

Date de dépôt: 17 août 2005

Messagerie

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la pétition concernant l'aménagement de l'horaire de fermeture de la douane de Soral II, ainsi que l'amélioration de la sécurité des piétons à Soral

Mesdames et
Messieurs les députés,

Préambule

En date du 19 novembre 2004, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat la pétition 1472 sur la base d'un rapport de la commission des pétitions du 18 octobre 2004 (cf. annexe).

Le renvoi de la pétition au Conseil d'Etat a été proposé à l'unanimité par la commission des pétitions. Dans son rapport, cette dernière retenait plusieurs points, qui ont servi de base à son vote :

- le report du trafic ne doit pas se faire sur d'autres petites douanes, mais sur la douane de l'autoroute à Bardonnex;
- fluidification à brève échéance des infrastructures routières à la douane de Bardonnex;
- prises de mesures rapides visant à assurer la sécurité des piétons du village de Soral;
- constructions à moyen terme de P+R, notamment à Bardonnex, mais aussi en France voisine;
- garantir une desserte TPG fréquente à proximité des P+R;
- effectuer au préalable une étude des destinations des frontaliers sur le territoire suisse;

- réaliser, à plus long terme, un projet de ligne de tram du Bachet jusqu'à la gare SNCF de Saint-Julien;
- envisager à long terme la construction de routes de contournement.

Le présent rapport entend, dans un premier temps, faire le point sur la problématique des douanes de Soral II et de Bardonnex, puis faire part des divers travaux engagés par l'administration visant à réduire au maximum les nuisances causées par le transit dans le village de Soral ainsi que répondre aux invites complémentaires de la commission des pétitions.

Problématique des douanes de Bardonnex et de Soral II

Les heures d'ouverture et de fermeture des routes douanières sont de la compétence du département de l'intérieur, de l'agriculture et de l'environnement (DIAE). Les horaires actuels ont en effet été mis en place par un arrêté du département de justice et police, alors compétent en la matière, de février 1982. Ces horaires ont été choisis en collaboration avec les autorités françaises et les douanes suisses. Leur modification nécessite également une collaboration avec ces même instances.

Le DIAE a examiné la question de l'ouverture différée des points de passage à trafic toléré dans le périmètre de Genève-Sud. Les douanes dont il est question sont celles de Pierre-Grand, Landecy, Certoux, Soral II, Sézegnin et Chancy II. Les autres points de passage sont ouverts 24h sur 24 et sont soit non gardés, soit équipés de douanes qui permettent aux utilisateurs de dédouaner leurs marchandises. Les routes d'accès ne peuvent donc pas être fermées.

L'incidence de l'ouverture différée des postes de douane est majeure sur la gestion des flux de trafic passant dans le sens France - Suisse.

Le point de passage de Chancy II est utilisé pour rejoindre la gare de Chancy-Pougny de la ligne RER Bellegarde – Cornavin.

Le tableau ci-après énumère les points de passage, avec notamment leurs horaires d'ouverture et le trafic recensé depuis 2000 (les valeurs avec un astérisque datent de 2004) :

Douane / point de passage	Ouverture actuelle	Hiérarchie	Trafic journalier (2 sens, véh/j)		Trafic F → CH 7h –8h (véh/h)	
			2000	2005	2000	2005
Veyrier	24/24	primaire	7650	8410*	750	840*
Troinex / Bossey	24/24	secondaire	3380	4230	390	410
Pierre-Grand	06h00- 19h30	secondaire	2130	2860	250	290
Croix-de- Rozon	24/24	secondaire	5040	7290	380	540
Landecy	06h00- 19h30	secondaire	3750	5530*	440	630*
Bardonnex (autoroute)	24/24	primaire	26920	30080*	2440	2590*
Perly	24/24	primaire	15140	15310*	850	830*
Certoux	06h00- 19h30	secondaire	2250	oct.05	150	oct.05
Soral I	24/24	secondaire	1470	1960	80	90
Soral II	05h00- 22h00	secondaire	2700	oct.05	380	oct.05
Sézegnin	06h00- 19h30	secondaire	640	720	80	100
Chancy II	06h00- 22h00	secondaire	1870	2240	130	220

Des comptages aux postes frontières sont réalisés tous les cinq ans en même temps qu'une enquête aux frontières par questionnaire. Les douanes de Landecy, Certoux et Soral II seront recensées pendant la période de l'enquête (septembre et octobre 2005). Ces comptages seront réalisés en partenariat avec la commune de Soral. Entre temps, depuis l'année 2000, des comptages ont été réalisés par les habitants de Soral qui indiquaient des charges journalières beaucoup plus importantes que celles indiquées ci-dessus. Ces comptages montrent un accroissement important des charges de trafic sur l'ensemble des points de passages de frontière.

L'ouverture différée de la douane de Soral II occasionnerait de profonds problèmes de gestion des circulations sur France et plus précisément sur la route nationale longeant la frontière, aux carrefours d'accès aux douanes sur lesquels le trafic se reportera.

En raison des problèmes de congestion aux heures de pointes, dus à des problèmes de franchissement, la douane autoroutière de Bardonnex ne subirait pas d'accroissement de trafic provoqué par un retardement de l'ouverture des douanes. Les automobilistes se reporteront plutôt sur tous les autres points de passage de frontières restés ouverts. Il faut prévoir une diffusion du trafic dans Genève-Sud globalement identique, malgré la mise en place d'une telle mesure.

Il va de soi que les Genevois et autres Confédérés habitant sur France seraient aussi touchés par cette ouverture différée, tout comme les Genevois se rendant en France avant 8h30.

C'est dire que, comme le relève la commission des pétitions, il convient de privilégier un réaménagement rapide des infrastructures routières à Bardonnex. En ce sens, un projet de réaménagement de la douane de Bardonnex a été élaboré au sein du comité régional franco-genevois (CRFG), auquel l'office des transports et de la circulation (OTC) a participé activement pour permettre une meilleure gestion du trafic. Les discussions qui ont eu lieu avec les différents partenaires concernés des deux côtés de la frontière (douanes, police de l'air et des frontières, société concessionnaire de l'Autoroute Blanche ATMB) ont abouti à un projet d'aménagement constructif permettant d'ouvrir trois voies de franchissement dans les deux sens. Cet aménagement a été examiné et validé par la commission « déplacements et sécurité » du CRFG, lors de sa séance du 12 mai 2005. Une fois le financement des travaux assuré, les travaux pourraient être réalisés dans un délai de six mois.

Le Conseil d'Etat est d'avis que cette mesure est la plus opportune.

En outre, les résultats des comptages organisés à l'automne 2005 permettront de disposer de données plus précises sur les charges de trafic, notamment en matière de provenance et de destination des pendulaires. Ces informations faciliteront également l'adoption de dispositions complémentaires en matière de gestion du trafic et de la circulation.

Aménagements routiers dans le village de Soral

Tant les pétitionnaires que la commission des pétitions souhaitent la création à court terme d'aménagements routiers visant à assurer la sécurité des piétons dans le village de Soral.

Il convient tout d'abord de rappeler que les aménagements routiers sur des routes communales sont à la charge de la commune requérante. Dès lors, la commune de Soral doit faire parvenir ses projets, soit au département de l'aménagement, de l'équipement et du logement (DAEL) pour la construction de nouveaux aménagements physiques, soit à l'OTC pour les mesures ayant trait à la circulation.

Lors de son audition par-devant la commission des transports, Monsieur le député Jean-Claude Egger, maire de la commune de Soral, a rappelé les problèmes inhérents à la commune, soit la circulation des véhicules agricoles de 13 entreprises, qui rendent la création d'évitements routiers problématiques, voire impossible.

S'agissant des aménagements de modération du trafic dans le village de Soral, des contacts avec l'OTC ont déjà eu lieu. Un travail commun est actuellement en cours afin de définir les aménagements réalisables, qu'il s'agisse de la création de trottoirs, de la mise en place de bornes de sécurité ou de l'instauration de zones 30 km/h.

Autres mesures

Le rapport de la commission des pétitions relève l'importance de la construction de parkings d'échange. Afin de pouvoir opérer un report modal plus important de la voiture aux transports publics, l'établissement de P+R s'avère en effet indispensable. Des discussions entre la commune de St-Julien et la Fondation des parkings à propos d'un réaménagement d'un parking proche de la frontière sont actuellement en cours. De la même manière, la construction d'un P+R à Bardonnex doit être envisagée. De manière plus générale, la construction de nouveaux parking d'échange fait l'objet de travaux engagés entre les services de l'administration et la Fondation des parking dans le cadre de l'élaboration du plan d'action P+R 2007-2010.

Toutefois, comme le relève la commission des pétitions, cette mesure ne peut s'avérer efficace que si la desserte en transports publics aux abords de ce type d'ouvrage est attractive. Un travail d'amélioration de la desserte de la ligne D sur la route de St-Julien est actuellement à l'étude, incluant la création d'un site propre intégral, ce qui pourrait préfigurer à plus long terme la construction d'une ligne de tram jusqu'à Saint-Julien prévue à l'article 4 alinéa 1 lettre b de la loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988 (H 1 50). Dans l'immédiat, des réflexions sont donc en cours pour une densification de l'offre TPG sur Saint-Julien et sur Genève-Sud en général.

Au-delà, comme il est indiqué plus haut, une meilleure connaissance du comportement des pendulaires est utile en vue de planifier et de gérer le trafic frontalier. La campagne de comptages en cours et l'enquête de déplacements initiée en automne 2005 doivent permettre de disposer de ces précieuses données.

Enfin, la construction de routes de contournement doit faire l'objet d'études approfondies et d'une coordination des deux côtés de la frontière. Cette coordination se poursuit actuellement au sein d'un groupe de travail du CRFG qui recense les projets d'infrastructures routières des deux côtés de la frontière et envisage la mise sur pied d'un système de modélisation du trafic sur l'ensemble de la région franco-valdo-genevoise afin d'assurer au mieux leur harmonisation.

Toutes ces questions font l'objet de discussions aussi bien au sein du CRFG qu'avec la commune de Saint-Julien, première concernée par la création d'un P+R. Les transports publics régionaux sont développés en étroite concertation avec les autorités compétentes suisses et françaises, en particulier sous l'égide du comité stratégique franco-valdo-genevois pour le développement des transports publics régionaux (DTPR).

Il s'agit de projets longs et difficiles à mettre en place au regard du caractère transfrontalier et de la multitude d'interlocuteurs sur le territoire français.

Conclusion

La situation en matière de circulation dans toutes les communes proches de la frontière, et particulièrement à Soral, est préoccupante en regard de la croissance du trafic frontalier, liée notamment à la densification du territoire en France voisine. De nombreuses démarches sont d'ores et déjà engagées afin de permettre une meilleure gestion de la circulation sur cette partie du territoire du canton de Genève, en visant à renforcer le report modal. Comme en témoignent les actions présentées dans ce rapport, le Conseil d'Etat entend donner suite à la pétition, conformément aux propositions de la commission des pétitions du Grand Conseil, et travaille avec les instances compétentes afin d'améliorer le passage en douane de Bardonnex, seule mesure vraiment apte à ne pas reporter le trafic sur les communes environnantes.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte du présent rapport.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

Le chancelier :
Robert Hensler

La présidente :
Martine Brunschwig Graf

Annexe : Rapport de la commission des pétitions

Secrétariat du Grand Conseil**P 1472-A**

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/Viry¹ ; 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

¹ Voir annexe 1.

destinations des frontaliers sur territoire genevois serait à cet égard bienvenue.

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^{mes} 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 Genève².

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 soralaises 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

² 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.

du village par des bandes jaunes ; la commune envisage un trottoir pour y renforcer la sécurité.

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 »³.

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.**

³ Extrait du procès-verbal, 30 juin 2004, p. 6.

- 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 infrastructures 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 Bachel 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