

*Date de dépôt : 25 mars 2008*

## **Rapport**

**de la Commission des transports chargée d'étudier la pétition pour la protection de notre région par une réduction efficace du trafic routier de transit sur les douanes de Cara, Cornière, Gy, Monniaz, la Renfile et Veigy-Covéry**

### **Rapport de M<sup>me</sup> Christiane Favre**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Afin de traiter cette pétition, la Commission des transports s'est réunie à deux reprises, les 5 et 19 février 2008, sous la présidence de M. Jean-Marc Odier. Ces deux séances se sont déroulées en présence de M. Robert Cramer, conseiller d'Etat en charge du Département du territoire, et de M. Christophe Genoud, secrétaire adjoint du DT. L'Office cantonal de la mobilité était représenté le 5 février par M. Yves Delacretaz, directeur, et le 19 par M. Fabrice Etienne, ingénieur. Les procès-verbaux de séance ont été rédigés par M<sup>me</sup> Caroline Martinuzzi. Qu'elle en soit remerciée.

### **Audition de MM. Grand et Pitet, pétitionnaires**

MM. Grand et Pitet rappellent le but de cette pétition qui plaide pour une réduction du trafic frontalier et la reconnaissance des problèmes de circulation que subissent les habitants de la région.

S'il rend hommage aux nouvelles lignes de tram mises en place, M. Grand souligne que la campagne reste mal desservie par les transports publics. Il relève que cette pétition divise l'opinion en demandant de restreindre la circulation aux petites douanes mais juge cette démarche importante au vu du manque d'organisation actuel du trafic. Il trouve également inquiétant qu'une liaison entre le carrefour des Chasseurs et l'autoroute Blanche ne soit pas prévue et craint le transit des poids lourds si la Confédération en vient à supprimer les droits de douane. Il rappelle que le

trafic frontalier est un problème qui perdure depuis bientôt dix ans et observe que cette circulation doit être canalisée pour que les habitants puissent continuer à vivre dans leurs villages, notamment par l'amélioration des transports publics et une offre de P+R, même provisoire.

M. Pitet ajoute que les bouchons se forment le matin à l'entrée de la Ville de Genève, bien avant le P+R de Genève Plage et qu'il faudrait y remédier.

Répondant ensuite aux questions des députés, M. Grand reconnaît que le provisoire peut durer, mais ne craint pas d'y recourir dans l'urgence pour répondre à l'évolution de la demande, en particulier celle des personnes venant de France et du canton de Vaud. Il admet ne pas avoir pris contact avec les habitants des communes frontalières françaises, mais croit savoir que certaines d'entre elles réagissent mal à l'idée d'une fermeture nocturne des passages douaniers. Partant du principe qu'il vaut mieux organiser que restreindre, il juge par ailleurs nécessaire de créer des routes d'évitement.

Un député observe que les problèmes décrits ne touchent pas qu'une seule région et que 16 communes frontalières genevoises, dont celle des pétitionnaires, ont présenté à l'Etat des solutions concertées aux problèmes de circulation transfrontalière. Il demande si des discussions ont déjà eu lieu entre les pétitionnaires et leurs autorités communales et s'il existe, par ailleurs, une possibilité de développer des lignes de bus existantes.

M. Grand répond à la première question par l'affirmative mais observe que les autorités communales n'ont aucun pouvoir de décision en matière de circulation. Il précise par ailleurs que les mesures d'urgence mentionnées dans la pétition visent la mise en place de P+R provisoires et l'organisation de navettes qui se rendraient, par exemple, jusqu'à Rive.

A un député qui rappelle que des mesures peuvent être prises pour modérer le trafic, M. Grand répond qu'elles auraient peu d'utilité si 8000 véhicules continuent de traverser quotidiennement les villages. Il juge que les routes communales ne sont pas faites pour cela. Concernant la ligne de bus Douvaine - Genève et la possibilité d'augmenter sa fréquence, il observe que le village de Jussy est déjà saturé à 7 h et doute de l'utilité de passer à une autre cadence. Concernant le projet CEVA, il constate qu'il n'y a rien de prévu entre Annemasse et Thonon.

Ces propos sont corrigés par le représentant du Département, qui indique que la planification avec l'autorité organisatrice va jusqu'à Thonon et Evian à une cadence de 30 minutes et qu'une cadence de 15 minutes est en discussion. Si la municipalité d'Annemasse ne souhaite pas que les automobilistes viennent faire l'échange en plein centre-ville, il n'est cependant pas prévu de déplacer la gare. En ce qui concerne les bus, le

cabotage est autorisé depuis décembre 2007. S'il est trop tôt pour juger précisément de l'impact de cette nouvelle mesure, elle devrait être incitative pour les usagers.

Répondant à un député qui s'inquiète du déséquilibre existant dans la région entre le nombre de logements et de places de travail, M. Grand admet ce déséquilibre mais observe que les espaces verts sont importants et qu'il serait dommage de les remplacer par des constructions. Il indique à un autre commissaire qu'il n'a pas constaté de problèmes avec les véhicules ventouses, les pendulaires ne s'arrêtant pas à Jussy pour emprunter les transports publics. Ces derniers sont essentiellement utilisés par les habitants, spécialement par les plus jeunes qui, contrairement à leurs aînés, renoncent plus volontiers à la voiture.

### **Débat de la commission**

A l'aide d'une présentation PowerPoint, le représentant de l'Office cantonal de la mobilité présente une étude de l'évolution du trafic aux frontières, établie selon des enquêtes effectuées en 2002 et 2005. Ce document est annexé au présent rapport.

Cette présentation fait ressortir plusieurs éléments de réflexion :

- une fermeture généralisée des petites douanes engendrerait inévitablement une surcharge des autres passages douaniers. Une telle approche ne peut donc être menée qu'au cas par cas, en collaboration avec les communes riveraines de part et d'autre de la frontière;
- la mise en place d'un P+R ne peut être bénéfique que s'il est connecté à une bonne offre de transports publics. La meilleure solution, en l'occurrence et pour capter de manière attractive le flux de voitures, serait de construire plusieurs P+R bien placés le long de l'axe du CEVA, y compris sur le territoire français;
- un P+R trouve sa justification sur une ligne de transport public et par la population que cette dernière dessert. Par ailleurs, le coût d'exploitation d'une ligne est de l'ordre de 1 million de F par an et il est très difficile d'exploiter une ligne deux fois deux heures par jour. La solution proposée par les pétitionnaires de mettre en place des P+R provisoires et des navettes est donc assez compliquée.

D'une manière générale, le chef du département observe que les véritables solutions à cette problématique de circulation transfrontalière s'inscrivent dans le long terme. Il relève aussi que les problèmes évoqués dans cette pétition sont réels, la circulation ayant considérablement augmenté

en campagne et aux petites douanes. Il observe toutefois que ce problème est ressenti principalement aux heures de pointe alors que le reste du temps, la situation y est beaucoup plus favorable qu'en ville. Il souligne enfin que le Conseil d'Etat a répondu, à maintes reprises, que la fermeture de douanes ne pouvait être une solution adéquate pour les raisons déjà indiquées. La piste qu'il privilégie est une collaboration avec les communes car ce sont les propositions soumises par celles-ci qui seront les plus facilement applicables et les mieux acceptées par la population. Il juge d'ailleurs très constructive l'attitude des communes qui se fédèrent pour trouver des solutions.

Afin de se déterminer sur la réponse la plus adéquate à donner à cette pétition, les commissaires font encore ressortir plusieurs aspects du problème.

Si les demandes des pétitionnaires sont très ciblées et jugées, en grande partie, peu réalisables par une large majorité de la commission, elles mettent en évidence, de manière pertinente, l'importante problématique de la circulation transfrontalière.

Plusieurs députés soulignent, en effet, que la fermeture des douanes, telle que demandée par les pétitionnaires, ne ferait que reporter le trafic sur les douanes d'à côté ou sur les grandes douanes, saturées elles aussi aux heures de pointe. Cette proposition, faite de manière unilatérale, ne leur apparaît donc, en l'état, ni judicieuse ni cohérente. Mais d'autres solutions sont évoquées pour répondre de manière plus globale aux problèmes posés par la circulation transfrontalière.

Certains députés relèvent ainsi l'importance de capter la circulation aux frontières par la mise en place de P+R en soulignant que ceux-ci doivent être également liés aux zones d'habitations. Les pétitionnaires ayant évoqué une route française qui arrive vers les communaux d'Ambilly, un commissaire juge qu'il serait rationnel d'y prévoir un P+R.

Sachant que le nombre moyen de passagers par voiture avoisine les 1,15, l'importance d'encourager le co-voiturage est relevée par plusieurs commissaires. L'un d'eux proposera une motion allant dans ce sens à la commission.

Bien que cette piste ne soit pas évoquée dans la pétition et que les pétitionnaires auditionnés n'en aient pas fait une priorité, certains députés notent que les routes de contournement doivent figurer parmi les équipements à réaliser.

Forte de ces considérations, la grande majorité de la commission se déclare pour le dépôt de la pétition sur le bureau du Grand Conseil. Au motif qu'il soutient la fermeture des petites douanes et le principe de reporter les flux de circulation sur les routes principales, un député demande le renvoi de la pétition au Conseil d'Etat.

Le renvoi de la pétition 1631 au Conseil d'Etat est mis aux voix :

**Pour :** 1 (1 MCG)

**Contre :** 12 (2 S ; 2 Ve ; 2 PDC ; 1 R ; 3 L ; 2 UDC)

**Abstentions :** –

**Le renvoi au Conseil d'Etat est refusé.**

Le dépôt de la pétition 1631 sur le bureau du Grand Conseil est mis aux voix :

**Pour :** 12 (2 S ; 2 Ve ; 2 PDC ; 1 R ; 3 L ; 2 UDC)

**Contre :** 1 (1 MCG)

**Abstentions :** –

**Le dépôt sur le bureau du Grand Conseil est accepté.**

Au bénéfice de ces explications, la majorité de la Commission des transports vous recommande, Mesdames et Messieurs les députés, de suivre ses conclusions et de déposer cette pétition sur le Bureau du Grand Conseil.

*Annexe : Document établi par l'Office cantonal de la mobilité « Le trafic aux frontières et zoom sur Cara-Veigy »*

## Pétition (1631)

**pour la protection de notre région par une réduction efficace du trafic routier de transit sur les douanes de Cara, Cornière, Gy, Monniaz, la Renfile et Veigy-Covéry**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Les soussigné-e-s demandent aux autorités du canton de Genève :

- une mesure d'urgence pour la réduction du trafic de transit dans la campagne de Choulex - Gy - Jussy - Meinier - Presinge - Puplinge.
- la création du P + R aux douanes d'Anières et de Mon-Idée.
- de préserver la région entre les routes de Thonon et de Mon-Idée, **en la déclarant corridor biologique et en privilégiant la mobilité douce.**
- la fermeture des frontières suivantes :
  - Cara, Cornière, Gy, Monniaz, la Renfile et Veigy-Covéry **de 5 h à 9 h et de 16 h à 20 h.**
  - Si nécessaire et en concordance avec l'autorité cantonale, il est laissé à l'appréciation de chaque commune de modifier ou d'aménager les horaires de fermetures proposés.

N.B. : 1185 signatures  
*Comité pour la protection de  
notre région*  
M. Eric Grand  
Rte de Juvigny 9  
1254 Jussy



# Le trafic aux frontières et zoom sur Cara-Veigy

Commission des transports – séance du 5 février 2008  
Office cantonal de la Mobilité (DT-Etat de Genève)

1

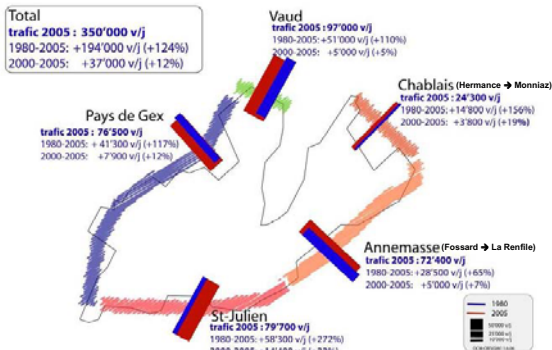
## Plan de la présentation

- Rappel des résultats des enquêtes aux frontières 2002 et 2005
- Zoom sur les douanes de Cara à Veigy

Commission des Transports - Le trafic aux frontières et zoom sur Cara-Veigy / OCM-5.2.2008

2

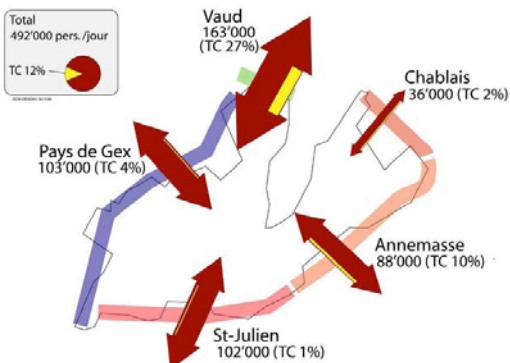
## Rappel : enquêtes aux frontières 2002 et 2005 Nombre de véhicules par jour 1980-2005



Commission des Transports - Le trafic aux frontières et zoom sur Cara-Veigy / OCM-5.2.2008

3

## Rappel : enquêtes aux frontières 2002 et 2005 Nombre de personnes par jour en 2005

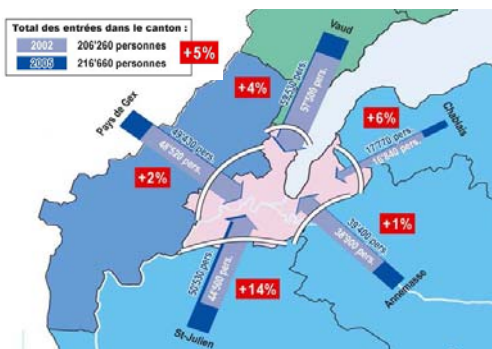


Commission des Transports - Le trafic aux frontières et zoom sur Cara-Veigy / UCM-5.2.2008

4



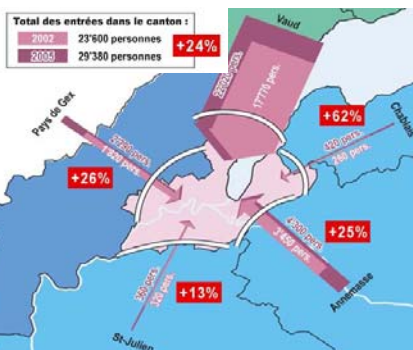
## Rappel : enquêtes aux frontières 2002 et 2005 Evolution du trafic TIM 2002 - 2005



Commission des Transports - Le trafic aux frontières et zoom sur Cara-Veigy / OCM-5.2.2008

5

## Rappel : enquêtes aux frontières 2002 et 2005 Evolution du trafic TC 2002 - 2005

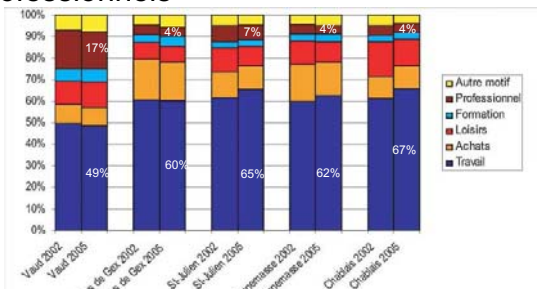


Commission des Transports - Le trafic aux frontières et zoom sur Cara-Veigy / OCM-5.2.2008

6

Rappel : enquêtes aux frontières 2002 et 2005  
**les motifs de déplacement**

■ l'importance du travail et des déplacements professionnels

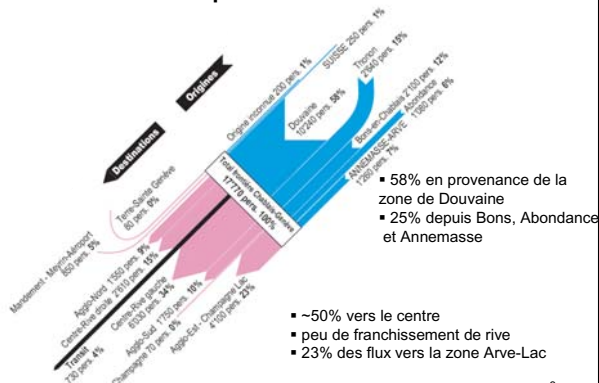


Commission des Transports - Le trafic aux frontières et zoom sur Cara-Veigy / OCM-5.2.2008

7

Rappel : enquêtes aux frontières 2002 et 2005

**Les origines et destinations pour l'écran Chablais** (Hermance → Monnaz)



Commission des Transports - Le trafic aux frontières et zoom sur Cara-Veigy / OCM-5.2.2008

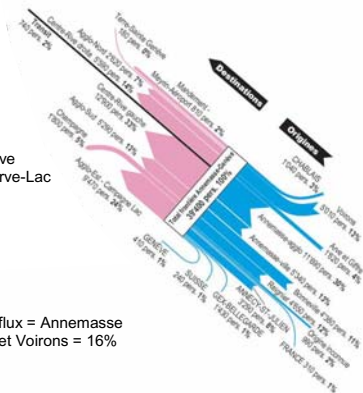
8

## Rappel : enquêtes aux frontières 2002 et 2005

### Les origines et destinations pour l'écran Annemasse

- 50% vers le centre
- peu de franchissement de rive
- 24% des flux vers la zone Arve-Lac

- 45% des flux = Annemasse
- Chablais et Voiron = 16%



Commission des Transports - Le trafic aux frontières et zoom sur Cara-Veigy / OCM-5.2.2008

9

## Rappel : enquêtes aux frontières 2002 et 2005

### Les facteurs explicatifs des parts modales

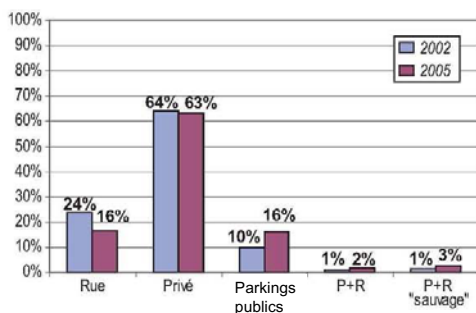
- forte influence de la zone de départ → offre TC inégale
- forte influence de la zone de destination
- L'usage de la voiture : conséquence de la dispersion de l'urbanisation
- L'usage de la voiture : l'importance du stationnement

Commission des Transports - Le trafic aux frontières et zoom sur Cara-Veigy / OCM-5.2.2008

10

## Rappel : enquêtes aux frontières 2002 et 2005

### Type de stationnement à destination



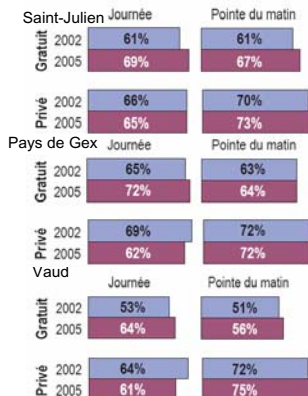
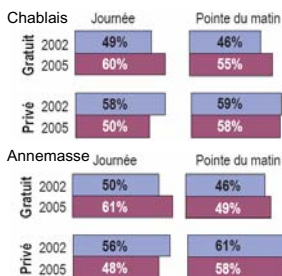
- une prédominance du stationnement privé
- un report du stationnement sur rue (voirie) vers les parkings publics
- une faible part des P+R, officiels ou non.

11

Commission des Transports - Le trafic aux frontières et zoom sur Cara-Velgy / OCM-5.2.2008

## Rappel : enquêtes aux frontières 2002 et 2005

### Type de stationnement à destination par écran



- des tendances similaires entre les écrans ... et stables, voire en augmentation
- Les parts à la pointe du matin sont plus fortes que sur l'ensemble de la journée

Commission des Transports - Le trafic aux frontières et zoom sur Cara-Velgy / OCM-5.2.2008

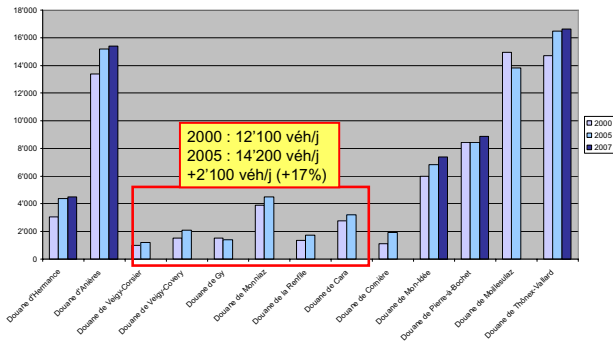
## Zoom sur les douanes de Cara à Veigy



Commission des Transports - Le trafic aux frontières et zoom sur Cara-Veigy / OCM-5.2.2008

13

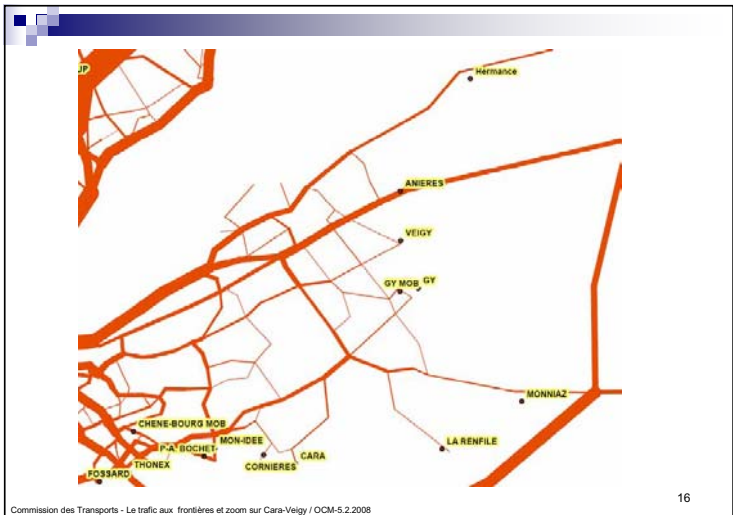
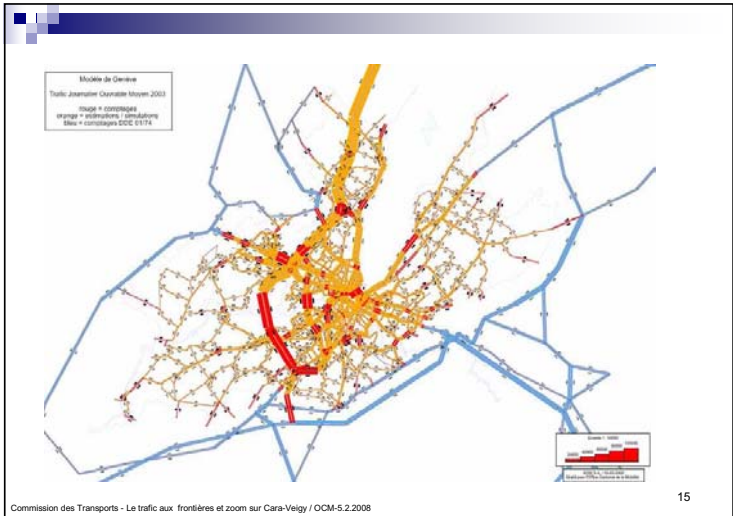
## L'évolution du trafic entre 2000 et 2007



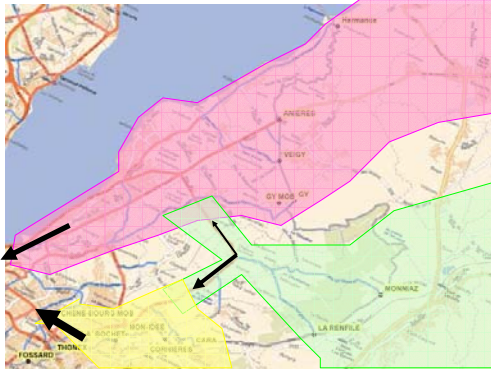
ensemble de ces douanes : 2000 : **73'700** 2005 : **81'300** (+7'600) +10%  
part des douanes Veigy-Cara 2000 : **16,5%** 2005 : **17,5%**

Commission des Transports - Le trafic aux frontières et zoom sur Cara-Veigy / OCM-5.2.2008

14



## Un secteur : 3 logiques



Commission des Transports - Le trafic aux frontières et zoom sur Cara-Veigy / OCM-5.2.2008

17

## Réduire le transit ?

5 villages sont plus directement concernés :

- Puplinge par Cara et Cornières
  - Jussy par Monniaz et la Renfile
  - Gy et Meinier par Gy
  - Corsier par Veigy
- Analyse de toutes les douanes selon 3 critères  
(hiérarchie, village traversé, alternative)

Commission des Transports - Le trafic aux frontières et zoom sur Cara-Veigy / OCM-5.2.2008

18

## Puplinge

TJOM 2005  
1'900 v/j (Cornières) 3'200 v/j (Cara)

Critères

1 axe sec./desserte :	oui
2 village traversé :	oui
3 alternative :	?

Cornières : barrière fermée de 19h30 à 7h30

Commission des Transports - Le trafic aux frontières et zoom sur Cara-Velgy / OCM-5.2.2008

19

## Gy et Meinier

TJOM 2005 : 1'400 v/j

Critères

1 axe sec./desserte :	oui
2 village traversé :	oui
3 alternative :	oui

barrière fermée de 19h45 à 7h

Commission des Transports - Le trafic aux frontières et zoom sur Cara-Velgy / OCM-5.2.2008

20



## Jussy

TJOM 2005 :

1'700 v/j (Renfile) 4'500 v/j (Monniaz)

Critères

1 axe sec./desserte : oui

2 village traversé : oui

3 alternative : oui (Renfile)



## Veigy

TJOM 2005 :

1'200 v/j (Corsier) 2'100 v/j (Covery)

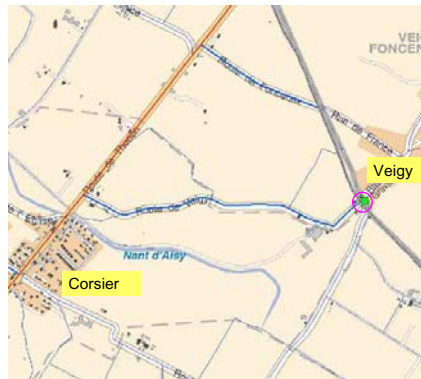
Critères

1 axe sec./desserte : oui

2 village traversé : non

3 alternative : oui

barrière fermée de 19h45 à 7h



## Conclusions

- Fermer les douanes secondaires de manière généralisée engendrerait une surcharge des autres douanes aux heures de pointe
- Approche au cas par cas en collaboration avec les communes riveraines de part et d'autre de la frontière (Gy, Veigy, La Renfile ?)
  
- sécuriser les cheminements, réduire la vitesse

## Les P+R = une solution ? #1

- temps de voiture, temps de transbordement, temps de bus ou de combinaison TC ...fréquence des bus → facteurs de succès pour les P+R
- Les temps de déplacement jusqu'au centre sont longs
- Ligne G : depuis Anières 32 minutes jusqu'à Rive, mais 1 bus entre 6h et 7h et 2 bus entre 7h et 8h
- Ligne C : depuis Monniaz 25 minutes jusqu'au tram à Thônex + 16 minutes pour Rive

## Les P+R = une solution ? #2

- Avec le CEVA, des P+R le long de l'axe devraient être construits (Juvigny, Bons, Machilly, etc.) → meilleure chance de capter de façon attractive les flux de voitures, mais décision F
- L'axe rte de Thonon est moins intéressant...

## Les perspectives

- P+R Tulette
- MICA et prolongement lignes 9/10
- CEVA
- ...