

Compte-rendu de réunion APiCy en Mairie de Valserhône

Lundi 19 juin 2023, 10h – 12h

Mairie de Valserhône :

- Benjamin Vibert : Adjoint à l'environnement et aux mobilités

APiCy & Invités :

- Victor Kohler, Bureau
- Peter Loosli, Bureau
- John Rogers, membre APiCy, habitant de St-Jean-de-Gonville
- Marc Nogarède, habitant de St-Jean-de-Gonville
- Yann Sautreuil, habitant de Léaz

Introduction à la ville de Valserhône

Bellegarde n'est pas dans le Pays de Gex, et est une ville marquée par la désindustrialisation à la fin du siècle dernier. La population active est de 10 000 habitants, dont ¼ travaille sur Genève, ¼ travaille dans le Pays de Gex, et ½ travaille à Bellegarde et de l'autre côté.

Concernant le train : 1,8 millions de passagers qui transitent par la gare de Bellegarde lié en grande partie au TGV Paris-Genève. La SNCF demande cependant 80 000€ à la commune si elle souhaite changer le nom de la gare en « Valserhône ».

Sur 2500 mouvements quotidiens à destination de Genève, on estime que 800 sont effectués par le train (donc excellent taux de report). Le trajet vers la gare de Genève ne prend que 30 minutes.

Bellegarde reste une commune pauvre, avec le niveau d'éducation le plus faible des communautés de communes autour, taux de chômage de 14%.

Présence d'un club de cyclotouristes très faible, pas de vendeur de cycles sur le territoire, et une pratique du vélo très basse (à cause de la particularité sociale et topographique).

Aujourd'hui : 17 000 habitants, le transport public est historique et présent, il transporte 1800 personnes quotidiennement, très largement déficitaire (670 000€ annuels), mais l'utilité sociale est très prononcée (seulement deux routes pour rejoindre vieille ville et nouvelle ville avec 10000 véhicules par jour), malgré des montées de côte pouvant atteindre les 18%.

Le vélo électrique

Le vélo électrique à Bellegarde est moins présent à cause du niveau social un peu plus faible des habitants. De plus, les propriétés topographiques sont très particulières avec des côtes partout, et la réserve du barrage de Génissiat.

Une subvention a été mise en place pour la population : 20% sur achat vélo électrique plafonné à 1000€. Bilan de l'opération : beau succès. 50 vélos subventionnés : 10 000€. Mais plutôt sur du mountain bike que sur du VTC. Donc objectif pas tellement atteint, car cette subvention a profité pour des activités de loisirs plus que de mobilité.

Sur quoi s'oriente la municipalité en questions de mobilité ?

Bellegarde mise désormais tout sur le transport ferroviaire, en cessant de demander aux autorités compétentes le développement du routier (12 000 véhicules jour sur le seul pont qui relie le Pays de Gex) avec un train de véhicules aux heures de pointe même si c'est un peu étalé avec les horaires décalés.

Le principal vecteur de diminution du trafic routier à Valserhône reste le train, et compte tenu de la situation topologique de Valserhône (cuvette) le vélo est actuellement pensé comme un moyen de venir au train plutôt que comme un moyen de transport intercommunal (et encore, la trottinette remporte un plus grand succès que le vélo pour cet usage)

But : 30% d'émission de CO2 en moins d'ici 2030. Avec plusieurs actions : un Schéma directeur cyclable communautaire (voir plus bas), où Bellegarde représente 75% de la population (3^{ème} plus petite communauté de communes de l'Ain avec 22 000 habitants). Le transport représente 1/3 des émissions de CO2 dans le bassin.

Branche Bellegarde -> Annemasse : La volonté actuelle de la municipalité : on mise sur le train en demandant des cadencements plus importants vers le centre-ville de Genève, et de meilleures amplitudes horaires. Mettre un train supplémentaire demande 5 ans (étude des horaires etc...).

Concernant le village de marques : Il s'agit du seul échangeur de la région à ne pas avoir d'atout économique. Le projet est une opportunité de redonner du souffle économique à la ville, mais Oyonnax et Annecy voulaient également ce projet. Maintenant, le projet a 18 ans de retard.

La Via Rhôna

Valserhône est la seule ville du Rhône où la Via Rhôna ne passe pas. Un député haut-savoyard a préféré faire passer la Via Rhôna dans son territoire. Volonté : être la porte d'entrée ferroviaire de la Via Rhôna. Proposition de l'APICY : passer par la RD16 (400 véhicules jour mais très étroit, un plan a été travaillé puis présenté à la mairie, mais le département est contre l'aménagement cyclable autour de Bellegarde à cause de la topographie et la sur-fréquentation des routes (2000 poids lourds par jour sur une route en pente, donc pas de passages modes doux). La municipalité pense qu'il y aurait peu de gens sur cet axe.

Aujourd'hui la municipalité est favorable à la Via Rhôna en direction de Seyssel en partance de la gare, mais pas en direction du Pays de Gex à technicité entendable.

Seul espoir donc qu'une telle piste cyclable voie le jour: qu'elle se situe sur la jonction Valserhône ViaRhôna, ce qui n'est pas impossible car les nouveaux ponts coûtent extrêmement chers et les deux seuls qui permettent de réaliser une telle jonction sont les ponts de Valserhône Sud-Ouest sur la D1508 assez dangereux et difficile d'accès, et le pont de Grésin entre Grésin et Éloise, réservé aux piétons actuellement et malheureusement peu utilisé du fait de l'état des chemins d'accès.

Schéma directeur cyclable

Concernant le schéma directeur cyclable présenté plus haut : 100 000€ de travaux investis cette année sur la rue Antoine Fabre, pour rallier le futur éco-quartier avec la gare (Dynacité construit à leur frais une double voie cyclable en site propre). D'aménagements cyclables réalisés au niveau du nouveau collège. Total des investissements pour avoir un axe Arloz – Pôle multimodal ensemble de Châtillon : 8 millions d'euros. La communauté a un budget d'auto-financement de 2,5 millions. Donc l'investissement est démesuré et devra être réalisé sur plusieurs années. Passerelle à 2M€ à côté du viaduc TGV pour enjamber la Valserine, inscrit au Projet d'Agglomération n°5. Bern financerait à 40% des 900 000€ le passage de cet axe (multimodal -> étournelles). Site propre envisagé sur St-Exupéry. Un tunnel sous le pont partie bas de la ville a été étudié mais très cher techniquement, le devis n'a même pas été réalisé. Recyclerie du bassin bellegardien en train de lancer une recyclerie vélo (d'ici 2 ans), pour avoir une flotte de vélo électrique à location longue durée d'ici 2 ans.

Les autres projets de mobilité

- Une ligne de covoiturage
- Projet Citiz (location de véhicule électrique) qui pourrait être basé sur la place Charles de Gaulle avec 2 véhicules
- Une demande à la SNCF réalisée pour avoir un garage surveillé à vélo, normalement présent d'ici 2 ans
- Via Valserine : par l'ancienne voie du tram qui est régulée à 3% environ en pente : pas de projet à proprement parler mais le chemin existe encore et pourrait être rénové.

En conclusion : Des aménagements seront réalisés petit à petit par intermittence, puis seront connectés ensuite.

Le financement restera quoi qu'il en soit compliqué car L'Autorité d'Organisation de la Mobilité a été préemptée par la région Rhône Alpes à Valserhône , sauf sur les aspects mobilité douce qui reviennent ainsi au Pôle Métropolitain qui ne dispose actuellement pas de budget correspondant, or la constitution d'un tel budget nécessiterait de revoir le calcul / répartition de la contribution Genevoise au budget des communes (ce que les communes sont peu enclines à modifier évidemment).