

*Date de dépôt: 18 octobre 2004*

*Messagerie*

## Rapport

**de la Commission des pétitions chargée d'étudier la pétition pour l'aménagement de l'horaire de fermeture de la douane de Sorall II, ainsi que l'amélioration de la sécurité des piétons à Soral**

### Rapport de M. Pierre Weiss

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Diminuer les nuisances dues au trafic de transit, notamment en prolongeant les heures de fermeture d'une douane. L'objectif de la pétition des 242 Soraliens qui se sont adressés à ce Grand Conseil est simple au premier abord ; elle pose en réalité des questions qui exigent une réflexion concernant nombre de villages situés des deux côtés de la frontière.

Elle a déjà débouché sur une démarche commune aux maires de quatorze communes allant de Veyrier/Collonges-Sous-Salève à Chancy/Viry<sup>1</sup> ; ceux-ci souhaitent rediriger le trafic frontalier sur l'autoroute de contournement où les infrastructures douanières de Bardonnex sont largement sous-utilisées.

Finalement, **la teneur de cette pétition a convaincu la Commission des pétitions qui, à l'unanimité, a voté son renvoi au Conseil d'Etat.** En l'assortissant de propositions à moyen terme concernant le transfert modal (automobile-TPG) lié à la construction de P+R ; une étude sur les destinations des frontaliers sur territoire genevois serait à cet égard bienvenue.

---

<sup>1</sup> Voir annexe 1.

A plus long terme, compte tenu de l'augmentation prévisible de la circulation, la prolongation de la ligne de tram jusqu'à Saint-Julien (avec un transfert modal SNCF-TPG) et la construction de routes d'évitement des lieux d'habitation genevois, notamment des villages frontaliers, sont aussi évoquées.

Enfin, le cas échéant, compte tenu des suites données à cette pétition, **une motion de la commission des pétitions est d'ores et déjà envisagée.**

Trois séances ont été consacrées à l'examen de la pétition 1472 ; elles ont permis d'entendre un représentant des pétitionnaires, les autorités communales de Soral et le corps des gardes-frontière. Elles ont été présidées par M. Olivier Vaucher, le 14 juin, puis par M. Alain Etienne, les 23 et 30 août 2004. Les procès-verbaux ont été tenus avec exactitude par M<sup>mes</sup> Stéphanie Downing, Delphine Binder et M. Yves Picino. Que tous trouvent ici les remerciements soraliens du rapporteur !

### *Des invites simples*

L'installation de bornes de sécurité, des zones à 30 km/h, des trottoirs adéquats et un report de l'ouverture de la douane de Soral II (en direction de Viry) sont les vœux des pétitionnaires. Ils sont animés du souci de diminuer les risques encourus par les enfants du village se rendant à l'école.

Si les invites sont simples, leur concrétisation l'est un peu moins, comme l'ont montré les auditions menées par la commission. Mais cette concrétisation n'en est pas moins souhaitable, voire nécessaire, raison de la décision finale de renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat.

### *Un cadre et des réponses plus complexes*

#### *Audition de M. Antoine Fontaine, pétitionnaire*

Premier à être entendu par la commission, M. Antoine Fontaine, son auteur (et ancien maire de Soral), fait tout d'abord un rappel des premières démarches menées par les autorités soraliennes pour renforcer la sécurité des habitants du village. Un sondage réalisé en 1989 montrait que 90% des frontaliers auraient été disposés à utiliser l'autoroute de contournement pour leurs déplacements. Au vu des résultats, la commune était intervenue auprès des autorités françaises et notamment auprès de la Société du Tunnel du Mont-Blanc, concessionnaire de l'autoroute A 40. Une entrée serait en effet possible à Viry, ce qui équivaldrait à une pompe aspirante pour le trafic frontalier. A noter que la réponse des autorités françaises laissait alors peu d'espoir pour une telle solution. Le pétitionnaire reste néanmoins convaincu de la pertinence de cette suggestion.

Il développe ensuite l'exposé des motifs de la pétition 1472, en insistant sur les aspects liés à la sécurité : rues du village étroites, peu de trottoirs, non-respect de la limite de vitesse par les voitures, coïncidence des pics du trafic frontalier avec les flux d'élèves se rendant à l'école, augmentation de 66% du trafic frontalier qui atteint désormais, pour les deux douanes de Soral, plus de 2000 véhicules entre 6 h 30 et 9 heures – alors qu'il n'était que de quelque 1200 véhicules en 1989 –, voire plus les jours de grève des douaniers français !

Il relève aussi que certains maires français développent leurs communes sans prendre en considération l'augmentation du trafic en direction de la Suisse qui en découle. La commune de Saint-Julien a ainsi contribué à l'augmentation du trafic par Soral II en mettant à sens unique une route proche de Crache. Une gestion transfrontalière de ce dossier lui paraît donc indispensable.

Outre la création d'une entrée sur l'A 40 à hauteur de Viry, M. A. Fontaine relaie la proposition principale des pétitionnaires, à savoir le report de 5 heures à 8 h 30 de l'ouverture de la douane de Soral II. Il note que la commune de Satigny avait obtenu la fermeture complète de la douane de Bourdigny il y a plus d'une dizaine d'années.

Lors de la discussion qui suit, un commissaire fait part de son soutien à cette pétition au nom de la lutte contre les nuisances du trafic automobile. Il doute en revanche que l'ouverture retardée d'une douane puisse contribuer à résoudre les problèmes de transit. En effet, les flux de trafic ne manqueraient pas de se rediriger vers la douane d'une autre petite commune. Il propose un parking-relais et une amélioration de la desserte en transport public. Dans sa réponse, M. A. Fontaine doute de l'efficacité, en la matière, des aménagements routiers, au contraire d'une possibilité d'accès à l'autoroute. Il ajoute que le bus allant de Saint-Julien à Valleiry est sous-utilisé et que seuls quelques frontaliers quittent leur véhicule à Soral, mais pour grimper dans un véhicule d'entreprise !

Le rapporteur remarque que depuis la mise en sens interdit de la route proche de Crache susmentionnée, les flux de véhicules à Soral I ont diminué de 780 véhicules à moins de 300 en 2004, alors que Soral II a vu exploser son trafic de 410 à plus de 1700 véhicules. Il se permet de rappeler ses propres interventions, en tant qu'ancien adjoint de la commune, auprès du Conseil des communes du canton (groupement de communes françaises) voisin. La réponse de ce dernier avait été positive, sous réserve de l'obtention de crédits de la région Rhône-Alpes. Depuis lors, le dossier avancerait, mais à un train de sénateur ! Il souligne de plus l'existence de rares trains, peu fréquentés, sur la ligne de chemins de fer Bellegarde-Annemasse, et la bonne qualité de

la desserte TPG à Soral ; une faible fréquentation met toutefois cette dernière au rang des plus déficitaires du canton de Genève<sup>2</sup>.

Un commissaire cherche à comprendre pourquoi les pétitionnaires ne demandent pas la pose d'un radar. Sur ce point, le pétitionnaire est d'avis qu'un seul radar serait insuffisant pour modérer la vitesse des véhicules. Le rapporteur indique le coût de l'installation d'un tel radar, évalué à quelque 100 000 francs par l'Office des transports et de la circulation (OTC).

Ce commissaire suggère aussi la prise de contacts entre communes sises près de la frontière et partageant le même souci. Cette suggestion est partagée par d'autres commissaires, comme par M. A. Fontaine. Ce dernier rappelle toutefois que les contacts antérieurs n'ont débouché sur aucun résultat concret. Il espère toutefois que la démarche initiée par l'actuel maire de la commune, M. Jean-Claude Egger, aura une issue plus heureuse.

A un commissaire souhaitant obtenir des statistiques sur les accidents à Soral, il est répondu que rien de grave n'a été enregistré à ce jour, ce qui ne constitue pas une raison pour ne pas agir.

Le président souligne pour sa part l'importance des frontaliers pour Genève et s'interroge sur la réaction des autorités françaises à une ouverture retardée de la douane.

Un commissaire fait état de son « effroi » face à l'inertie du côté français dans cette affaire, raison pour laquelle il convient de donner à cette pétition un traitement rapide en cette commission avant de la renvoyer au Conseil d'Etat.

### ***Audition de MM. Jean-Claude Egger, maire de Soral, et Raul Florez, adjoint***

Concernant la sécurité des piétons, singulièrement des écoliers, M. Jean-Claude Egger indique d'emblée que la taille des véhicules agricoles des 12 exploitations soraliennes rend impossible la création d'évitements routiers dans le village. Il ajoute que la commune a réalisé deux « kits école » et obtenu la création de deux passages piétons. Un cheminement protégé n'a pas été autorisé par l'OTC qui a toutefois concédé le marquage du bord d'une rue du village par des bandes jaunes ; la commune envisage un trottoir pour y renforcer la sécurité.

---

<sup>2</sup> Pour illustrer le trajet d'un frontalier amateur de transfert modal, voici une proposition à faire à une personne venant d'au-delà de Viry et se rendant dans la région de Meyrin (exemple fréquent) : voiture jusqu'à Soral, bus L jusqu'à Confignon, bus S de Confignon à Satigny, train jusqu'à Vernier, marche à pied, bus 9 jusqu'à Meyrin... Alternative : depuis Confignon (où un P+R pourrait être plus efficace), bus 2 jusqu'au quai de la Poste, bus 9 jusqu'à Meyrin.

A propos de la douane de Soral II, fermée de 22 heures à 5 heures, il souligne que son ouverture retardée éviterait un transit de plusieurs milliers de véhicules. Tant le chef du DJPS que celui du DIAE auraient fait part de leur appui à cette proposition. Les communes voisines sont en revanche plus réticentes, craignant un report de trafic. D'où la réunion des maires des communes concernées avec la présidente du DJPS et le préfet de Haute-Savoie ; elle a débouché sur la demande d'une utilisation plus intense des infrastructures de la douane autoroutière de Bardonnex (mise en service au moins d'une des voies supplémentaires actuellement obstruées).

Devrait s'y ajouter un échangeur à Viry. A souligner que cet échangeur est aussi souhaité par le maire de Saint-Julien, mais pour des raisons opposées à celles de Soral : les frontaliers pourraient en plus grand nombre quitter l'A 40 à hauteur de Viry et traverser Soral plutôt que d'utiliser la douane de Bardonnex, celle de Saint-Julien-Perly ou celle de Viry (hameau de Saint-Julien)-Certoux !

Lors de la discussion qui suit cette présentation, un commissaire se soucie de la coordination des démarches à mener pour reporter les flux de trafic frontalier des petites communes vers la douane de Bardonnex. Ce souci est partagé par M. J.-C. Egger. En témoigne notamment la demande de réunion mentionnée ci-dessus des maires des communes concernées.

M. J.-C. Egger souligne aussi que la décision concernant la douane implique des discussions entre le Conseil d'Etat et le préfet de Haute-Savoie, étant entendu que la décision est de compétence cantonale. Il ajoute que tant sa commune que les autres communes concernées ne manqueraient pas de demander formellement la modification des horaires de fermeture si les capacités de transit par Bardonnex n'étaient pas rapidement améliorées. Du reste, la capacité de la douane de Bardonnex est la clé du problème pour les communes concernées : un échangeur à Viry sans amélioration à Bardonnex ne ferait qu'inciter les frontaliers à quitter l'A 40 à Viry.

Pour sa part, M. Raul Florez note que cette modification d'horaire est aisée et d'autant plus nécessaire que de nouvelles constructions sont en cours à Valleiry.

A un commissaire qui l'interroge sur la création d'une route de contournement du village, il est répondu qu'en plus d'être probablement refusée par le DAEL, son coût en serait probablement un obstacle dirimant.

D'autres suggestions de contournement sont faites, par exemple par la construction d'un nouveau pont sur la Laire à proximité de Sézegnin suivie d'une route rejoignant la route de contournement de Laconnex. Pour le rapporteur, cette solution impliquerait la construction d'infrastructures

lourdes, détruirait en partie la vallon protégé de la Laire et passerait à travers des terres agricoles, pour un coût a priori très élevé.

Il est encore souligné que, dans l'attente de la réalisation d'un échangeur à Viry, la route nationale française reliant Viry à l'entrée de l'A 40 à Saint-Julien ne traverse aucun village, et n'occasionnerait donc pas de nuisances à la population.

En conclusion, M. J.-C. Egger relève avoir l'impression que sa commune est quelque peu délaissée par le canton en matière de politique des transports.

### ***Audition de M. Alain Brenneisen, lieutenant-colonel du corps des gardes-frontière***

Du point de vue de M. Brenneisen, la redistribution du trafic vers Bardonnex en lieu et place des douanes de Sézegnin, Soral et Certoux dépend de certaines conditions. Parmi celles-là, des négociations avec les maires des communes françaises limitrophes et la concrétisation des efforts de fluidification du trafic à Bardonnex, voire une accélération de la construction de l'échangeur de Viry.

Il ajoute ne pas être opposé à une ouverture retardée de la douane de Soral II, pour autant que la commune prenne la responsabilité de l'ouverture des barrières.

Il confirme que le Conseil d'Etat est compétent pour prendre cette décision. L'horaire actuel avait été décidé par arrêté en 1982, en concertation avec les autorités de police.

Concernant Bardonnex, il rappelle que « les gardes-frontière suisses font le nécessaire pour assurer la fluidité du trafic entrant, mais que la sortie du territoire est de la responsabilité de la France »<sup>3</sup>.

Il rend attentif les commissaires au risque de report du trafic sur Sézegnin (mais pas sur Chancy II) au cas où serait prise une décision ne concernant que Soral II.

### ***Discussion, vote et perspective***

De la discussion entre commissaires qui clôt l'examen de cette pétition, il convient de retenir que :

- **Le but de la pétition 1472 n'est pas de reporter le trafic sur d'autres petites douanes, mais sur la douane de l'autoroute à Bardonnex**, une solution sans nuisances pour la France.
- Dans l'attente de la mise en service de P+R, pour ne pas évoquer la ligne de tram vers Saint-Julien, **une fluidification des infra-**

---

<sup>3</sup> Extrait du procès-verbal, 30 juin 2004, p. 6.

**structures routières à Bardonnex est indispensable à très brève échéance.** Une intervention du Conseil d'Etat en direction des autorités françaises est indispensable, vu que le problème de fluidité du trafic se pose essentiellement du côté français.

- **A brève échéance** aussi, un autre commissaire ajoute la prise de mesures (**équipements de sécurité tels des trottoirs, etc.**) pour assurer la sécurité des piétons du village de Soral.
- **La construction de P+R**, notamment à Bardonnex, mais aussi en France voisine (par exemple à Saint-Julien), est hautement souhaitable, **à moyen terme**, de l'avis de plusieurs commissaires.
- Toutefois, le report modal n'est intéressant pour les automobilistes qu'**à condition de garantir une desserte TPG fréquente.**
- Au préalable, une **étude des destinations** des frontaliers sur territoire genevois serait toutefois pertinente, de façon à faire correspondre l'offre à la demande. A cette fin, compte tenu d'une tentative malheureuse, le DAEL et le DIAE sont vivement appelés à se coordonner.
- **A plus long terme**, le **projet de ligne de tram TPG** du Bachet jusqu'à la gare SNCF de Saint-Julien est à soutenir.
- Compte tenu de l'augmentation prévisible du trafic et de la nécessaire protection des zones d'habitation, un commissaire y ajoute, **à long terme** aussi, la construction de **routes de contournement.**

Sur cette base, les commissaires décident, **à l'unanimité, le renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat.**

**En fonction de la réponse et des suites qui seront données à la pétition 1472, des commissaires envisagent d'ores et déjà la rédaction d'une motion.**

## **Pétition (1472)**

**pour l'aménagement de l'horaire de fermeture de la douane de Sorall II, ainsi que l'amélioration de la sécurité des piétons à Soral**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Nous, soussignés, habitant-e-s de la commune de Soral, demandons aux autorités et instances concernées de faire le nécessaire afin de régler les nuisances causées par le trafic automobile intense que connaît notre village.

L'ouverture de la douane de Soral II dès 5 heures du matin génère un important flux du trafic ininterrompu jusqu'aux alentours de 9 heures.

Les enfants se rendant à l'école sont donc soumis à un risque non négligeable d'accidents. En fin d'après-midi, le même problème se pose.

Nous demandons que soient installées des bornes de sécurité, des zones de 30 km/h, ainsi que des trottoirs adéquats et que la douane de Soral II n'ouvre que dès 8 h 30.

N.B. : 242 signatures  
*M. Antoine Fontaine*  
38, route de Rougemont  
1286 Soral



## ANNEXE

Maires d'Archamps, d'Avusy, Bardonnex, Bernex, Bossey, Chancy, Collonges-Sous-Salève, Plan-les-Ouates, Perly-Certoux, Saint-Julien-en-Genevois, ~~Sora~~, Troinex, Veyrier, Viry

République et Canton de Genève  
Monsieur Robert Cramer,  
Président du Conseil d'Etat,

Département de Justice, Police et Sécurité  
Madame Micheline Spoerri,  
Conseillère d'Etat,

Préfecture de Haute Savoie  
Monsieur Jean-François Carencio,  
Préfet,

Genève, le 16 juin 2004

Monsieur le Président du Conseil d'Etat,  
Madame la Conseillère d'Etat,  
Monsieur le Préfet,

Vous ne l'ignorez pas, les communes frontalières, suisses et françaises, sont journallement confrontées aux problèmes soulevés par la circulation pendulaire de transit.

La construction de l'autoroute et de la douane de Bardonnex avait fait naître, de part et d'autre de la frontière, le grand espoir de voir la situation, sinon maîtrisée, grandement améliorée. Mais il faut bien constater aujourd'hui que cette autoroute ne remplit pas son office. Elle est régulièrement encombrée par des ralentissements au passage de la douane, ce qui reporte le trafic sur les routes et douanes secondaires, ramenant une circulation de transit évitable dans nos communes.

Comme l'a relevé le rapport d'étude Genève-sud du 2 avril 2004, les infrastructures ne sont pas en cause. Sur l'aire douanière de Bardonnex, les voies de passage et les postes de contrôle existent en nombre suffisant mais ils ne sont pas utilisés à pleine capacité.

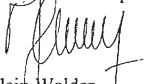
Aussi nous vous demandons d'intervenir auprès des instances fédérales et nationales afin qu'elles prennent conscience du problème et qu'elles consacrent les moyens nécessaires à une utilisation optimale de ces équipements.

Maires d'Archamps, d'Avusy, Bardonnex, Bernex, Bossey, Chancy, Collonges-Sous-Salève, Plan-les-Ouates, Perly-Certoux, Saint-Julien-en-Genevois, Soral, Troinex, Veyrier, Viry

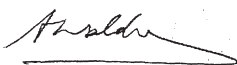
La fluidité de la douane de Bardonnex est d'une importance capitale pour nous qui devons mettre une grande partie de notre énergie et de nos ressources pour assurer la sécurité et la convivialité des routes qui traversent nos villages.

Nous vous remercions infiniment de tout ce que vous pourrez faire dans ce sens et vous adressons, Monsieur le Président du Conseiller d'Etat, Madame la Conseillère d'Etat, Monsieur le Préfet, nos salutations respectueuses.

Bernard Jouvenoz,  
Maire d'Archamps



Alain Walder,  
Maire de Bardonnex

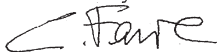


Jean-Luc Pecorini,  
Maire de Bossey

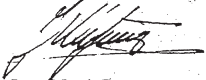
Georges Etallaz  
Maire de Collonges-Sous-Salève



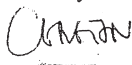
Christiane Favre,  
Maire de Perly-Certoux



Jacques Magnenat,  
Maire de Troinex



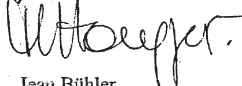
Jean-Noël Genet,  
Maire de Veyrier



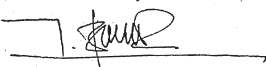
André Castella,  
Maire d'Avusy



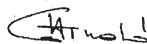
Michel Honegger,  
Conseiller administratif de Bernex



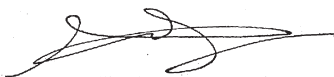
Jean Bühler,  
Maire de Chancy



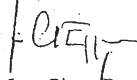
Geneviève Arnold,  
Conseillère administrative de Plan-les-Ouates



Jean-Michel Thénard,  
Maire de Saint-Julien-en-Genevois



Jean-Claude Egger,  
Maire de Soral



Jean-Pierre Buet,  
Maire de Viry

