

Date de dépôt : 10 mars 2017

Rapport

de la Commission des pétitions chargée d'étudier la pétition : Non à la fermeture des douanes !

Rapport de M. Jean Romain

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 6 mars 2017, présidée par M. Christian Frey, la Commission des pétitions a auditionné les pétitionnaires français qui demandaient que Genève renonce à un test reportant l'ouverture de quelques douanes (de 06h00 à 08h30) pour évaluer les effets d'une telle mesure sur le trafic transfrontalier, la sécurité, le bruit et la pollution. Pour le DETA, il n'est plus concevable que les voiries étroites du village de Soral servent de pénétrantes de transit au trafic pendulaire transfrontalier, celui-ci devant être reporté vers des axes structurants prévus à cet effet et/ou vers d'autres modes de transport. Le Conseil d'Etat ayant donné son accord pour la démarche, les communes voisines d'Avusy et Chancy sont également associées aux réflexions. Par ailleurs, il a été indispensable d'élargir le périmètre du test aux entrées de Sézegnin, Chancy et Certoux.

Le procès-verbal a été tenu par M. Christophe Vuilleumier, que le rapporteur remercie.

1. Audition de MM. Michel Charrat, président, et Fabrice Radigon, vice-président, du Groupement transfrontalier européen, pétitionnaires

M. Charrat déclare que cette pétition a été déposée suite à la décision de M. Barthassat de faire un test en fermant les petites douanes qui laissent transiter 8000 véhicules par jour. Personne n'a été consulté préalablement à cette décision. Par ailleurs, aucun représentant des usagers ne siège dans les discussions entre les élus suisses et français.

Il admet que les petits villages sont très perturbés par la circulation qui les traverse. Il signale habiter lui-même la Vallée Verte et avoir 8000 à 9000 véhicules qui passent devant sa porte tous les jours. Mais il est nécessaire de trouver des solutions en discutant. Il précise que la pétition a été signée par des nationaux français autant que par des Suisses.

Un pareil test serait catastrophique pour la région. Rabattre 8000 véhicules sur Bardonnex tous les matins entraînera une catastrophe, et très vraisemblablement des accidents.

A un député MCG qui demande si les pétitionnaires connaissent des douanes occupées en permanence par des douaniers français, M. Charrat répond que les grandes douanes voient une présence de douaniers. Les petites douanes en revanche sont désertées depuis que la Suisse est entrée dans Schengen. Le même député souligne que les pétitionnaires ne demandent pas un rétablissement de la douane mais une liberté de passage. Il voudrait savoir si la France a consulté les Suisses lorsque les douaniers ont été retirés.

M. Charrat répond que ce point était prévu. Il remarque que des échanges se sont déjà déroulés pour fluidifier les choses. M. Radigon ajoute qu'il y a eu plusieurs annonces qui ont encouragé les frontaliers à signer cette pétition.

Le commissaire MCG signale qu'il a été écrit dans la presse que, si cette pétition n'était pas acceptée, les déplacements de frontaliers seraient bloqués pendant une journée. Il demande si cette menace est sérieuse. M. Charrat répond qu'il est possible de faire des tests dans un sens autant que dans l'autre. Il remarque, cela étant, que la tension monte de part et d'autre, et qu'une action éclatera sans même qu'elle soit promue. Il signale que des gens qui sont obligés de faire 20 kilomètres supplémentaires pour mener leurs enfants à l'école ne sont guère contents.

Un député UDC affirme que la pétition parle de menace de péage pour entrer dans le canton de Genève ! Si la mesure a été vaguement évoquée, il signale que la demande d'essai a été frappée de non-entrée en matière par les autorités fédérales. Il demande ensuite de quoi il est question lorsque la pétition parle d'augmentation du coût des transports frontaliers.

M. Charrat répond qu'il a été décidé de diminuer le coût des transports à Genève. Mais il mentionne que, le lendemain de l'application de cette décision, le coût des transports en commun en France voisine augmentait de 17% au sein d'Unireso.

Le commissaire UDC veut connaître les recommandations du groupement auprès de ses membres pour utiliser les transports en commun ou pour utiliser les grandes douanes, voire pour payer une vignette. M. Radigon lui répond qu'il y a eu une polémique portant sur les personnes qui prenaient les petites

douanes pour ne pas payer la vignette. Mais il pense qu'il convient d'aller au-delà de ce débat, qui n'est pas sérieux. Son association recommande les transports publics et le covoiturage, mais ce genre de mesures doit être accompagné de décisions politiques. Il est nécessaire de trouver des solutions dans le Grand Genève.

M. Charrat ajoute que les élus des deux côtés de la frontière sont mobilisés sur cette problématique depuis 30 ans. Le transport ne peut être que multimodal. Il faut à tout prix assurer la fluidité du trafic de part et d'autre de la frontière. Il existe évidemment un problème d'infrastructures, car la région a 15 ans de retard à cet égard. Les frontaliers jouent le jeu en utilisant volontiers les transports en commun, et il a fallu, faute de moyens, aller par le passé chercher un tram dans un autre département.

Une députée (S) demande si le test dont il est question est en vigueur. Elle veut connaître les modalités de ce test. M. Charrat pense que ce test a été annoncé par provocation. Il remarque n'avoir jamais été aussi bien entouré par les élus français que lors de cette annonce.

La députée (S) observe que, si les 8000 voitures dont il est question étaient occupées par deux passagers, il n'y aurait plus que 4000 voitures. M. Radigon lui répond que l'association favorise le covoiturage et le parking gratuit pour le covoiturage. Tout le monde est braqué sur 2020, et le Groupement transfrontalier européen a décidé de s'adresser à chaque commune pour trouver des solutions en termes de covoiturage et de transports collectifs. Cette démarche est à bout touchant avec la commune de Bellegarde qui va créer des parkings gratuits pour le covoiturage. Il serait également intéressant de prioriser la douane de Bardonnex pour le covoiturage. Un parking de covoiturage existe devant l'hôpital de Saint-Pierre-en-Faucigny, un parking qui est rempli chaque jour.

A un député PLR qui demande si le CEVA impactera positivement la Vallée Verte, M. Charrat répond que les voitures passeront toujours devant chez lui pour aller chercher un P+R. Le département a fait des efforts considérables en ce qui concerne des bus. Les transports appartiennent aujourd'hui non plus au département mais à la région.

Un commissaire MCG déclare que l'association se plaint de la surcharge à l'entrée de la douane de Bardonnex, mais il en va de même à la sortie. Il se demande si un futur péage en France voisine améliorera les choses. M. Charrat répond que son association est opposée à ce projet de péage, et qu'elle est intervenue auprès du directeur de l'autoroute. Un certain nombre d'élus partagent cette position, mais cela ne signifie pas que ce péage ne sera pas instauré. Le tronçon d'autoroute en France voisine est le plus cher de France,

et cette autoroute est déjà rentabilisée selon lui. Le Groupement transfrontalier européen défend les intérêts de tous, y compris de ce côté-ci de la frontière.

Le même député rappelle que les habitants du village de Soral se plaignent depuis 2005 du flux ininterrompu de véhicules, et il se demande ce qui se produira avec la création de l'échangeur en France voisine. M. Charrat affirme qu'il y a eu des consultations jadis pour réaliser un contournement de Soral, mais des intérêts privés en France voisine comme en Suisse se sont opposés à cet intérêt général.

Le député MCG continue en remarquant que l'association se plaint de l'augmentation du tarif des bus, mais qu'une ligne de transports publics en France voisine a été financée par la Confédération. Il se demande, cela étant, quel serait le degré d'attention des Français si des Genevois déposaient une pétition chez eux. M. Charrat répond que les deux systèmes politiques sont très différents. La région a fait signer une pétition qui a été déposée devant le président de la République. Il rappelle que les frontaliers versent 80 millions à Berne chaque année et que le département a alloué des fonds sur l'argent frontalier.

Un député PLR conteste que le test dont il est question puisse être compris comme une provocation, mais que c'est une réponse de M. Barthassat à une plainte lancinante des petits villages frontaliers. En initiant ce test, des avancées concrètes ont pu être récemment constatées sur de nombreux dossiers en souffrance tels que les routes d'évitement de village (validation de crédit d'étude), le financement de la prolongation de ligne de bus de Chens-sur-Léman et le dégel du dossier de fluidification de la douane de Bardonnex par les autorités françaises.

M. Charrat répond que c'est la réalité de ce qui est ressenti par les frontaliers : une provocation. Sa commune appartenait jadis à la Seigneurie de Genève et il remarque que, si tel était encore le cas, il déposerait peut-être une pétition à l'encontre des véhicules qui passent devant sa porte. M. Charrat fait remarquer que cette pétition est la première que le Groupement transfrontalier européen dépose depuis 50 ans. M. Radigon rappelle que le Groupement transfrontalier européen avait dû déposer une autre pétition portant sur un tronçon de 300 mètres dont le financement venant de Genève était attendu.

2. Discussion et votes

Un député PLR rappelle que ce projet de test a été souhaité par le magistrat. C'est le GLCT qui a financé le passage des bus à la frontière, et il remarque que la coordination avec Unireso vise à des billets communs. Il observe donc que l'augmentation de 17% dont il a été question ne relève pas d'Unireso. Il

indique encore que la ligne française dont il a été question n'a pas été complètement financée par la Confédération.

Un autre député PLR est surpris que des Français viennent déposer à Genève une pétition pour expliquer à l'Etat que faire de ses frontières et comment les gérer. Il observe que l'échangeur de Viry n'a pas fait l'objet d'une présentation à Genève, et il pense que le canton a le droit de faire des tests sur son territoire. Il rappelle que le village de Soral est dans une situation difficile depuis des années, et que le ras-le-bol croît. Il n'est donc pas être favorable à d'autres auditions sur le sujet.

Un député UDC déclare que son groupe n'acceptera aucune audition et est opposé à ce genre d'interventionnisme de donneurs de leçons. Il demande le vote immédiat sur le classement.

Un commissaire UDC rappelle que la commission a traité une pétition demandant exactement l'inverse, soit la fermeture de la douane de Soral ! Cette pétition a été renvoyée au Conseil d'Etat. Son groupe soutiendra le classement.

Le président demande s'il ne serait pas intéressant d'entendre M. Barthassat pour connaître les détails du test. Il est soutenu par une députée (S).

Le président passe alors au vote de l'audition du DETA :

Pour :	6 (1 EAG, 1 PLR, 3 S, 1 Ve)
Contre :	6 (1 PLR, 2 UDC, 3 MCG)
Abstentions :	2 (2 PLR)

Cette audition est refusée.

Le PLR propose alors le dépôt de cette pétition, alors que EAG demande le renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat.

Le président passe au vote du renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat :

Pour :	6 (1 EAG, 1 PLR, 1 Ve, 3 S)
Contre :	8 (3 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Le renvoi est refusé.

Le Président passe au vote du dépôt de cette pétition :

Pour :	7 (1 Ve, 3 S, 3 PLR)
Contre :	6 (2 UDC, 1 PLR, 3 MCG)
Abstention :	1 (1 EAG)

Le dépôt est accepté.

Catégorie III proposée

Pétition (2001)

Non à la fermeture des douanes !

Mesdames et
Messieurs les députés,

Ce mardi 11 octobre 2016, le **conseiller d'Etat genevois Luc Barthassat** a confirmé sa volonté d'effectuer des « tests » pour prolonger les fermetures des douanes de Soral 2, Sézegnin, Certoux et Chancy, le matin, **jusqu'à 8h30 au lieu de 6h00**.

Cette décision unilatérale a été prise sur la base d'une pétition de ces communes adressée au Conseil d'Etat genevois datant d'octobre... 2014 !!!

Cette expérimentation vise tout simplement à **barrer la route aux 8000 frontaliers** se rendant quotidiennement sur leurs lieux de travail.

Ces tests, qui pourraient aussi être étendus sur d'autres postes frontières, **obligeront les travailleurs frontaliers à se rabattre vers la douane de Bardonnex**. Cette décision entraînera alors une augmentation encore plus importante de la circulation sur un poste douanier déjà saturé par 56 000 véhicules/jour.

Il s'agit d'une réponse simpliste et caricaturale qui vise à pénaliser, une fois de plus, les transfrontaliers tant suisses que français. **Après le péage pour entrer dans Genève, le refus des parkings sur France, l'augmentation des tarifs des transports en commun en zone frontalière, trop c'est trop !**

La problématique des transports est sans aucun doute le point le plus sensible de notre région transfrontalière. La traiter d'une façon aussi cavalière, c'est faire preuve d'un manque total de respect et d'un mépris pour tous les transfrontaliers, français et suisses, qui chaque jour perdent des heures dans les transports pour que l'économie genevoise continue à prospérer.

Le Groupement transfrontalier européen est intervenu auprès des principaux responsables politiques français pour exprimer sa désapprobation totale à ces « tests » qui pénalisent les frontaliers et a reçu une écoute et un soutien unanime.

Cette pétition est une première étape.

Nous demandons au Grand Conseil de renoncer à ces fermetures et de mener une véritable concertation en vue d'améliorer les transports dans notre région frontalière.

N.B. 2 signatures¹

Groupement transfrontalier européen

M. Michel Charrat, président

M. Fabrice Radigon, vice-président

50, rue de Genève

74100 Annemasse

France

¹ Pour information, la pétition est en outre munie de 7729 signatures électroniques récoltées entre le 12 octobre et le 25 novembre 2016.