

Date de dépôt : 17 novembre 2014

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier la proposition de motion de M^{mes} et MM. Ivan Slatkine, Daniel Zaugg, Jacques Béné, Nathalie Fontanet, Jacques Jeannerat, Alain Meylan, Christiane Favre, Beatriz de Candolle, Pierre Weiss, Francis Walpen, Gabriel Barrillier, Pierre Conne, Michel Ducret, Nathalie Schneuwly, Charles Selleger, Cyril Aellen, Pierre Ronget : Fluidifier le trafic à la douane autoroutière : faisons sauter le bouchon de Bardonnex !

Rapport de M. Patrick Lussi

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des transports, sous la présidence de M. Daniel Zaugg, a examiné cette motion le 16 mars et le 1^{er} avril 2014. Les procès-verbaux ont été tenus avec exactitude par M. Aurélien Riondel. Nous l'en remercions vivement.

Ont assisté aux travaux de la commission :

- M. David Favre, secrétaire général adjoint, DETA ;
- M. Olivier Caumel, directeur de la direction régionale Rhône-Arve, direction générale des transports (DGT) ;
- M. Cédric Labey, chef de projet à la direction régionale Rhône-Arve, DGT ;
- M^{me} Chrystelle Charat, cheffe de projet à la direction de la planification générale, DGT ;
- M. Fabrice Etienne, ingénieur à la direction des transports collectifs, DGT ;

- M. Raphaël Wittwer, chef du service des infrastructures transports publics, direction générale du génie civil.

1. Présentation de la motion par le premier signataire

M. Slatkine rappelle que le GC a voté à l'unanimité une résolution adressée à l'Assemblée fédérale pour élargir l'autoroute de contournement. Il indique que le premier goulet d'étranglement de cet axe est la douane de Bardonnex.

Il remarque que les bouchons s'étalent parfois jusqu'au tunnel de Vernier, soit sur une distance de 8 km, ce qui rend impossible l'utilisation de cette route pour se déplacer à l'intérieur du canton.

M. Slatkine déclare que l'élargissement de l'autoroute ne sera utile qu'à la condition d'améliorer la situation à la douane de Bardonnex. Il ajoute que le report du trafic urbain vers l'autoroute ne peut être réalisé qu'à la condition que les axes de la périphérie ne soient pas encombrés.

M. Slatkine rappelle que le tronçon précédent la douane dispose de trois voies de circulation, réduites à deux à l'approche de la douane par un îlot, comme le montre la photo aérienne jointe à la motion. Il termine en déclarant que la motion vise à fluidifier le trafic à Bardonnex en générale et à supprimer cet îlot en particulier.

Le Président passe la parole aux commissaires pour les questions.

Un député (UDC) demande si le problème soulevé par la motion ne relève pas de la compétence de l'OFROU.

M. Slatkine répond que l'organe exécutif du canton est le CE, raison pour laquelle la motion s'adresse à cette institution. Il ajoute que le CE est libre de s'adresser aux autorités compétentes. Il rappelle que des initiatives ont déjà été menées pour améliorer la situation de Bardonnex, sans succès pour l'instant. Il rappelle que la situation se péjore chaque année, en raison de l'augmentation du trafic à cet endroit. M. Slatkine estime qu'il serait inutile d'investir 1,5 milliard pour élargir l'autoroute de contournement et de conserver le goulet d'étranglement que représente la douane de Bardonnex.

Une députée (Ve) demande si l'augmentation de la voirie est un processus fini ou s'il sera possible d'arrêter de construire des routes un jour.

M. Slatkine répond que la motion n'entend régler qu'un seul problème et ne propose pas de construire des routes. Il rappelle que, pour reporter le trafic automobile urbain sur la périphérie, il est nécessaire de disposer des infrastructures pouvant absorber ce trafic. Il signale que l'autoroute est actuellement le seul axe du canton qui permet de contourner Genève. Il

rappelle que tout véhicule qui ne circule pas sur l'autoroute se trouve sur les axes primaire et secondaire du canton, péjorant la qualité de vie des habitants.

Cette députée demande si l'extension de la voirie est un processus sans fin.

M. Slatkine répond que cette remarque dépasse largement le cadre de la motion. Il rappelle que les déplacements augmentent, tous modes confondus. Il rappelle que les bouchons sur l'autoroute ont des incidences graves sur l'économie du canton.

Le Président, en tant que deuxième signataire, rappelle que la motion ne traite pas de modèle de société. Il indique qu'il serait absurde d'élargir l'autoroute en conservant le goulet de la douane de Bardonnex.

Un député (PLR) demande à quoi pourrait servir l'îlot central évoqué par la motion.

M. Slatkine répond ne pas savoir précisément. Il signale que son but initial était de permettre aux camions de se ranger sur la droite.

Un député (UDC) estime que les invites de la motion sont très pertinentes. Il indique que les douanes de la région bâloise ne sont pas pourvues de systèmes de chicanes comme à Bardonnex. Il ajoute que des obstacles à la circulation se trouvent dans les deux sens de circulation.

2. Présentation de l'étude du département par M. Labey

M. Labey annonce que le département a lancé une étude autour de la douane de Bardonnex l'été dernier, en partenariat avec les instances françaises, afin de diminuer les perturbations de trafic chroniques à cet endroit. Il rappelle que la douane subit une augmentation annuelle du trafic de 6 % depuis 2008, avec un tassement depuis 2011. La charge de trafic était d'environ 48 000 véhicules en 2012, avec un taux d'occupation de 1,2 personne par véhicule. La saturation du passage est constatée pendant trois heures le matin, et trois heures le soir, avec un débit horaire maximum de 3 600 véh./h.

Un report du trafic sur le réseau secondaire est constaté, notamment à Perly et dans la plaine de l'Aire, tout comme une dégradation de la sécurité routière des deux côtés de la frontière.

M. Labey indique que l'étude menée visait à améliorer la capacité et la sécurité routière de la douane à court terme. L'étude est financée par le projet d'agglomération via le Périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération, avec un pilotage de la direction générale des transports. De nombreux partenaires ont été associés à cet étude : l'ATMB, l'ADELAC,

l'OFROU, la DDT74, le CCG, les douanes françaises, les douanes suisses, la direction générale du génie civil et le projet d'agglomération.

M. Labey annonce que, du côté français, des remontées de files se produisent jusqu'à Archamps, avec l'occupation de la bande d'arrêt d'urgence, provoquant des comportements et des situations dangereux.

Côté suisse, on constate des remontées de files jusqu'au tunnel de Confignon voire au-delà et une utilisation de la voie réservée aux poids lourds avec un rabattement sur la piste centrale avant la plateforme douanière, ce qui induit des comportements dangereux par un non-respect du code de la route.

M. Labey annonce que la première piste explorée par l'étude pour régler le problème a été d'étudier les possibilités d'augmenter le nombre de personnes par véhicules. Cette solution nécessite une réflexion et des mesures à long terme : importants aménagements de la plateforme douanière, ainsi que définition d'un cadre juridique type « voie 2+ » ou « fast-lane » sur les réseaux autoroutiers français et suisse. Dans le sens Suisse-France, l'étude a montré que la signalisation était trop importante et générait de la confusion. En outre, plusieurs pistes d'amélioration ont été retenues : l'utilisation de la piste poids lourds par les voitures lors des périodes de pointe, la réduction de la longueur d'un séparateur de voie situé tout le long de la plateforme douanière.

M. Labey indique que le problème de la réduction du nombre de voies de circulation affectées aux voitures de trois à deux à l'entrée de la plate-forme douanière pour réserver une voie aux poids lourds est la même dans le sens France-Suisse. Il est ici aussi envisagé d'affecter les trois voies aux voitures.

M. Labey déclare que l'étude est en cours de finalisation. Il annonce qu'elle arrive aux conclusions suivantes : améliorations (i) de la sécurité routière et des zones de contrôle sur l'ensemble de la plateforme douanière et (ii) de la sécurité des ouvrages souterrains en direction de la France.

M. Labey souligne que les remontées de files dans les tunnels situés sur le canton posent de gros problèmes de sécurité. La réalisation d'aménagements côté suisse uniquement permettrait d'améliorer le débit maximum de 60 véhicules par heure, mais réduirait de beaucoup la longueur des bouchons par un meilleur stockage des véhicules. Le temps de parcours depuis le tunnel de Confignon serait réduit d'un peu moins de deux minutes.

En cas d'intervention simultanée en France et en Suisse, le gain de débit atteint 320 véhicules par heure, avec un temps de parcours depuis le tunnel de Confignon amélioré de trois minutes en moyenne.

Dans le sens France-Suisse, l'étude a montré que des changements de comportements des douaniers pourraient augmenter le débit de 130 véhicules par heure (adoption d'une attitude favorisant le passage des véhicules).

M. Labey indique que les prochaines étapes de l'étude sont les suivantes : présentation des résultats de l'étude à la sous-préfecture de Saint-Julien pour identifier un porteur de projet côté France ; en 2014, démarrage d'un projet d'aménagement de la sortie Suisse par l'OFROU ; en 2015, réalisation des mesures d'amélioration côté Suisse pour un montant de 500 000 F ; enfin la poursuite des réflexions sur le covoiturage, accompagné d'une étude globale de l'organisation du secteur de la douane à moyen et long terme.

Le Président passe la parole aux commissaires pour les questions.

Une députée (Ve) demande des précisions sur les actions menées pour favoriser le covoiturage. Elle évoque la possibilité de mettre en place des sites de mise en commun des besoins ou des plateformes d'échange.

M. Labey répond que le covoiturage fait l'objet d'une réflexion coordonnée, menées en partenariat par les cantons de Genève, de Vaud et du Valais et les départements de la Haute- Savoie et de l'Ain. Il estime que cette réflexion devrait aboutir à des actions permettant de développer le covoiturage.

Une députée (Ve) demande si la mise en service du tram de Saint-Julien permettra de réduire le trafic à la douane de Bardonnex.

M. Labey répond que la mise en service du tram vers Bernex a entraîné un report modal de 15 %. Il ajoute qu'un report modal similaire est attendu avec le tram de Saint-Julien.

Cette députée demande également s'il ne serait pas plus pertinent de favoriser le barreau ferroviaire sud plutôt que de déployer des solutions sur le site de la douane de Bardonnex.

M. Labey répond que le barreau ferroviaire ne pourra être réalisé avant 2030 ou 2040, alors que l'étude menée sur Bardonnex avait pour objectif d'améliorer la situation à court terme.

M. Favre confirme que les échelles temporelles ne sont pas les mêmes. Il indique que la réflexion autour du barreau ferroviaire sud ne sera pas menée avant que le CEVA déploie ses effets. Il rappelle que le barreau sud était un temps en concurrence avec le CEVA et que le CEVA a mis cent ans à démarrer.

M. Favre annonce que les priorités ferroviaires actuelles sont plutôt la gare Cornavin, la mise en place du réseau RER avec de fortes cadences et la réalisation de la raquette ferroviaire. Il précise que le tram peut également

concurrencer le train. Il ajoute que la construction du barreau sud impliquerait d'importants travaux sur l'ensemble de l'axe Bellegarde-Annemasse.

Elle demande encore quel est le calendrier pour la mise en service du tram de Saint-Julien.

M. Caumel répond que le démarrage des travaux est prévu pour la fin de l'année 2017 ou le début de 2018, même si ce calendrier doit encore être confirmé.

Un député (S) demande aux motionnaires s'ils seraient favorables aux mesures discriminatoires en faveur du covoiturage, par exemple réserver une voie aux véhicules avec au moins deux occupants. Il souligne que le taux d'occupation des véhicules est extrêmement bas. Par ailleurs, il demande des précisions sur les travaux nécessaires à l'introduction d'une voie rapide.

M. Labey répond que, si le bâtiment des douanes françaises se situe à la gauche des voies de circulation, celui des douanes suisses est au milieu des voies. La France souhaite pouvoir contrôler tous les véhicules depuis la gauche, du côté conducteur. La Suisse a opté pour un autre aménagement, notamment pour faciliter la vente de la vignette autoroutière.

M. Labey annonce qu'une éventuelle voie rapide devrait, de ce fait, couper les flux de véhicules normaux. Il rappelle que les bâtiments sont propriétés des douanes, et non de l'OFROU.

Le Président répond qu'une voie réservée au covoiturage ne serait envisageable que sur les tronçons où le nombre de voies est égal ou supérieur à trois. Il annonce à titre personnel être favorable à l'introduction d'une telle voie à la condition que la mesure présente un avantage comparatif réel, afin d'inciter une part importante des automobilistes à partager leur véhicule. Il exprime ses doutes quant au fait que la mise en place d'une voie rapide sur un tronçon aussi court présente un réel avantage.

Un député (MCG) signale que réserver une voie au covoiturage impliquerait qu'on contrôle le respect de cette condition, ce qui risque de ralentir les flux sur la voie réservée. Il demande où en est le projet de travaux de l'OFROU.

M. Labey répond que l'OFROU attend la livraison de l'étude pour poursuivre le processus.

M. Caumel indique que l'OFROU prend très au sérieux les risques induits par la remontée de files dans les tunnels de l'autoroute de contournement, raison pour laquelle l'office est très intéressé à réaliser les aménagements du côté suisse rapidement.

Un député (PLR) demande combien de voies seraient nécessaires à Bardonnex pour assurer un flux fluide lorsque l'autoroute de contournement comptera trois voies.

M. Labey signale que, dans le cadre de l'élargissement de l'autoroute, l'OFROU n'a pas prévu d'intervenir jusqu'à Bardonnex. Il indique qu'une fois l'élargissement réalisé, le goulet se situerait à l'échangeur de Perly. Il répond par ailleurs que cette question soulève le problème de l'origine et de la destination des véhicules. Il signale que très peu de Genevois rejoignent le quartier de la Praille par l'autoroute, contrairement aux Vaudois. Il indique que 30 à 40 % des flux à Bardonnex dans le sens France-Suisse proviennent de la zone Annemasse-Vallée Verte. Il indique que la mise en service du CEVA devrait diminuer ces flux grâce à un report modal vers le RER.

Le Président, rappelant que les améliorations espérées sont bien plus importantes dans le sens Suisse-France que dans l'autre, demande comment le canton entend convaincre ses partenaires français d'engager des travaux.

M. Labey indique qu'il s'agit de l'enjeu des futures négociations avec les partenaires français.

Un député (EAG) indique que les flux en direction de l'hôpital doivent être importants. Il demande si l'on connaît l'origine précise des véhicules en provenance de la France.

M. Labey répond qu'on connaît avec précision la provenance des véhicules franchissant la frontière, ainsi que leur destination. Il précise que ces statistiques sont utilisées pour évaluer les reports modaux et la conduite de projets d'aménagement.

3. Séance du 1^{er} avril 2014

Le Président ouvre la discussion sur la motion. Il demande en particulier aux commissaires s'ils souhaitent procéder à des auditions.

Un député (PLR) estime que, si la commission souhaite organiser des auditions, celles des douanes – française et suisse – seraient les plus pertinentes, car la résorption de ce goulet dépend en grande partie de ces services.

Le Président propose de geler la motion quelques mois afin d'attendre de voir comment le dossier évolue à Berne. Ainsi, la motion pourrait faire office de moyen de pression en cas d'enlèvement.

M. Caumel rappelle l'intérêt de l'OFROU pour la réalisation de travaux dans le secteur de Bardonnex, pour les raisons de sécurité évoquées la semaine précédente. Il ajoute que la DGT est elle aussi très intéressée par une

transformation du secteur. Il annonce que l'étude de ces travaux sera entreprise cette année, pour une mise en service au début de l'année 2015.

Le Président demande si on sait quand la décision de réaliser des travaux sera prise.

M. Labey rappelle que l'étude préalable est en cours de finalisation. Il précise que l'OFROU attend la livraison du rapport final d'étude pour mettre en marche le processus d'exécution.

M. Labey indique que la décision est prise par l'OFROU, qui a récemment confirmé à la DGT son intérêt pour ces travaux.

Un député (UDC) estime que la motion pourrait être envoyée au CE dès à présent. Il annonce qu'un renvoi au CE montrerait le soutien du GC à la démarche en cours entre le canton et l'OFROU.

Il se demande s'il ne serait pas opportun de supprimer la seconde invite.

Il s'oppose à un éventuel gel.

Le Président indique que la suggestion de geler la motion vient de l'auteur du texte et rappelle être le deuxième signataire de la motion. Il estime que les deux invites sont pertinentes. Le Président annonce que renvoyer la motion immédiatement aurait pour conséquence que le CE y répondrait dans quelques mois, indiquant que le processus est en cours.

Une députée (Ve) juge que des mesures assez simples pourraient significativement améliorer la situation à Bardonnex, ce dont elle se réjouit. Elle indique avoir été surprise par la faiblesse du taux d'occupation des véhicules aux heures de pointe (trafic pendulaire). Elle souhaite modifier la motion pour améliorer ce taux d'occupation.

Elle propose d'amender la seconde invite ainsi :

« à obtenir en priorité les aménagements nécessaires à l'utilisation en continu des trois voies déjà ouvertes en direction de la France (suppression de l'effet d'entonnoir), afin de dédier une voie au covoiturage. »

Elle regrette que le département ait annoncé lors de sa présentation que le covoiturage ne pouvait être encouragé qu'à moyen ou long terme, ce à quoi elle s'oppose.

Un député (MCG) indique que l'application de la mesure proposée par la députée (Ve) ne pourra pas être contrôlée. Il rappelle qu'on ne peut distinguer les personnes qui font du covoiturage de celles qui sont simplement plusieurs dans une voiture. Il s'étonne que certains veuillent geler la motion, car le texte est d'actualité. Il propose de voter la motion tout de suite, afin d'appuyer le projet de travaux à l'étude.

Le Président signale que sa proposition de gel n'était pertinente que si l'on disposait d'une date dans un horizon proche pour une prise de décision sur les éventuels travaux. Il rappelle que ce n'est pas le cas.

Un député (PLR) annonce vouloir voter la motion tout de suite. Il juge la proposition de la députée (Ve) très intéressante, même s'il se demande si le covoiturage doit être soutenu par ce moyen. Il estime que le potentiel du covoiturage pour améliorer la mobilité à Genève est important. Il évoque la possibilité d'imposer d'être plusieurs dans une voiture pour pénétrer dans la ville par les grands axes aux heures de pointe.

Un député (PDC) annonce également vouloir voter la motion. Il indique que le texte pourra être un moyen de pression à la disposition du CE dans le processus d'exécution des travaux.

Le Président approuve la volonté de favoriser le covoiturage affichée par la députée (Ve), mais estime que la mise à disposition d'une voie supplémentaire sur le tronçon précédant la plateforme douanière ne présente pas un avantage suffisant pour que le partage des véhicules se développe. En revanche, le Président indique qu'il serait intéressant de réfléchir à la possibilité d'affecter une voie au covoiturage sur toute l'autoroute lorsqu'il sera élargi. Il souligne à son tour la problématique du contrôle de l'affectation d'une voie spéciale.

Une députée (S) annonce que le groupe socialiste est favorable à la motion, mais à la condition que le texte mentionne le développement du covoiturage. Elle annonce l'ajout d'une troisième invite :

[3^e invite] : « à prendre toutes les mesures afin de favoriser le covoiturage, notamment en étudiant la réservation d'une voie à cet effet. »

Une députée (Ve) estime qu'il serait intéressant de savoir comment les passe-droit accordés aux covoituriers sont gérés dans d'autres pays. Elle maintient sa proposition d'amendement.

Un député (MCG) rappelle qu'il ne sera pas possible de contrôler si les usagers pratiquent effectivement le covoiturage. Il rappelle que le cadre légal ne permet pas d'accorder des passe-droit pour les covoituriers. Il estime que le covoiturage doit rester une incitation.

Le Président indique que des contrôles de police devront être mis en place pour contrôler l'affectation d'une voie réservée aux véhicules avec plusieurs passagers. Il rappelle qu'un contrôle systématique ne sera pas nécessaire.

Un député (MCG) rappelle qu'il n'existe aucun fondement légal pour favoriser les covoituriers.

Le département annonce qu'il se renseignera sur le cadre légal.

Un député (PLR) rappelle que le GC a commencé à s'interroger sur le covoiturage il y a quarante ans, mais sans suite à ce jour. Il rappelle que les voies réservées au covoiturage existent dans les villes où les voiries sont bien plus larges qu'à Genève. Il propose que le covoiturage soit mentionné dans une troisième invite, comme le propose la députée (S). Il rappelle que cette solution va dans le même sens que l'amendement de la députée (Ve), tout en étant indépendant de la demande initiale de la motion.

Un député (S) confirme que le contrôle ne serait pas assuré par les douaniers, mais par la police. Il rappelle que les voies rapides pour le covoiturage existent aussi dans des villes de la taille de Genève, comme à Haïfa en Israël. Il ajoute qu'il n'est pas impossible de modifier la loi.

La députée (Ve) rappelle que le covoiturage s'applique à toutes les situations où l'on n'est pas seul dans un véhicule. En ce sens, il n'est pas nécessaire de partager son véhicule avec des inconnus pour faire du covoiturage. Elle annonce maintenir son amendement, afin justement de lier la question de la fluidification à celle du covoiturage. Elle estime qu'il est possible de favoriser ce mode à court terme, contrairement à ce qu'avait annoncé le département la semaine précédente.

Un député (PLR) signale qu'une voie pourrait n'être réservée au covoiturage qu'aux heures de pointe. Il indique être favorable au fait d'interdire l'accès au centre aux heures de pointe aux voitures avec un seul occupant. Il annonce nourrir de grandes attentes sur le covoiturage.

Le Président annonce s'opposer à l'amendement de la députée (Ve), afin de ne pas lier la réalisation d'aménagements à la question du covoiturage, qui doit faire l'objet d'un point séparé.

La députée (S) rappelle que les communes frontalières qui accueillent du trafic pendulaire en souffrent et s'en plaignent souvent. Elle signale que la mention du covoiturage dans la motion serait aussi une réponse aux récriminations des communes.

Elle confirme son amendement :

[3^e invite] : « à prendre toutes les mesures afin de favoriser le covoiturage, notamment en étudiant la réservation d'une voie à cet effet. »

Un député (PLR) indique que la percolation du trafic pendulaire de transit dans les villages et les zones d'habitation est une conséquence directe de la congestion de la douane de Bardonnex. Il rappelle que la capacité du passage de Bardonnex n'est pas utilisée entièrement.

Le Président indique ne pas très bien voir le rapport entre la mention du covoiturage par la motion et les plaintes des communes qui souffrent du trafic pendulaire.

La députée (S) répond que le fait que le GC considère différentes solutions pour fluidifier le trafic est une façon de montrer aux communes que le parlement entend les plaintes de ces dernières. Elle signale que l'augmentation du taux d'occupation des véhicules entraînerait automatiquement une baisse du nombre de véhicules franchissant la frontière et, par conséquent, une baisse du trafic dans les villages et les petites douanes.

Un député (MCG) annonce que son groupe votera l'amendement socialiste. Il estime que partager un véhicule avec des membres de sa famille ou des amis n'est pas du covoiturage. Il cite une définition du covoiturage : « Se regrouper avec d'autres personnes dans un même véhicule pour parcourir un trajet commun de manière occasionnelle ou régulière. »

Le Président signale au député (MCG) que le fait de partager sa voiture avec sa famille entre dans la définition qu'il a citée. Le Président indique que l'on pourrait parler de véhicules occupés par plusieurs personnes afin d'éviter tout malentendu.

Un député (PLR) indique que le covoiturage payant existe aux Etats-Unis. Il indique que, à terme, le covoiturage pourrait concurrencer les taxis à Genève également.

Un député (S) indique qu'il existe des sites permettant de trouver des partenaires de covoiturage. Il estime logique que les frais soient partagés en cas de trajets réguliers. Il rappelle que la commission ne doit considérer que les questions de mobilité, sans se soucier des aspects économiques, qui concernent les individus. Il estime que toute personne qui partage une voiture avec d'autres personnes pratique le covoiturage.

Le Président signale que plusieurs sites internet existent pour mettre en lien des personnes pour du covoiturage.

M. Favre confirme l'existence de ces sites, dont l'efficacité reste limitée, en raison de leur faible taille. Il annonce qu'une plateforme de covoiturage ne peut fonctionner qu'à la condition de mettre en lien un nombre suffisant d'utilisateurs, afin que l'offre soit assez importante pour que tout le monde trouve une réponse à ses besoins. Il ajoute qu'il est également important que des règles existent pour les questions monétaires, qui peuvent induire un malaise.

M. Favre rappelle que l'Etat mène une expérience pilote sur le covoiturage, dans le cadre du Plan de mobilité de l'administration cantonale,

avec un partenariat avec le site Green Monkeys. Ce site propose un service clients, avec une centrale téléphonique. De plus, le système garantit aux utilisateurs de les transporter, à défaut en leur payant le taxi.

Un député (UDC) indique que la plupart des communes frontalières, en tout cas celles situées au-delà du Jura, proposent toutes un espace de covoiturage. Ces initiatives sont la preuve que le covoiturage est encouragé.

M. Caumel ajoute que les communes du département du Jura ont reçu un prix pour leurs initiatives en matière de covoiturage.

4. Le Président procède aux votes

L'amendement socialiste :

[3^e invite] : « à prendre toutes les mesures afin de favoriser le covoiturage, notamment en étudiant la réservation d'une voie à cet effet. »

est accepté

Pour : 12 (1 EAG, 2 S, 1 Ve, 4 PLR, 2 UDC, 2 MCG)

Contre : –

Abstention : 1 (1 MCG)

L'amendement de la députée (Ve) :

[ajout à la 2^e invite] : « à obtenir en priorité les aménagements nécessaires à l'utilisation en continu des trois voies déjà ouvertes en direction de la France (suppression de l'effet d'entonnoir), afin de dédier une voie au covoiturage. »

est refusé

Contre : 9 (4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Pour : 2 (1 S, 1 Ve)

Abstentions : 2 (1 EAG, 1 S)

Les commissaires acceptent la motion 2163 telle qu'amendée :

Pour : 12 (1 EAG, 2 S, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : –

Abstention : 1 (1 Ve)

5. Conclusions

La motion a été examinée dans tous les détails que les groupes représentés au sein de la commission entendaient éclaircir.

Le détail des propos et auditions tenues relatés dans ce rapport vous orienteront sur la décision majoritaire exprimée.

Pour ces raisons, la majorité de la Commission des transports vous recommande d'accepter la motion 2163.

Proposition de motion (2163)

Fluidifier le trafic à la douane autoroutière : faisons sauter le bouchon de Bardonnex !

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
considérant :

- que selon le rapport de la Direction générale de la mobilité (DGM) de 2011 relatif au trafic aux limites cantonales genevoises, le trafic journalier à la douane de Bardonnex, plateforme autoroutière, s'élevait à 43 300 véhicules par jour de semaine en 2010, contre 27 000 en 2000 ;
- que, en d'autres termes, l'on constate une hausse du trafic impressionnante, en particulier aux heures de pointe, atteignant 60,4% en dix ans, et que la tendance à la hausse est toujours d'actualité ;
- que malgré les discussions menées par les autorités fédérales avec les autorités françaises il y a quelques années, un bouchon toujours plus long se forme quotidiennement, sur l'autoroute, aux abords de la douane de Bardonnex ;
- que le bouchon de Bardonnex, en s'étendant jusqu'au tunnel de Vernier, constitue désormais le principal goulet d'étranglement du contournement autoroutier de Genève ;
- qu'en découlent des nuisances importantes et des effets collatéraux néfastes tels qu'un report de trafic vers les petits villages frontaliers de la région comme Perly ou Soral ;
- que, pourtant, les accords de Schengen ont mis fin au contrôle systématique des personnes aux frontières ;
- que l'élargissement de l'autoroute de contournement, considéré à juste titre comme prioritaire par le canton et la Confédération, restera pratiquement sans effet à ce niveau si aucune mesure n'est prise ;
- qu'enfin, trois voies sont d'ores et déjà ouvertes en direction de la France aux heures de pointes, mais que l'une d'entre elles est interdite aux voitures sur une courte distance, générant un effet d'entonnoir (cf. annexe)¹,

¹ Voir la M 2163 du 30 août 2013.

invite le Conseil d'Etat

- à adresser à l'Office fédéral des routes (OFROU) une requête visant à ce que soit mise en œuvre, cas échéant après concertation avec l'Administration fédérale des douanes (AFD), la DGM et les autorités françaises, toute mesure utile permettant une meilleure régulation du trafic à la douane de Bardonnex, afin d'éviter en particulier la formation de bouchons, aux heures de pointe, aux abords de la plateforme ;
- à obtenir en priorité les aménagements nécessaires à l'utilisation en continu des trois voies déjà ouvertes en direction de la France (suppression de l'effet d'entonnoir) ;
- à prendre toutes les mesures afin de favoriser le covoiturage, notamment en étudiant la réservation d'une voie à cet effet.

Initialisation de l'étude

■ Contexte de l'étude

Augmentation constante du trafic à la douane de Bardonnex

- +6% par an depuis fin 2008 (+3% par an depuis 2011)
- 47'400 veh/jour en moyenne en 2012
- Taux d'occupation des véhicules : 1.2 personne par véhicule

Saturation routière de la douane aux heures de pointe du matin et du soir

- Les deux périodes de pointe s'étalent sur trois heures
- Débit horaire maximum d'un peu plus de 3'600 veh/heure pour les deux sens de circulation
- Déplacements essentiellement pendulaires : remontées de file constantes aux périodes de pointe (le matin en France, le soir en Suisse)
- Dégradation constante de la sécurité routière
- Report de trafic sur le réseau "secondaire"



Initialisation de l'étude

■ Objectifs de l'étude

Amélioration de la capacité et de la sécurité routière de la douane à court terme

■ Organisation

Etude transfrontalière financée par le projet d'agglomération via le Périmètre d'Aménagement Coordonné d'Agglomération (PACA Bernex-St-Julien)

Pilotage assuré par la Direction générale des transports

➤ Partenaires associés :

ATMB, ADELAC, OFROU, DDT74, CCG, Douanes françaises, Douanes suisses, Direction générale du génie civil, Projet d'agglomération, Direction générale des transports



Sécurité routière

■ France → Suisse

Remontée des files jusqu'Archamps

Occupation de la bande d'arrêt d'urgence

Comportement de conduite dangereux et code de la route non respecté

Accidents fréquents



Sécurité routière

■ Suisse → France

Remontée des files jusqu'au tunnel de Confignon et au-delà

Utilisation de la voie réservée aux poids-lourds et rabattement sur la piste centrale avant la plateforme douanière

Comportement de conduite dangereux et code de la route non respecté



Pistes de réflexions

■ Deux sens de circulation

➤ Augmentation du nombre de passagers dans les véhicules

Ne répond pas aux objectifs à court terme : nécessite d'importants aménagements de la plateforme douanière, ainsi que la définition d'un cadre juridique type "voie 2+" ou "fast-lane" sur réseau autoroutier français et suisse



➤ Réflexion globale d'opportunité d'une telle voie à mener pour une réalisation à moyen-long terme (coupler avec l'accès à un éventuel P+R et/ou à une aire de service autoroutière,...)

PISTES DE réflexions

■ France → Suisse

➤ Mieux communiquer/informer

- Simplifier la signalisation directionnelle verticale (retenu)
- Rendre visible les zones de vente des vignettes (retenu)
- Améliorer les accès aux parkings (retenu)

➤ Affectation des bus

- Mise en cohérence avec l'exploitation côté Suisse (circulation à droite retenue)
- Voie réservée aux bus (non retenue à étudier avec covoiturage)



PISTES DE réflexions

■ France → Suisse

- Offrir un meilleur accueil des douanes suisses
 - Réalisation d'une voie de déclaration, détaxe,... (non retenu)
 - Aménagement de zones de distribution des vignettes (retenu)

- Développer un système "voie verte – voie rouge" du type rien à déclarer (non retenu)

- Introduire une procédure de contrôle des douanes suisses par voie d'affectation des contrôles (retenue partiellement)



PISTES de réflexions

■ Suisse → France

- Maintenir trois voies de circulation VL en sortie Suisse
 - Affectation dynamique des voies – En heure creuse 2 voies VL et 1 voie PL – En période de pointe du soir 3 voies VL – 0 PL (retenu)
 - Supprimer le séparateur de voie sur la plateforme (non retenu)

- Mieux organiser l'entrée des PL sur la plateforme
 - Construction d'une 4^{ème} voie à droite (non retenu)
 - Construction d'une 4^{ème} voie à gauche (non retenu)



PISTES de réflexions

■ Suisse → France

➤ Maintenir trois voies de circulation en entrée France

- Utiliser la voie PL par les VL (retenu)
- Basculer une voie de circulation dans le sens opposé sur le viaduc de Bardonnex (non retenu)

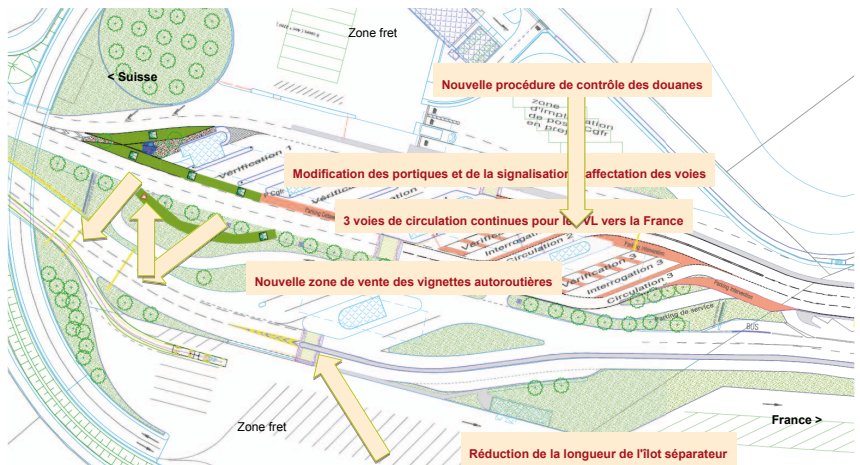
➤ Sécuriser la sortie de la plateforme douanière

- Maintien du conflit à hauteur actuelle de la douane (retenu)
- Déplacement du conflit sur le viaduc (non retenu)
- Mieux maîtriser la vitesse par la création d'aires de contrôle tourisme plus fonctionnelles (retenu)
- Moduler l'augmentation de la vitesse en entrée France (non retenu)



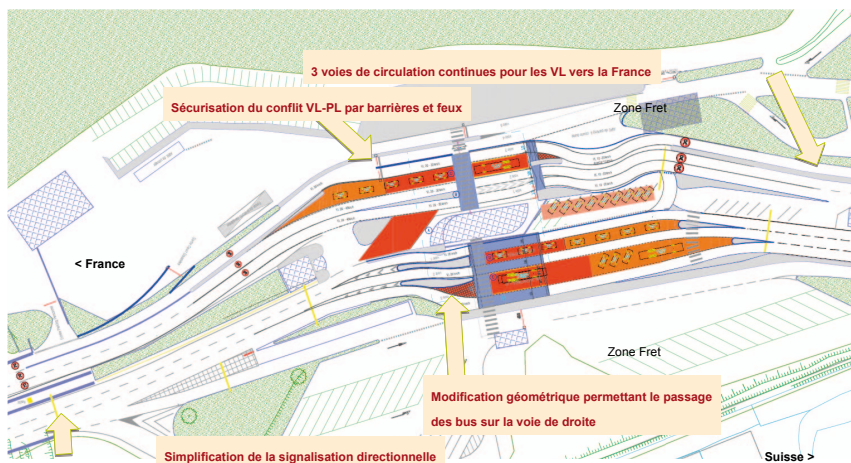
Préconisations d'aménagement

■ Douane Suisse



Préconisations d'aménagement

■ Douane Française



résultats

- Amélioration de la sécurité routière et des zones de contrôle sur l'ensemble de la plateforme douanière
- Amélioration de la sécurité des ouvrages souterrains en direction France (Vernier, Chèvres, Confignon) – Diminution des risques liés aux retenues dans les tunnels : favorable à l'intervention des services d'urgence (notamment en cas d'incendie)
- Suisse → France
 - Si intervention uniquement côté Suisse
 - **+ 60 véhicules écoulés par heure**
 - Temps de parcours depuis tunnel de Confignon diminue d'un peu moins de 2 minutes
 - Si intervention simultanée en France et en Suisse
 - **+ 320 véhicules écoulés par heure**
 - Temps de parcours depuis tunnel de Confignon réduit de plus de 3 minutes en moyenne



Résultats

- France → Suisse
 - Si nouvelle procédure de contrôle respectée par les douanes suisses
 - + 130 véhicules écoulés par heure
 - Temps de parcours depuis échangeur de St-Julien diminue de plus de 2 minutes
 - Absorption du trafic supplémentaire dépendant du niveau de saturation du réseau autoroutier en direction de Lausanne



PROCHAINES étapes

- Etude en cours de finalisation
- Date à définir : Présentation des résultats de l'étude à la sous-préfecture de Saint-Julien-en-Genevois – Objectif identifier un porteur de projet côté France
- 2014 – L'OFROU démarre un projet d'aménagement de la sortie Suisse
- 2015 – Réalisation des mesures d'amélioration côté Suisse pour un montant de 500'000frs
- 2014-2015 : Poursuite des études portant sur le covoiturage (projet Interreg à l'échelle du bassin Lémanique) + réflexion globale sur l'organisation du secteur de la douane à moyen-long terme



Merci de votre attention

