



GRAND CONSEIL
de la République et canton de Genève

M 2795-B

Date de dépôt : 3 juin 2025

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier la proposition de motion de Stéphane Florey, Patrick Lussi, André Pfeffer, Christo Ivanov, Virna Conti, Thomas Bläsi pour une fermeture nocturne des petites douanes

Rapport de majorité de Caroline Marti (page 3)

Rapport de minorité de Stéphane Florey (page 50)

Proposition de motion

(2795-B)

pour une fermeture nocturne des petites douanes

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
considérant :

- l'augmentation constante de la circulation, notamment transfrontalière ;
- les nuisances insupportables dues au trafic de transit dans les villages proches des douanes ;
- que des axes de circulation traversent les cœurs historiques de village, incapables d'absorber un tel trafic pendulaire ;
- la qualité de vie des habitants qui s'est fortement dégradée ces 30 dernières années ;
- les conséquences sur la santé des personnes exposées à un bruit excessif ;
- la volonté du Grand Conseil de construire des routes de contournement (Chancy, Soral, Meinier, Cartigny, etc.) ;
- les nombreuses études effectuées les concernant ;
- les projets de lois 11589 et 12018 pour relancer ces études ;
- les multiples pétitions des habitants des villages traversés par le trafic pendulaire ;
- la non-volonté du Conseil d'Etat d'entrer en matière sur ces demandes ;
- que la faible densité dans les localités d'où proviennent les flux de travailleurs frontaliers ne permet pas la mise en place d'une offre de transports publics attrayante,

invite le Conseil d'Etat

à fermer les petites douanes à la circulation de véhicules motorisés entre 18h00 et 8h00 sur demande motivée émanant des communes frontalières genevoises concernées.

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Caroline Marti

La plénière du Grand Conseil, lors de sa séance du 31 octobre 2024, a renvoyé la motion 2795-A à la commission des transports. La commission, sous la présidence de M^{me} Gabriela Sonderegger, a traité de cette motion lors de ses séances des 11 février et 11 mars 2025. La commission remercie chaleureusement les représentantes¹ du département pour leur appui dans le cadre de ses travaux ainsi que M^{me} Pauline Ley pour la qualité de la rédaction des procès-verbaux de commission.

Présentation du comité de pilotage

M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat, M. David Favre, directeur général de l'OCT, et M^{me} Chrystelle Charat, directrice déléguée aux mobilités auprès des milieux économiques

M. Maudet indique en préambule que la circulation autour des petites douanes du canton, notamment en raison des nuisances sonores et environnementales perçues, a suscité une forte attention médiatique et généré un volume important de correspondances auprès des autorités. Ce sujet relève d'une approche transversale. Les discussions portent sur l'usage des transports publics en tant qu'alternative, le flux des véhicules, la conversion modale ainsi que le covoiturage. Ce dossier revêt une sensibilité particulière en raison de son impact direct sur la population, des engagements pris par l'Etat, mais également par son caractère transfrontalier, imposant une concertation entre les différentes parties prenantes. Les élues locales françaises comme suisses ont une perception convergeant de la problématique, ce qui n'est pas nécessairement le cas des élues départementales situées à Annecy. L'évolution des déplacements des frontalières, dont certaines proviennent désormais du sud d'Annecy, accentue les nuisances et affecte de manière similaire les habitantes de Viry et celles de Soral, situés de part et d'autre de la frontière. Pour contextualiser, M. Maudet rappelle que ce dossier a pris forme en 2016, aboutissant en 2017 à la signature d'une lettre d'intention sous l'égide de M. Luc Barthassat, puis à une gestion poursuivie par M. Serge Dal Busco. Ces

¹ Afin de respecter les dispositions prévues aux l'articles 20A LFPP et 12 LED-Genre sans alourdir la formulation du texte, l'autrice a opté pour l'usage du féminin par défaut.

démarches ont conduit, en début d'année, à une nouvelle approche concernant l'un des quatre segments constituant la façade sud-ouest du canton.

Les problématiques de circulation autour des petites douanes sont identifiées sur l'ensemble du pourtour cantonal, avec une frontière de près de cent kilomètres avec la France, ainsi que dix kilomètres avec le reste de la Suisse. Une différenciation s'impose entre les segments nord et sud du canton. Au nord, de Dardagny à Collex-Bossy/Versoix, la coupure représentée par l'aéroport nécessite une subdivision en deux sous-segments, Dardagny-Meyrin et Collex-Bossy-Versoix. Ce secteur comprend de nombreuses petites douanes adossées au département de l'Ain, représentant un bassin versant de population pendulaire significatif. Au sud, plusieurs zones se distinguent. La première, allant de Chancy à Perly, constitue le principal objet de discussion du groupe de travail. Les premières revendications liées à la limitation de la circulation aux petites douanes ont en effet débuté dans les communes de Chancy, Avusy, Soral et Perly. La seconde zone, désignée sous le nom de Genève-Sud, s'étend de Perly à Veyrier. Ce segment a été marqué par le débat politique autour des projets routiers L1 et L2, finalement abandonnés en 2019 par le Grand Conseil. Cette décision continue d'avoir un impact sur la gestion du trafic dans cette zone. Le dernier segment s'étend de Thônex à Jussy jusqu'à Hermance, correspondant à la façade est du canton. Quatre comités de pilotage ont été mis en place, traitant des spécificités de chaque secteur, conformément à une approche concertée adoptée par le canton et les communes. Cette méthode, qualifiée d'« approche des petits pas », repose sur une concertation systématique avec l'ensemble des actrices concernées, incluant les autorités françaises. Chaque ajustement, qu'il s'agisse d'une fermeture ou d'une ouverture de douane à certaines heures, de l'installation de feux ou de la mise en place de contournements, est discuté en amont. Pour le sud du canton, les concertations impliquent le département de la Haute-Savoie, tandis que le département de l'Ain et les préfetures respectives sont sollicités pour le nord. La mise en œuvre de solutions dépend également des décisions relevant de l'Etat français, des départements, souvent responsables des infrastructures routières, ainsi que des communes concernées.

M^{me} Charat rappelle l'historique de la motion 2795-A, qui découle de la motion initiale 2795 déposée en octobre 2021. A l'origine, cette motion comportait une double invite : la première concernait la fermeture des douanes entre 18h00 et 08h00, tandis que la seconde visait à étendre cette mesure à toutes les communes transfrontalières en faisant la demande. La version actuelle, la motion 2795-A, regroupe ces éléments en une seule invite, portant spécifiquement sur la fermeture des douanes entre 18h00 et 08h00, sur demande motivée des communes frontalières genevoises concernées.

M^{me} Charat introduit son propos par une vue d'ensemble sur les douanes concernées, en mettant l'accent sur les volumes de trafic afin d'apporter une compréhension globale de la situation. Au-delà des initiatives spécifiques aux petites douanes, une approche plus large est menée concernant les employeuses du canton de Genève, notamment les zones industrielles ZIMEYSAVER et ZIPLO. Une feuille de route a été signée en décembre dernier avec les représentantes de ces zones, visant à définir et à coordonner les mesures à mettre en place pour leurs collaboratrices, une partie importante des employées de ces zones industrielles résidant de l'autre côté de la frontière. Ces travailleuses constituent ainsi un flux significatif d'automobilistes empruntant les petites douanes, ce qui justifie une approche coordonnée entre les enjeux liés au franchissement des douanes et les politiques de mobilité mises en œuvre par les entreprises.

M^{me} Charat présente une carte répertoriant les 22 petites douanes, toutes faisant l'objet d'une démarche concertée avec les partenaires français et les communes suisses concernées. Parmi elles, 12 sont déjà fermées la nuit, généralement entre 19h30 et 22h, avec des variations selon les arrêtés en vigueur, et une réouverture généralement à 6h du matin. Une attention particulière est portée à la douane de Pierre-à-Bochet, qui est fermée pour des raisons infrastructurelles liées à un pont. En matière de trafic, les données indiquent que l'ensemble des douanes du canton de Genève enregistrent environ 650 000 mouvements tous modes confondus, le matin et le soir. Parmi eux, 400 000 véhicules motorisés traversent quotidiennement les postes douaniers. Le trafic aux petites douanes représente un quart du volume total, soit environ 100 000 véhicules.

Cadran nord (Versoix – Collex-Bossy)

L'analyse des différents cadrans commence par les petites douanes du nord, qui incluent les douanes de Bois-Chatton et de Sauverny. L'origine des mesures prises dans ce secteur repose sur les remontées des communes locales signalant des nuisances liées à un trafic dense. Ces douanes présentent des caractéristiques similaires, avec un réseau de voirie inadapté à un flux important de véhicules. C'est dans ce contexte que les communes concernées ont demandé une intervention afin de mieux réguler ces passages. Dans cette zone, les autres douanes sont situées sur des axes principaux disposant d'une capacité d'absorption du trafic plus importante, ce qui limite les nuisances. C'est pourquoi l'attention a été portée en priorité sur Bois-Chatton et Sauverny. Une collaboration élargie, notamment avec le canton de Vaud, est essentielle pour parvenir à un consensus sur une feuille de route et une stratégie commune de maîtrise du trafic de transit. Des projets d'infrastructure sont

programmés dans ce secteur, intégrant des mesures favorisant les mobilités alternatives afin de réduire le trafic individuel motorisé. L'objectif est de développer des infrastructures dédiées aux transports publics et à la mobilité active, telles que des pistes cyclables et des voies réservées au covoiturage. Le dernier comité de pilotage sur le secteur nord s'est tenu en octobre 2024, réalisant un état des lieux des actions programmées. Les indices de réalisation montrent des avancées notables, notamment dans la sécurisation de la piste cyclable de la douane de Bois-Chatton, le prolongement de la ligne 52, ainsi que dans la mise en service du BHNS Gex-Ferney. Des études complémentaires restent à mener, notamment sur l'extension des lignes de bus transfrontalières, avec la possibilité de nouveaux arrêts en France. D'autres analyses portent sur l'implantation de lignes de covoiturage dynamique, dont le déploiement est prévu en 2025, afin d'offrir une alternative supplémentaire. Des réflexions sont également en cours quant à l'usage des voies réservées aux bus pour certains types de trajets. Un des projets en cours de réalisation est la nouvelle régulation par feux de signalisation à la douane de Bois-Chatton qui permet de mieux canaliser le flux des véhicules individuels motorisés, de favoriser les mobilités actives et d'améliorer l'accessibilité aux transports publics. Ce type d'aménagement ponctuel est le résultat d'une remontée collective des besoins et s'inscrit dans une volonté de promouvoir des modes de déplacement alternatifs, incitant ainsi à un changement de comportement.

Secteur Chablais (Arc lémanique et Annemasse)

M^{me} Charat présente un graphique pour illustrer l'impact du Léman Express. Une réduction significative du trafic a été observée à la suite de la mise en service de cette infrastructure, mettant en évidence une transformation des habitudes de déplacement. Les réflexions dans ce secteur ont été initiées par des sollicitations conjointes des communes suisses et françaises, exprimant des préoccupations face au projet de future autoroute Machilly-Thonon, dont l'ouverture est prévue en 2029. Plusieurs mesures ont déjà été mises en place, notamment en ce qui concerne la fermeture nocturne de certaines douanes. Une expérimentation de fermeture nocturne a été menée en 2022 sur les douanes de Cara et de Renfile. Initialement prévue entre 22h00 et 05h00, la fermeture de ces douanes a été étendue entre 21h00 et 06h00 à la suite des observations de trafic, qui ont révélé la nécessité d'anticiper la fermeture et de prolonger la réouverture de manière à optimiser la fluidité et de limiter les nuisances. Depuis septembre 2023, ces fermetures nocturnes ont été pérennisées. Des évolutions dans le domaine du transport à la demande sont également en cours, de manière à développer cette solution complémentaire lorsque les infrastructures de transport public structurantes sont insuffisantes. Le service

TPG Flex est identifié comme un moyen de pallier ces manques et de répondre aux besoins des travailleuses se déplaçant vers le canton de Genève. Une première mise en service a eu lieu en décembre 2023, et un projet d'extension de TPG Flex dans le secteur du Lac-Chablais est prévu pour le printemps 2025.

M^{me} Charat ajoute que, dans ce secteur également, des améliorations sont en cours pour favoriser les mobilités actives, notamment grâce à des aménagements aux passages des frontières. Une étude est par ailleurs en cours. Les résultats sont attendus pour avril 2025. Concernant la douane de Pierre-à-Bochet, sa fermeture depuis le 21 février 2024 résulte de l'état du pont qui la traverse. La réouverture demeure indéterminée à ce stade et dépendra du résultat des études en cours pour identifier différentes variantes possibles. Une vision plus claire de la situation est attendue au printemps 2025.

Secteur Genève-Sud

Ce secteur comprend sept postes douaniers, certaines douanes principales comme Bardonnex, Perly et Veyrier qui jouent un rôle structurant. Parmi les petites douanes concernées, la douane de Bossey fera l'objet d'un essai de fermeture nocturne au printemps 2025, bien que ce test ait été légèrement reporté en raison de travaux. Ce dispositif s'accompagnera d'un report de trafic vers la douane de Pierre-Grand et de possibles ajustements sous forme de restrictions pour les automobilistes. L'objectif reste de canaliser le flux des véhicules sur les douanes principales afin de limiter l'impact du trafic sur les voiries locales.

Secteur sud-ouest

Dans le secteur sud-ouest, les douanes de Chancy, Sézegnin, Soral I, Soral II et Certoux sont concernées par les démarches en cours. La douane de Soral I qui n'était pas incluse dans la première lettre d'intention couvrant la période 2018-2023 est maintenant intégrée à la feuille de route opérationnelle établie début 2025. Cette feuille de route marque une avancée dans la mise en œuvre concrète des mesures. Depuis plusieurs années, des lignes de transports publics spécifiques ont été mises en place pour répondre aux besoins des déplacements transfrontaliers. Parmi elles, les lignes 82 et 83 ont été créées et, plus récemment, des prolongements attendus ont été réalisés sur le secteur de la ZIMEYSAVER, un pôle d'emploi majeur, notamment depuis Viry. D'autres adaptations ont été introduites avec la mise en service de lignes TPG Flex reliant Viry et Sézegnin à La Plaine et à Genève. Un effort notable a également été déployé pour renforcer l'offre de stationnement multimodal avec la création, depuis 2018, de parkings-relais en France, contribuant à une

meilleure organisation des flux de mobilité transfrontalière. Ces infrastructures sont reliées au réseau de transports publics. Des expérimentations de régulation du trafic aux petites douanes ont été menées. Depuis 2021, des feux provisoires sont utilisés pour moduler les flux de véhicules. L'objectif principal de cette régulation est d'augmenter le temps d'attente pour les automobilistes, afin de dissuader l'usage de ces itinéraires et d'encourager l'utilisation des alternatives comme les transports collectifs, la mobilité active ou le covoiturage. Un dispositif particulier a été testé à Viry, avec une voie spécifique aménagée à l'intérieur de la zone d'activité pour faciliter le passage des covoitureuses. Cette mesure permet aux véhicules pratiquant le covoiturage d'éviter une partie des contraintes imposées par les feux de régulation, leur donnant un accès plus fluide à la douane de Soral II.

Nouvelle feuille de route opérationnelle

M^{me} Charat indique qu'une nouvelle feuille de route opérationnelle a été signée le 28 janvier dernier et prend le relais de la précédente lettre d'intention. Elle concerne le secteur Genève-Sud-Ouest. Cette mise à jour intervient après une période d'observation et de comptage des flux de trafic aux différentes douanes concernées. L'ensemble des partenaires s'est accordé sur une valeur plafond à ne pas dépasser en matière de trafic, afin de garantir la pérennité des réductions de trafic constatées depuis 2018. L'objectif fixé est de ne pas dépasser un seuil de 3800 véhicules/jours sur les cinq douanes concernées, alors que le trafic historique se situait autour de 5000 véhicules. Cette limite vise à stabiliser le volume de circulation et à éviter toute augmentation future du trafic motorisé à ces points de passage. Pour atteindre cet objectif, plusieurs mesures sont inscrites dans la nouvelle feuille de route, qui repose sur une approche multimodale. Des développements sont prévus pour les transports publics, notamment par l'extension des lignes urbaines et interurbaines transfrontalières. Parmi les mesures envisagées figure également l'amélioration de la desserte vers Annecy via la ligne 272 reliant Annecy à l'aéroport, ainsi que la poursuite du déploiement du service TPG Flex, en particulier dans le secteur de la ZIPLO et l'amélioration de la ligne 83. En matière de régulation du trafic, les partenaires ont décidé de pérenniser les feux provisoires actuellement en place aux petites douanes. Des études de faisabilité sont en cours pour assurer leur implantation définitive. Cette opération, qui présente des contraintes techniques liées à la configuration des infrastructures routières en milieu rural, nécessitera du temps, mais l'objectif est d'installer ces dispositifs de manière durable d'ici 2026. Le développement du covoiturage domicile-travail fait également partie des actions prioritaires. Par ailleurs, plusieurs projets de création de parkings-relais sont en cours,

notamment sur le territoire français, avec des implantations prévues à Archamps et à Saint-Julien. Ces infrastructures visent à canaliser les flux automobiles en amont, en les associant à des solutions de transport public pour assurer une connexion efficace vers Genève. Le développement des mobilités actives constitue un autre volet de cette feuille de route, avec la mise en place de services spécifiques, notamment des vélos en libre-service transfrontaliers, qui devraient apporter une solution supplémentaire en matière de déplacements durables. Un axe de travail porte également sur l'accompagnement des entreprises dans l'élaboration de plans de mobilité. L'objectif est d'agir à la source des déplacements pendulaires en sensibilisant les employeuses à l'impact des trajets domicile-travail et en les incitant à mettre en place des solutions adaptées pour leurs collaboratrices. Elle insiste sur l'importance de la communication et de la sensibilisation auprès des populations concernées. L'objectif est de développer un concept de communication commun aux communes suisses et françaises, afin de garantir une meilleure compréhension des mesures mises en place et de renforcer le partenariat transfrontalier sur ces enjeux. Elle souligne que certaines décisions, bien qu'indispensables, ne font pas toujours consensus et génèrent des réactions, ce qui justifie un effort accru en matière d'information. Un consensus semble néanmoins se dessiner avec les communes françaises, qui subissent également les conséquences du trafic de transit sur leur territoire. Ce dialogue transfrontalier devrait permettre d'aboutir à un accord consolidé, s'appuyant sur une communication et une sensibilisation adaptée aux enjeux locaux. La feuille de route opérationnelle, signée le 28 janvier 2025 par l'ensemble des partenaires du secteur sud-ouest (Canton de Genève, les quatre communes genevoises concernées, la préfecture de Haute-Savoie, le département, les intercommunalités et les communes françaises partenaires).

Comparaison des mesures prises dans les quatre secteurs du canton

Un tableau comparatif des quatre démarches engagées – secteur nord, Chablais, Genève-Sud et Sud-Ouest – permet de mettre en évidence les similitudes et spécificités de chaque zone. Les différents secteurs évoluent dans un cadre temporel similaire, avec la mise en œuvre des actions prévues jusqu'en 2030. Le secteur sud-ouest a été le premier à initier des démarches de réductions du trafic aux petites douanes (dès 2018), les autres territoires ayant progressivement pris des mesures depuis 2024. Les tranches horaires concernées par ces mesures de régulations sont principalement les heures de pointe, périodes durant lesquelles le franchissement des douanes est le plus problématique. Certaines douanes, notamment Cara et Renfile, font également face à des problèmes de trafic nocturne. L'ensemble des démarches par secteur

repose sur l'élaboration d'un document-cadre formalisant l'accord entre les partenaires suisses et français. L'expérimentation et le test de nouvelles mesures restent un élément clé de la gestion de ces flux transfrontaliers. Pour le secteur nord, une attention particulière est portée aux mobilités actives. Les secteurs du Chablais et de Genève-Sud se concentrent quant à eux sur les fermetures nocturnes dont la mise en place s'est faite de manière progressive. Le secteur sud-ouest, pour sa part, a d'abord testé un dispositif de feux de régulation, ce système devrait être pérennisé à moyen terme. Un suivi précis des données est réalisé afin de permettre d'évaluer l'impact des mesures adoptées et d'adapter les stratégies en fonction de l'évolution des flux de circulation.

La feuille de route des mobilités pendulaires dans les zones industrielles

Parallèlement aux démarches présentées ci-devant, une feuille de route spécifique aux mobilités pendulaires a été signée le 18 décembre dernier. Cette initiative ne vise pas à ajouter de nouvelles mesures aux actions en cours sur les petites douanes, mais à établir une coordination avec le secteur économique. L'objectif est de travailler avec les entreprises sur les déplacements professionnels afin d'améliorer l'accessibilité aux pôles d'emploi sans accroître la pression sur le réseau routier et les infrastructures de transport public aux heures de pointe. Les actions prévues dans cette feuille de route se déclinent en huit axes. Parmi ceux-ci figure le développement de centrales de mobilité, à l'image de celle mise en place dans la zone industrielle de Plan-les-Ouates, qui a rencontré un succès notable et dont la pérennisation est à l'étude. Une initiative similaire est envisagée pour la zone industrielle de ZIMEYSAVER. Un programme d'encouragement à l'élaborer de plans de mobilité d'entreprises est également prévu, avec notamment la promotion du label genevois instauré en 2022. L'objectif est d'inciter un plus grand nombre d'entreprises à engager des démarches pour optimiser les trajets de leurs collaborateurs. Une communication renforcée est également prévue pour sensibiliser les employeuses aux enjeux de mobilité, en particulier dans les zones industrielles où de nombreuses petites structures, ne disposant pas des ressources nécessaires, n'intègrent pas ces problématiques dans leur gestion quotidienne. D'autres actions portent sur l'amélioration de la desserte des zones d'activité par les transports publics. Le développement de navettes mutualisées est par exemple à l'étude. L'extension du réseau, notamment l'arrivée du tram à Saint-Julien, devrait également contribuer à améliorer l'accessibilité. Concernant la zone de ZIMEYSAVER, un travail est en cours pour faciliter l'accès depuis le Pays de Gex, où les infrastructures de transport public restent limitées. Le covoiturage constitue un autre axe prioritaire, avec

le développement d'une plateforme dédiée en phase de test sur cette zone. Cette expérimentation vise à atteindre une masse critique d'utilisatrices afin de garantir son efficacité avant d'envisager un déploiement à plus grande échelle, notamment vers l'aéroport et d'autres pôles d'emploi majeurs de Genève. La création de pôles de mobilité, inspirés du modèle implanté à Bachet, est également envisagée. Ces infrastructures permettraient de regrouper plusieurs services de mobilité – transports publics, covoiturage, mobilités actives – au sein des zones d'activité, facilitant ainsi la multimodalité pour les travailleuses du secteur. Côté français, la feuille de route est portée par le Pôle métropolitain, représentant les autorités françaises compétentes. Du côté genevois, les deux associations des zones industrielles de la ZIPLO et de la ZIMEYSAVER sont signataires, sous l'égide du département de la santé et des mobilités, avec le soutien des communes de Meyrin, Vernier et Satigny, ainsi que des établissements publics autonomes partenaires, notamment la FTI, les TPG et la Fondation des parkings.

Conclusion

M. Favre conclut en soulignant l'absence de solution unique et immédiate pour résoudre les problématiques liées au trafic transfrontalier. L'approche repose sur la mise en place d'offres alternatives attractives afin de canaliser le trafic différemment. Parmi ces solutions figurent le développement de lignes de bus à haut niveau de service, l'optimisation des liaisons directes, la promotion du covoiturage, l'amélioration des infrastructures cyclables et des cheminements piétons aux petites douanes, ainsi que la mise en œuvre de mesures ciblées auprès des employeuses. L'implication des entreprises est jugée essentielle, car les politiques internes, notamment en matière de stationnement et de plans de mobilité, influencent fortement les choix de déplacement des employées. Selon les secteurs, l'état d'avancement des démarches varie. Dans le secteur nord, outre la mise en service récente du BHNS Ferney-Genève utilisant le tunnel des Nations, plusieurs avancées sont attendues dans les prochaines années, notamment avec l'arrivée du tram reliant Nations à Ferney, ainsi que la construction du BHNS Saint-Genis et du BHNS Genève-Vernier-ZIMEYSAVER, actuellement en chantier. Ces projets permettront de proposer des alternatives efficaces au transport individuel motorisé. L'approche graduelle adoptée par les autorités démontre son efficacité : lorsqu'une alternative crédible est disponible, le report modal se produit naturellement. L'exemple du secteur Annemasse illustre bien cette dynamique. Depuis 2019, le TIM a diminué de 19% sur l'ensemble des douanes de cet écran et de 8% en incluant le secteur du Chablais, soit une réduction d'environ 20 000 véhicules par jour. Cette baisse résulte directement

de la mise en service du Léman Express, mais également de mesures complémentaires telles que le développement de la voie verte, les améliorations des infrastructures cyclables, le déploiement du tramway d'Annemasse et la création de parkings-relais associés. L'évolution des autres cadrans reste contrastée. Le secteur de Genève-Sud rencontre encore des difficultés, tandis que celui de Soral a bénéficié de solutions adaptées. Des perspectives favorables se dessinent avec l'ouverture, d'ici à la fin de l'année, d'un grand parking-relais à Archamps, qui, combiné à celui de Collonge, offrira près de 800 places. Une ligne TPG sera prolongée pour assurer une liaison au quart d'heure entre Archamps, Collonge, Bachet et ZIMEYSAVER. Une tarification combinée attractive pourrait contribuer à renforcer l'efficacité de cette offre et encourager le report modal. L'expérience acquise dans les secteurs du Chablais et d'Annemasse met en évidence l'importance d'une approche progressive et ajustée aux réalités locales. Des mesures telles que le déploiement du service TPG Flex et les fermetures nocturnes de certaines douanes, d'abord testées puis pérennisées, ont produit des effets significatifs. Toutefois, la fermeture de la douane de Pierre-à-Bochet constitue un cas particulier. Décidée unilatéralement par les autorités françaises pour des raisons structurelles, cette fermeture a eu des répercussions notables. L'absence de coordination a entraîné un report quasi intégral du trafic sur d'autres points de passage, y compris certaines douanes principales comme Moillesulaz, dont le flux de véhicules avait pourtant fortement diminué grâce aux réorganisations du réseau d'Annemasse. Les capacités actuelles des infrastructures de transports collectifs constituent une limite à la mise en œuvre de nouvelles restrictions. Le Léman Express, bien que renforcé, atteint ses capacités maximales, et la voie verte ainsi que le tramway d'Annemasse sont saturés. Une nouvelle extension du tramway est prévue pour avril 2026, accompagnée de la création d'un nouveau parking-relais, ce qui devrait offrir de nouvelles solutions de délestage. M. Favre souligne la nécessité de maintenir une vigilance constante afin d'ajuster les offres de transport et de garantir leur adéquation aux besoins des usagers. Il insiste sur l'importance de la communication, de la concertation avec les partenaires français et des actions menées auprès des employeuses. Toutefois, il met également en garde contre les limites structurelles du système. Lorsqu'une saturation est atteinte et qu'aucune alternative supplémentaire n'est disponible, toute mesure restrictive risque de générer un simple report du trafic sur d'autres axes. La gestion de la mobilité transfrontalière requiert donc un travail permanent, basé sur le dialogue et la coordination entre tous les acteurs concernés, afin d'anticiper les évolutions et d'assurer une transition progressive vers des modes de transport plus durables.

Questions de la commission

Question : Concertant l'expérimentation de l'usage des voies de bus par des automobilistes en covoiturage (trois passagères ou plus), cette mesure sera-t-elle testée cette année ? Sur quels tronçons ? Quelles modalités techniques permettront sa mise en œuvre, notamment en raison du fait que les véhicules des transports publics sont équipés de dispositifs leur permettant de déclencher les feux à la demande, contrairement aux voitures de particuliers ? Quelle est la procédure administrative à suivre pour permettre cette expérimentation ? Cette décision fera-t-elle l'objet d'une publication dans la FAO ?

Réponse : Cette expérimentation est une première et de nombreuses interrogations subsistent quant à sa mise en œuvre. La Confédération permet désormais d'introduire une différenciation selon le nombre d'occupantes à bord des véhicules, ce qui ouvre la possibilité d'un tel test. L'objectif est d'encourager le covoiturage en réservant l'accès aux voies de bus aux véhicules transportant trois passagères ou plus, en particulier sur certains axes transfrontaliers. Aucune mise en œuvre n'a encore eu lieu. Des études seront effectuées en 2025 pour évaluer les conséquences de ce type de mesures avant d'envisager toute mise en œuvre effective. Cette disposition ne serait pas applicable au centre-ville de Genève, mais pourrait être envisagée sur des voies de bus où circulent des lignes à haute fréquence et où une accélération du trafic est recherchée. La question du contrôle de l'effectivité du covoiturage sur ces voies reste toutefois à examiner. La question du déclenchement des feux aux intersections nécessite également une étude approfondie. Cette mesure représente une approche novatrice et potentiellement disruptive par rapport aux pratiques actuelles, mais qui pourrait être testée dans un cadre transfrontalier. Il rappelle que des adaptations similaires ont été mises en place dans le cadre de chantiers, notamment à la douane de Bois-Chatton, où la priorité a été donnée aux mobilités actives et aux transports publics tout en maintenant un accès pour le trafic pendulaire. S'agissant de la procédure administrative nécessaire à la mise en place de ces mesures, comme toute modification de signalisation, y compris la pose d'un panneau, cela doit faire l'objet d'un arrêté de circulation. Les expérimentations de ce type sont généralement mises en place pour une durée de six mois à un an, avec des ajustements en fonction des observations effectuées. Ces tests permettent d'évaluer l'efficacité des mesures avant d'envisager leur pérennisation.

Question : La question du trafic de transit impacte d'autres localités du canton et pas uniquement les communes frontalières. Des mesures similaires à celles mises en place aux douanes, telles que des fermetures de rues aux heures de pointe, pourraient-elles être étendues à ces autres localités afin de limiter le trafic de transit dans ces quartiers plus centraux ?

Réponse : Les enjeux sont distincts. Genève compte environ 60 points de franchissement, incluant la frontière vaudoise, ce qui crée des goulets d'étranglement naturels nécessitant une gestion spécifique. Cela n'empêche pas d'autres communes du canton de faire également l'objet de mesures de régulation du trafic. A titre d'exemple, une feuille de route a été signée avec la commune de Vernier après une année de discussions, afin d'identifier et de mettre en œuvre des solutions adaptées à ses particularités, notamment en raison de la présence de plusieurs centralités et de la coupure du territoire par l'autoroute. Par ailleurs, la LMCE prévoit explicitement que les passages de frontière doivent prioriser les transports publics et que le trafic pendulaire non souhaité doit être limité, ce qui inclut le trafic venant de France, mais aussi du canton de Vaud et, dans certains cas, de Genève même. Il souligne que les parts modales du transport individuel motorisé restent encore trop élevées. Pour le réduire, une liaison ferroviaire nord-sud pour compléter les infrastructures actuelles est nécessaire.

Question : Des mesures telles que des fermetures temporaires de rues ou la mise à sens unique de certaines rues pourraient-elles être envisagées ailleurs que sur les axes transfrontaliers ?

Réponse : Cela existe déjà dans certains quartiers. Toutefois, en ce qui concerne la ceinture urbaine, son rôle est précisément de canaliser le trafic et d'éviter qu'il ne se diffuse dans les quartiers résidentiels. Il est néanmoins nécessaire d'améliorer les schémas de circulation comme c'est le cas aux Pâquis ou la mise à sens unique de certaines rues a permis de limiter le transit. La commune de Veyrier quant à elle a récemment décidé d'instaurer une mise à sens unique pour préserver la centralité commerciale de la localité. Finalement, une réunion s'est tenue récemment avec les communes de Plan-les-Ouates, Thônex, Bernex et Confignon, qui ne sont pas directement situées en bordure de frontière, mais sont concernées par des problématiques de circulation liées aux développements urbains. Le projet des Cherpines soulève notamment des difficultés en matière de flux nord-sud, en raison de l'arrivée de nouvelles infrastructures résidentielles et sportives. Des réflexions sont en cours sur la gestion des franchissements du coteau, dans un contexte où aucune commune ne souhaite voir de nouvelles routes construites sur son territoire. Le pont du Centenaire, un point de passage emblématique utilisé par de nombreuses pendulaires, présente par ailleurs de sérieuses contraintes, notamment la présence d'une voirie étroite, d'arbres centenaires et d'un mur patrimonial, qui compliquent toute intervention. Les difficultés rencontrées dans ce secteur sont comparables à celles observées à Soral ou aux points de franchissement frontaliers. Face à ces enjeux, plusieurs options sont étudiées, incluant l'instauration de sens uniques et la priorité accordée aux transports

publics. La situation est d'autant plus complexe que les attentes divergent : les communes concernées expriment le besoin de réguler le trafic, mais ne souhaitent pas la construction de nouvelles infrastructures routières, tandis que les riveraines s'opposent souvent aux modifications de circulation. La gestion du trafic pendulaire et du transit concerne l'ensemble du canton et ne se limite pas aux communes frontalières. La motion en discussion porte spécifiquement sur les passages de frontière, mais des problématiques similaires existent ailleurs et font l'objet de concertations et de mesures adaptées à chaque situation.

Question : Existe-t-il déjà un bilan permettant d'évaluer le rapport coût-bénéfice des différentes mesures mises en place, notamment dans le secteur sud-ouest dans lequel un certain nombre de tests ont été menés ? Les feux de régulation semblent particulièrement efficaces en raison de leur caractère contraignant, alors que l'offre de la ligne 83 paraît encore en phase de rodage, avec une fréquence qui ne semble pas stabilisée. Dès lors, la pertinence de l'extension de ces dispositifs à d'autres façades du canton a-t-elle été évaluée ?

Réponse : Le bilan est pour l'instant partiel. La ligne 83 a été significativement renforcée en septembre, ce qui a conduit à un triplement de sa fréquentation, passant d'environ 1000 à 4500 voyageuses par semaine. Il souligne toutefois que cette progression reste tributaire de certains aléas, notamment la disponibilité du P+R de Viry, parfois occupé par des gens du voyage. Cette situation, qui dépend des autorités françaises, peut limiter l'efficacité de la mesure. Malgré l'antériorité des démarches sur la façade sud-ouest, l'ensemble des mesures ne bénéficient pas d'un recul suffisant. Concernant les feux de régulation, il faut nuancer leur efficacité. Si leur contrainte est réelle, leur respect est variable, notamment en l'absence d'un contrôle régulier par les forces de l'ordre françaises. En effet, de nombreuses infractions aux feux rouges ont été constatées. Leur impact dépend également de la configuration des lieux. Par exemple, à la douane de Sézegnin, où la visibilité est réduite, les conductrices sont moins enclines à ignorer un feu, de peur d'une collision. En revanche, dans des secteurs où les automobilistes peuvent anticiper l'absence de véhicule en sens inverse, les infractions sont plus fréquentes. Le processus mis en place dans la façade sud-ouest a permis une évolution des positions des communes concernées. Certaines municipalités étaient initialement opposées à toute autre mesure que la fermeture pure et simple des douanes. L'approche graduelle et concertée des « petits pas » a permis d'engager un dialogue et de convaincre les élues locales, même en période électorale, de soutenir les mesures mises en place. Ce processus a une valeur considérable et est en cours de transposition aux autres secteurs, bien que les contextes diffèrent. Par exemple, dans le secteur

d'Annemasse-Chablais, le Léman Express est un levier majeur, avec des perspectives d'extension de l'offre, notamment avec la mise en service de rames à deux niveaux prévus pour 2032. A l'inverse, dans le secteur Perly-Bardonnex-Troinex-Veyrier, la situation est plus complexe, car elle reste largement conditionnée par d'anciens schémas d'aménagement, notamment ceux liés aux projets de routes L1 et L2 qui n'ont jamais vu le jour.

Question : Quelles sont les statistiques précises de la fréquentation de la ligne 83 ?

Réponse : La ligne comptait **environ 1000 passagers par semaine avant août, contre 4500 actuellement**, grâce à des améliorations apportées à son tracé, notamment avec un arrêt supplémentaire à Soral et l'utilisation de bus plus capacitaires.

Question : Une extension de la **zone tarifaire Tout Genève** pourrait-elle être envisagée pour inclure certaines communes françaises situées à proximité immédiate de la frontière ?

Réponse : Plusieurs périodes de gratuité ont déjà été mises en place pour inciter à l'utilisation des transports publics, mais leur impact n'est pas toujours déterminant. L'efficacité des mesures repose sur une combinaison de facteurs, au-delà de la seule tarification. Si on observe l'usage des parkings-relais par exemple, certains sont gratuits mais n'attirent pas les automobilistes, tandis que d'autres, payants, sont largement utilisés. La réussite d'une mesure dépend d'un ensemble de conditions, notamment la facilité d'accès et la connexion avec d'autres moyens de transport.

Question : S'agissant du recours à de nombreuses études, est-ce que des **essais « coup de poing »** pourraient être une alternative plus efficace et moins coûteuse, permettant d'observer directement l'évolution du trafic et d'éviter des erreurs d'anticipation ?

Réponse : Les études menées ne sont pas des analyses de grande envergure réalisées par des mandataires externes sur plusieurs mois, mais plutôt des **expertises internes**, intégrant une connaissance fine du territoire et un travail de terrain en partenariat avec les communes. Cette approche permet de tester des solutions de manière progressive et, si nécessaire, de revenir en arrière. Les expertises techniques sont nécessaires pour garantir la fiabilité des mesures adoptées et la sécurité des communes concernées. La fermeture d'une douane a nécessairement des répercussions sur d'autres points de passage. Par exemple, la fermeture de la douane de Pierre-à-Bochet a généré des reports de trafic sur d'autres douanes, ainsi que des impacts indirects, notamment sur la circulation du tram 12. La méthodologie des tests progressifs se justifie. Certaines mesures, comme les feux de régulation, ont permis de réduire le

trafic de **30% sans report sur d'autres axes**. Cette capacité à mesurer et à anticiper les effets d'une décision permet d'éviter des répercussions négatives. Par exemple, les tests menés sur les feux de régulation ont permis de **déterminer leur emplacement optimal**, ce qui n'aurait pas été possible si des feux permanents avaient été installés dès le départ. Ce travail s'est appuyé sur des observations de terrain et des discussions avec les communes concernées.

Question : Est-ce correct que la reprogrammation des feux de circulation intelligents coûte **25 000 francs par feu** ?

Réponse : Ce montant n'est pas surprenant pour des feux intelligents, car leur reprogrammation nécessite une **analyse approfondie**, des tests en laboratoire et des ajustements progressifs afin d'assurer leur bon fonctionnement en toute sécurité. Toutefois, bien que les **feux de chantier** installés pour les tests n'étaient pas gratuits, leur mise en place a été relativement simple et moins coûteuse que l'installation de feux permanents.

Question : Certaines employeuses offrent la gratuité du stationnement à leurs employées. Où en sont les discussions pour limiter cette pratique ? Des avancées ont-elles été réalisées ?

Réponse : Les discussions sont en cours et certaines entreprises prennent d'elles-mêmes l'initiative de contacter les autorités pour obtenir le label de mobilité. Ces entreprises mettent en place des plans de mobilité structurés, intégrant des mesures telles que la prise en charge des abonnements de transports publics pour leurs employées. Actuellement, environ 12% des emplois à Genève sont couverts par un plan de mobilité. Dans le cadre des mobilités pendulaires, un travail est mené avec les zones industrielles de Planles-Ouates et de ZIMEYSAVER et les entreprises qui y sont implantées. Ces démarches sont volontaires, aucune obligation légale n'imposant aux entreprises de mettre en place un plan de mobilité. Toutefois, la dynamique est encourageante et en progression.

Question : L'aéroport pourrait-il être intégré également à ces réflexions ?

Réponse : L'aéroport dispose déjà d'un plan de mobilité interne pour ses propres collaboratrices. Le principal enjeu réside non pas dans le personnel de l'aéroport, mais plutôt dans le trafic généré par les voyageuses. En ce qui concerne ses employées, l'aéroport est déjà considéré comme un exemple en matière de gestion de la mobilité. L'aéroport emploie 12 000 personnes, dont seulement 1000 directement sous contrat avec l'aéroport. Ces employées ne posent pas de problème en matière de mobilité, car des solutions adaptées ont été mises en place. En revanche, les 11 000 autres salariées travaillent pour différentes entreprises prestataires, sur lesquelles l'aéroport n'a pas de contrôle direct. Pour de nombreuses employeuses, offrir une place de stationnement

gratuite constitue un avantage concurrentiel pour attirer du personnel, en particulier dans un contexte de pénurie de main-d'œuvre. De nombreuses patronnes estiment qu'elles ne peuvent pas renoncer à cet argument pour l'instant, ce qui complique les efforts de transition vers des alternatives de mobilité durable. Toutefois, certaines grandes entreprises disposant de plus de ressources ont déjà engagé des démarches en faveur de la mobilité durable, souvent en partenariat avec les transports publics. L'aéroport constitue un cas particulièrement complexe, en raison des horaires de travail décalés. Il existe cependant une marge de progression, et les autorités continuent à investir dans des solutions incitatives, même si elles ne disposent pas d'un cadre législatif contraignant. Le rôle des communes dans ce processus est déterminant. La centrale de mobilité de Plan-les-Ouates, qui pourrait être reproduite sur la zone industrielle de ZIMEYSAVER, est un bon exemple. Ce projet reste toutefois encore en cours de développement et nécessitera du temps avant d'aboutir.

Question : S'agissant du seuil de réduction de 30% des véhicules prévu dans la feuille de route 2025-2029, cette diminution est-elle calculée à partir des chiffres effectifs lors de la signature de la feuille de route ou de l'adoption de la lettre d'intention ?

Réponse : L'année de référence est 2017, ce qui signifie que la feuille de route 2025-2029 doit garantir que le trafic dans le périmètre concerné ne dépasse pas **3800 véhicules**. Ce seuil pourrait être réévalué si certaines infrastructures de transports en commun venaient à être mises en place, notamment une ligne express haute fréquence Annecy-Genève ou une accélération du développement du tram de Saint-Julien. Lorsque ces nouveaux dispositifs seront pleinement opérationnels, l'objectif de réduction du trafic devra être revu à la hausse. L'objectif principal est de parvenir à un accord entre les communes suisses et françaises pour s'assurer que ce seuil maximal ne soit pas dépassé. Toute diminution supplémentaire du trafic serait évidemment bénéfique.

Question : Quelles mesures sont envisagées pour la douane de Bardonnex, dont la fréquentation est également une source de préoccupations ? En effet, un engorgement de Bardonnex engendre un report du trafic vers d'autres douanes voisines plus petites.

Réponse : L'approche actuelle consiste à canaliser le trafic en favorisant les grands points de passage comme Bardonnex et Thônex-Vallard, tout en réduisant le trafic aux petites douanes et en diminuant la part modale des voitures. Les politiques mises en place ne reposent pas uniquement sur un report du trafic des petites vers les grandes douanes, mais aussi sur un **changement des comportements de mobilité**, avec un développement des **transports publics, du covoiturage, de la mobilité active et du télétravail**.

Question : Selon les chiffres, deux cinquièmes des usagères ont changé de mode de transport, deux cinquièmes se sont reportées sur d'autres douanes, et un cinquième a modifié ses horaires de déplacement, notamment grâce au télétravail. Toute nouvelle mesure visant à limiter le trafic aux petites douanes ne risque-t-elle pas d'accentuer encore la pression sur Bardonnex, notamment en raison des reports induits par les mesures prises à la douane de Bossey ?

Réponse : L'impact de la douane de Bossey est limité et ne suscite pas d'inquiétude. Des mesures spécifiques sont prises pour s'assurer que le trafic y reste contrôlé. Concernant Bardonnex, des efforts sont engagés pour favoriser le covoiturage. L'OFROU travaille actuellement sur des solutions permettant d'intégrer cette option avant l'extension autoroutière prévue. L'initiative d'intégrer une voie dédiée au covoiturage sur cet axe a été portée par les partenaires français. Toutefois, en raison des réglementations françaises et de la largeur insuffisante du viaduc, il ne sera pas possible d'aménager une telle voie avant le passage de la douane. Ainsi, bien qu'une voie de covoiturage soit en projet entre Archamps et Bardonnex, elle ne pourra pas être prolongée jusqu'à la frontière. Des investissements importants du côté français sont prévus afin de synchroniser les aménagements avec l'OFROU d'ici 2027, mais les infrastructures existantes limitent les possibilités d'extension. Une alternative envisagée serait de supprimer une voie dédiée au transport individuel motorisé pour la convertir en voie de covoiturage. Cependant, cette option entre en contradiction avec l'objectif de garantir une fluidité optimale à la douane de Bardonnex. Toutefois, même si la mise en place d'une voie de covoiturage sur le viaduc n'est pas envisageable, l'augmentation du nombre de covoitureuses en amont de la frontière devrait mécaniquement réduire la densité du trafic. Le développement d'infrastructures sur les tronçons où cela est possible est essentiel, malgré les contraintes techniques et réglementaires imposées par les autorités françaises.

Question : Quelle est la compatibilité de l'invite actuelle de la motion avec la feuille de route récemment signée ?

Réponse : La motion est désormais obsolète dans les faits. Aucune des communes signataires de la feuille de route ne fait aujourd'hui la demande de fermeture nocturne pure et simple et la démarche actuelle repose sur un cadre concerté et structuré. Par ailleurs, le terme « fermeture » n'est plus employé, remplacé par la notion d'« ouverture retardée », afin de mieux refléter l'approche adoptée. Il considère que la motion reflète une préoccupation dépassée, dans la mesure où les solutions mises en place aujourd'hui sont plus diversifiées et adaptées aux besoins des territoires concernés. 100% des communes impliquées ont signé la feuille de route, ce qui marque une adhésion unanime aux mesures proposées. Si le Grand Conseil vote la motion telle

quelle, sans modification, il pourrait être compris qu'il s'agit de la **seule** mesure à retenir, ce qui poserait un problème au regard des efforts de concertation déployés. Un vote en l'état pourrait être perçu comme une remise en cause des avancées obtenues grâce aux discussions entre les communes genevoises et françaises. Les magistrates communales ont mené un travail important pour convaincre la population locale. L'adoption d'une motion en faveur d'une fermeture nocturne systématique des douanes irait à l'encontre de la démarche progressive et concertée adoptée jusqu'ici. En outre, le cadre constitutionnel impose de mener ces actions en concertation avec les communes, ce qui ne serait pas respecté si la motion était adoptée en l'état. Il faut toutefois souligner que certaines douanes ont effectivement été fermées, tandis que d'autres ont fait l'objet de **tests progressifs**. C'est notamment le cas de la **douane de Cara**, qui a d'abord été fermée à titre expérimental avant que la fermeture nocturne ne soit pérennisée. La feuille de route actuelle prévoit la possibilité de **réexaminer les mesures** si l'objectif de réduction de 30% du trafic n'est pas atteint. Cela pourrait inclure des **restrictions supplémentaires** sur certaines douanes. La **feuille de route des petites douanes sud-ouest** conserve une **clause permettant d'instaurer une ouverture restreinte** en fonction de l'évolution du trafic. Cette approche apporte de la **souplesse**, car elle permet aux communes concernées d'intervenir en fonction des besoins sans imposer une mesure uniforme et systématique. Le **cas par cas** permet d'adopter des mesures **plus adaptées et proportionnées** aux réalités locales dans la mesure où les problématiques varient selon les douanes, certaines étant plus impactées le matin que le soir, ce qui justifie une approche différenciée.

Question : La motion pourrait-elle être amendée ?

Réponse : Oui, mais il serait préférable qu'elle **ne soit pas votée en l'état**.

Questions : Est-ce que la réorganisation de la ligne 8, divisée en deux lignes distinctes, 8 et 20, il y a un an et demi, a eu un impact à la hausse ou à la baisse sur le trafic à la frontière ? Pourquoi la ligne 8 ne traverse-t-elle pas la frontière ? Une réflexion est-elle en cours pour mettre en place un bus assurant une liaison entre les communes françaises frontalières et les pôles de transports en commun suisses, notamment en direction de Bardonnex ou Thônex pour rejoindre le Léman Express ?

Réponses : L'impact de la réorganisation des lignes 8 et 20 n'a vraisemblablement pas été spécifiquement documenté. Si cette modification a pu gêner certaines usagères, notamment celles devant remonter vers Veyrier, les deux terminus restent bien desservis. La ligne 8 a été renforcée cette année, en réponse aux plaintes des usagères. Cette réorganisation n'a probablement pas eu d'impact majeur sur la mobilité professionnelle des travailleuses transfrontalières empruntant la douane de Veyrier qui est en situation de

congestion permanente. Dans l'idéal, la ligne 8 devrait être prolongée jusqu'au téléphérique du Salève, qui dispose d'un parking pouvant servir de P+R. Toutefois, ce projet est entravé par des difficultés topographiques et des obstacles réglementaires français, les autorités françaises ayant longtemps refusé d'entrer en matière sur ce point. Des discussions sont néanmoins en cours pour lever ces blocages et permettre un prolongement de la ligne au-delà de la frontière. L'ouverture prochaine d'un P+R à Archamps constitue une autre piste de solution. Ce projet consiste à transformer un parking existant en véritable P+R, permettant ainsi d'offrir une alternative au passage par Veyrier. Ce P+R favorisera une pénétration du trafic par Bardonnex plutôt que par Veyrier, contribuant ainsi à réduire la pression sur cette douane.

Question : A quelle heure la douane de Cara est-elle fermée ?

Réponse : Elle est fermée de 21h à 6h.

Question : Qu'est-ce que le Conseil d'Etat prévoit en cas d'échec des dispositifs actuels ?

Réponse : La fermeture des douanes reste une option envisageable. Il s'agit d'une épée de Damoclès pouvant être activée si nécessaire.

Discussions et prises de positions des groupes

Un commissaire UDC indique que son parti propose un amendement motivé par les discussions tenues lors de l'audition du département. L'amendement propose de remplacer l'invite actuelle de la motion par la formulation suivante :

« invite le Conseil d'Etat à inclure, dans les différentes feuilles de route opérationnelles portant sur la réduction tangible du trafic pendulaire motorisé de transit au niveau des passages frontières, sur demande motivée des communes frontalières genevoises concernées, la possibilité de fermer les petites douanes à la circulation des véhicules motorisés entre 18h00 et 8h00. »

Cette modification s'inscrit dans la continuité des décisions prises précédemment et vise à garantir que la possibilité de fermeture des petites douanes sur demande des communes soit incluse dans les réflexions stratégiques en cours sur la gestion du trafic transfrontalier.

Un député (Ve) demande si l'amendement impliquerait une modification immédiate des feuilles de route actuelles, rendant cette inclusion obligatoire, ou si elle vise uniquement à imposer cette possibilité lors des futures négociations.

Le député (UDC) répond que l'amendement poursuit un double objectif. D'une part, inclure cette possibilité dans les futures feuilles de route qui seront établies avec les différentes communes frontalières concernées. D'autre part, proposer son intégration dans les feuilles de route déjà signées, à condition que cela recueille l'adhésion des parties prenantes. Il rappelle que l'adoption d'une motion n'est pas contraignante, mais permet d'inscrire cette possibilité dans les négociations officielles et la réflexion stratégique du Conseil d'Etat. Si une majorité des signataires d'une feuille de route accepte cette mesure, elle pourra être adoptée. Dans le cas contraire, elle sera simplement exclue du processus.

Le député (Ve) comprend donc que l'amendement vise à obliger le Conseil d'Etat à mettre cette proposition sur la table lors des négociations à venir, mais sans en faire une condition impérative pour l'adoption des feuilles de route.

Le député (UDC) approuve cette lecture et précise que la négociation autour de ces feuilles de route implique nécessairement des compromis. Si la proposition de fermeture des petites douanes ne fait pas consensus, elle pourra être écartée. En revanche, si une majorité de communes concernées y adhère, elle devra être intégrée dans les accords.

Le député (Ve) souligne que la formulation actuelle de l'amendement pourrait être interprétée comme une obligation stricte d'inclure cette mesure.

M. Favre rappelle que la négociation d'une feuille de route implique plusieurs partenaires, à savoir les autorités françaises, le canton et les communes concernées. Il précise que, si une commune souhaite inclure une disposition spécifique dans une feuille de route, cela fait partie des discussions. Il rappelle également qu'actuellement, une seule feuille de route formelle existe s'agissant de la circulation aux petites douanes, celle du groupe du sud-ouest. Cette feuille de route prévoit une série de mesures visant à améliorer la situation et fixe un seuil minimal de réduction du trafic de 30%, en deçà duquel il ne faut pas descendre. Il explique qu'une clause de réévaluation est déjà prévue dans cette feuille de route. Si l'objectif de réduction du trafic n'est pas atteint, des ajustements pourraient être envisagés, notamment des modifications d'horaires ou des fermetures partielles de certaines douanes. Il souligne que ce seuil de 30% pourrait être revu à la hausse si de nouveaux moyens de transport, comme la mise en service du tram de Saint-Julien ou l'augmentation des fréquences ferroviaires entre Annecy et Genève, permettent d'exiger une plus forte réduction du trafic motorisé. Concernant les autres cadrans, il n'existe actuellement pas de feuille de route formelle. Des discussions sur des programmes d'actions communes sont en cours, mais aucune feuille de route n'a encore été signée. Il précise que certaines fermetures nocturnes de douanes ont été mises en place spontanément, sans

cadre formel, comme dans le secteur du Chablais, où les douanes de Cara et La Renfile sont fermées la nuit.

Un député (PLR) demande quel serait l'impact d'une fermeture généralisée des petites douanes.

M. Favre estime que ce serait une catastrophe. Il explique que le réseau routier fonctionne comme un vase communicant, et que le trafic ne disparaît pas, mais se reporte ailleurs. Il précise qu'une fermeture ciblée de certaines petites douanes serait envisageable à l'avenir, notamment en favorisant leur usage par les covoitureuses, les transports publics et les cyclistes, plutôt que par les véhicules individuels. Cependant, il insiste sur le fait qu'une fermeture généralisée poserait de graves problèmes, les grandes douanes n'étant pas en mesure d'absorber l'ensemble du trafic détourné. Il rappelle également que toute fermeture de passage frontalier doit faire l'objet d'une négociation multilatérale et ne peut être décidée unilatéralement. Il cite l'exemple de la fermeture de la douane de Pierre-à-Bochet, qui a entraîné un report de trafic sur d'autres douanes sans réel effet dissuasif. Il souligne que des solutions existent pour gérer le trafic transfrontalier, mais qu'elles doivent être accompagnées d'une amélioration de l'offre de transports publics, des mobilités actives et d'un renforcement du covoiturage afin d'éviter une simple redistribution du trafic sur d'autres axes.

Votes

La présidente soumet au vote l'amendement UDC :

L'invite suivante remplace l'invite actuelle de la motion 2795-A :

à inclure, dans les différentes feuilles de route opérationnelles, portant sur la réduction tangible du trafic pendulaire motorisé de transit au niveau des passages frontières, sur demande motivée des communes frontalières genevoises concernées, la possibilité de fermer les petites douanes à la circulation des véhicules motorisés entre 18h00 et 8h00.

Oui : 10 (3 S, 2 MCG, 3 PLR, 2 UDC)

Non : 3 (2 Ve, 1 LC)

Abstentions : 1 (1 PLR)

L'amendement est accepté.

La présidente met aux voix la M 2795-B telle qu'amendée :

Oui : 5 (2 MCG, 1 PLR, 2 UDC)

Non : 9 (3 S, 2 Ve, 1 LC, 3 PLR)

Abstentions : –

La M 2795-B telle qu'amendée est refusée.

En vertu de ce qui précède, la majorité de la commission des transports vous invite à refuser cette proposition de motion.



RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE
Département de la santé et des mobilités
Office cantonal des transports

"Petites douanes Sud-Ouest" : Feuille de route opérationnelle 2025-2029

**Portant sur la réduction tangible du trafic pendulaire motorisé de transit au
niveau des passages frontières de
Chancy II, Perly-Certoux, Sézegnin, Soral I et II.**

Signée entre

La République et Canton de Genève (ci-après : le Canton)

Représentée par

Monsieur Pierre Maudet

Conseiller d'Etat chargé du département de la santé et des mobilités (DSM)

La commune d'Avusy

La commune de Chancy

La commune de Perly-Certoux

La commune de Soral

D'une part,

Et

La Préfecture de la Haute-Savoie pour la République française

Le Département de la Haute-Savoie

Le Pôle métropolitain du Genevois français

La communauté de communes du Genevois

La commune de Saint-Julien-en-Genevois

La commune de Valleiry

La commune de Viry

D'autre part.

Préambule

L'agglomération du Grand Genève connaît depuis des années un rythme de croissance économique et démographique important, parmi les plus élevés d'Europe.

Ces deux types de croissances induisent celle de la mobilité routière pendulaire, elle-même accentuée par un manque d'infrastructures transfrontalières, mais aussi par un déséquilibre de population et d'emplois à l'échelle du territoire.

On dénombre ainsi en 2023 plus de 650'000 passages quotidiens aux frontières franco-valdo-genevoises créant une saturation des réseaux autoroutiers et des principales pénétrantes transfrontalières. Face à ces mouvements quotidiens, plusieurs axes principaux sont congestionnés et une partie du trafic transfrontalier de transit se reporte sur le réseau secondaire.

Ainsi, les passages frontières des villages suisses et français de l'agglomération, dont les voies historiques ne sont pas adaptées, voient le nombre de pendulaires motorisés augmenter engendrant des nuisances et des problèmes de sécurité pour les habitants. Parmi ces villages et communes, les communes françaises de Valleiry, Viry et Saint-Julien-en-Genois, ainsi que les communes genevoises d'Avusy, Chancy, Perly-Certoux et Soral, sont directement impactées par ce phénomène.

C'est dans ce contexte qu'une lettre d'intention a été élaborée et signée le 23 janvier 2018 pour définir les actions à mener afin de réduire le trafic et éviter que ces quatre douanes ne soient fermées aux heures de pointe, en particulier à celle du matin.

Les différentes parties prenantes se sont engagées à mettre en œuvre un premier plan d'actions transfrontalier visant à réduire de manière tangible le trafic motorisé de transit aux passages aux frontières de Chancy II, Perly-Certoux, Ségzequin et Soral II aux heures de pointe du matin auxquels s'est ajouté Soral I.

Pour réduire ce trafic, les parties ont reconnu la nécessité de le canaliser sur des axes routiers structurants à adapter ou à créer, mais aussi de développer en priorité d'autres alternatives à l'autosolisme en favorisant en priorité le covoiturage et les transports en commun.

Résultats 2018-2024

Les résultats escomptés visaient une réduction du trafic de 50% sur l'ensemble des passages frontières concernés sur la tranche horaire de 6h – 8h30, trois ans après la mise en service du Léman Express, soit en décembre 2022. Malgré de nouvelles mesures de régulation mises en place à partir de septembre 2022 avec l'installation de feux de chantiers en amont des 5 douanes, et de l'amélioration de l'offre de transport alternative à la voiture, l'objectif visé n'a pas pu être atteint.

En effet, la réduction de trafic constatée est de -26% en juin 2024 par rapport à la référence de décembre 2017.

Pour autant, les engagements annoncés par les parties prenantes pour mettre en place les différentes mesures ont été concrétisés, et sont à mettre en perspective avec la tendance naturelle à l'augmentation du trafic liée à la croissance démographique et à la hausse du nombre de frontaliers qui a augmenté de 25%, passant de 83'534 en 2017 à 111'800 en 2024. Aussi, il est à noter que sur ces cinq douanes, le trafic a baissé durant cette période alors qu'il est stable ou en augmentation ailleurs.

Autrement dit, la baisse constatée du trafic conjuguée à une augmentation constante des déplacements, vient confirmer les efforts entrepris par les collectivités, et invitent chacun des partenaires à renouveler leurs engagements réciproques.

En décembre 2017, le trafic aux frontières en semaine, de 6h à 8h30, sur les quatre petites douanes était exclusivement composé de voitures individuelles, soit de 5'024 passages, en l'absence d'une offre en transport public.

En mars 2024, il est de 3'708 passages de véhicules par jour (soit -26%) dont 17 passages de bus (11 passages de la ligne 83 (ex-63) transportant en moyenne 87 passagers + 6 passages par tpgFlex).

Sur cette période, nous sommes donc passés d'un franchissement quasiment de 100% voitures individuelles à la répartition suivante :

- 93% TIM (voiture + 2 roues motorisés);
- 3% de covoiturage;
- 2% bus;
- 2% vélos malgré l'absence de pistes cyclables.

Le report estimé est le suivant :

- 10% vers un autre mode de déplacement : bus, vélo, covoiturage;
- 10% de report sur d'autres douanes dont celle de Bardonnex;
- 6% de télétravail ou horaires décalés.

Un engagement renouvelé sur les années 2025-2029

Plus de 6 ans après la signature de la lettre d'intention, les partenaires souhaitent ainsi renouveler leur volonté de poursuivre et renforcer un programme d'actions opérationnel.

Au cas où ce programme n'atteindrait pas l'objectif fixé, (minimum un maintien de -30% de trafic), la possibilité d'une ouverture restreinte des petites douanes concernées reste toutefois une mesure envisageable pour les parties".

Le présent document a pour but de lister très concrètement les actions à mettre en œuvre ces 5 prochaines années pour limiter autant que possible le trafic motorisé individuel aux petites douanes concernées.

Ainsi, les parties prenantes s'engagent à fixer un seuil plancher de -30% (par rapport à la référence de 2017) de trafic individuel motorisés aux 5 passages de douanes. En termes de flux et en intégrant la douane de Soral I dans le dispositif, cela revient à viser un trafic cumulé maximum de 3'800 véhicules individuels motorisés aux heures de pointe du matin (6h00-8h30). D'un commun accord entre les parties, ce seuil plancher pourra être revu à la hausse dans la perspective de la mise en service d'infrastructures structurantes permettant d'améliorer de façon significative les conditions de circulation transfrontalière.

Six champs d'action sont établis et menés en parallèle :

- les mesures de transports publics et P+R;
- les mesures d'aménagements routiers et de régulation;
- les mesures de covoiturage et P+R;
- les mesures pour les mobilités actives;
- les mesures en matière de plans de mobilité employeurs;
- les mesures de communication.

À noter que, parallèlement à cette feuille de route et dans la même temporalité, des actions concernant les zones industrielles de la ZIPLO et de la ZIMEYSAVER, qui sont les principaux pourvoyeurs d'emplois des pendulaires passant par ces douanes du sud-ouest du canton,

seront mises en place dans le cadre du Forum des mobilités pendulaires. Ces actions sont également rassemblées dans une feuille de route ad hoc. De même, au niveau du Grand Genève, des actions sont programmées dans le cadre d'une feuille de route 2024-2027 pour les mobilités transfrontalières, portant sur les transports collectifs, les interfaces multimodales, les modes actifs, les services de mobilité, les plans de mobilité employeurs, l'électrification ou encore les "expériences usagers".

Article 1 – Plan d'actions

I. Les mesures en matière de transport public

• **Mesure 1 - Développement de lignes urbaines et interurbaines transfrontalières**

a) Amélioration de la ligne 83 Viry-Soral-ZIMEYSA

La ligne 83, qui part de Viry Église et arrive à Bernex Vailly (terminus de la ligne de tramway 14) avec des bus d'une capacité de 25 places et un fonctionnement toutes les 15 minutes en heure de pointe, a été inaugurée et mise en service le 27 août 2018.

Toutefois, celle-ci a connu un succès mitigé avec une moyenne de 14 personnes pour la course la plus chargée (7h15) et entre 4 et 8 personnes en moyenne sur les autres courses du matin et du soir. En moyenne, 87 montées par jour ou 410 montées par mois (aux heures de pointe du matin) sont comptabilisées au départ de la France et 800 par mois au total dans les deux sens.

Depuis sa mise en place, la ligne 83 aura coûté CHF 4'530'678 à charge du canton de Genève.

Évolution de l'offre

La ligne 83 est prolongée entre Bernex, Vailly et Satigny, Nant d'Avril depuis le 19 août 2024. Elle dessert désormais les communes de Viry, Soral, Laconnex, Bernex, Aire-le-Ville, Satigny et Vernier soit au total 16 nouveaux arrêts permettant aux usagers genevois d'utiliser cette ligne. Sa cadence est de 15 minutes en heures de pointe et 30 minutes en heures creuses du lundi au vendredi.

Le temps de parcours est largement amélioré. Par exemple, pour Soral, un gain de 7 à 11 minutes a été réalisé pour rejoindre Bernex-Vailly :

- Connexion actuelle avec le tram 14 puis la ligne L (Confignon, Croisée) : 16 à 20 minutes
- Connexion de la ligne 83 avec le tramway (Bernex, Vailly) : 9 minutes

Afin que cette ligne puisse progresser de manière satisfaisante, des travaux de réfection de la route de l'Ancien-Château à Soral et des aménagements sur la route de Rougemont ont été effectués.

Engagements respectifs :

- **Suisse :**

Commune de Soral : maintenir le dialogue avec les agriculteurs et les riverains et communiquer afin d'assurer et de faciliter le passage du bus 83 via le chemin de l'Ancien-Château et le chemin du Bois-de-By.

Canton de Genève : poursuite de la prise en charge financière de l'exploitation de la ligne 83 selon l'inscription faite au contrat de prestations TPG 2025-2029.

- **France :**

Partenaires français : communication en amont et installation d'un pôle de mobilité sur le P+R de Viry (bouquet de service avec bus, ligne HéliLéman, voire station VéloPartage, parking vélos).

• **Mesure 2 – amélioration d'autres lignes transfrontalières**

b) TPG Flex Champagne – destination ZIPLO

En décembre 2019, la ligne 76 avait été créée entre Viry et la gare de la Plaine. Cette ligne très peu fréquentée a été transformée en décembre 2022 en transport à la demande (tpgFlex) desservant tout le secteur de la Champagne. Depuis, les résultats sont satisfaisants (10'000 montées au total à la fin juin 2024).

En fonction de l'évolution de la fréquentation de l'origine-destination Viry-Soral-ZIPLO sur le tpgFlex, une ligne régulière pourrait être créée afin de répondre à la demande. Un bilan de la fréquentation sera effectué chaque trimestre.

Fréquentation tpgFlex venant ou allant à la ZIPLO au premier semestre 2024 (01.01.2024 au 30.06.2024) :

- 327 montées à Viry (Église et P+R)
- 312 montées à Soral

Par extrapolation, la fréquentation annuelle 2024 peut être estimée à 1'300 montées sur les deux communes à destination de la ZIPLO.

Objectif : passage à une ligne régulière, à discuter à partir de 2'000 à 3'000 montées par an.

Suite à la demande de la Commune de Viry d'ajouter un nouvel arrêt sur cette ligne, à Malagny l'OCT a validé la création d'un arrêt tpgFlex pour un lancement en août 2024. Le lancement a été provisoirement mis en attente avec les Tpg. Des difficultés de retournement du bus au niveau de l'arrêt, aménagé durant l'été 2024, ainsi que les kilomètres supplémentaires parcourus remettraient en cause cette nouvelle desserte.

La Communauté de communes du Genevois (CCG) de son côté envisage une desserte supplémentaire de l'espace Fol à Valleiry en partant du parking relais qui est actuellement peu utilisé.

c) Amélioration de la ligne 272 Annecy-Aéroport de Genève

Cette ligne transfrontalière a connu de nombreux changements (opérateurs, itinéraire et arrêts, fréquence).

nbre de voyages annuels	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
T72	252 278	213 860	196 640	236 934	275 036	137 339	141 892		
272									271 416

Elle est désormais bien fréquentée (env. 500 usagers/jour) notamment aux heures de pointe, depuis que la fréquence a augmenté et que des arrêts permanents ont été créés sur des bassins d'emploi tels que la ZIPLO.

Des travaux entre Cruseilles et Allonzier-la-Caille ont été réalisés afin de faciliter le passage de ces bus et en améliorer les temps de parcours.

Évolution prévue : étude en cours entre le canton et la Région Auvergne-Rhône-Alpes pour restructurer la ligne 272 pour augmenter l'offre et poursuivre le dédoublement de la ligne (express autoroute, et par la nationale)

Objectif : poursuite du développement de l'offre et des fréquences.

Engagements respectifs :

- **Suisse et France** : financement des offres et des aménagements nécessaires selon les prérogatives de chaque partenaire (dont les modalités sont à préciser).

II. Les mesures en matière d'aménagements routiers et de régulation

• Mesure 3 – Mise en place de feux de régulation

À la suite des effets modérés des mesures incitatives sur le trafic, les parties prenantes ont décidé de mettre en place des mesures plus contraignantes pour influencer directement la régulation du trafic.

En 2021, il a donc été proposé de réguler le trafic par le biais de feux de circulation au niveau des douanes de Soral II, Sézegin, Chancy II, (Perly-Certoux disposant déjà de feux) avec des objectifs de réduction graduelle du trafic de -10% jusqu'à -50% sur l'ensemble des douanes à la fin 2022.

Évolution prévue : pérenniser les feux de régulation du trafic à -50% sur l'ensemble des douanes avec possibles adaptations ultérieures du pourcentage de rétention du trafic d'un commun accord entre les parties.

Objectif : Poursuivre la maîtrise du trafic.

Engagements respectifs :

- **Suisse et France** : étudier la faisabilité et les aménagements nécessaires à cette pérennisation.
- **Suisse et France** : garantir le respect de ces feux.

III. Les mesures en matière de covoiturage et P+R

• Mesure 4 – Voie réservée au covoiturage, bus et modes doux entre Viry et Soral

Depuis fin 2021, une voie d'accès au P+R de la zone d'activité de Viry, sur la route de Soral permet d'améliorer le temps de parcours des bus, cyclistes et covoitureurs. Elle est couplée à l'installation de feux de régulation en amont, exerçant ainsi une contrainte temps aux autosolistes. Le but est d'opérer un transfert modal de la voiture vers les modes alternatifs.

Évolution prévue : renforcer les contrôles d'accès à la sortie du P+R pour éviter la fraude.

Objectif : permettre un gain de temps, inciter le report modal.

Engagements :

- **France** : contrôles répétés par les agents des communes concernées ou tout autre dispositif.
- **Mesure 5 - Expérimentation de nouveaux services de covoiturage domicile-travail**

a) Promotion du covoiturage et création de nouveaux services

En février 2021, le Pôle métropolitain du Genevois français a lancé une campagne d'incitation au covoiturage avec la prise en charge de l'ensemble des trajets réalisés via les plateformes Blablacar Daily sur son territoire. L'opération a été un succès dans la mesure où le nombre de trajets covoiturés a été multiplié par 4 en 2 années.

La ligne HéliLéman Vuache-Bernex a été redynamisée avec l'installation de deux nouvelles bornes à St-Julien-en-Genevois et à Vulbens. Une borne a été mise en place à Confignon-Croisée pour les retours. À la fin 2023, la ligne comptabilisait 450 usagers réguliers avec 10 à 20 demandes par jour de covoiturage.

Des réflexions sont en cours afin de décider s'il est nécessaire de repositionner certaines bornes comme celles à Viry-Église et à Confignon-Croisée.

Évolution prévue : étendre le réseau de covoiturage HéliLéman et poursuivre le déploiement du dispositif d'incitations financières au covoiturage en partenariat avec Blablacar Daily.

Objectif : renforcer la part de covoiturage dans les déplacements globaux.

Engagements respectifs :

- **France** : poursuivre le déploiement de bornes HéliLéman en amont depuis les villages du Vuache, en assurer l'animation et la communication générale.
- **Suisse** : poursuivre le déploiement de bornes HéliLéman, côté Suisse (en tête de réseau et au sein des zones industrielles).
- **Mesure 6 – création et développement de Parkings-relais (P+R)**

La réalisation et l'extension des P+R à Valleiry et Viry ont été réalisées en septembre 2018 et permettent d'offrir 350 places au total de P+R et de covoiturage. Le P+R de Viry est directement en lien avec le développement de la ligne 83 ainsi que d'une borne HéliLéman, permettant de combiner trajet individuel, transport public ou covoiturage. Le P+R de Valleiry est également en lien avec une borne de covoiturage HéliLéman.

L'occupation du P+R de Viry qui offre environ 200 places au total, reste stable au fil des années avec environ 50 à 60 voitures stationnées.

Évolution prévue : D'autres P+R sont prévus sur le territoire de la CCG dès 2026 : le P+R d'Archparc avec 550 places, les P+R de St-Julien gare avec 530 places en silo et des P+R en relation avec des pistes cyclables structurantes (ex: ViaRhôna).

Objectif : rendre plus attractif l'usage des P+R, développer un chapelet de P+R et de points de rencontre covoiturage en amont.

Engagements respectifs :

- **Suisse** : subventions d'abonnements de places de parkings combinés avec les transports publics par la Fondation des Parkings sur certains P+R payants pertinents pour la cible visée.
- **France** : développement d'une stratégie P+R harmonisée par écran (abonnements combinés).

IV. Les mesures en matière de mobilités actives

• Mesure 7 – développement d'axes vélos transfrontaliers

Les mobilités actives sont une alternative à développer.

Un effort a donc été fait pour encourager l'usage de ces modes par des aménagements améliorés ainsi que des campagnes de communication comme ce fut le cas avec l'aménagement d'un itinéraire bis plus sécurisé de la ViaRhôna entre Valleiry et Chancy. Les travaux du côté français pour le tronçon Valleiry-Chancy se sont terminés en 2021, tandis que les travaux pour le projet de la ViaRhôna, dont le tracé passe par la RD118 à proximité du P+R de Viry, ont commencé en 2022.

La CCG mettra en place en 2025 un parking sécurisé vélos au P+R de Viry.

Évolution prévue : nouveaux itinéraires cyclables.

Objectif : augmenter la part modale des vélos en traversée de douane par une sécurisation des itinéraires.

Engagements respectifs :

- **France** : aménagements cyclables transfrontaliers et signalisation.
- **France et Suisse** : campagne de communication aux frontières et dans les communes voisines.

• Mesure 8 – mise en place de services à destination des cyclistes

Afin de développer la part modale vélo en touchant un plus grand nombre d'utilisateurs potentiels, la combinaison des modes est également à explorer. Ainsi, développer des services vélos aux P+R pour permettre une venue en voiture et un passage de frontières en vélo est une mesure à mettre en place. Cela passe par du stationnement sécurisé, mais également la possibilité de recharger son vélo ou de louer/emprunter un vélo, voire disposer d'un service de réparation ou d'une borne avec des outils.

Évolution prévue : VLS transfrontalier dans le cadre du lancement d'un appel d'offre.

Objectif : proposer une alternative crédible à la voiture en amont des douanes.

Engagements respectifs :

- **France et Suisse** : stations/ stationnement sécurisé de part et d'autre de la frontière.
- **France et Suisse** : communication et expérimentation.

V. Les mesures en matière de plans de mobilité employeurs

• Mesure 9 – déploiement de plans de mobilités employeurs

Il est prévu d'intensifier les efforts en accompagnant et promouvant les plans de mobilité d'entreprises. En effet, les déplacements concernés étant transfrontaliers, il est nécessaire, pour pouvoir atteindre les objectifs fixés, de travailler directement avec les entreprises suisses. Or, le principal facteur d'influence du mode de transport est la place de stationnement à l'arrivée, intégrée à la politique mobilité des entreprises. Ainsi, un levier essentiel pour réduire le trafic est la mise en place de davantage de contraintes sur le lieu d'arrivée et sur l'accès à une place de stationnement, tout en offrant des offres alternatives crédibles.

Évolution prévue : implication des employeurs pour favoriser les alternatives à l'autosolisme : navettes autogérées, navettes entreprises, plan de mobilité clé en main ("Kit"), incitations financières et outils d'accompagnement.

Objectif : développer le nombre d'entreprises ayant un plan de mobilité.

Engagements respectifs :

- **Suisse** : nouvelles actions pour accompagner les entreprises notamment des zones industrielles (en lien avec le Forum des mobilités pendulaires) et d'entités comme les HUG, l'AIG.
- **France** : communication en amont.

VI. Les mesures de communication, sensibilisation et de suivi

• Mesure 10– communication, sensibilisation et monitoring

Des campagnes de communication ont été régulièrement menées sur ces mesures dans le cadre des plans de mobilité inter-entreprises de la ZIPL0 et de la ZIMEYSA. Par ailleurs, des actions de communication ont été réalisées côté français.

Ainsi des campagnes avec la création de dépliants spécifiques ont notamment été menées en 2018, 2019 puis 2022. En 2018, l'inauguration de la ligne HéliLéman à Valleiry fut l'occasion d'une séance publique d'information.

Le déploiement des lignes HéliLéman ainsi que le financement des trajets covoiturés par le Pôle Métropolitain du Genevois français font l'objet de campagnes de communication régulières.

Évolutions prévues : Des campagnes de communication régulières (au moins une fois par an) spécifiques aux petites douanes doivent être menées pour intensifier la sensibilisation des personnes concernées.

Tous les sujets abordés dans les différentes mesures doivent être communiqués et diffusés largement.

Des projets d'expérimentations, de test gratuit des solutions (bus, covoiturage, P+R), de sensibilisation sur les alternatives à l'autosolisme dans le cadre des programmes d'éducation,

voire des challenges ou des efforts sur la signalisation et la mise en avant des solutions alternatives doivent être réalisées.

Par ailleurs, une carte des alternatives à disposition selon les secteurs pourrait être réalisée.

Des indicateurs déjà établis et d'autres à compléter (comme les variations annuelles des taux d'emplois frontalier) doivent être identifiés afin de suivre précisément les effets de ces mesures.

Objectif : s'engager à communiquer sur les alternatives à l'autosolisme sous différentes formes (bulletins, réseaux sociaux, réunions publiques).

Engagements respectifs :

- **France et Suisse** : selon une logique de territorialité et dans le cadre d'un partenariat.

Article 2 – Gouvernance

Afin d'assurer la concrétisation technique des mesures exposées et leur suivi, un comité technique (COTECH) est maintenu. Il est composé d'un ou plusieurs représentants de l'ensemble des administrations parties prenantes au présent protocole d'accord. Le COTECH se réunit deux fois par an.

Afin d'assurer les validations politiques nécessaires à la concrétisation des mesures exposées et leur suivi, un comité politique (COPIL) est maintenu. Il est composé d'un représentant politique de chacune des parties prenantes au présent protocole d'accord. Le COPIL se réunit deux fois par an et sera articulé avec le COPIL des COPIL permettant lui d'avoir une vision d'ensemble sur les actions concernant les quatre démarches relatives aux petites douanes du Canton et d'en assurer la cohérence.

Afin d'assurer la coordination globale de la mise en œuvre du protocole et du suivi des mesures exposées, le Pôle métropolitain du Genevois français et le Canton de Genève nomme chacun un chef de projet coordinateur, représentant respectivement les communes françaises et suisses.

Article 3 – Suivi et monitoring

Un tableau de suivi du plan d'actions et de leur état d'avancement est produit et tenu à jour. Il est présenté à chaque COPIL.

Chaque mesure figurant dans la présente feuille de route fait l'objet d'un monitoring spécifique complet visant à mesurer ses effets sur la base d'indicateurs définis par le COTECH et validé par COPIL. En outre, des comptages réguliers sur les différents modes de transports (voiture, TC, covoiturage, modes actifs) sont effectués au niveau des 5 petites douanes concernées afin de mesurer les effets des mesures sur la circulation.

Pour mettre en œuvre le suivi du plan d'actions et son monitoring, les parties s'appuient sur l'expertise d'un mandataire commun, financé à 50% par les parties françaises et à 50% par les parties suisses au présent protocole d'accord.

Article 4 – Financement

Le principe de territorialité s'applique dans le financement de l'accompagnement de certaines mesures prévues, telles que la présence d'un dispositif de contrôle ou de sécurité.

Article 5 – Confidentialité et communication

Les parties s'engagent à communiquer conjointement les termes du présent accord. Toute communication ultérieure sur l'état d'avancement des mesures exposées et leur concrétisation fera l'objet d'un accord préalable du COPIL qui en définira les modalités.

Article 6 – Entrée en vigueur et durée de validité

La présente feuille de route entre en vigueur dès sa signature. Elle est valable jusqu'au 31 décembre 2029.

Faite et signée en 12 exemplaires, le 28 janvier 2025

Pour la République et canton de Genève
M. Pierre Maudet, Conseiller d'État chargé du département de la santé et des mobilités

Pour la commune d'Avusy
M. René Jemmely, Maire

p.o.

Pour la commune de Chancy
M. Patrick Bouvier, Maire

Pour la commune de Perly-Certoux
M. Fernard Savigny, Maire

Pour la commune de Soral
M. Raoul Florez, Maire

Pour la République française la Préfecture de la Haute-Savoie
M. Yves Le Breton, Préfet

Pour le Département de la Haute-Savoie
M. Martial Saddier, Président

Pour le Pôle métropolitain du Genevois français
M. Christian Dupessey, Président

Pour la communauté de communes du Genevois
M. Florent Benoit, Président

Pour la commune de Saint-Julien-en-Genevois
Mme Véronique Lecauchois, Maire

Pour la commune de Valleiry
M. Alban Magnin, Maire

Pour la commune de Viry
M. Laurent Chevalier, Maire de Viry

M2795 - A POUR UNE FERMETURE NOCTURNE DES PETITES DOUANES

AUDITION DEVANT LA COMMISSION DES TRANSPORTS
11 FÉVRIER 2025



OFFICE CANTONAL DES TRANSPORTS
DÉPARTEMENT DE LA SANTÉ ET DES MOBILITÉS

12.02.2025 Page 1

MOTION M 2795-A POUR UNE FERMETURE NOCTURNE DES PETITES DOUANES

considérant :

- l'augmentation constante de la circulation, notamment transfrontalière ;
- les nuisances insupportables dues au trafic de transit dans les villages proches des douanes ;
- que des axes de circulation traversent les cœurs historiques de village, incapables d'absorber un tel trafic pendulaire ;
- la qualité de vie des habitants qui s'est fortement dégradée ces 30 dernières années ;
- les conséquences sur la santé des personnes exposées à un bruit excessif ;
- la volonté du Grand Conseil de construire des routes de contournement (Chancy, Soral, Meinier, Cartigny, etc.) ;
- les nombreuses études effectuées les concernant ;
- les projets de lois 11589 et 12018 pour relancer ces études ;
- les multiples pétitions des habitants des villages traversés par le trafic pendulaire ;
- la non-volonté du Conseil d'Etat d'entrer en matière sur ces demandes ;
- que la faible densité dans les localités d'où proviennent les flux de travailleurs frontaliers ne permet pas la mise en place d'une offre de transports publics attrayante.

invite le Conseil d'Etat

à fermer les petites douanes à la circulation de véhicules motorisés entre 18h00 et 8h00 sur demande motivée émanant des communes frontalières genevoises concernées.

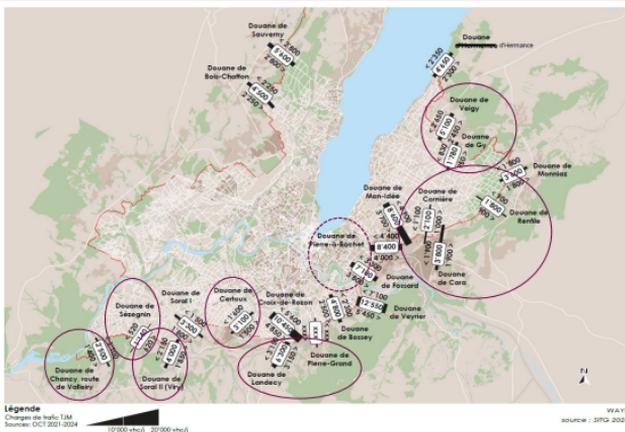
PLAN DE LA PRÉSENTATION

- Une vue d'ensemble des petites douanes : situation actuelle au niveau des horaires et des flux de trafics journaliers
- Les 4 démarches en cours et leurs mesures
- Une synthèse à travers un tableau comparatif
- Une information sur la Feuille de route des mobilités pendulaires

12.02.2025 Page 3

VUE D'ENSEMBLE : TRAFICS JOURNALIERS

Sur les 22 petites douanes représentées, 12 d'entre elles sont déjà fermées la nuit (horaires pouvant varier soit entre 19h30 ou 22h00 jusqu'à 6h00 ou 7h00)



Le trafic journalier, dans les deux sens, s'élève à plus de 100'000 véhicules, ce qui représente un quart des flux individuels motorisés de l'ensemble des douanes du canton.

12.02.2025 Page 4

1- PETITES DOUANES NORD



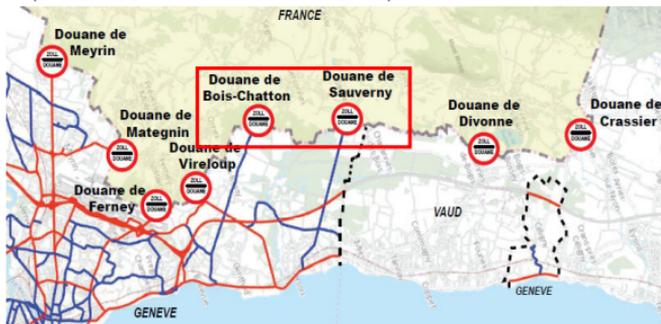
OFFICE CANTONAL DES TRANSPORTS
DÉPARTEMENT DE LA SANTÉ ET DES MOBILITÉS

DÉMARCHE PETITES DOUANES NORD

Pilotage : Canton de Genève.

Partenaires : Canton de Vaud, Région de Nyon, Pays de Gex agglo, Département de l'Ain, Pôle métropolitain, Communes genevoises et françaises.

Objectif : S'accorder sur une feuille de route établissant une stratégie globale la maîtrise du trafic de transit en lien avec les principaux projets d'infrastructures (tram, TNGS, BHNS, axes de mobilité active).

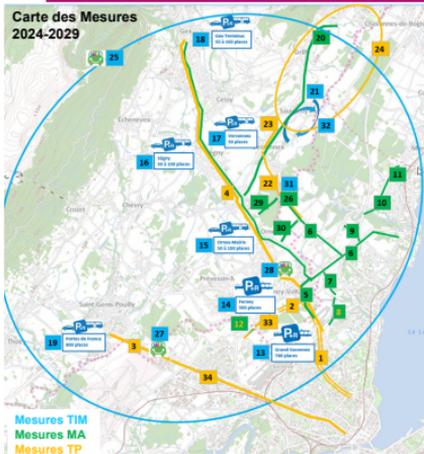


Origine de la démarche : impact et nuisances du trafic frontalier

- Trafic inadapté au réseau routier existant : remontées de files et gestion de trafic (difficulté pour les résidents de sortir de chez eux)
- Insécurité (dépassements dangereux, conflits piétons / cycles, itinéraires scolaires, etc.)



DÉCISIONS DU DERNIER COMITÉ DE PILOTAGE (15 OCTOBRE 2024)



• Actions 2024/2025:

- 100% ■ Prolongement et sécurisation de la piste cyclable + feux à la douane de Bois-Chatton,
- 100% ■ Prolongement de toutes les courses de la 52 entre 6h00 et 21h00,
- 100% ■ Mise en service du BHNS Gex-Ferney,
- 100% ■ Mise en service du P+R à Gex (40 places),
- 100% ■ Amélioration du maillage cycle entre Collex et Ornex côté France.

• Études à mener par le GLCT (2025):

- 100% ■ Prolongement de la ligne 52 TPG de 3 arrêts sur France jusqu'aux Genèvevriers,
- 100% ■ Rabattement de la zone Sauvigny sur Versoix.

• Études à mener (2025):

- 5h ■ Créer de nouvelles lignes de Covoiturage,
- 5h ■ Autoriser le covoiturage 3+ sur les sites de bus.

12.02.2025 Page 7

PROLONGEMENT ET SÉCURISATION DE LA PISTE CYCLABLE + FEUX À LA DOUANE DE BOIS-CHATTON



En service depuis le 21/01/2025

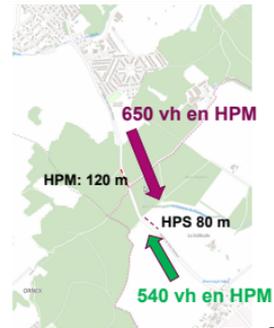
Stratégie :

- Répartir le temps disponible au mieux en fonction de la demande Transports individuels motorisés (TIM)
 - Sécuriser la circulation des cycles
 - Test pour 1 an + monitoring
- ➡ Il ne s'agit pas de réaliser un contrôle d'accès

Stratégie de régulation:

- Écouler le flux pendulaire en HP
- Priorité aux Transports Publics

Files d'attentes HPM / HPS:



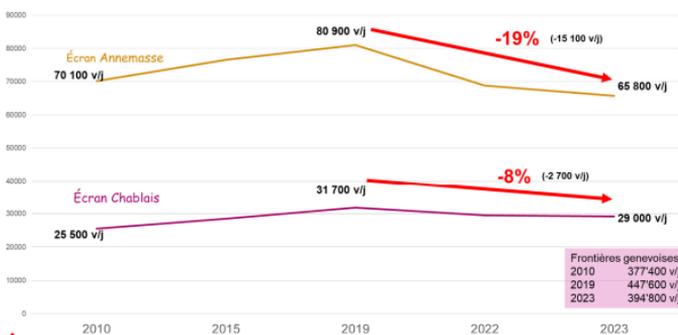
12.02.2025 Page 8

2- MOBILITÉ PENDULAIRE CHABLAIS



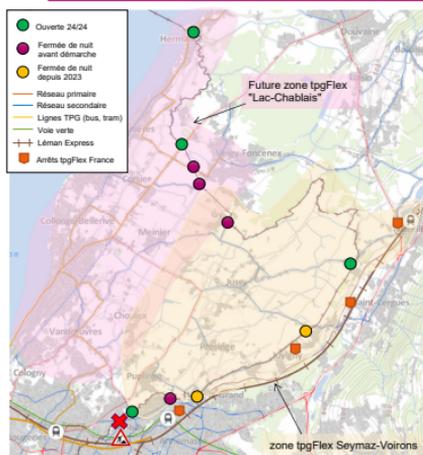
OFFICE CANTONAL DES TRANSPORTS
DÉPARTEMENT DE LA SANTÉ ET DES MOBILITÉS

ÉVOLUTION DU TRAFIC DEPUIS 2010



⚠ Données issues des comptages routiers

PÉRIMÈTRE ET DÉMARCHE EN COURS



Origine de la démarche : Augmentation du trafic frontalier via les petites douanes du Chablais et crainte du trafic futur lié à l'autoroute Machilly-Thonon → lettre de février 2020 signée par 10 communes suisses et françaises et Annemasse Agglo.

Enjeux :

TC structurants déjà existants et forte utilisation du Léman Express
Demande des communes genevoises de fermer les douanes secondaires au trafic TIM (août 2024)

Mesures	Contenu	Planning
Modification des horaires des douanes de Cara et La Renfile	Essais automne 2022 : fermeture 22h-5h Essais printemps 2023 : fermeture 21h-6h	Pérennisé en sept. 2023 : fermeture 21h-6h
Transport à la Demande	Zone tpgFlex Seymaz-Voirons Zone tpgFlex "Lac-Chablais"	Mise en service : déc. 23 Mise en service prévue au printemps 2025
Mobilité douce	Amélioration des passages cycles et piétons à la frontière	Étude en cours : rendu avril 2025
Actualité : fermeture douane Pierre-à-Bochet (Ambilly)	En raison de l'état du pont de Pierre-à-Bochet Report sur les douanes de Mon Idée, Mollesullaz, Cornières, Cara	Depuis le 21 février 2024 → 2028 ? Étude en cours pour variantes de réouverture : rendu prévu en avril 2025

3- PETITES DOUANES GENÈVE SUD

DOUANES GENÈVE-SUD

Le périmètre d'étude comprend 7 postes douaniers:

- 1 douane autoroutière (Bardonnex)
- 2 douanes sur un axe primaire (Perly-Veyrier)
- 4 petites douanes au pied du Salève (Bardonnex-Troinex) → Réseau secondaire

Les mesures à l'essai à court terme (printemps 2025) :

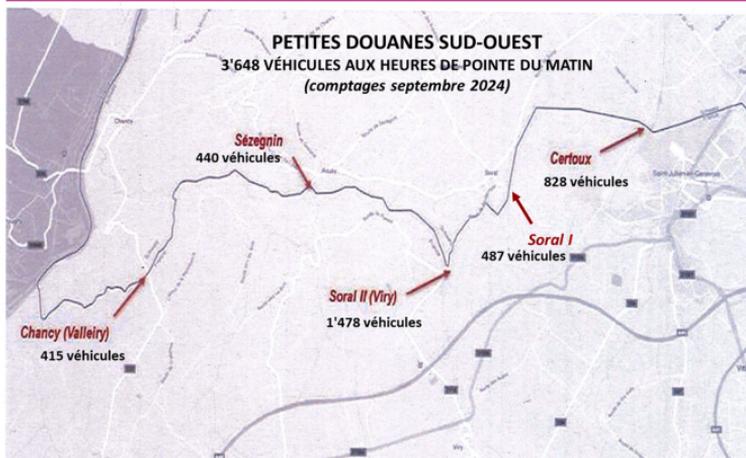
- Fermeture nocturne de la douane de Bossey – report spatial du trafic sur la douane de Pierre-Grand
- Restriction horaire tourne-à-gauche ou droite (*rte de la Pierre-aux-Dames, ch. d'Evorde, rte du Prieur*) pour canaliser le trafic sur le réseau structurant



4- PETITES DOUANES SUD-OUEST

Communes suisses concernées : Avusy, Chancy, Perly-Certoux, Soral /
Partenaires Français : Sous-Préfecture de la Haute-Savoie,
Département de la Haute-Savoie, Pôle métropolitain du genevois
français, Communauté de commune du genevois, communes de Viry,
Valleiry et Saint-Julien en Genevois.

DOUANES CONCERNÉES ET TRAFICS ACTUELS



12.02.2025 Page 15

D'UNE LETTRE D'INTENTION TRANSFRONTALIÈRE (2018-2023) POUR RÉDUIRE LE TRAFIC AUX HEURES DE POINTE DU MATIN ...

Mesures	Contenu	Rappel
Création de lignes de transports publics	<ul style="list-style-type: none"> Lignes 82 (Collonges-Bachet) et 83 (Viry-Bernex) Prolongement ligne 83 Viry – ZIMEYSAVER avec une fréquence 15' aux heures de pointe Lignes 76 (Viry- La Plaine) et 77 (Sézegnin Avusy Genève) converties en TPG Flex (du Lu au Ve 6h à 21h) 	Depuis août 2018 Depuis août 2024 Depuis décembre 23
Multimodalité	P+R : 150 places à Viry / 300 à Collonges	Depuis fin 2018
Covoiturage	<ul style="list-style-type: none"> Ligne de covoiturage dynamique Viry-Bernex (Hél Léman) Campagne de sensibilisation Itinéraire de contournement du feu de Viry pour les covoitureurs (ainsi que les bus et les vélos) dans la zone d'activité 	Depuis mars 2019 Depuis printemps 2022
Régulation du trafic	Mise en service de feux de chantier aux douanes de Chancy II, Certoux, Soral I et II (Viry) et Sézegnin en vue de laisser passer 50% du trafic	Depuis le 30 août 2021 avec mise en place graduelle

Objectif initial : -20% du trafic fin 2019 (de 5'000 à 4'000 véhicules)

Objectif final visé : -50% du trafic fin 2022 (de 5'000 à 2'500 véhicules)

Intégration de la douane de Soral I en 2023

Résultats obtenus en 2024 : entre - 25% et -37%

12.02.2025 Page 16

TABLEAU COMPARATIF DES 4 DÉMARCHES

	Nord	Chablais	GE SUD	SUD OUEST
Horizon de temps	2024-2030	2024-2030	2030	2018-2023 / 2025-2029
Période concernée	HPM et HPS	Toute la journée et la nuit	HPM et HPS	HPM
Document cadre	Programme d'actions coordonnées	Plan d'actions	Concept multimodal GE Sud / plan d'actions	Lettre d'intention/ Feuille de route
Objectifs chiffrés	Parts modales TNGS (part TIM <75%)	Pas d'objectif chiffré	Pas d'objectif chiffré	-30% de trafic
Test / expérimentation Pérennisation	Prolongement et sécurisation de la piste cyclable + Feux à la douane de Bois-Chatton	Fermeture Cara, Renfile : Pérennisation (sept 2023) Ambilly Test	Douane de Bossey : Test de fermeture nocturne au printemps 2025	Feux de régulation aux 5 douanes pérennisation
Monitoring	Oui	Oui	A venir	Oui
Communication	A venir : une communication commune aux 4 démarches			

12.02.2025 Page 19

LA FEUILLE DE ROUTE DES MOBILITÉS PENDULAIRE DANS LES ZONES INDUSTRIELLES 2024-2028 SIGNÉE LE 18 DÉCEMBRE 2024

DES MESURES COMPLÉMENTAIRES AUX 4 DÉMARCHES "PETITES DOUANES"

6 OBJECTIFS

- ✓ Favoriser les modes de transports permettant de limiter la congestion des routes et les nuisances y relatives;
- ✓ A contrario, réguler l'accès pour les pendulaires en transport individuel motorisé à destination, sauf cas particuliers;
- ✓ Réduire la pression sur les transports collectifs aux heures de pointe;
- ✓ Accompagner les nouveaux modes de travail;
- ✓ Améliorer les conditions de circulation pour les transports professionnels;
- ✓ Favoriser la coordination inter-entreprises et la coopération avec l'État et les communes.

12.02.2025 Page 20

LES 8 MESURES DE LA FEUILLE DE ROUTE

Mesures	Sujets principaux traités	Prochaines étapes
1. Mise en place ou pérennisation de structures centralisant l'information sur les services et les offres de mobilité dans les ZI.	Gouvernance Modèle économique / missions	Compléter un canevas type "business model"
2. Encouragement au déploiement des plans de mobilité	Les outils existants Les compléments ou manques	Enquête auprès des entreprises : qui a un plan de mobilité et quels besoins?
3. Mise en place d'incitations à l'élaboration de plans de mobilité	Subventions / primes / rabais	Renforcer le rôle du label Ecomobile
4. Communication et mobilisation des entreprises	Besoin de présences humaines auprès des entreprises ("VRP" / chargé de communication...)	Combien ? Quel profil ? Lieu(x) de rattachement?
5. Création de navettes mutualisées	Point de situation sur les navettes existantes/ les différents types de navettes / Pour quelle utilisations / comment les créer ?	Un modèle économique à définir Un discours d'accompagnement pour convaincre les futurs utilisateurs.
6. Test d'une plateforme de covoiturage à la ZIMEYSAVER	Les actions côté France Une application comme solution ?	Benchmark des solutions sur le marché en vue d'un appel à projet
7. Réglementation du stationnement sur les voiries communales	Traitée au niveau des communes de Meyrin / Vernier/Satigny/ PLO	
8. Implantation de "pôles de mobilité"	Cahier des charges d'un pôle de mobilité : offres de service, localisation, signalétique...	Définir le nombre et les lieux à la ZIMEYSAVER et à la ZIPLO

LA FEUILLE DE ROUTE DES MOBILITÉS PENDULAIRE DANS LES ZONES INDUSTRIELLES 2024-2028

RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE
Département de la Santé et des Mobilités
Office cantonal des transports

Mobilités pendulaires dans les zones industrielles
Feuille de route stratégique pour les années 2024-2028

Signée entre

- La République et canton de Genève (ci-après l'Etat de Genève)
Représenté par
Monsieur Pierre Maudet
Conseiller d'Etat chargé du département de la santé et des mobilités

D'une part,

Et

- Les communes de Meyrin, Vernier et Satigny
- L'association de la zone industrielle de Plan-les-Ouates (ci-après AZIPO)
- L'association des professionnels de la zone intercommunale Meyrin Satigny Vernier (ci-après AZIPRO)
- La Fondation pour les terrains industriels (ci-après FTI)
- La Fondation des Parkings (ci-après FP)
- Les Transports publics genevois (ci-après TP/G)
- Le Pôle Métropolitain de Genevois Français

D'autre part.

Un renouvellement de la présente feuille de route est envisagé, couvrant la législature suivante.
Fait et signé en 10 exemplaires, le 18 décembre 2024

Pour la République et canton de Genève
M. Pierre Maudet, Conseiller d'Etat chargé du département de la santé et des mobilités

Pour la commune de Meyrin
Monsieur Yves Cottet, Maire

Pour la commune de Satigny
Madame Anne Perret, Conseillère administrative

Pour la commune de Vernier
Monsieur Mathias Buchsenschutz, Conseiller administratif

Pour l'association des professionnels de la zone intercommunale Meyrin Satigny Vernier (AZIPRO)
Monsieur Serge Gonzalez, Président

Pour l'association de la Zone industrielle de Plan-les-Ouates (AZIPO)
Monsieur Edouard Kernan, Président

Pour la Fondation des Terrains industriels (FTI)
Monsieur Geoffrey Massard, Directeur général

Pour le Pôle métropolitain du genevois français
Monsieur Christian Dupessey, Président

Pour les transports publics genevois
Monsieur Denis Bendou, Directeur général

Pour la Fondation des parkings
Monsieur Damien Zuber, Directeur général



Merci de votre attention



RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE
GRAND CONSEIL

Séance de commission du 11 mars 2025

DEMANDE D'AMENDEMENTS

Présentée par Stéphane Florey

Concerne : M 2795-A

TEXTE

A inclure, dans les différentes feuilles de route opérationnelle, portant sur la réduction tangible du trafic pendulaire motorisé de transit au niveau des passages frontières, sur demande motivée des communes frontalières genevoises concernées, la possibilité de fermer les petites douanes à la circulation des véhicules motorisés entre 18h00 et 8h00.

Date de dépôt : 5 mai 2025

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de Stéphane Florey

La motion 2795-A avait été renvoyée en commission pour donner suite à la diffusion d'un article annonçant à la surprise générale que le département de la santé et des mobilités avait mis sur pied un groupe de travail avec nos voisins français afin d'établir un accord sur la mobilité transfrontalière. Lors du 1^{er} traitement de la motion, cela n'avait jamais été évoqué. D'où la décision de renvoi.

La commission désireuse d'en savoir plus a eu droit à une présentation détaillée dudit accord. Il s'agit d'une feuille de route opérationnelle qui vise à réduire le trafic transfrontalier des « petites douanes sud-ouest ».

Malheureusement, à la lecture de ce document, on peut s'apercevoir qu'il ne concerne que les passages frontières de Chancy II, Perly-Certoux, Sézegnin, Soral I et II et surtout qu'il est limité aux années 2025/2029. Même si la minorité reconnaît les efforts entrepris, ils sont de loin insatisfaisants car trop limités et sont largement en défaveur des communes genevoises concernées mais surtout de la population qui subit journallement les nuisances d'une mobilité transfrontalière accrue.

Aussi, la minorité ne saurait se contenter de cela, surtout si l'on considère la problématique de façon globale, sachant que le canton de Genève compte plus de 100 km avec les Départements de l'Ain et de la Haute-Savoie et seulement 5 km avec le reste de la Suisse.

Il faut comprendre la motion 2795-A comme complémentaire à toutes les autres mesures de régulation de trafic telles que négociées entre l'Etat, les Départements français et les communes concernées. Et, pour la minorité, il est essentiel d'offrir la possibilité d'une fermeture nocturne des petites douanes à l'ensemble des communes concernées qui en feraient la demande.

A cela s'ajoute la volonté de l'Etat français de rendre payant, dès le 1^{er} février 2029, le tronçon de l'autoroute A40 entre Annemasse et Saint-Julien¹.

Cette décision entraînera inévitablement la conséquence néfaste d'augmenter de façon significative la circulation dans les communes frontalières genevoises qui souffrent déjà fortement des nuisances engendrées par le trafic transfrontalier comme annoncé dans la Tribune de Genève². Selon un sondage réalisé par le Groupement transfrontalier européen, 46% des travailleurs de France voisine envisageraient de modifier leur itinéraire en passant forcément par les petites douanes avec l'effet négatif que l'on connaît aujourd'hui.

Pour toutes ces raisons, mais surtout pour la santé et le bien-être des habitants des communes concernées par cette motion, il est impératif de voter la motion 2795 afin de réduire une fois pour toutes les nuisances apportées par le trafic transfrontalier en autorisant la fermeture des petites douanes dans les communes qui en feraient la demande.

¹ <https://www.tdg.ch/grand-geneve-colere-apres-la-fin-de-la-gratuite-de-la40-759402440023>

² <https://www.tdg.ch/a40-payante-un-frontalier-sur-deux-modifierait-son-trajet-115829505574>