

Date de dépôt : 16 mai 2018

Réponse du Conseil d'Etat

à la question écrite urgente de M. Guy Mettan : Bouchon de Bardonnex et accès aux gares du Léman Express : quid ?

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 27 avril 2018, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

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

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

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

Enfin, la convention qui permet de rendre gratuit le tronçon de l'A40 entre Valleiry et Nangy est arrivée à échéance fin 2015 et l'autoroute devrait devenir payante en 2020 (voir à ce propos la réponse du gouvernement français à la

question du sénateur Cyril Sénevat : <http://agfut-dtc.74.over-blog.com/2015/01/a40-contournement-rocade-sud-de-geneve.html> et <https://www.senat.fr/questions/base/2016/qSEQ160220080.html>). Depuis le concessionnaire de l'A40 Autoroute du Mont-Blanc rappelle régulièrement sa créance aux autorités. Genève avait payé sa part au début de la construction pour obtenir cette gratuité.

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

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

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

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

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Afin de répondre aux problèmes de mobilité, la direction générale des transports (DGT) est actuellement en train de mener, en partenariat avec les services de l'Etat concernés, un certain nombre d'études et d'actions visant à améliorer la mobilité dans le canton et à répondre à la croissance démographique que connaît la région. Parmi les objectifs de celles-ci figurent la fluidification du trafic au quotidien pour tous les modes de transport, tout en bâtissant l'agglomération ferroviaire et le réseau routier de demain.

Douane de Bardonnex

Suite à une étude menée conjointement par les autorités suisses et françaises, des améliorations des conditions de franchissement de la douane autoroutière de Bardonnex ont été concrètement mises en œuvre dès 2015, avec une optimisation des aires de contrôle suisse et française et des zones de vente de vignette suisse, ainsi que l'ouverture de la troisième voie en sortie depuis la Suisse, permettant une augmentation de capacité horaire de + 600 véhicules par heure le soir en direction de la France.

Une analyse d'opportunité sur l'augmentation de la capacité de la plateforme douanière, avec la mise en place d'une quatrième voie réservée aux covoitureurs, est par ailleurs en voie d'être finalisée. Sur la base de ces éléments, une étude de faisabilité et un avant-projet des aménagements à réaliser pourront être menés en 2019 dans le cadre du programme Interreg V (2015-2020) portant sur la promotion du covoiturage.

Accord sur les petites douanes

Le 23 janvier 2018, une lettre d'intention portant sur la réduction du trafic pendulaire motorisé de transit au niveau des passages frontières de Soral II, Sézegnin, Chancy II et Certoux a été signée par le canton de Genève, les communes suisses, ainsi que l'ensemble des autorités françaises concernées.

Cet accord vise une réduction du trafic de 10% d'ici mars 2019, de 20% d'ici fin 2019 et de 50% 3 ans après la mise en service du Léman Express (LEX). En cas de non atteinte d'une baisse de trafic d'au moins 10% d'ici fin 2019, les partenaires procéderont à un test d'ouverture des petites douanes aux seuls covoitureurs, bus et deux-roues aux heures de pointe du matin.

L'objectif de cet accord est de canaliser les flux des pendulaires au niveau des principales douanes, les autres ne disposant pas de voiries adaptées pour absorber des trafics importants dans des conditions suffisantes de sécurité.

La mise en œuvre du LEX permettra de délester les grandes douanes, près de 35% du trafic individuel passant par Bardonnex provenant de territoires qui seront desservis par le futur RER (Vallée de l'Arve, Annemasse agglomération, Chablais).

L'accord prévoit principalement :

- la création de deux nouvelles lignes de transport public entre Collonges-Bachet (ligne 62) et Viry-Bernex (ligne 63), ainsi que la refonte de la ligne Annecy-aéroport (via Centre-ville) en 2 lignes distinctes (72 et 75) entre septembre et décembre 2018;
- la promotion du covoiturage, entre juin et septembre 2018, à travers des actions de sensibilisation, la création de lignes virtuelles entre Viry, Valleiry et Bernex, l'expérimentation d'une voie réservée à la douane de Thonex-Vallard, la réalisation de 350 places P+R et aires de covoiturage sur France ainsi que des places réservées au covoiturage dans certains P+R genevois;
- des études d'opportunité et de faisabilité de futurs contournements (Soral, Chancy), dès le printemps 2018, suite aux votes par le Grand Conseil des lois 12018 et 11589, des échanges entre les partenaires sur le nouveau diffuseur de Viry, ainsi que des dispositions en faveur de la modération et de la régulation du trafic.

Liaisons Genève sud

Le système des infrastructures dites de « Genève-Sud » est constitué de trois projets principaux : le complément de jonction autoroutière de Lancy-Sud qui sera réalisé par l'OFROU, une liaison entre la route de Saconnex-d'Arve et la route d'Annecy (L1) et une liaison entre la route d'Annecy et la route de Pierre-Grand (L2).

L'objectif principal de ces infrastructures est de capter la majorité du trafic issu des communes de Bardonnex, Carouge, Lancy, Plan-les-Ouates, Troinex et Veyrier, ainsi que le transit actuel qui percole sur les différents axes existants. Le début des travaux est prévu pour 2023 avec une mise en service pour fin 2025. Le PL 12183 ouvrant un crédit d'investissement en vue de la création de ces tronçons est en cours d'examen au sein de la commission des travaux du Grand Conseil.

Développement du réseau routier structurant de l'agglomération

Le réseau routier structurant à l'échelle de l'agglomération fait l'objet d'analyses portées par les entités chargées de leur planification et de leur aménagement de chaque côté de la frontière. La collaboration entre les différentes autorités compétentes dans ce domaine se fait au travers de plusieurs instances bi- ou multilatérales, et notamment le GLCT Grand Genève. L'échangeur d'Etrembières est un point crucial du réseau autoroutier de l'agglomération et connaît des niveaux de saturation élevés aux heures de pointe. Les partenaires français ainsi que l'ATMB (Autoroutes et Tunnel du Mont-Blanc) mènent des études, afin d'améliorer le fonctionnement et la fluidité de ce secteur.

P+R

La stratégie mobilité du Grand Genève considère les modes de transport comme complémentaires et combinables. Dès lors, la mise en service du LEX s'accompagne d'un développement du réseau de pôles d'échange et de parkings P+R dans chaque secteur. La dernière analyse de l'évolution de l'offre des places P+R indique que, sur la partie française, l'offre passera de 704 à 1680 places (avec une augmentation au niveau de chaque gare du réseau) et, sur la partie vaudoise, de 720 à 1260. Une mise à jour de ces données est actuellement en cours par le GLCT Grand Genève.

Accessibilité à la gare d'Annemasse

La gare d'Annemasse, avec 4,5 millions de voyageurs/an attendus en 2020, deviendra la quatrième gare de la Région Auvergne-Rhône-Alpes. Le projet ferroviaire s'accompagne d'un projet urbain de grande ampleur et d'une réorganisation de son accessibilité. Ainsi, les transports publics urbains et les modes actifs seront privilégiés dans ce secteur dense. L'accessibilité à la gare d'Annemasse a également été analysée de manière transfrontalière dans le cadre du Périmètre d'aménagement coordonné de l'agglomération (PACA) Genève-Annemasse-Salève. Le détail des mesures d'infrastructures programmées est disponible sur le site du Grand Genève (<http://mesures.grand-geneve.org/>).

Mesures d'accompagnement en lien avec le LEX

La mise en service, en décembre 2019, du LEX offre l'opportunité de revoir en profondeur la structure du réseau des transports collectifs, afin de tirer parti de cette offre ferroviaire fortement capacitaire et performante, et de permettre

ainsi un maximum de rabattements pour les déplacements des habitants du Grand Genève.

Ainsi, chaque gare ou halte a fait l'objet de développement d'interfaces, où convergent les réseaux de transports publics et de mobilité douce. La loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE – H 1 21) a permis d'identifier de nouvelles mesures visant à favoriser le report modal, notamment les rabattements vers le LEX. Le développement de pénétrantes multimodales et la finalisation de la moyenne ceinture permettront d'améliorer largement la priorité donnée aux transports collectifs et aux modes doux dans le canton.

Le Conseil d'Etat a de plus demandé à la DGT de réfléchir à des mesures d'accompagnement volontaristes supplémentaires à mettre en place pour favoriser davantage le report modal, dès la mise en service du LEX. Ce programme de mesures sera présenté au Conseil d'Etat au début de la nouvelle législature et donnera lieu à la création d'une *taskforce*, afin de permettre sa mise en œuvre d'ici à fin 2019.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les Députés, à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :
Anja WYDEN GUELPA

Le président :
François LONGCHAMP