

Proposition présentée par les députés :

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

Date de dépôt : 30 août 2013

Proposition de motion

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, plate-forme 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),

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 plate-forme ;
- 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).

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

Des deux côtés de la plate-forme douanière de Bardonnex, une autoroute. Pourtant, chaque jour de semaine, le phénomène se reproduit, depuis plusieurs années : un long bouchon se forme aux heures de pointe. Le « bouchon de Bardonnex » ? Un classique des difficultés de circulation genevoises.

Le chiffre parle de lui-même : 60,4% d'augmentation du trafic à la douane de Bardonnex en une décennie. Depuis décembre 2008, l'A41 relie Annecy à Genève-Sud. Toutefois, la formation quotidienne d'un long bouchon sur l'autoroute aux abords de la plate-forme interpelle : peut-on réguler de la même manière 27'000 et 43'300 véhicules ? Ne serait-il pas possible de fluidifier le trafic à la douane, compte tenu notamment de la suppression du contrôle systématique des personnes aux frontières ? Ne faudrait-il pas, en perspective de l'élargissement de l'autoroute de contournement - dont l'inscription dans le deuxième arrêté fédéral concernant l'élimination des goulets d'étranglement comme projet prioritaire devrait être confirmée en 2014 -, prendre des mesures pour mieux réguler la circulation et permettre ainsi au futur aménagement fédéral de produire son plein effet ? Dans la négative, le flux des trois voies de l'autoroute, telle qu'élargie, risque fort, en direction de la France à tout le moins, de se heurter au mur de Bardonnex...

Retour dans le présent : les nuisances provoquées par le bouchon de Bardonnex sont multiples : attente, pollution, danger. Le tunnel de Confignon est d'ailleurs tout proche, et enfin de journée, le bouchon s'étend pour ainsi dire jusqu'au tunnel de Vernier. Autre phénomène préoccupant induit par l'embouteillage : le comportement illégal et dangereux consistant à sortir de l'autoroute, pour couper la route de Saint-Julien, y revenir de l'autre côté et contourner ainsi une partie du problème au détriment des autres usagers de la route (voir notamment la *Tribune de Genève* du 25 février 2013). Enfin, les petits villages frontaliers de la région, tels que Perly ou Soral notamment, subissent un report de trafic pendulaire, qui serait ramené sur l'autoroute si la circulation venait à y être fluidifiée. Bref, les raisons de se donner les moyens de venir à bout du blocage sont nombreuses.

Dans une réponse livrée au postulat Dupraz (04.3700), le Conseil fédéral faisait état en 2005 de discussions avec l'AFD et les autorités françaises, pour

tenter de remédier aux « ralentissements » (le bel euphémisme !). Il est vrai que sans le concours des autorités françaises, ne serait-ce qu'imaginer pouvoir résorber un jour le bouchon tient de l'illusion. Officiellement, il semblerait que la concertation ait débouché (!) sur une diminution des contrôles aux heures de pointe côté français, ainsi que sur l'utilisation de trois pistes, en principe, pour les contrôles effectués le reste de la journée. Dans les faits, la situation semble pourtant toujours aussi problématique : aujourd'hui comme hier, un bouchon se forme quotidiennement.

Par conséquent, il convient d'engager de nouvelles discussions, entre autorités compétentes (l'OFROU, puisqu'il s'agit d'une route nationale, l'AFD, la DGM et les autorités françaises), pour parvenir au plus vite à une série de mesures permettant de fluidifier le trafic et de venir à bout, durablement, du bouchon de Bardonnex. Ce d'autant plus que, manifestement, l'une des trois voies déjà ouvertes en direction de la France (celle de droite) est réservée, sur une courte distance, aux camions devant accéder au parking sur leur droite, avant d'être ouverte à nouveau aux voitures après quelques mètres (cf. annexe). Il conviendrait de permettre une utilisation continue de cette voie par les voitures également, qui elles ne prendraient pas la présélection donnant sur le parking des camions, mais poursuivraient tout droit, en direction de la France. L'aménagement actuel des couloirs génère un effet d'entonnoir aux conséquences néfastes.

Au bénéfice de ces explications, nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les députés, de réserver un bon accueil à la présente proposition de motion.

Annexe :

Vue aérienne côté Suisse des voies en direction de la France

ANNEXE





