.

M<sup>me</sup> Künzler répond que sont à l'étude la route des Nations, la desserte en direction de Vernier-Zimeysa, Genève Sud et la route complémentaire de Bernex. Elle ajoute que la traversée du lac vient ensuite. Elle signale alors que Genève est en relation avec la Confédération pour plusieurs projets

puisqu'il s'agit de routes importantes. Pour ce qui est des transports publics, elle rappelle que la ligne de Bellegarde à Thoiry est déjà très soutenue et que deux bus transfrontaliers ont été ajoutés cette année.

Un deuxième commissaire (Ve) remarque que selon un rapport du Conseil d'Etat, ce projet de route à Chancy était haut placé dans l'échelle des priorités.

M<sup>me</sup> Künzler répond que ce listing n'avait pas été évalué à l'époque. Elle estime que d'autres routes d'évitement sont plus importantes et répète qu'il n'y a pas de problème de mobilité à Chancy. Un décompte est fait tous les cinq ans à chaque entrée du canton. Elle précise qu'en 2005, il y avait 500 000 passages par jour dont 120 000 à Bardonnex.

Un commissaire (L) évoque une étude CITEC datant de 2001 sur les routes d'évitement dont il lit un passage. Il se demande si M<sup>me</sup> Künzler a une vision de Genève comme étant un canton qui a cessé de se développer. Il ajoute qu'il est certain que dans vingt ans, le trafic quotidien à Chancy sera d'au moins 15 000 voitures. Il rappelle alors que le canton n'est pas la ville de Genève et ne doit pas se concentrer uniquement sur le centre-ville. Il mentionne, toujours selon l'étude, que ce projet de route d'évitement était encore prioritaire en 2001.

M<sup>me</sup> Künzler répond que tous les projets s'inscrivent dans le cadre du projet d'agglomération, ce qui démontre bien que le Conseil d'Etat a une vision d'avenir. Elle rappelle que Chancy n'est pas une porte d'entrée de Genève. Cela étant, elle déclare ne pas oublier les villages. Mais elle répète que cette problématique n'est pas une priorité pour le moment, l'objectif étant simplement de limiter le nombre de passages. Elle déclare encore qu'il faut cesser de faire croire que tout est prioritaire et qu'il est nécessaire de concentrer les véhicules sur les voies principales. Elle ajoute qu'il convient également d'améliorer le trafic ferroviaire. Elle rappelle également que Bellegarde possède un grand nombre de places de parc et qu'il faut faire entrer cette région dans la communauté tarifaire.

Un commissaire (UDC) remarque qu'il est question, selon les pétitionnaires et la commune, de 7 000 mouvements quotidiens et non pas 5 000 comme dit précédemment. Il mentionne que le projet d'agglomération prévoit qu'en 2020 il y en aura au moins 10 000. Il explique que la situation à Chancy n'est pas idyllique en indiquant que les habitants n'arrivent même pas à s'insérer dans le trafic en sortant de chez eux. Il ajoute que la vitesse serait également un problème. Il se demande alors s'il faut vraiment qu'un enfant se fasse écraser pour réagir. Enfin, il déplore aussi le manque de vision du DIM.

M<sup>me</sup> Künzler prétend qu'à l'heure de pointe ce sont en moyenne 700 véhicules qui traversent le village et qu'à 14h ce ne sont que 40 véhicules qui traversent Chancy. Elle indique que d'autres mesures seront prises en cas de développement de la zone PACA sur Bellegarde.

Une commissaire (S) remarque qu'il est évident que ce problème est commun à tous les villages qui se trouvent sur le chemin des frontaliers. Elle pense que, sans mesures d'accompagnement, les gens n'utilisent pas les transports publics. Elle prend en exemple la commune de Vernier où sont situés plusieurs parkings d'échange qui ne sont simplement pas utilisés et que, pour rendre ces installations attrayantes, il est nécessaire que l'Etat ait les moyens d'investir. Elle ajoute que, si ces problèmes ne sont pas résolus, il y aura encore de nouvelles pétitions.

M<sup>me</sup> Künzler partage cet avis sur les mesures d'accompagnement. Elle indique que la volonté de faire aboutir le tram à Saint-Genis est très forte. Elle évoque ensuite le Grand-Saconnex et elle mentionne que le projet de tram vers l'aéroport est déposé. Elle en vient aux parkings à Vernier et elle pense qu'il serait nécessaire de refaire de la publicité et d'en améliorer les accès. Elle ajoute que sans desserte excellente, le P+R ne fonctionne pas.

Un commissaire (MCG) se déclare choqué par les propos tenus par M<sup>me</sup> Künzler. Il remarque que pendant 4 heures de temps durant la journée, aux heures de pointe, Chancy subit un passage de véhicules toutes les 3 secondes. Il pense que cela est insupportable pour un petit village comme Chancy.

M<sup>me</sup> Künzler déclare comprendre qu'il soit choqué par ses propos, mais demande s'il préférerait qu'elle mente à propos des sujets qu'elle estime prioritaires pour Genève. Elle ajoute qu'il est impossible de descendre en-dessous de 326 véhicules par heure. Elle mentionne que ces personnes ont choisi d'habiter à Chancy, ce qui n'est pas forcément le cas des personnes vivant dans des lieux où passent 60 000 véhicules par jour.

Une commissaire (R) se déclare surprise par le fait que 5 000 voitures passant dans les rues étroites de Chancy ne soit pas considéré comme un problème. Elle remarque par ailleurs qu'il n'est pas possible d'augmenter le trafic ferroviaire puisqu'il n'y a qu'une seule voie. Elle rappelle encore que les TPG ne sont pas compétitifs en-dehors de la ville et elle se demande dès lors si les P+R seront très utiles.

M<sup>me</sup> Künzler répète qu'il convient d'améliorer les dessertes. Elle pense que le prolongement du tram sur Bernex changera la donne.



Un commissaire (UDC) rappelle que la région française se développe également, tout comme Chancy. Il pense que ces projets de développement font que le nombre de voitures ne peut aller qu'en augmentant. Il remarque que vouloir augmenter le nombre de bus est une bonne chose mais il mentionne qu'il ne faut pas non plus qu'ils soient pris dans les bouchons.

M<sup>me</sup> Künzler déclare espérer gagner ¼ d'heure à Vézenaz avec des mesures constructives.

Ce à quoi le commissaire rétorque que Chancy se trouve dans le même cas de figure.

## **5. Discussion de la commission**

Un commissaire (UDC) aimerait que la commission adresse un courrier aux TPG afin de connaître la situation des bus desservant Chancy, en termes de retards, de passagers, etc. (annexe 2).

Un commissaire (L) propose, étant donné que la question de la mobilité à Chancy n'est pas le problème de M<sup>me</sup> Künzler, d'entendre M. Muller.

Un commissaire (MCG) propose que la commission se rende sur place.

Mise aux votes, toutes ces propositions sont acceptées à l'unanimité. Par la suite, pour diverses raisons (indisponibilité, horaire inadéquat pour une visite sur place), les deux dernières demandes seront abandonnées.

## **6. Positions des Groupes et votes**

Le groupe Libéral annonce qu'il soutient cette pétition et demande son renvoi au Conseil d'Etat.

Le groupe des Verts indique qu'il souhaite un dépôt sur le Bureau du Grand Conseil pour des raisons budgétaires.

Le groupe UDC soutiendra un renvoi au Conseil d'Etat. Il relève que les auditions ont démontré l'utilité d'une telle route. Il considère qu'il faut accélérer la réalisation de cette route car tous les habitants ont droit à une bonne circulation à l'intérieur de leur village et à une meilleure la sécurité.

Le groupe PDC soutiendra également le renvoi au Conseil d'Etat. Il ajoute qu'il est surpris et franchement inquiet du manque de vision dont ont fait part le département du DIM et sa conseillère d'Etat en charge.

Les groupes MCG et Radical annoncent également soutenir le renvoi au Conseil d'Etat.

Le président met aux voix le renvoi de la P 1784 au Conseil d'Etat

Pour : 9 (2 PDC, 2 R, 2 L, 1 UDC, 2 MCG)

Contre : 4 (3 Ve, 1 S)

Abstention : 0

**Le renvoi de la P 1784 est accepté à la majorité de la commission**

M. Stéphane Florey est nommé rapporteur de majorité et M. Norer rapporteur de minorité. Le délai de dépôt est fixé au 15 novembre et le débat en catégorie II.

Mesdames et Messieurs les députés, aux bénéfices de toutes ces explications, la majorité de la Commission des pétitions vous recommande le renvoi de la P 1784 au Conseil d'Etat.

**Pétition****(1784)****pour le délestage de la circulation automobile de transit frontalier au travers du village de Chancy**

N.B. 117 signatures  
*p.a M. Jean Buhler*  
*Route de Bellegarde 84*  
*1284 Chancy*

P 1784

**Délestage de la circulation automobile de transit frontalier  
au travers du village de Chancy**

Monsieur le Président du Grand Conseil,

**La présente pétition émanant de l'Entente chancynoise** demande la mise à exécution du **projet établi par le DAEL**, prévoyant une route d'évitement du village de Chancy.

Faut-il préciser qu'un **premier projet date déjà de 1976**. C'est dire que la motivation d'un tel ouvrage avait été reconnue depuis fort longtemps.

Au cours des années écoulées, **les développements des villages situés sur le bassin versant du Mont de Sion**, tout comme ceux de la **zone de l'Ain et de Bellegarde**, ont provoqué une augmentation significative des mouvements de circulation dans notre village (prévision pour 2020 : 10'000 mouvements, contre 7'000 actuellement).

**Aujourd'hui, la construction prochaine** de près d'une centaine d'appartements, au sud du village (chemin de Champlong – chemin des Raclerets) va générer un trafic supplémentaire **dans une zone protégée de cheminement domicile – école**, d'où une inquiétude motivée pour les parents domiciliés à cet endroit.

Dès lors, nous demandons expressément **la reprise du dernier projet**, qui fut mis en attente en l'an 2000.

Après quelques retouches, celui-ci peut être réalisé dans les meilleurs délais, notamment en prévoyant la réalisation en tranchée couverte dans les zones proches des habitations.

Précisons encore que son coût reste bien inférieur à ceux prévus à **Vésenaz et Meyrin**, ceci pour ne prendre en compte que ces deux cas.

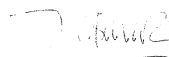
La population chancynoise vous remercie de l'attention que vous réserverez à cette pétition.

En restant à votre disposition pour vous transmettre tout renseignement complémentaire, veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Ulrich Wenger



Jean Buhler



**NB** voir les signatures des pétitionnaires, annexée

84, route de Bellegarde – 1284 Chancy le 9 décembre 2010



## ANNEXE 2

Monsieur le président de la Commission des pétitions du Grand Conseil,

Suite à votre courrier du 6 octobre demandant des informations pour que vous puissiez traiter la pétition 1784, Monsieur Patrice Plojoux, président du Conseil d'administration des tpg me prie de vous transmettre les données suivantes :

**1) Premier point concernant la fréquentation des lignes K et X :** Le tableau ci-après évoque les chiffres essentiels relatifs à la fréquentation des lignes K et X.

**Dans leur totalité, ces lignes transportent par an**

	K	874791	passagers
	X	96'034	passagers

**Dans Chancy par jour ouvrable**

Montées et descentes par jour ouvrables	K	62'596	passagers
	X	1'604	passagers
Montent à l'heure de point du matin	K	10'814	passagers
	X	41	passagers
Descendent à l'heure de point du soir	K	8'388	passagers
	X	429	passagers

} soit 30.6% des passagers quotidien

**2) Second point concernant les éventuels retards que subissent les lignes K et X sur la commune de Chancy :** Il nous est difficile de quantifier uniquement le temps perdu dans le village de Chancy. Avec les travaux dans le village, nos véhicules sont très souvent délocalisés et la ligne K est aussi retardée par le TCOB. D'après le centre de régulation du trafic des tpg (RCT), les bus perdraient environ 1'30 à 3' de retard selon les heures entre Pougny-Gare et Chancy dans les deux sens.

**3) Troisième point concernant notre appréciation de la sécurité routière dans le village de Chancy :** Il n'y a pas de problème de sécurité routière dans le village de Chancy car notre vitesse est très réduite vu la largeur de la voirie. Il faut simplement noter que les croisements sont difficiles entre véhicules TPG et TI toujours en raison de l'étroitesse de la voirie.

En espérant que ces informations seront utiles pour votre travail de commission, il me prie de vous transmettre ses meilleures salutations.

*Date de dépôt : 15 novembre 2011*

## RAPPORT DE LA MINORITÉ

### **Rapport de M. Olivier Norer**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

A l'Ouest, rien de nouveau ! L'excellent roman d'Erich Paul Remark portant ce titre a un solide point en commun avec les débats entourant la pétition 1784. Non seulement car elle traite d'un sujet situé à l'ouest de ses contemporains, mais surtout du fait qu'elle aborde la désillusion de jeunes envoyés vivre dans une tranchée la triste réalité de l'aveuglement idéologique. Un sort peu enviable attendrait-il le canton avec le projet de tranchée routière de Chancy ?

### **Portée de la pétition 1784**

La pétition lancée par des habitants de la commune de Chancy serait-elle le coup de pouce décisif à une traversée routière qu'on veut faire ressembler à un serpent de mer ? Pour y répondre, il y a lieu de se poser plusieurs questions et de donner une définition. Pour mémoire, selon wikipedia « le serpent de mer est un projet ou un sujet qui revient fréquemment alors que sa mise en application, son développement ou son aboutissement ne semblent pas arriver ou bien être repoussés continuellement ».

Alors, soit la traversée de Chancy est rejetée par des forces occultes, soit le projet est irréalisable (sauf pour ses infatigables promoteurs, et c'est pour cela que le projet revient sur la table à intervalle régulier), soit encore le projet n'a rien d'un serpent de mer ? Ou peut-être un peu de tout cela ? Petit rappel : lors de la votation sur la tranchée couverte de Vésenaz, Chancy n'a accepté le projet de Collonge-Bellerive que par 55% des votants (193 personnes) alors que sa voisine d'Avully rejetait le projet à une faible majorité. On est loin d'un plébiscite local, en particulier si l'on prend en compte la région de la Champagne. Et pour cause, le projet est loin d'engendrer un cercle vertueux des transports, pour les communes de la Champagne.

## **La traversée de Chancy dans son contexte routier et de transport**

Les chiffres parlent d'eux-mêmes. Notre canton compte plusieurs dizaines de points d'entrée, pour la plupart des cas, des douanes. En 2005, en provenance de Vaud, de l'Ain et de la Haute-Savoie, on comptait un trafic total de 157 930 véhicules, toutes plaques d'immatriculation confondues. La douane de Chancy représente une portion plus que congrue de ce flux puisqu'elle n'enregistre que 1 381 véhicules, soit un maigre 0,87% du trafic routier transfrontalier. On compte un peu plus de 600 véhicules dans le sens entrant aux heures de pointe, dont près de 80% pour le motif de travail. Des pendulaires en somme.

En comparaison, la douane d'Anières accueille 7 581 véhicules par jour, soit cinq fois plus. De même, la modeste douane d'Hermance, avec sa pittoresque route traversant le village compte déjà 2 245 mouvements, soit près du double. Un volume analogue est rencontré sur la douane de Soral, sujette à de vives controverses. Similaires en tout point avec la situation de Chancy, les villages d'Hermance et de Soral connaissent les vicissitudes du trafic de transit frontalier. Mais bien que les traversées de ces deux villages connaissent le double de trafic, elles n'ont pas de projet de contournement comme les pétitionnaires de Chancy le souhaitent.

Comment expliquer cette différence ? Peut-être parce que, dans le passé, Chancy connaissait un fort trafic de poids lourds. Le va-et-vient des camions est heureusement depuis plusieurs années fini, mais des habitants semblent avoir exhumé ce vieux projet pour réguler le volume de poids lourds et leurs nuisances.

## **La situation de Chancy dans l'offre de transports publics**

Paradoxalement, en comparaison de Soral et d'Hermance, Chancy peut se targuer de connaître une bonne offre de transports publics. Non pas avec la très bucolique ligne K, dont quelques courses par jour traversent le pont de la douane de Chancy, mais bien avec la mise en service du Rhône Express Régional et son prolongement vers Bellegarde en desservant la gare de Pougny-Chancy. Le train conduit en effet ses passagers de cette gare à Cornavin en 23 minutes, alors que ce même trajet demanderait une heure en voiture aux heures de pointe.

Malheureusement, l'offre de Pougny est mal mise en valeur. En effet, on ne compte que 8 paires de train desservant cette gare et, en comparaison, près de 34 paires de train s'arrêtent à La Plaine. De ce fait, le parking d'échange de La Plaine est saturé tandis que l'on s'offusque à penser que la

demi-douzaine de places de stationnement devant le bâtiment inoccupé de la gare de Pougny-Chancy fait office d'offre crédible de rabattement sur le rail.

Si Chancy écope d'un trafic de transit important, ce n'est pas faute d'une route de contournement, mais principalement parce que les P+R dignes de ce nom font défaut à Pougny-Chancy, parce que trop peu de trains de la ligne de Bellegarde s'arrêtent à cette gare et parce que la gare de Collonges Fort L'Ecluse n'est plus desservie. La revitalisation, de surcroît, de la ligne du pied du Jura (Collonges à Divonne-les-Bains) offrirait une deuxième vie à cette gare et doperait le trafic de la ligne vers Genève, via Pougny-Chancy, tout en délestant Chancy de son trafic frontalier de transit.

### **Un nouvel axe produirait un appel d'air de voitures dans la Champagne**

Quand une localité s'offre une route de contournement, elle garantit, certes, une situation plus paisible sur l'axe délesté, mais ajoute aux véhicules déplacés un volume de véhicules exponentiellement croissant résultant de l'attractivité du nouvel axe. En cherchant à réduire le trafic sur la route de Bellegarde traversant le village de Chancy par une seule route de contournement, on augmenterait de facto le volume de trafic dans toutes les communes avoisinantes. Par exemple, Bernex, au lieu de bénéficier d'une situation plus paisible avec l'arrivée du nouveau tram, serait saturée d'un trafic pendulaire facilité par la nouvelle route de contournement de Chancy.

### **Un coût important pour le canton**

Le canton de Genève ne s'engage pas facilement pour la réalisation de nouvelles routes. Non parce que de méchants Verts bloquent, mais tout simplement parce que la réalisation de routes nouvelles dans un environnement très urbain coûte très cher et n'est pas facile à réaliser. Historiquement déjà, le contournement ouest de Genève, via l'autoroute, avait déjà fait jaser d'elle en son temps, y compris auprès de ses plus chauds partisans pour son coût très élevé. La traversée est, s'annonce, elle, à 3,5 milliards de francs. Pas sûr qu'avec un montant aussi élevé un quelconque mètre de ce véritable serpent de mer soit réalisé.

La traversée de Chancy, devisée en 1999 à quelque 14 millions de francs pour quelques centaines de mètres, est certes d'un tout autre volume financier. Toutefois, toutes proportions gardées, elle n'aura pas les mêmes impacts positifs sur le trafic que les projets susmentionnés dans des communes saturées par des dizaines de milliers de véhicules par jour. La charge de trafic est plutôt faible, voire très faible, en comparaison des autres postes frontières. Par hypothèse, si chaque poste frontière était traité de la



même manière, soit par une route de contournement de quelques centaines de mètres, la facture cantonale additionnelle serait dès lors de près de 1,6 milliard de francs. D'autres solutions doivent être recherchées !

Des réalisations ciblées sur les communes les plus importantes du canton et dans le cadre de projets combinés et intermodaux ont plus de sens d'un point de vue tant financier que des transports. Rappelons enfin que le nombre de personnes concernées aux heures de pointe par ce projet équivaut à moins de deux rames Flirt supplémentaires sur la ligne de Bellegarde. Il ne faut visiblement pas grand-chose pour résoudre, sans nouvelle traversée routière, le problème de circulation à Chancy...

### **Proposition**

La minorité vous propose donc, Mesdames et Messieurs les députées et les députés, de bien vouloir déposer cette pétition sur le bureau du Grand Conseil, pour ne pas créer d'inégalités de traitement entre les différentes communes du canton de Genève, pour ne pas plomber les finances de notre république, pour ne pas créer d'appel d'air aux voitures de pendulaires frontaliers, pour ne pas prêter les efforts de valorisation du RER par nos voisins français et pour ne pas s'engager dans un projet qui offre tout à la route et rien aux transports publics.