

Question présentée par le député :

M. Guy Mettan

Date de dépôt : 19 avril 2018

Question écrite urgente

Bouchon de Bardonnex et accès aux gares du Léman Express : quid ?

A propos de la douane autoroutière de Bardonnex qui, depuis des années, génère de gros bouchons, une grosse pollution sur l'A1 et un encombrement grandissant de toute une série d'autres routes cantonales et communales dans la région entre Soral et La Croix-de-Rozon (car les automobilistes cherchent naturellement comme l'eau dans une prairie à s'écouler même par les plus petites rigoles), il suffit de consulter tous les soirs dès 16h30 la région genevoise via google map pour constater que deux bouchons se forment sur l'autoroute tous les jours ouvrables, à l'entrée du tunnel de Vernier et à la douane de Bardonnex.

Par ailleurs, le tunnel de Vernier va subir un agrandissement coûteux et complexe piloté par Berne. Mais aucun plan ne prévoit à ce jour d'agrandir la plateforme douanière et d'y laisser circuler librement le trafic (sans chicane de ralentissement) ce qui est le cas de la plupart des autres postes de douane du canton à part Ferney et Vallard. On se demande bien pourquoi la douane de l'autoroute réclame un régime si spécial.

Les gardes-frontières suisses et français sont évidemment concernés, soit Paris et Berne, ce qui leur permet sans doute de se renvoyer la balle. Ce serait un grand service qu'on rendrait à la région en réglant ce goulet d'étranglement, ce qui ne demande pas de dépenser des millions.

Enfin, la convention qui permet de rendre gratuit le tronçon de l'A40 entre Valleiry et Nangy est arrivée à échéance fin 2015 et l'autoroute devrait devenir payante en 2020 (voir à ce propos la réponse du gouvernement français à la question du sénateur Cyril Sénevat : <http://agfut-dtc.74.over-blog.com/2015/01/a40-contournement-rocade-sud-de-geneve.html> et <https://www.senat.fr/questions/base/2016/qSEQ160220080.html>).

Depuis le concessionnaire de l'A40 Autoroute du Mont-Blanc rappelle régulièrement sa créance aux autorités. Genève avait payé sa part au début de la construction pour obtenir cette gratuité.

Notre canton est doublement concerné, car l'autoroute du pied du Salève, qui sert de facto de contournement sud du canton, arrive gentiment à saturation et son élargissement devra être envisagé, tout comme, peut-être, une nouvelle jonction au niveau de Bossey-Pierre-Grand où doit déboucher la future route d'interconnexion de Genève-Sud L1-L2 au départ du Bachet de Pesay (gare CEVA).

Dans la foulée (soyons fou), on pourrait, en attendant l'hypothétique traversée du lac, aménager une connexion entre le carrefour autoroutier d'Etrembières et la route de Jussy au niveau de la douane de Mon-Idée. Ce petit tronçon en souterrain que les Suisses devraient cofinancer (comme ils ont financé la rénovation du chemin de fer des Carpates et le CEVA) permettra de désenclaver la région entre Arve et Lac et de réduire la pression du trafic sur la Ville.

En principe, le CEVA doit justement jouer ce rôle. Mais pour qu'il fonctionne il faut que l'accès à la gare d'Annemasse soit fortement amélioré pour les habitants de la région Arve et Lac, or rien n'est prévu, sinon un tram vers Annemasse qui double le CEVA. Aucun parking d'échange n'est financé sur la ligne Annemasse – Bons-en-Chablais... Là encore un regard sur la carte montre que la gare d'Annemasse, bien qu'elle longe la frontière, n'est que très difficilement accessible en voiture depuis la Suisse et pas du tout en transport public pour les habitants de la région Arve et Lac...

Questions : *Qu'entend faire le Conseil d'Etat pour résorber les bouchons de Bardonnex et dévier le trafic automobile qui encombre les petites routes de la région ? Qu'est-il prévu pour améliorer l'accessibilité de la gare d'Annemasse pour les voitures ? Où en sont les parkings relais et les accès de transport public et de mobilité douce du RER lémanique en Haute-Savoie et sur la côte vaudoise ?*