

## 9. RESEAUX DE DEPLACEMENTS

### 9.1 Contexte et enjeux

#### 9.1.1 Justification d'une planification communale des déplacements

Face à l'explosion de la mobilité annoncée sur le bassin franco-valdo-genevois et notamment les mouvements transfrontaliers, la Commune de Chancy a **besoin de planifier son avenir pour orienter ses choix en matière de transport**. Le rôle du plan directeur des déplacements est ainsi d'être un guide pour les années à venir: il anticipe les changements qualitatifs et quantitatifs, trace des perspectives d'évolution et esquisse des interventions envisageables. L'apparition d'opportunités (renforcement du RER Bellegarde - Genève), de nouveaux projets (PACA Bernex, concentration des activités militaires à Epeisses) et l'évolution des préoccupations politiques (développement durable), imposent aujourd'hui une réactualisation de la vision du développement de la Commune.

Ainsi, le développement du système des déplacements doit permettre de:

- > **faciliter les déplacements motorisés (véhicules agricoles par exemple) et non motorisés (cheminement des écoliers par exemple) intra communaux,**
- > **préserver l'environnement,**
- > **améliorer la qualité de vie des habitants.**

Afin de répondre aux tendances lourdes d'évolution de la mobilité, le concept communal propose d'agir principalement sur les lieux de vie et d'activité du village, en encourageant notamment des mesures ponctuelles qui dissuadent le trafic de transit au profit des mobilités douces et garantissent la tranquillité des centres de quartier.

#### 9.1.2 Position de la Commune dans le territoire

La Commune de Chancy se situe à l'extrémité ouest du canton de Genève, à la frontière franco-suisse et **à la croisée de deux axes transfrontaliers**: la route de Bellegarde (provenant du département de l'Ain) et celle de Valleiry (provenant de la Haute-Savoie). Cette situation géographique fait que la Commune se voit quotidiennement traversée par deux flux pendulaires qui s'unissent en son cœur pour former la route de Chancy.

Si la Commune n'est pas directement desservie par un axe lourd de transport collectif (rail), la relative proximité de la halte ferroviaire de Pougny – Chancy lui permet de bénéficier d'une liaison efficace avec le centre de Genève et le quartier de la gare de Cornavin en particulier.

### 9.1.3 Mobilité 2020 – Objectifs cantonaux

Une étude<sup>8</sup> réalisée dans le cadre de l'assainissement des axes routiers (Ordonnance sur la Protection contre le Bruit - OPB) a permis d'évaluer les augmentations probables pour 2020 sur les principaux axes du canton, ainsi que les augmentations moyennes pour le reste du réseau routier. Cette dernière laisse entrevoir des **augmentations importantes du trafic, malgré une amélioration de l'offre en transports publics**.

Afin de contenir l'augmentation du trafic individuel, les options retenues devront donc impérativement favoriser une **meilleure complémentarité entre les modes de transport**, en sortant de la logique du tout voiture : l'augmentation de la mobilité à l'avenir devant alors être assumée au maximum par les transports collectifs et les modes doux.

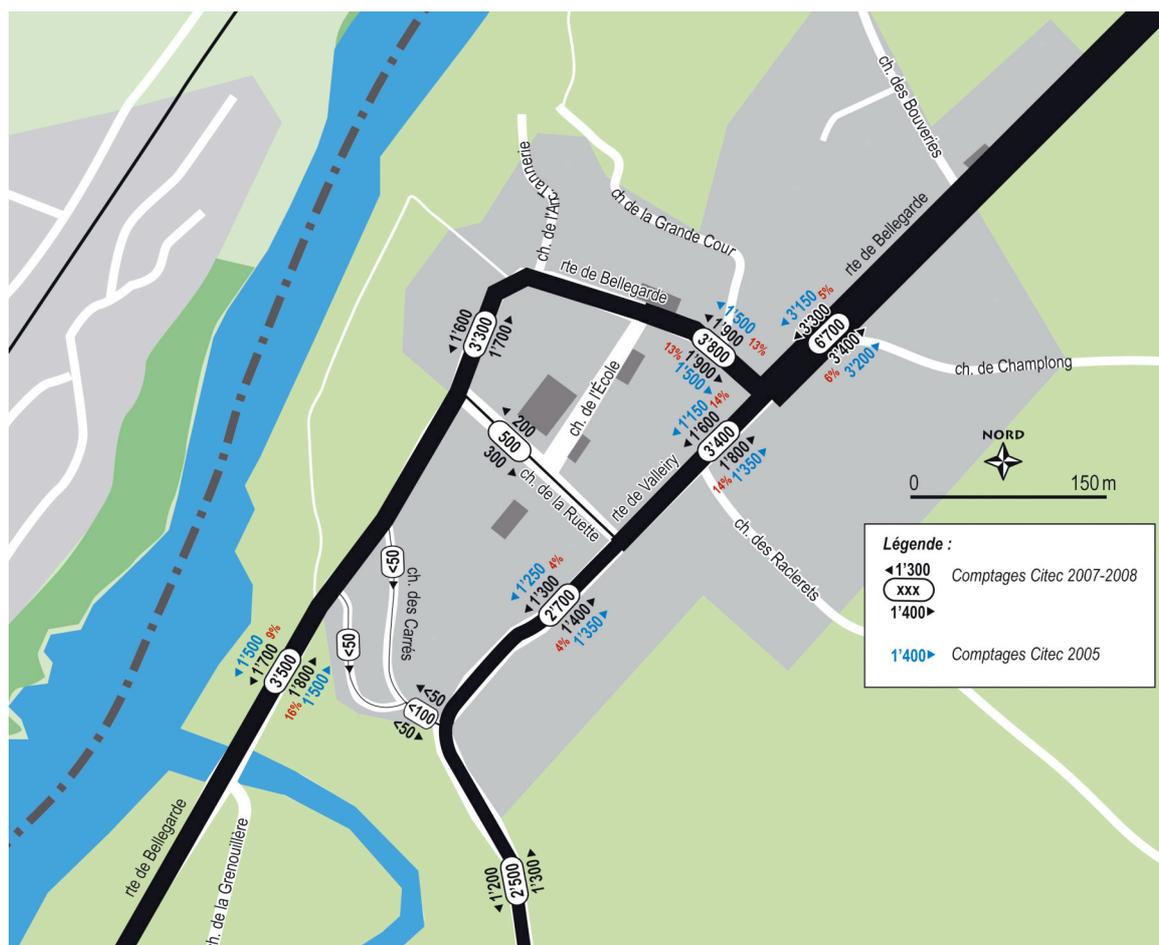


Figure 27 : Charges de trafic journalières actuelles (2008) pour un jour ouvrable moyen, source CITEC.

<sup>8</sup> Source: Etude OPB, Evolution du trafic 2000-2020, DAEL, Citec-RGR, octobre 2005.

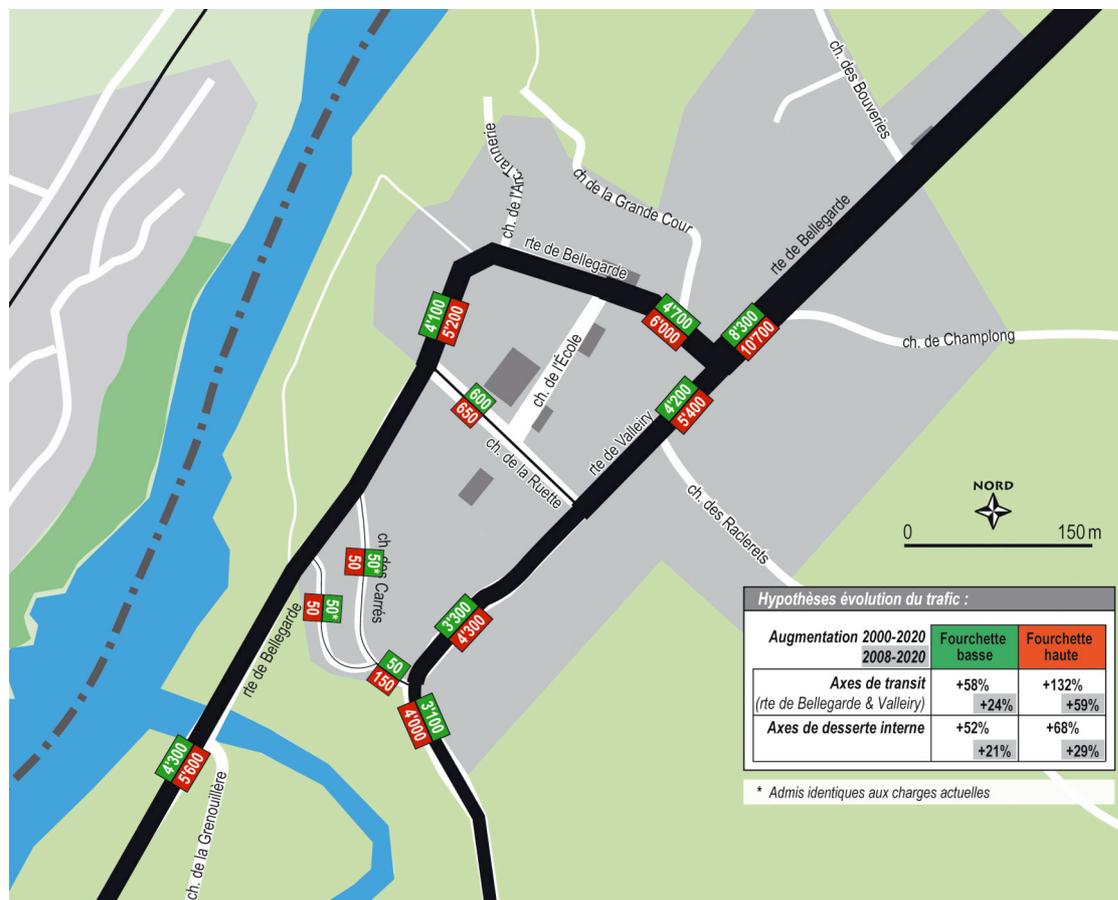


Figure 28 : Charges de trafic journalières futures (2020) pour un jour ouvrable moyen, source CITEC.

#### 9.1.4 Rôle de la Commune en matière de déplacements

Compte tenu du constat fait ci-avant, de nombreuses actions peuvent être menées au niveau communal sur le plan de la gestion de la mobilité. Le plan directeur devrait ainsi essentiellement répondre aux principales préoccupations suivantes :

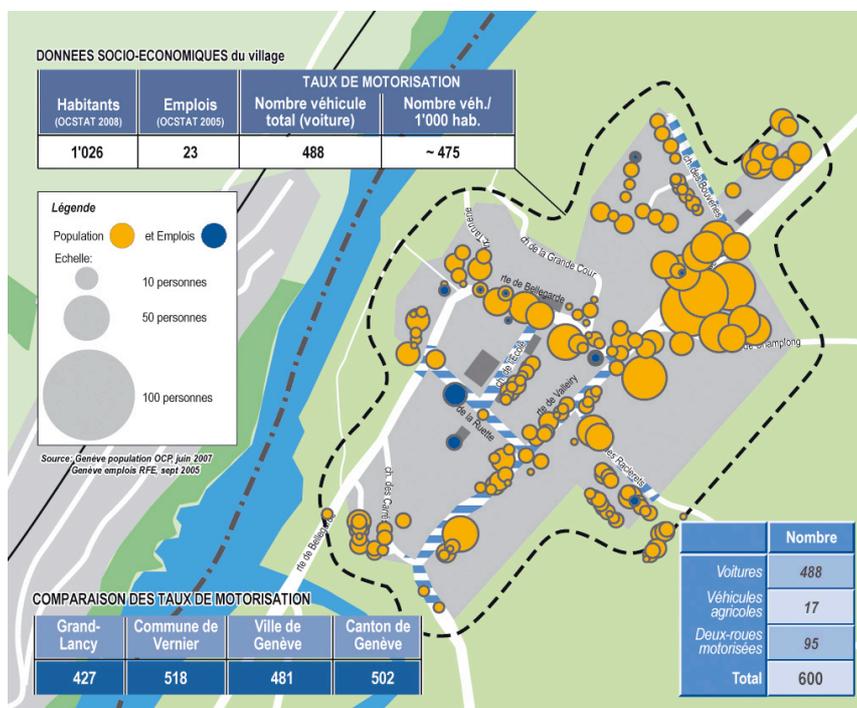
- > **Modérer la circulation** : les vitesses encore excessives sur certains tronçons routiers, différents conflits d'usage, notamment sur le chemin de l'école, ainsi que le développement du village, ont conduit la Commune à mettre en place différents aménagements ponctuels, provisoires ou définitifs qu'il s'agira d'officialiser et de pérenniser.
- > **Améliorer la desserte par les transports publics** : si la ligne K relie Passeiry au village de Chancy et est indispensable aux déplacements des élèves vers les établissements scolaires de la périphérie, les temps de parcours et les fréquences relativement peu élevées sont dissuasives pour se rendre au

centre-ville ; il s'agira donc pour la Commune de faire entendre sa voix auprès des instances cantonales et des Transports Publics Genevois (TPG).

- > **Développer et sécuriser les itinéraires piétonniers et cyclables** : le fonctionnement de la Commune en deux pôles, impliquant des déplacements entre les villages, et les coupures physiques fortes que représentent les routes de Bellegarde, Valleiry et Chancy induisent des cheminements discontinus dont les liaisons sont à prioriser.

## 9.2 Données socio-économiques

Selon les statistiques les plus récentes de l'Office cantonal des statistiques (OCSTAT), le **taux de motorisation du village de Chancy avoisine les 475 véhicules immatriculés (voitures uniquement) pour 1'000 habitants** (488 voitures pour 1'026 habitants). Cette valeur est sensiblement identique à celle relevée en Ville de Genève (environ 480 véhicules immatriculés pour 1'000 habitants) et même inférieure à la moyenne cantonale (environ 500). A noter que cette valeur ne distingue pas les immatriculations de véhicules privés de celles pour les véhicules professionnels, le ratio de la ville de Genève est donc à relativiser vers le bas.



**Figure 29 :** Données socio-économiques et taux de motorisation du village de Chancy, source CITEC.

A relever encore que près de 100 deux-roues motorisés sont immatriculés sur ce même secteur de la commune.

Concernant les déplacements de la population active de Chancy, l'analyse des données 2005 de l'OCSTAT révèle quelques enseignements intéressants :

- > A peine plus de **10 %** de la population active travaille à Chancy.
- > Près de **35 %** des actifs de Chancy travaillent dans l'une des communes desservies par le RER (Rive droite de la Ville de Genève, Meyrin, Vernier, Satigny, Russin).
- > Un peu moins de **10 %** des actifs travaillent dans l'une des communes desservies par la ligne K à l'amont de la Ville de Genève (Avully, Bernex, Onex, Lancy).

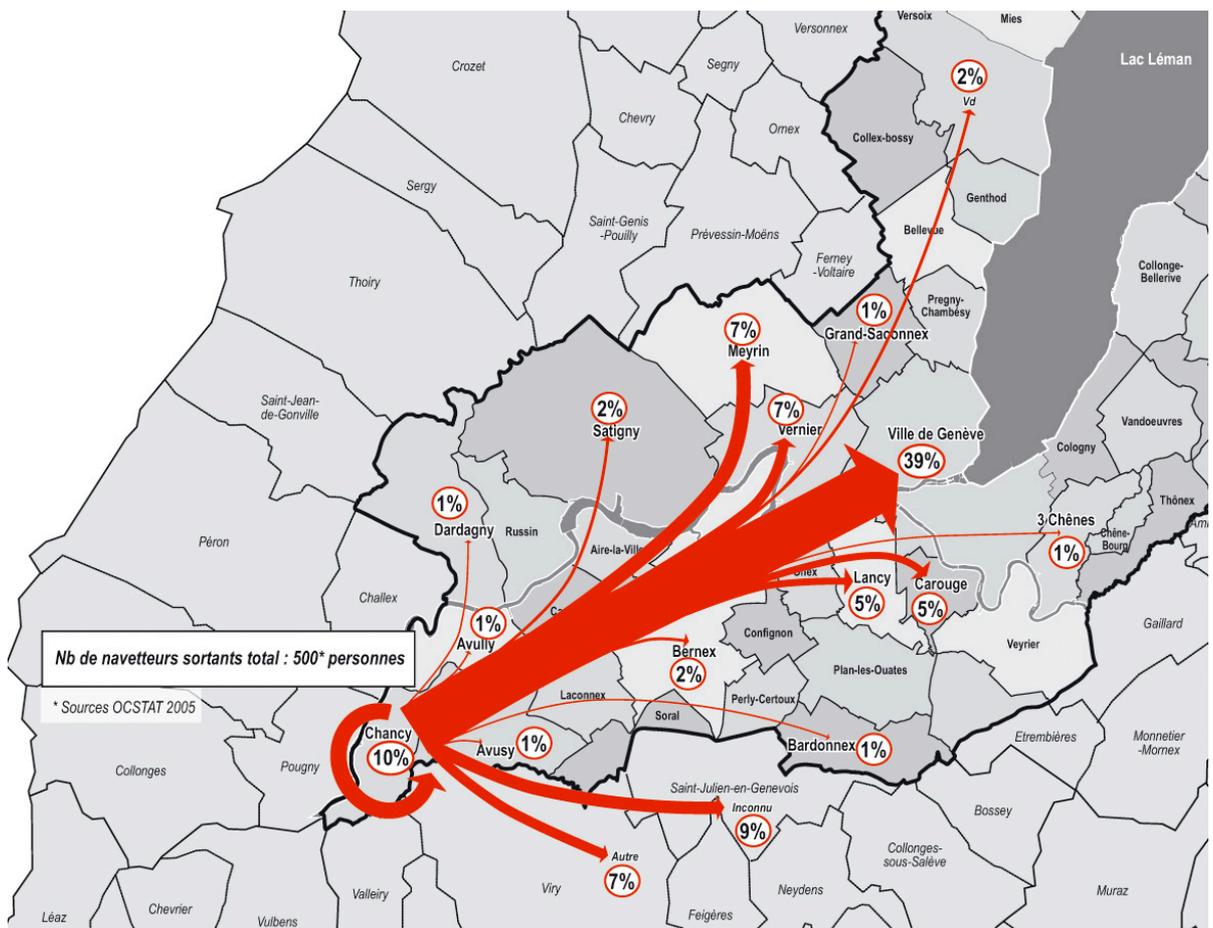


Figure 30 : Navetteurs sortants pour la commune de Chancy, OCSTAT 2005.

Au total, ce sont donc **plus de la moitié des actifs de Chancy qui possèdent déjà aujourd'hui une alternative à la voiture pour leurs déplacements pendulaires.**

## 9.3 Réseau routier

### 9.3.1 Structure du réseau, transit

#### Diagnostic

Le réseau routier est actuellement organisé autour de l'axe de transit relativement important de la **route de Chancy**. Il constitue l'un des principaux accès au centre-ville de Genève depuis l'ouest. Cet axe historique, liant Chancy, Bernex et Genève est la colonne vertébrale du trafic d'un « bassin versant » regroupant la Champagne et une partie des communes limitrophes françaises. En tant qu'*axe primaire*, il est sensé assurer les liaisons entre la Ville de Genève et l'extérieur, tout en favorisant l'accès au réseau autoroutier. L'objectif principal est d'y permettre un écoulement fluide du trafic, tout en assurant aux transports publics des conditions de progression visant à leur donner la priorité par des sites réservés (voies ou couloirs bus) et aux usagers plus vulnérables (piétons et 2 roues) des aménagements de sécurité (trottoirs, passages piétons protégés, bandes ou pistes cyclables). Contrairement au deuxième axe primaire de la Commune, la **route de Bellegarde**, dont le tronçon entre le giratoire avec la **route de Valleiry** et la sortie du village constitue un véritable goulet d'étranglement, ces conditions sont respectées en ce qui concerne la route de Chancy.

Ainsi, au cœur du village de Chancy, la route se subdivise en deux axes qui partent en direction de la France, la route de Bellegarde au nord, classée en réseau primaire, et la route de Valleiry au sud, déclassée en réseau secondaire lors de la dernière mise à jour de la hiérarchie du réseau cantonal. Pourtant, pour l'une comme pour l'autre, la hiérarchie fonctionnelle du réseau n'est pas adaptée au contexte local d'une traversée de village.

Finalement, à l'exception des trois axes majeurs susmentionnés, tous cantonaux, les autres voiries sont classées en routes de desserte qui assurent les liaisons à l'intérieur des quartiers vers les éléments du réseau collecteur. Le trafic motorisé y est modéré, les rues présentant un caractère résidentiel, où l'on recherche une mixité d'usage.

Les charges de trafic actuelles (cf. figure 45) reflètent bien la hiérarchie du réseau. Le réseau primaire actuel supporte des charges d'environ 3'500 uv/j (unités véhicules jour) pour ce qui est de la route de Bellegarde en traversée du village et près du double sur ce même axe en sortie de village (environ 6'700 uv/j). L'axe secondaire de la route de Valleiry voit quant à lui passer quelque 2'600 véhicules jour.

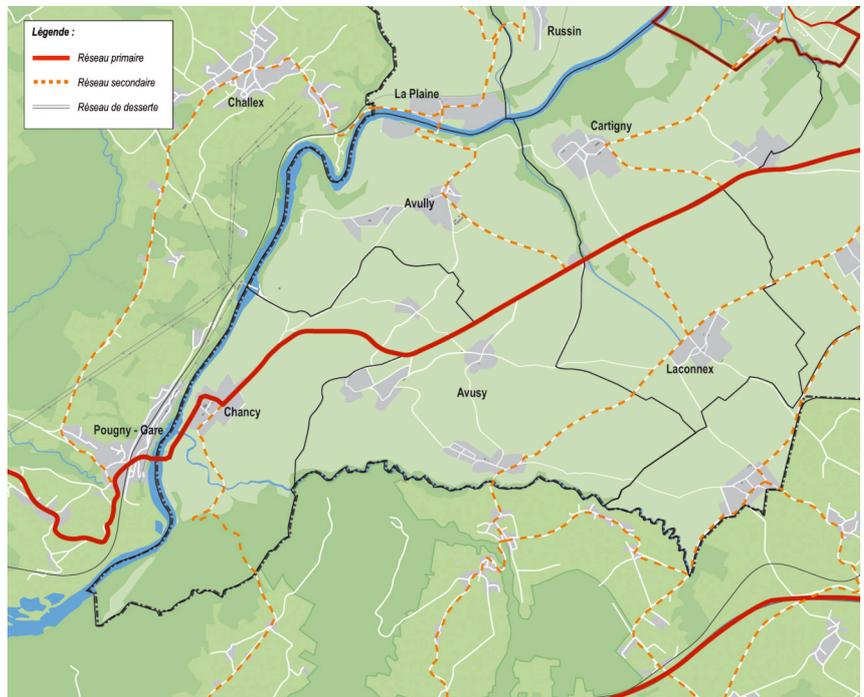


Figure 31 : Hiérarchie du réseau routier, selon plan approuvé par le Grand Conseil le 7 octobre 2005.

Ces charges sont relativement modestes pour un réseau primaire ou secondaire, mais constituent tout de même une source de nuisances importante pour les riverains du village de part leur forte concentration temporelle et leur caractère monodirectionnel (en direction de la Ville de Genève en heure de pointe du matin et en direction de la France en heure de pointe du soir).

Pour comprendre l'organisation du trafic de la Commune, il est important de se pencher sur sa structure et notamment **la part de transit qui est ressentie comme prépondérante par les habitants de Chancy, mais qui, dans les faits, s'avère plus ou moins équivalente à celle du trafic d'échange** (= à origine ou à destination de la Commune).

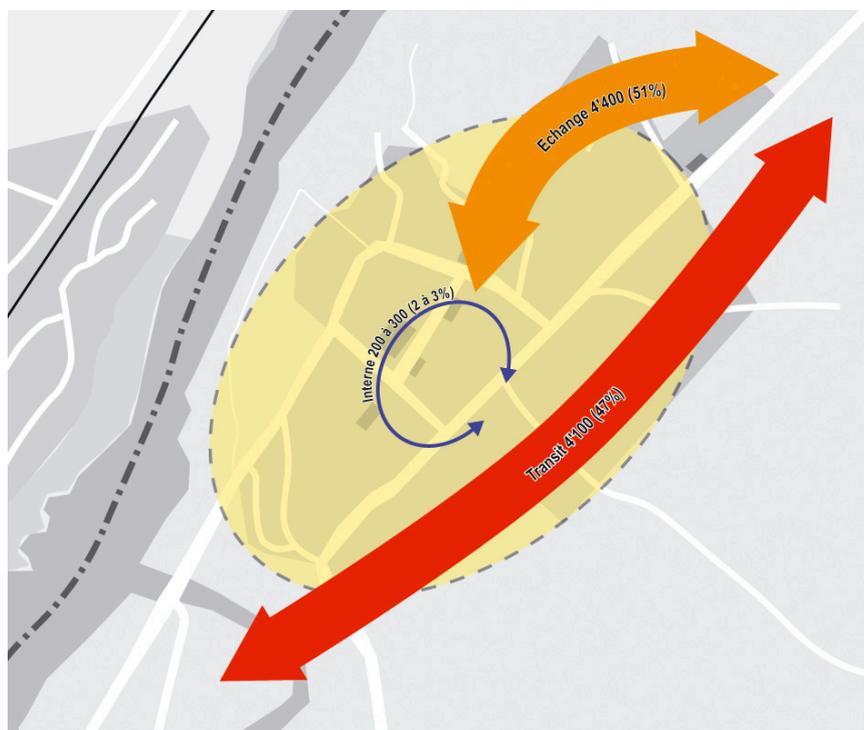


Figure 32 : Structure du trafic sur le périmètre du village de Chancy, source : Citec

La structure du trafic de la Commune montre ainsi un transit de 47% environ contre 51% de trafic d'échange, seul 2 à 3% du trafic pouvant être considéré comme du trafic interne, dont l'origine et la destination du déplacement est Chancy.

**L'immense majorité du trafic aux douanes de Chancy constitue toutefois du trafic de transit pour la Commune.** En effet, plus de 95% des usagers traversant la frontière en provenance depuis la route de Bellegarde ou de celle de Valleiry vont au-delà de la Commune de Chancy, comme le montrent les figures ci-dessous, issues des enquêtes aux frontières effectuées en 2005.





L'introduction de ces zones 20 et 30 vise à atteindre les objectifs suivants:

- > **Modérer le trafic** dans le village: réduire les vitesses et limiter le transit.
- > **Sécuriser l'ensemble des déplacements** : conduite plus calme et plus respectueuse de l'espace de vie environnant, meilleures conditions de traversée pour les piétons, meilleure occupation de la voirie pour le cycliste.
- > **Améliorer le cadre et la qualité de vie** : diminution des nuisances, moins de contraintes pour les déplacements doux, mise en valeur du cadre bâti et du village de Chancy.
- > **Assurer, voire améliorer l'accessibilité** au village, principalement vers les zones institutionnelles en son cœur, le long des chemins de la Ruelle et de l'Ecole.
- > **Partager l'espace-rue de façon sécurisée et conviviale** en favorisant la mixité des flux et la cohabitation réciproque entre les différents usagers de la route et du quartier.



Conflits entre les piétons et les automobilistes, route de Valleiry.

En se basant sur les données d'accidentologie et de vitesses, **la mise en place des zones 20 et 30 de Chancy en 2004 ne s'est avérée que partiellement positive**. Si le nombre d'accidents n'est pas représentatif dans les zones modérées (mais une baisse globale est observable depuis 2005 sur l'ensemble de la Commune de Chancy), les vitesses ont diminué sur la route de Valleiry et le chemin de la Ruelle grâce aux mesures de modération mises en place, mais restent toutefois supérieures aux limitations en vigueur.

Certains secteurs ne donnent donc pas encore entière satisfaction et nécessitent de prendre des mesures complémentaires, notamment pour ce qui est de l'itinéraire des écoliers.

Ainsi, malgré les aménagements mis en place, la route de Valleiry, qui dispose d'un gabarit restreint, reste un long tronçon plus ou moins rectiligne traversé par 2'600 uv/j, dont une part importante en transit. Cet axe nécessite donc des traitements ponctuels supplémentaires pour abaisser les vitesses des automobilistes et ainsi sécuriser les cheminements piétons et deux roues. C'est l'objectif de la récente pose de potelets projetée par l'Etat.

La même constatation est faite pour les chemins de la Ruelle et de l'Ecole. Ces axes sont sensibles en raison de la présence de **pôles générateurs piétons** (Salle communale, stade, école, piscine publique, temple). Ils sont très fréquentés, principalement en heures de pointes et lors de manifestations, ce qui accentue les conflits piétons – voitures. La piétonisation du carrefour entre ces deux chemins est ainsi souhaitée à l'avenir. Cela sans péjorer toutefois l'accessibilité automobile vers les différents parkings du cœur de la Commune.

## Objectif

- > *Intégrer les mesures de modération des vitesses et de sécurisation des parcours piétons dans un concept paysager et de valorisation des espaces publics.*

## 9.4 Transports publics

### 9.4.1 Desserte actuelle

#### Diagnostic

Mise à part la desserte **tangentielle et lacunaire du RER Bellegarde – Genève**, la Commune de Chancy est exclusivement desservie par la **ligne K** des TPG, qui la relie au centre de l'agglomération avec une fréquence de l'ordre de 20 minutes en heures de pointes et de l'heure le reste de la journée. Bien que ce soit l'une des lignes les plus rapides du réseau TPG (vitesse commerciale d'environ 30 km/h), les temps de parcours restent peu attractifs, du fait des détours de son tracé et de la relative fluidité de la route de Chancy en heures de pointe, jusqu'à Bernex du moins. Ainsi, il faut compter 25 minutes pour gagner le centre de Bernex et plus de 50 pour rejoindre la Place de Neuve.

Concernant le RER Bellegarde – Genève, l'offre en gare de Pougny – Chancy est essentiellement concentrée en heures de pointes et ne dépasse pas les 9 courses/jour. En effet, le RER Genevois ne va pas au-delà de La Plaine et seul les RER en provenance de Bellegarde font halte à Pougny – Chancy.

Pour ces quelques courses à la journée, le bus K traverse le Rhône et vient desservir la gare de Pougny – Chancy. **Cependant les horaires de bus et des trains ne sont synchronisés qu'en direction et en retour de Genève.**

Cette offre est très peu utilisée par les habitants de Chancy, comme le démontre le plan de charges ci-après. D'ailleurs, si l'on compare ces charges journalières aux charges TI, la part modale des transports en commun reste extrêmement faible dans le cas de la route de Bellegarde en amont du village de Chancy (1.5% des déplacements) et encore marginale sur cette même route en sortie du village (à peine plus de 2%).

Un **potentiel de report modal** existe donc réellement, notamment en lien avec la construction d'un éventuel P+R au niveau de la halte de Pougny – Chancy et l'amélioration de l'offre RER et du bus K.

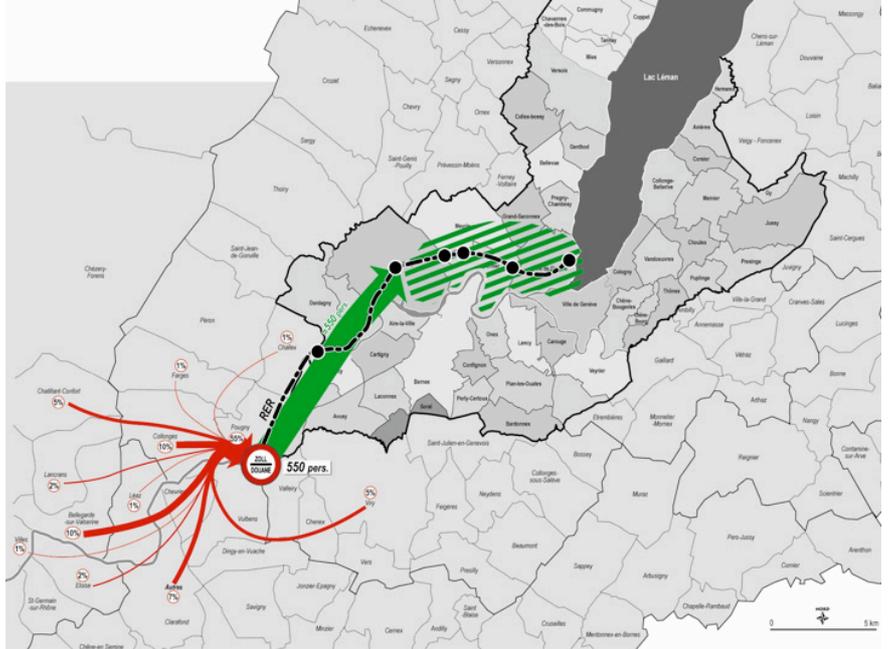


Figure 36 : Potentiel de report modal (source : Citec)

On peut considérer que **le village est correctement desservi**, puisque 91 % de la population est domiciliée à moins de 300 m d'un arrêt TPG, alors que la commune de Chancy est répertoriée dans la zone régionale et que la loi y tolère une desserte jusqu'à 500 m. Pour ce qui est des hameaux, les distances à couvrir à pied sont plus importantes.

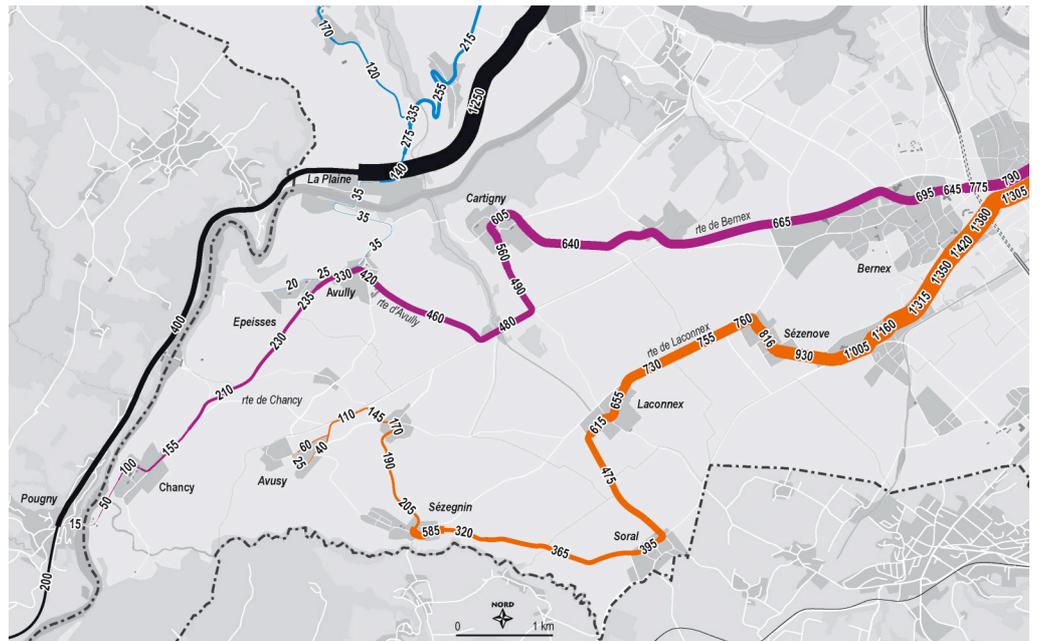


Figure 37 : Serpents de charges des utilisateurs des transports publics (état 2007) – jour ouvrable moyen, source : Citec

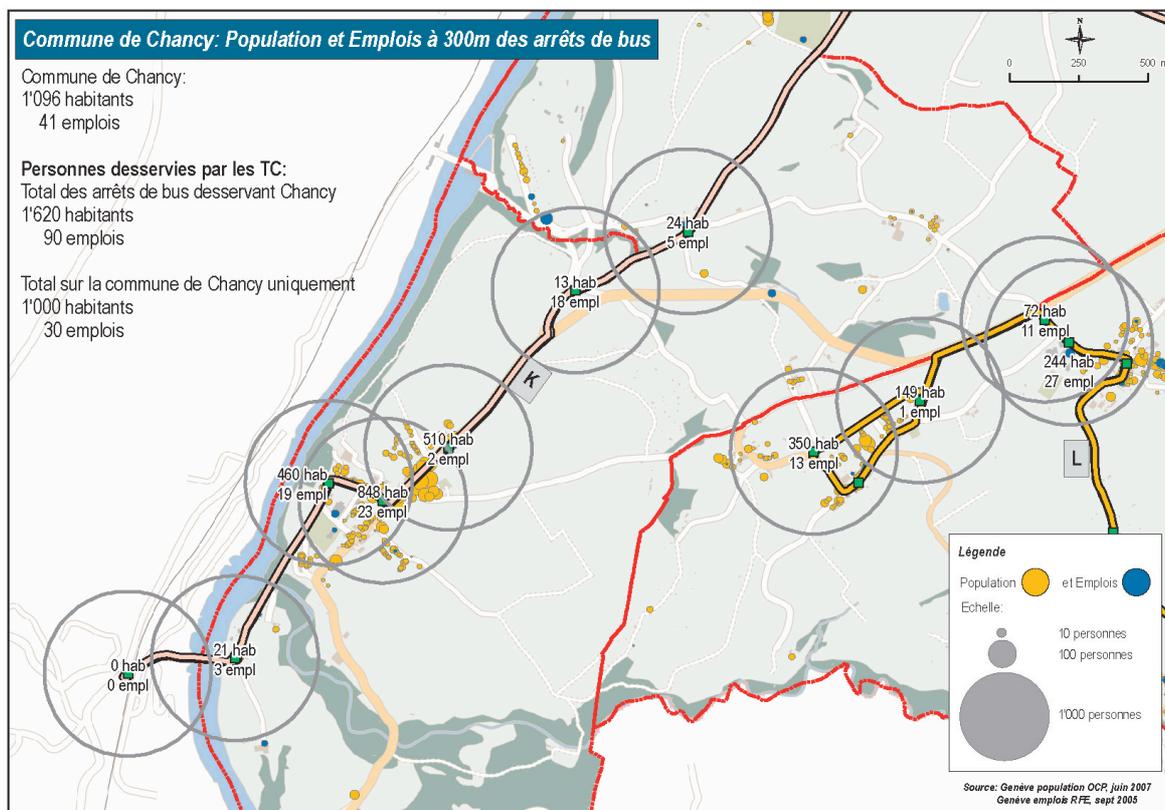


Figure 38 : Population et emplois desservis par les lignes de bus TPG, source: Citec

#### 9.4.2 Développements futurs envisageables

##### A court terme

Le Plan directeur cantonal des transports publics 2007-2011<sup>9</sup> a pour objectif un fort développement de l'ensemble de l'offre. Il a permis à cet effet de dégager des moyens financiers supplémentaires pour l'exploitation et d'esquisser une image directrice du développement souhaitable du réseau. Certaines améliorations ont déjà été introduites, mais la plupart restent à mettre en œuvre, tel le renforcement des cadences des lignes suburbaines notamment.

Pour Chancy, les propositions du plan directeur incluent:

- > **le prolongement de la ligne X de Gennevay jusqu'à Chancy** (mis en service le 12.12.09) afin d'offrir un rabattement sur le RER La Plaine – Genève et qui permet au passage une desserte améliorée du hameau d'Epeisses et des activités au Martinet ; cela permettra de bénéficier d'un avantage tarifaire à prendre les RER à La Plaine ;

<sup>9</sup> Cf. rapport « Plan directeur des transports publics 2007 », adopté par le Conseil d'Etat le 26 avril 2006.

- > **une augmentation du nombre de courses offertes par la ligne X**, visant à assurer un rabattement systématique sur le RER durant les périodes de pointe (correspondance avec tous les trains entre 7h et 9h, 11h30 et 14h, 16h et 19h) ;
- > **une cadence à la demi-heure sur la ligne K** les jours de semaine durant toute la journée, ainsi qu'une partie du samedi.
- > **un tracé plus direct de la ligne K sur la route de Chancy** pour quelques courses en heures de pointe, afin d'accélérer ses temps de parcours et de le rendre ainsi plus compétitif.
- > **l'intégration de la Commune de Chancy au réseau Proxibus<sup>10</sup> – zone ouest**, avec point d'accrochage à la Croisée de Conignon (mis en service le 12.12.09),
- > **l'augmentation de la cadence du RER.**

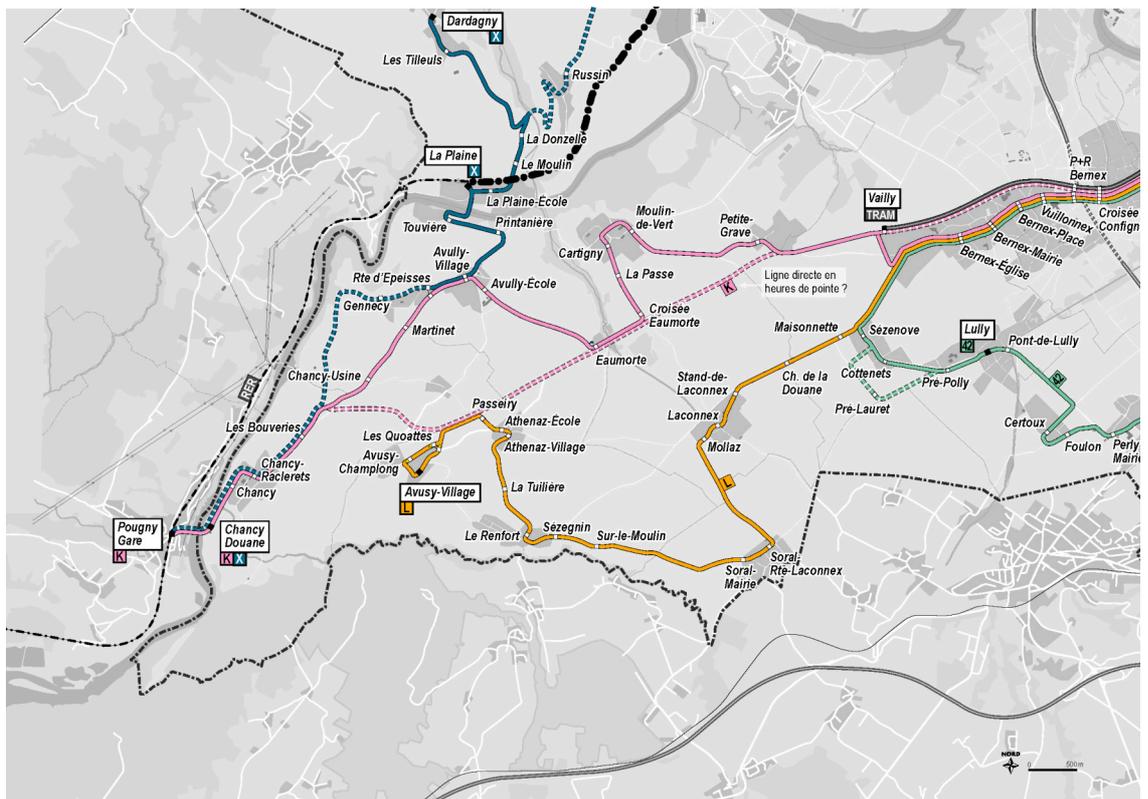


Figure 39 : Proposition de réseau TC futur - à court terme.



Pont sur le Rhône, à la hauteur de Pougny-Gare.

### A plus long terme

Si à l'avenir, **le projet de tramway** sur l'axe Onex-Bernex (TCOB) induira une réorganisation de la desserte suburbaine du secteur Rhône-Aire et constituera l'axe fort du secteur de la Champagne, le **développement de l'offre RER entre Bellegarde et Genève**, prévu dans le projet d'agglomération, avec la réactiva-

<sup>10</sup> Bus sur appel.

tion d'anciennes gares ou la création de nouvelles haltes sur le sol français, le tout accompagné de **l'implantation de P+R**, jouera véritablement le rôle d'armature régionale du réseau de transports publics.

Il s'agira dès lors pour Chancy de ne pas « rater le bon wagon » en **soignant tout particulièrement les accès piétons et deux roues à la halte de Pougny – Chancy**. En effet, le tronçon de la route de Bellegarde entre la douane et le village, ainsi que le pont qui enjambe le Rhône sont totalement dépourvus d'infrastructures piétonnes ou cyclables, ce qui pose de réels problèmes de sécurité et réduit fortement l'attrait de la gare. Le terminus du K devra être déplacé à Pougny – Gare (voire même un peu plus loin si un parking P+R se développe plus en amont), ce qui ne rendra plus indispensable le rabattement vers la gare de La Plaine et permettra la suppression du dernier tronçon du prolongement de la ligne X.

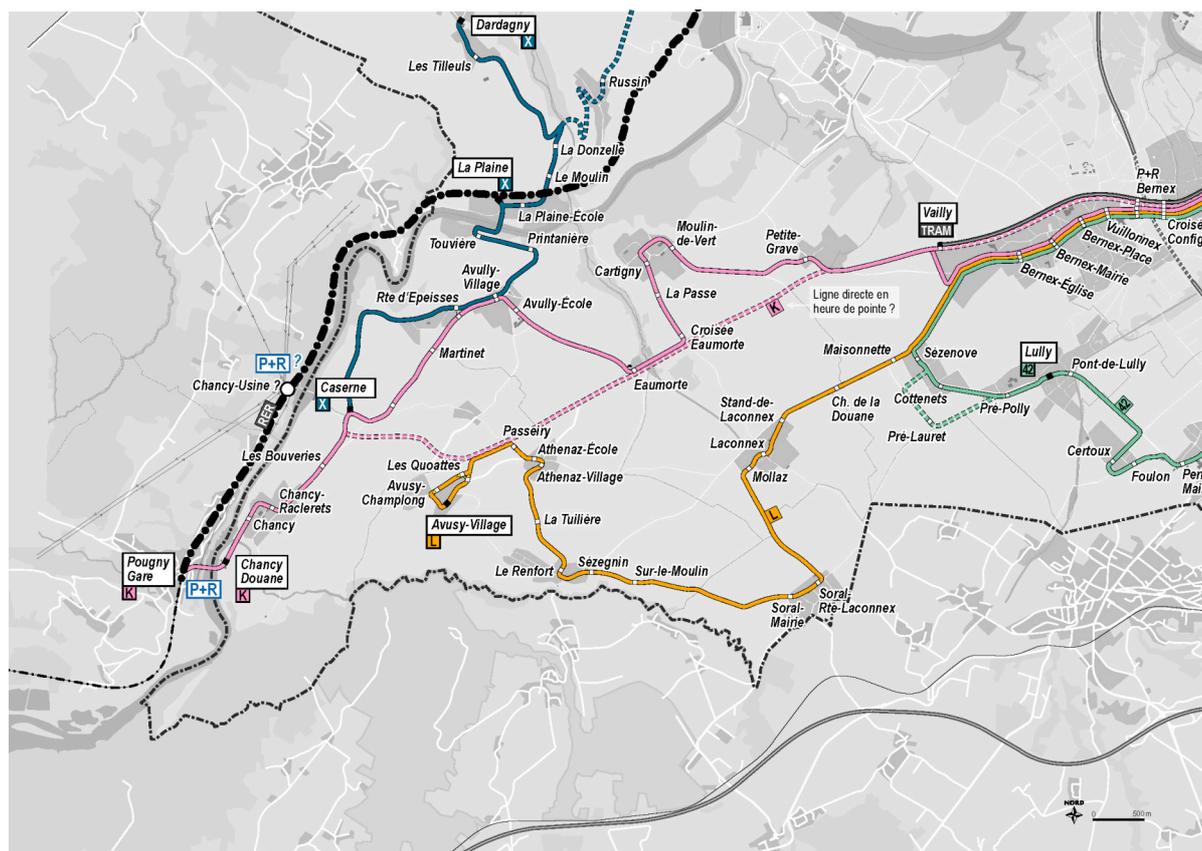


Figure 40 : Proposition de réseau TC futur - à moyen ou long terme.

#### Objectifs

- > **Améliorer la desserte des transports publics et la rendre plus attractive.**
- > **Soigner les liaisons de mobilités douces et le rabattement bus à la halte ferroviaire de Pougny – Chancy dont l'offre RER sera améliorée à l'avenir.**

## 9.5 Vélos

### 9.5.1 Structure du réseau

#### Diagnostic

Le Canton de Genève dispose d'un réseau cyclable important. Celui-ci couvre l'ensemble du canton avec toutefois une qualité qui varie par rapport à différentes contraintes. De « recommandé », un itinéraire vélo peut être ainsi être classé selon différents types de dénominations relatives au confort du cycliste, jusqu'au tronçon considéré comme « difficile » souvent lié à un partage de la voirie peu favorable à l'utilisation du vélo comme mode de déplacement.



Route de Valleiry, au centre du village.

**La Commune de Chancy et son village sont reliés de manière presque continue à la plaine de Plainpalais ou à la gare de Cornavin à Genève**, par le biais de pistes cyclables (route de Chancy – route du Pont-Butin – route des Acaïas pour le premier itinéraire et route de Chancy – route du Pont-Butin – avenue d'Aïre – tranchée couverte de St-Jean pour le second), soit à chaque fois environ 15 km de parcours sécurisé. Ces distances sont importantes il est vrai et s'adressent à des sportifs aguerris. L'essor récent du vélo électrique les rends toutefois accessibles à tout un chacun aujourd'hui.

Néanmoins, comme les autres localités à caractéristiques similaires, où le cadre bâti à une forte influence sur le gabarit de la voie, **Chancy ne bénéficie pas d'un réseau cyclable continu à l'intérieur de sa zone urbaine**. En effet, une grande partie de la route de Bellegarde qui traverse le village ne dispose pas d'un gabarit suffisamment large pour que cette voie puisse accueillir le vélo de manière formalisée.

Cependant, les voies qui forment la zone 30 km/h centrale (la route de Valleiry, une partie du ch. des Carrés) ainsi que celles qui composent la zone 20 Km/h (chemin des Bouveries, de la Ruelle et de l'Ecole) peuvent offrir, si elles sont aménagées de manière à faire respecter les vitesses légales par les automobilistes, des alternatives à la continuité de l'itinéraire deux-roues. Les cyclistes optant par un circuit à l'intérieur de ces zones peuvent éviter un tronçon difficile de la route de Bellegarde qui se trouve au droit du chemin de l'Ancienne-Tannerie, où s'additionnent des points durs liés au trafic et ceux liés à la mauvaise visibilité.



**Figure 41 :** Structure du réseau cyclable dans le village de Chancy.

Certains carrefours du village présentent une situation inconfortable, voire dangereuse pour les vélos. Ceux-ci doivent être réaménagés pour permettre des traversées sûres.

L'aménagement d'installations de parage à domicile (habitat collectif) et à destination (équipements publics, arrêts de bus, services), aujourd'hui lacunaire, est essentiel au développement du vélo et la Commune joue un rôle déterminant à cet effet.

Une **promotion active du vélo** auprès des principaux usagers potentiels (scolaires, déplacements quotidiens, etc.) et une stratégie d'information et de communication est également à développer au niveau de la Commune.

## Objectifs

- > *Développer un réseau cyclable communal attrayant et sécurisé.*
- > *Aménager des places de parcage en suffisance, au domicile et à destination (école, salle communale, mairie, etc.).*
- > *Promouvoir activement le vélo, soutenir les initiatives en faveur du vélo.*

### 9.5.2 Aménagements

L'inventaire a mis en évidence que les liaisons cyclables actuelles entre les différents pôles et secteurs d'habitation de la Commune sont parfois lacunaires et qu'elles n'offrent pas toujours le confort et la sécurité qui pourraient les rendre attractives. Le réseau futur doit ainsi prévoir des améliorations, afin que les itinéraires cyclables deviennent plus cohérents :

- > **Le tronçon de la route de Bellegarde compris entre le chemin de la Ruelle et la douane de Pougny**, où les véhicules roulent en moyenne à des vitesses sensiblement supérieures à celles autorisées. Ceci est dû à la perspective rectiligne, à la déclivité de l'axe et à son contexte de faible urbanisation. Un aménagement de l'axe approprié, à travers des éléments de modération de vitesses et de formalisation des voies vélos (à la montée au minimum) qui contribuent également à la réduction visuelle des gabarits routiers, est prioritaire si l'on entend favoriser la liaison avec la gare de Pougny – Chancy.
- > **Le tronçon de la route de Valleiry en zone non urbanisée**, au delà de la zone 30 qui, bien que ne disposant pas d'un gabarit suffisant pour formaliser une liaison deux-roues, mérite des mesures de sécurisation des déplacements en vélo, notamment sur le virage au droit du chemin des Carrés. La déclivité, ainsi que le gabarit de ce chemin ne permettent pas non plus un aménagement en faveur des cyclistes.
- > **Le chemin de Champlong** qui bien qu'il comporte des éléments de modération (coussin berlinois et seuil) en zone urbanisée, ne permet pas la formalisation d'une bande cyclable de part son gabarit trop réduit. Néanmoins, une piste cyclable en terre battue, séparée de la voie par une étroite bande gazonnée, pourrait assurer plus de confort à la liaison deux-roues entre Chancy et Avusy.
- > **Des cheminements mixtes piétons - vélos** sont envisagés pour proposer des alternatives à la circulation sur route, notamment sur la route de Bellegarde, au centre du village. Le plan directeur communal prévoit la réalisation de cheminements permettant un contournement par le Sud du village. Ces derniers peuvent également être empruntés par les vélos, soit à titre non officiel, les cycles partageant l'espace avec les piétons, soit au travers d'aménagements plus conséquents, permettant un usage mixte confortable pour tous les usagers.

### 9.5.3 Promotion du vélo

A part les liaisons établies, des éléments de support à la pratique du vélo aident à promouvoir ce mode de déplacement et forger une image emblématique du « bon vivre ».

Ainsi, les zones de rencontre formées par le chemin de l'École et le chemin de la Ruelle pourraient abriter des places de stationnement deux-roues face à la salle communale, proches de l'école et du temple, afin d'inciter encore plus l'utilisation du vélo et de le **profiler comme le mode de déplacement adapté aux relations internes entre les différents lieux de vie du village.**

Des marquages ainsi que des signalétiques verticales spécifiques aux cyclistes sur l'ensemble du périmètre concerné jouent un rôle important au niveau de l'information, de la sécurité, mais aussi à la **promotion de l'image de marque de ce mode de mobilité.**

Enfin, la mise sur pied d'un **concept de « Vélobus »**, dont le fonctionnement est similaire à celui du Pédibus, pourrait être intéressant pour les enfants devant se déplacer sur de plus longues distances (depuis le chemin des Platières jusqu'à l'école par exemple). C'est en effet un excellent moyen de sensibiliser enfants et parents à l'attrait du vélo pour les déplacements quotidiens, pour initier les enfants à la sécurité routière et pour diminuer le trafic aux abords des écoles (lié à la pose-dépose des enfants).



Système de Vélobus, Haute-Normandie (F).

## 9.6 Stationnement

En ce qui concerne l'offre en stationnement (majoritairement privée – 80% de l'offre), on peut affirmer que quantitativement et globalement, pour le village de Chancy, elle répond de manière satisfaisante à la demande. Néanmoins si sa distribution est relativement homogène sur le périmètre en question, des déséquilibres qualitatifs liés à l'utilisation de l'espace public apparaissent ici ou là.

> Ainsi, sur la zone 4, identifiée par un cercle orange sur la figure ci-après, l'omniprésence de véhicules stationnés sur voirie exerce une **pression sur la qualité et la continuité de l'espace public qui s'en trouve péjorée.** Un réaménagement de ces places de stationnement est ainsi souhaitable, afin d'équilibrer l'usage de l'espace par les différents modes, en offrant des espaces un peu plus généreux pour les mobilités douces et les interfaces de

transports publics, ce qui permet de mettre en valeur le cadre bâti et les espaces verts.

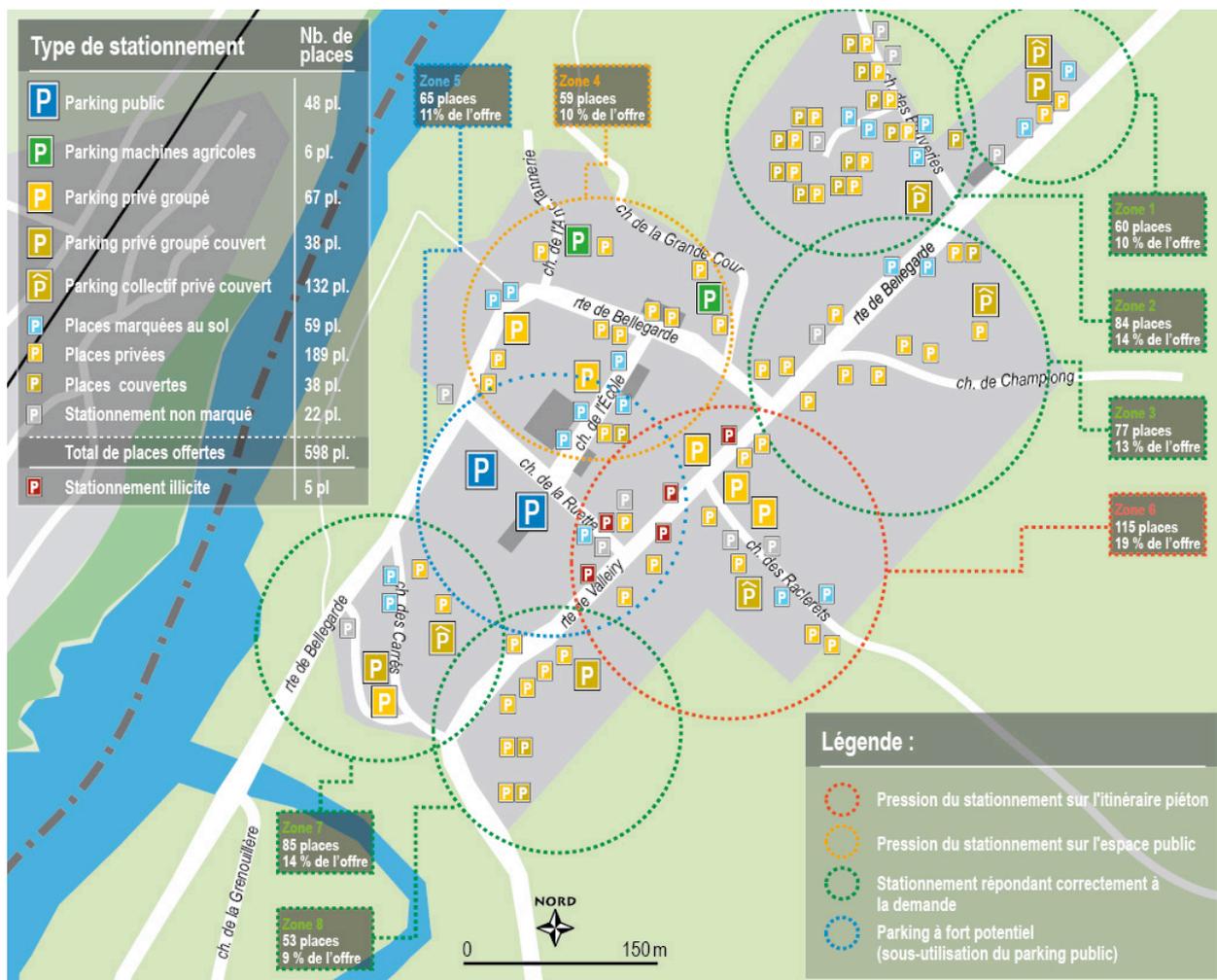


Figure 42 : Stationnements à Chancy, source CITEC.

- > La zone 5, représentée par un cercle bleu, abrite **deux grands parkings publics**, correspondant à environ 10 % de l'offre total de places du village, qui sont utilisés surtout lors de manifestations à la salle communale ou à l'école. La plus grande partie du temps, ces parkings sont sous-utilisés. Ils **pourraient ainsi recevoir l'excédent de véhicules qui sont parqués à l'intérieur de la zone 4**, surtout ceux stationnés sur le chemin de l'Ecole. Considérant un rayon d'influence de 250 m, soit 4 minutes de marche à pied, on s'aperçoit que ces parkings ont une aire d'influence importante.
- > La zone 6, représentée par un cercle rouge, est la zone qui comporte le plus grand nombre de places de parc (environ 20 % de l'offre totale), mais, paradoxalement, dans le même temps, c'est la zone où l'on observe le plus

**de stationnement illicite.** La méconnaissance des places libres dans les parkings publics de la zone 5 ou la volonté de protéger les habitants lors de la sortie de leurs maisons par l'emplacement stratégique de véhicules, expliquent certainement cet état de fait.

**Objectif**

> *Inciter les habitants de la Commune à utiliser les deux parkings publics à proximité de la salle communale afin de limiter au maximum le stationnement hors cases.*



**Figure 43 :** Synthèse de l'offre en stationnement dans le village, source: CITEC.