

**Projet de transformation de la piste cyclable Divonne-les-Bains – Crassier**  
**Note à l'attention de Monsieur Obez, Vice-Président en charge du Transport**  
**Pays de Gex Agglo**

-

## **Préambule**

Dans le cadre d'une offre de transport public élargie pour améliorer le transport des habitants du Pays de Gex travaillant dans le Canton de Vaud, il est prévu la mise en place d'une nouvelle ligne de bus (818) reliant Gex à Nyon. Sa mise en service est annoncée pour le 15 Décembre 2019.

Ce bus emprunterait dans un premier temps la RD 984C (entre le bas du Chemin de Painloup et le poste de douane de Crassier). Par la suite, plusieurs options alternatives de tracés sont à l'étude.

L'une d'elles serait **une voie nouvellement créée entre le Chemin des Etangs et la Route de Genève à Crassier. Cette voie de circulation jouxterait l'actuelle piste cyclable reliant Divonne à Crassier.** Outre qu'elle n'est pas sollicitée par les usagers ni les riverains, cette option soulève un certain nombre de **contraintes sérieuses et de problèmes potentiels** qui sont développés ci-après.

*(voir annexe A1 PLU Divonne-Crassy)*

### **I. La zone concernée par le projet entre le Chemin de Pain Loup et la route de Genève : la piste cyclable Divonne-Crassier, une voie verte et un axe de mobilité douce très utilisé, à sauvegarder et à optimiser**

Suite à la fermeture de l'ancienne voie ferroviaire reliant Divonne-les-Bains à Nyon, la piste cyclable reliant Divonne-les-Bains à Crassier fut inaugurée en Mai 2016. Cette voie verte est un axe de mobilité douce très apprécié au quotidien par bon nombre d'usagers Divonnais et résidents des communes alentours, ainsi que par leurs voisins Suisses de Crassier et communes proches.

Elle est utilisée 7j/7 par un nombre croissant de travailleurs à bicyclette ou à trottinette, promeneurs (dont beaucoup avec animaux domestiques), familles avec enfants, sportifs (coureurs, randonneurs, skieurs à roulettes) qui y circulent en toute **sécurité** et sérénité dans un **cadre naturel préservé**.

Dans sa configuration actuelle, la voie verte et sa piste cyclable s'inscrivent naturellement dans une **continuité écologique** et participent aux échanges de part et d'autre de la frontière franco-suisse :

- à l'Ouest où elle est intégrée à la voie verte en direction de Grilly et Sauverny;

- à l'Est, en direction de Crassy, où elle emprunte notamment un **corridor écologique** avec des **zones répertoriées sensibles** et fragiles où une **faune rare** y trouve encore refuge, notamment à proximité de deux étangs.

Outre les espèces animales répertoriées, la piste cyclable traverse des zones agricoles protégées et, sur certaines sections, elle se trouve bordée de **chênes centenaires également protégés**.

*(voir annexe A2 Fiche Continuité Ecosphère - Gex Agglo 2016)*

Sous l'angle **technique et environnemental**, la piste cyclable est bordée de fossés qui servent de réceptacles aux eaux pluviales, dont celles venant notamment de la rue Etienne Deprez, dans l'axe du Chemin des Ecoles.

Fin 2017 – début 2018, cette zone et le lotissement de la Châtaigneraie ont été victimes d'inondations à répétition. Ceci était dû principalement à des modifications d'infrastructures que la ville avait initiées auparavant, encourageant ainsi le ruissellement des eaux en surface.

Des **travaux rectificatifs** ont été réalisés en Août dernier à l'initiative de la Communauté d'Agglomération pour corriger le problème en amont : une dérivation a été réalisée entre le Chemin des Ecoles et un des fossés bordant la piste cyclable en vue d'assurer un meilleur équilibre hydrologique et faciliter l'écoulement des eaux pluviales. **Il est donc impératif de conserver la situation actuelle et de ne pas fermer, ni réduire ou remplacer l'écoulement dans les fossés qui jouxtent la piste cyclable. Celle-ci étant le point bas de l'hydrologie locale, toute modification qu'engendrerait la création d'une voie routière compromettrait le stockage et les écoulements d'eaux pluviales.**

En Septembre 2017 la piste cyclable fut étendue en direction de Grilly, offrant un parcours sécurisé sur une longueur de presque 8km. Cette voie verte est tant un axe de passage **fonctionnel** que de **détente** et la prolongation de la piste cyclable jusqu'à Nyon est d'ailleurs souhaitée par un grand nombre d'usagers. Cela avait d'ailleurs été évoqué il y a quelques années par Mr E.Blanc, ancien Maire de Divonne et Mr S.Mely, Syndic de Crassier avait alors fait part d'une étude en cours avec la région de Nyon. On notera que ce tracé offrirait de part en part d'un axe Grilly-Nyon un parcours cyclable relativement plat, ce qui est un véritable atout dans notre région montagneuse.

*(voir annexes A3 Article Le Dauphiné 3/05/2016 et A4 Article APICY 30/09/2017)*

Cette évolution souhaitée va dans le sens d'une **mobilité douce à renforcer** et le bon sens voudrait qu'on engage dès aujourd'hui tous les moyens utiles pour **l'optimiser** (campagnes pour développer l'usage de la bicyclette - promotion axée sur le gain de temps, l'impact carbone, le transport au moindre coût, la qualité de vie...).

La piste cyclable, de plus en plus utilisée par tous les frontaliers et les visiteurs de passage, présente donc des atouts majeurs indéniables en terme de **logistique** et de **qualité d'environnement** qu'il conviendrait donc de ne pas compromettre, bien au contraire.

## **II. Le projet d'aménagement de la ligne de bus 818**

Le projet d'aménagement de la nouvelle ligne de bus 818 s'accompagne de trois options pour le tracé de la nouvelle ligne de bus (818) reliant Gex à Nyon :

1. la première emprunterait une **nouvelle voie routière** sur Divonne, créée pour la circonstance, entre le Chemin des Etangs et la route de Genève à Crassier. **Cette voie de circulation jouxterait la piste cyclable** (avec un éloignement par endroit de seulement 0,50m) et permettrait une circulation des bus à sens unique, selon les rotations du soir ou du matin. La fréquence annoncée dans un premier temps est de 3 bus le matin et 3 bus le soir aux créneaux de pointe.  
La création de cette nouvelle voie routière s'accompagnerait de celle de 2 giratoires (en contrebas du Chemin de Pain Loup ainsi qu'au bout de la piste cyclable, face à la route de Nyon sur Crassier).

2. la seconde emprunterait la **RD 984C / Rue Etienne Deprez** entre le Chemin de Pain Loup et la douane de Crassier. La rue Etienne Deprez serait aménagée de dégagements sur la chaussée et de la pose d'un feu pour gérer la priorité du bus. Cette option aurait l'avantage d'utiliser une infrastructure existante avec une sortie existante sur l'actuel poste de douane de Crassier. On peut néanmoins s'interroger sur la pertinence (adapté à une route départementale de taille modeste ? coût ?) de l'aménagement d'un tel rond-point en bas du Chemin de Pain Loup.
3. la troisième qui emprunterait le Chemin des Etangs via une voie agricole existante et rejoindrait la route de Genève. L'infrastructure routière devrait être créée de toute part avec les impacts négatifs mentionnés ci-après.

### III. Un projet d'aménagement autour de la piste cyclable actuelle qui impacterait durablement l'environnement

Quel serait l'impact du projet selon les trois options de tracé de ligne de bus envisagées ?

**Option 1** : Cette nouvelle voie routière aurait un impact direct sur l'**environnement** proche de la piste cyclable ainsi que sur le **cadre de vie** des riverains (Chemin des Etangs, le long de la piste cyclable).

Nous avons rappelé ci-dessus la **sensibilité du corridor vert** dans lequel s'inscrit le tracé actuel de la piste cyclable. Le projet de dédoubler la chaussée actuelle de la piste cyclable pour créer une nouvelle voie de circulation pour les bus (annoncés moteur diesel de surcroît) impacterait durablement la **qualité de l'environnement**, tant pour la faune, la flore que les cultures de proximité.

Outre l'impact sur l'environnement, les **riverains** résidant sur cet axe auront à subir de nouvelles nuisances (bruit, pollution, insécurité).

Suite aux rectifications d'infrastructures hydrologiques récemment réalisées, l'aménagement d'une voie routière en parallèle de la piste cyclable **compromettrait irrémédiablement l'équilibre hydrologique actuel** dont nous avons noté ci-dessus qu'il est un point très sensible dans cette zone humide.

Au quotidien, la circulation de bus provoquera de **nouvelles nuisances aux abords immédiats de la piste cyclable** (bruit, pollution, insécurité). Même assortie d'une séparation physique sur la chaussée, l'option de faire circuler conjointement bus et usagers de la piste cyclable dissuaderait tout simplement ces derniers de l'emprunter et irait **contre l'orientation prise ces dernières années d'aller vers une mobilité douce**.

Dès lors qu'une voie routière sera aménagée sur cet axe, on peut craindre de la voir empruntée ultérieurement par d'autres types de véhicules (2 et 4 roues) et toujours en plus grand nombre, avec une **accentuation des impacts négatifs** sus-mentionnés, ce qui irait **à l'encontre du bon sens**.

**Option 2** : L'utilisation des infrastructures la **rue Etienne Deprez** sur la RD 984C s'accompagnerait d'un minimum d'aménagements pour permettre la circulation des bus (un ou deux dégagements jusqu'au poste de douane de Crassier, arrêt bus Pain Loup ?, feu de priorité). On peut par contre questionner l'aménagement d'un giratoire en bas du chemin de Pain Loup. Ce type d'infrastructure apparaît en effet **disproportionné** par rapport à l'échelle de la RD 984C et du chemin de Pain-Loup. Un **feu prioritaire** pour le bus serait tout aussi efficace et certainement **moins coûteux**.

Cette option aurait par contre l'inconvénient d'être moins respectueuse de l'environnement (cf. bus à moteur diesel circulant en transversal du corridor vert).

**Option 3** : Comme pour la première option, celle de créer de part en part un nouvel axe goudronné entre le chemin de Pain Loup et la route de Genève via le chemin des Etangs, aurait les mêmes **effets critiques sur le corridor vert, les cultures en bordure de la nouvelle voie et l'habitat de proximité.**

#### IV. Un projet de ligne de bus à l'impact coût/efficacité très hypothétique

Le coût annoncé du projet (estimation 2M€ sans les rond-points) apparaît disproportionné au regard :

1. des **infrastructures existantes** qui pourraient être aménagées à moindre coût pour permettre une circulation fluide du bus,
2. au regard de la **baisse hypothétique** annoncée de **10% du trafic automobile.**

=> En effet, **la RD984 C/ rue Etienne Deprez pourrait être aménagée à moindres frais entre le Chemin de Pain Loup et le poste de douane de Crassier** distants de 900m : la réalisation de 2 dégagements de part et d'autre, afin ne pas encombrer la circulation automobile lors des arrêts et la mise en place d'un feu prioritaire activé lors du passage du bus, permettraient au bus de parcourir cette courte distance en un temps minimum. La réalisation de ces aménagements s'avérerait bien moins coûteuse que la transformation sur l'axe de la piste cyclable avec aménagement d'une voie routière et mise en place d'un giratoire (bas du Chemin de Pain Loup)

=> Par ailleurs **il apparaît peu probable que la ligne de bus 818 Divonne-les-Bains – Nyon diminue de manière sensible le trafic actuel de la douane de Crassier vers Nyon.**

En l'absence d'une étude officielle sur la volumétrie du trafic sur les axes concernés et notamment celui reliant le poste de douane de Crassier à Nyon-Gare, nous avons procédé à une série de comptages des véhicules aux heures de pointe du matin les jours ouvrables. Celui-ci a été opéré aux carrefours de la douane de Crassier, de la Route de Nyon - Route de Genève, de la Route de Crassier- Route de Divonne à Eysins et de la Route Blanche-Route de Signy à Nyon.

*(voir annexes A5 et A6 - Comptage véhicules empruntant la RD 984 C en direction ou en provenance de Crassier)*

Les comptages effectués amènent aux constats suivants :

Le trafic du rond-point de Crassier (face à l'église) est alimenté à hauteur de 69% par les véhicules en provenance de la RD 984 C (provenance Divonne et communes en amont Gex...) et à hauteur de 31% par ceux en provenance de la Route de la Rippe.

**Plus de la moitié des véhicules** (selon les jours mesurés 54% à 57%) **prennent la direction de Nyon** (Route de Nyon) **et un peu moins de la moitié** (43% à 46% selon les jours mesurés) **celle de l'Autoroute de Genève** (Route de Genève en direction de Bogis-Bossey).

=> **cette proportion très significative de véhicules venant de Divonne (via la douane de Crassier) et de la Route de la Rippe en direction de l'Autoroute de Genève explique le phénomène d'engorgement de la douane de Crassier. Une réflexion devrait conduire à réorienter une grosse partie de ce trafic vers la douane de Chavannes-de-Bogis qui en l'état est peu attractive compte-tenu d'une fluidité insuffisante aux heures de pointe.**

**Les véhicules en direction de Nyon se destinent à hauteur de plus de la moitié (54%) à rejoindre l'Autoroute de Lausanne via la Route Blanche** (carrefour Route de Signy – Nyon). L'autre moitié se dirige vers Nyon Centre (33% via la Route de Divonne-Nyon et 12% vers la Route de Signy). **Ce faible pourcentage en direction de Nyon-Gare rend également hypothétique le taux de remplissage et la rentabilité de la ligne de bus en direction de Nyon-Gare au regard des investissements envisagés.**

A noter que les comptages effectués l'ont été lors des **jours ouvrables les plus fréquentés** de la semaine (i.e lundi, mardi, jeudi). Le trafic automobile étant réduit les autres jours ouvrables et le week-end, la circulation sur la RD 984C y est tout à fait fluide.

Par ailleurs s'est-on vraiment interrogé sur le nombre de conducteurs automobiles qui seraient prêts à passer aux transports en commun ?

Une observation faite lors des comptages permet de constater le nombre de véhicules occupés par **une seule personne**. Ce constat pourrait ouvrir le débat sur l'intérêt du **covoiturage** qui n'a fait jusqu'à maintenant l'objet d'aucune campagne d'incitation.

Dans le cadre du schéma de transport du Grand Genève, seule **l'intensification des interconnexions à Coppet-Gare** avec le Lemman Express permettront d'impacter le volume du trafic voiture existant. Cette option apparaîtrait d'autant plus pertinente au vu du trafic automobile mesuré en provenance de Gex ou de Divonne et empruntant actuellement la douane de Crassier pour rejoindre l'autoroute de Genève.

Au vu de ces données et des observations conduites sur le terrain, on peut à juste titre questionner l'investissement annoncé sur ce projet de ligne de bus coûteux et qui aurait un impact très limité sur le trafic automobile en direction de Nyon-Centre.

Le projet qui prévoierait entre autres l'aménagement d'un nouveau giratoire entre la Route de Nyon et la piste cyclable, serait un **facteur de ralentissement supplémentaire** pour les voitures venant de Divonne-les-Bains. Il ne rendrait le trafic plus fluide que du côté suisse pour les véhicules en provenance de Bogis-Bossey (Route de Crassier) ou de Nyon (Route de Nyon).

De plus sa proximité à 250 m de l'actuel giratoire de Crassier serait en soit un **facteur d'engorgement supplémentaire** en particulier pour les véhicules en provenance de Divonne. Le bon sens serait donc de dissuader nos voisins suisses de construire ce rond-point, ce qui n'irait par contre pas contre l'aménagement d'un **passage piétons/cyclistes sécurisé** à la sortie de la piste cyclable.

A noter que **le trafic venant de Divonne-les-Bains s'est dégradé** suite à la création du giratoire face à l'église de Crassier. Les observations réalisées permettent de constater un flux important de véhicules qui descendent de la Route de la Rippe (estimé à 31%) et prennent d'office leur priorité sur ceux qui viennent de Divonne-les-Bains.

## V. **Solutions alternatives aux 3 options présentées de tracé de ligne de bus 818**

- **Solution alternative 1 - optimisation ligne 814 Divonne-les-Bains – Coppet-Gare** via douane de Chavannes-de-Bogis avec utilisation de la voie de bus existante de part et d'autre de la douane. Celle-ci a demandé 1,5 an de travaux et est actuellement **sous-utilisée**. D'après la communication presse cette option semble être retenue avec des fréquences annoncées plus élevées sur la ligne 814 Divonne-les-Bains – Coppet-Gare. Elle devrait aider à décongestionner le trafic aux heures de pointe à la douane

de Chavannes-de-Bogis ainsi qu'à celle de Crassier. Cette option présente l'avantage d'être à **moindre coût**.

- **Solution alternative 2 - tracé Divonne-les-Bains – Crassier via Chavannes-de-Bogis et Bogis-Bossey** avec une utilisation optimale des infrastructures existantes, ce qui en fait également une **option à moindre coût**.

Cette option doit être privilégiée car elle utiliserait la voie de bus de part et d'autre de la douane de Chavannes-de-Bogis et la route de Crassier qui est déjà aménagée pour la circulation des bus et moins engorgée que la RD 984C. Au vu des comptages effectués (voir Annexe 4), ce tracé permettrait d'absorber une partie du trafic en provenance de Chavannes en direction de Nyon.

=> Les deux options ci-dessus permettraient d'**optimiser les infrastructures existantes** en permettant une **économie substantielle** pour le budget de la collectivité tout en **épargnant l'environnement sensible** de la piste cyclable actuelle et des quartiers d'habitation proches.

- Pour mémoire, l'option qui consisterait à aménager la rue Etienne Deprez sur la RD 984C, outre qu'elle serait moins respectueuse de l'environnement, serait par contre moins optimale que les deux options ci-dessus qui présentent l'avantage d'être **immédiatement opérationnelles et plus courtes en temps de trajet**.

On peut néanmoins garder à l'esprit qu'une diminution de l'ordre de 30% des véhicules à la douane de Crassier permettrait au bus de respecter ses horaires sur les créneaux de pointe. Cela pourrait être rendu possible en assurant un meilleur dispatching du trafic en direction de Nyon et de Genève, grâce notamment à un réaménagement du poste de douane de Chavannes-des-Bois.

Ces options pourraient bénéficier d'un **encouragement à pratiquer davantage le co-voiturage** grâce à des **politiques volontaristes** en la matière. Cela procède du bon sens et contribuerait implicitement à diminuer le volume de trafic voiture.

Enfin la **suppression du giratoire de Crassier** (face à l'église) permettrait de mieux écouler le trafic aux heures de pointe. En aucun cas elle ne devrait encourager nos amis Suisses de faire un nouveau giratoire au niveau de la Route de Nyon.

## VI. En conclusion

A l'instar de régions et d'agglomérations qui développent avec **engouement et succès** les solutions de **mobilité douce**, les pistes cyclables sont une véritable solution de **mobilité durable** auquel sont associés la **qualité de vie** et le bien-être des usagers et des riverains.

**En l'état actuel le projet de transformation de la piste cyclable ne fera qu'encourager un accroissement du trafic routier au mépris de la qualité de l'environnement. Il dissuadera toute utilisation accrue de la piste cyclable.**

Le bon sens serait plutôt d'**optimiser la piste cyclable actuelle** en incitant le maximum de frontaliers venant de Divonne-les-Bains à utiliser des deux-roues non polluants (bicyclettes, trottinettes...) pour rejoindre les arrêts de bus de Crassier, voire continuer leur route jusqu'au Nord de Nyon avec, à l'appui, l'aménagement de pistes cyclables côté Suisse (Route de Nyon).

Le tracé de la ligne de bus tel qu'envisagé par la piste cyclable ou par la RD 984C n'est pas la meilleure qui soit au regard de facteurs **financiers (coût prohibitif +2M€)**,

**d'efficacité (impact très limité en terme de réduction du trafic voitures** au vu du nombre de voitures en direction de Nyon-Gare, taux de remplissage minimal des bus), **techniques** (contraintes hydrologiques en cas de fortes pluies), **sécuritaires** (dangerosité d'une piste cyclable jouxtant une voie de bus), **environnementaux** (fragilisation du corridor vert et nuisances pour les riverains).

Il est par ailleurs fort probable que du jour où la circulation des bus sera opérationnelle sur l'axe de la piste cyclable, celle-ci sera reléguée au deuxième plan et deviendra un axe routier standard. Ses usagers actuels seront dissuadés d'utiliser cette voie verte.

**Pour les raisons exposées ci-dessus, le projet de ligne de bus 818 qui amènerait à la transformation de la piste cyclable reliant Divonne-les Bains à Crassier et de sa voie verte doit être abandonné au profit de solutions alternatives mieux adaptées, plus efficaces, moins coûteuses et plus respectueuses de l'environnement.**

- Les options développées ci-dessus (cf. optimisation de la ligne 814, tracé de la ligne 818 par Chavannes-de Bogis et Bogis-Bossey) pourraient s'accompagner en tout lieu d'une incitation à pratiquer davantage le **co-voiturage** pour contribuer à diminuer le trafic voitures.
- S'agissant du ralentissement ponctuel, certains jours, à la douane de Crassier, **la suppression du giratoire** décongestionnera le trafic en rétablissant les priorités telles qu'elles existaient auparavant (avec meilleur écoulement, le matin, du trafic routier venant de France). En outre, une réflexion devra être menée pour optimiser le trafic véhicules empruntant la douane de Chavannes-de-Bogis qui profiterait d'un réaménagement.

## Dernière minute

- Nous portons à votre connaissance que le projet de transformation de la piste cyclable n'a fait l'objet d'aucune communication proactive de la part de la Mairie de Divonne à l'attention des Divonnais. Seule une réunion s'est tenue en petit comité le 20 Septembre 2019 avec Mr le Maire, une fois que des riverains aient eu connaissance de manière tout à fait fortuite du projet.

Depuis lors les usagers de la piste cyclable ainsi que les riverains ont pris connaissance du projet et une **pétition** lancée le 3 Octobre 2019 (<http://chng.it/5jXmSKry9L>) a reçu à ce jour 269 signatures. Le texte de la pétition à l'attention de Mr J-F Obez, Vice-Président du Transport au sein de Gex Agglo, est jointe à ce document. **Elle exprime le rejet du projet de transformation de la piste cyclable et le tracé de ligne de bus annoncé par une majorité de ses usagers réguliers et occasionnels, Divonnais ou habitants de Crassier et alentours, leurs familles et amis de passage.**

(voir annexe A6 Pétition "Sauvons notre piste cyclable Divonne-Crassier!" [change.org](http://change.org))

- En vue d'assurer la préservation de la voie verte sur l'axe Divonne – Crassier, des usagers et riverains de la piste cyclable ont pris l'initiative de créer **l'Association pour la préservation de la voie verte Divonne-les-Bains-Crassier** actuellement en cours de constitution.

(voir annexe A7 Statuts Association pour la préservation de la voie verte Divonne-les-Bains à Crassier)

## **Annexes**

A1 PLU Divonne-Crassy

A2 Fiches Continuité Ecosphère - Gex Agglo 2016

A3 Article Le Dauphiné 3/05/2016

A4 Article APICY 30/09/2017

A5 Rapport comptage véhicules empruntant la RD 984C en provenance de Divonne, direction Crassier (le matin) et en provenance de Crassier, direction Divonne (le soir)

A6 Synthèse comptage véhicules en provenance de Divonne et en direction de Nyon et de Bogis-Bossey

A7 Pétition "Sauvons notre piste cyclable Divonne-Crassier !" [change.org](http://change.org)

A8 Statuts "Association pour la préservation de la voie verte Divonne-Crassier"