



Date de dépôt : 31 octobre 2023

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 Jacques Jeannerat (page 3)

Rapport de première minorité de Caroline Marti (page 11)

Rapport de deuxième minorité de Marjorie de Chastonay (page 13)

Rapport de troisième minorité de Souheil Sayegh (page 15)

Proposition de motion (2795-A)

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 Jacques Jeannerat

La proposition de motion 2795 a été déposée en date du 12 octobre 2021. Elle a été étudiée par la commission des transports lors de cinq séances : les 17 mai et 29 novembre 2022 et le 31 janvier 2023, sous la présidence de M. Thomas Wenger, ainsi que les 3 et 10 octobre 2023, sous la présidence de M. Stéphane Florey.

S'agissant des procès-verbaux, ils ont été tenus par M^{mes} Lora Tomacelli et Léa Di Benedetto et M. Maurice Sila. Merci à eux pour leur excellent travail.

Audition de M. Stéphane Florey, premier signataire

Cela fait une trentaine d'années que le Grand Conseil est saisi de la problématique des routes de contournement. Depuis que M. Florey est au parlement, celui-ci a traité de nombreuses pétitions à ce sujet, que ce soit à propos de Soral, Chancy, Meinier ou Cartigny, mais le Conseil d'Etat s'y est opposé à chaque fois. En conséquence, le vase a fini par déborder.

M. Florey ne souhaite pas accuser qui que ce soit, mais simplement souligner le fait que les voitures empruntent les routes existantes dans ces communes, et cela crée des nuisances. Ces dernières auraient pu être réglées depuis longtemps, en tout cas à Chancy et à Soral, si on appliquait la volonté du Grand Conseil.

En conséquence de ce blocage, M. Florey a pensé suivre une solution préconisée par la commune de Soral, à savoir, à défaut de route de contournement, la fermeture des petites douanes entre 18h et 9h du matin. En effet, le gros du trafic du matin se fait entre 6h et 8h et le soir entre 16h30 et 21h, avec des différences suivant les jours de la semaine.

Les communes de Chancy et Cartigny sont aussi demandeuses d'une route de contournement, et d'autres, aujourd'hui moins touchées par le trafic, comme Hermance, pourraient l'être à l'avenir ; l'idée est donc de fermer les petites douanes des communes qui subissent trop de trafic pendulaire en attendant la construction de routes de contournement, et d'étendre la mesure aux autres communes qui pourraient en faire la demande.

Un député PLR doute que seule la volonté du Conseil d'Etat soit en cause. En effet, à Soral par exemple, on sait qu'il y a des conflits entre propriétaires de terrain sur le tracé d'une éventuelle route de contournement.

Un député des Verts remarque que Hermance a été évoquée. La douane d'Hermance est relativement enclavée, et sa fermeture forcerait les riverains à faire un énorme détour pour passer par Anières. En général, l'idée de restreindre le trafic pendulaire enlèverait certes des nuisances, mais en ajouterait d'autres. Les riverains suisses voulant aller en France ne le pourraient pas non plus, pas plus que les Suisses vivant en France.

Un député du MCG trouve la motion pleine de bon sens s'agissant particulièrement de fermer les petites douanes à des heures données. Cependant, si le député converge avec M. Florey sur l'idée de la fermeture des douanes, il diverge en revanche sur la question des routes de contournement.

M. Florey reconnaît que sa solution est forte, mais il veut faire bouger les choses tant que les routes ne sont pas construites. Il répète que, si les communes concernées disent qu'elles sont satisfaites de la mesure consistant à fermer les petites douanes, une fois celle-ci appliquée, et ne veulent pas continuer le combat pour les routes de contournement, ça ira aussi pour lui. En d'autres termes, il propose une solution provisoire qui pourrait devenir définitive. Il faut ajouter que cette solution n'est pas chère, il suffit d'une barrière ou d'une borne. Il est cependant possible de supprimer la deuxième invite si celle-ci va trop loin.

Un député PLR insiste sur le fait que c'est le passage massif sur les petites routes, et non les petites douanes en tant que telles, qui pose problème. En effet, les gens passeraient par là même si la frontière n'existait pas. Le député propose donc de remanier la première invite dans le sens de fermer, non pas les douanes, mais certains tronçons, où se situent incidemment les douanes.

M. Florey n'y voit pas d'inconvénient, tant que les nuisances sont réduites.

Audition de M. Olivier Caumel, directeur région Rhône-Arve à l'OCT, DI, et M^{me} Chrystelle Charat, directrice de l'unité de développement et prospectives à l'OCT, DI

M. Caumel rappelle d'abord les lois en vigueur (L 11589, L 12018 et L 12101) qui ont permis l'obtention de crédits. Il précise que ces montants ne sont pas le budget d'investissement de l'Etat, mais le budget de fonctionnement de l'OCT.

C'est par exemple le cas aujourd'hui à Cartigny. L'objectif consiste à enlever le trafic de transit à l'intérieur du village. Aux heures de pointe, la population a tendance à passer par la route de Cartigny et à traverser le village pour continuer en direction de la zone industrielle de Meyrin et Satigny.

En partenariat avec les autorités communales de Cartigny, ont été mises en place des interdictions horaires pour tous (même les villageois), de manière à interdire le trafic à l'intérieur du village de Cartigny, avec notamment une interdiction de tourner à droite à un point stratégique le matin et une autre interdiction le soir. Cette action a été faite en 2017. Par ces simples modifications, 90% du trafic reste sur le réseau structurant et ne passe plus par l'intérieur du village.

M^{me} Charat présente les trois démarches mises en place aux petites douanes. Elle explique que le point commun des démarches ce sont le trafic trop important dans les villages qui sont traversés et la configuration de la voirie qui provoque des files de véhicules importantes et des nuisances environnementales liées à la pollution. Les démarches ont été initiées sur la rive droite par le canton de Genève en lien avec ses partenaires (CCPG, canton de Vaud, pôle métropolitain et région de Nyon). L'objectif était de réduire de 20% le trafic.

Le périmètre d'étude comprend huit postes douaniers (deux entre la France et le canton de Vaud et six entre la France et le canton de Genève). L'objectif est de faire que le trafic qui est actuellement sur le réseau secondaire puisse passer sur le réseau primaire et qu'il y ait un report modal du trafic individuel motorisé (TIM) vers les transports publics. Les mesures mises en place sont à différents stades de maturité. Les démarches ont été lancées en juin 2022. Le programme est en train d'être élaboré et ce jusqu'en juin 2023 et certaines mesures entreront en force qu'en 2024. Ces mesures consistent en des adaptations horaires, des aménagements mis en place pour rendre le réseau secondaire moins attractif, à renvoyer le trafic individuel motorisé sur le réseau primaire.

Sur le secteur des petites douanes ouest, le projet est plus ancien. Le protocole d'accord a été signé le 23 janvier 2018. Les quatre communes suisses concernées par ce projet sont Soral, Chancy, Perly et Avusy.

L'objectif à l'échéance de la lettre d'intention, soit au 31 décembre 2022, devait être de réduire le trafic de 50%. Pour cela, diverses mesures avaient été mises en place : la création de trois lignes de transports publics, la réalisation de P+R côté français de 450 places et la promotion du covoiturage. Une régulation du trafic a aussi été mise en place avec l'installation de feux en amont des douanes pour réguler le trafic en augmentant le temps de parcours des automobilistes. Les résultats ont mené à une diminution de 26% du trafic. L'atteinte des objectifs de la lettre d'intention est donc partielle. C'est pourquoi le canton a prolongé la lettre d'intention pour une période de 6 mois.

Si, à l'issue de cette période de monitoring les objectifs ne sont pas atteints, les partenaires suisses et français veulent proposer une ouverture restreinte des douanes. Les douanes ne seraient plus accessibles pour les automobilistes solistes entre 6h et 8h30 du matin.

M^{me} Charat explique que la troisième démarche en cours est la mobilité pendulaire du Chablais. Le département souhaite montrer que sur l'ensemble du canton cette problématique se propage. L'origine de cette mesure est l'augmentation du trafic via les petites douanes du Chablais et l'anticipation de l'autoroute Machilly-Thonon. Un partenariat a aussi été mis en place avec un programme d'actions coordonnées. Les mesures sont : la fermeture des douanes de Cara et La Renfile la nuit, le développement des transports publics à la demande (tpgFlex) et une réflexion sur la mobilité douce pour permettre le transfert modal du TIM.

Pour finir, elle souhaite rappeler le cadre légal. Le canton doit respecter les accords de Schengen. L'ouverture limitée d'une douane est un obstacle au sens du droit de Schengen. Pour autant, des latitudes peuvent être justifiées par des considérations d'intérêt public lorsque la sécurité routière ou la santé publique des habitants concernés est atteinte.

S'agissant du covoiturage, M^{me} Charat donne l'exemple de la douane de Thônex-Vallard : à l'heure de pointe du matin, ils constatent un maximum de 14% de covoitureurs. Le résultat est très intéressant. Elle pense que ce chiffre s'explique par la linéarité du trajet et un effet psychologique qui donne l'impression de passer avant les autres.

Audition de M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat – DSM

M. Maudet rappelle qu'un travail important a été effectué, basé sur la lettre d'intention signée à l'époque par MM. Barthassat et Dal Busco concernant notamment la fermeture de petites douanes. Ce travail a été accompli en profondeur par tous les acteurs locaux, jusqu'au préfet de la Haute-Savoie. Il croit pouvoir dire que les objectifs fixés à l'époque ont été quasiment atteints, mais évidemment, avec l'augmentation des véhicules, toutes choses n'étant pas égales par ailleurs.

Ce dossier est extrêmement politique. Dans la lettre d'intention cosignée au départ, puis non ratifiée par les Français, il est mentionné qu'une fermeture de douanes est techniquement impossible. Toutefois, le message donné par rapport au besoin en main-d'œuvre étrangère serait assez négatif. Toute la discussion se déroule avec les communes suisses et françaises. Viry a fermé une route, les riverains français sont aussi embêtés. Tout le travail est effectué de façon sincère pour éviter une fermeture de la douane. Toutes les communes

suisses et françaises, le département, le canton et le sous-préfet s'étaient entendus à l'unanimité pour arriver à leurs résultats, ils entendent la colère des habitants. Les élus endossent le fait que leurs dispositifs donnent des résultats. Ils sont dans une perspective d'augmentation du volume sur le canton. Dans la réalité, les gens viennent de plus en plus loin, au-delà des limites du grand Genève, d'Oyonnax, de Bourg-en-Bresse et de Chambéry. Ce sont des gens qui doivent se déplacer et qui n'ont pas l'alternative du Léman Express, qui prend une heure depuis Annecy. Ce sont des véhicules automobiles, conduits par une personne, et qui viennent occuper les places octroyées par les employeurs.

Aux douanes de Soral 1 et 2, les gens ne sont pas contents, les objectifs ne sont pas atteints. Des travaux ont été effectués avec la commune de Viry, avec l'installation d'un P+R pour inciter à prendre la navette. Il y a la perspective de développer un hub, en laissant sa voiture et en utilisant la mobilité douce à partir de Viry. La mesure la plus radicale, mais n'ayant pas encore été mise en œuvre, serait une ouverture retardée de la douane à 9h du matin pour les véhicules conduits par une seule personne. C'est autorisé par la législation suisse, mais ça n'a pas été appliqué. Ils peuvent installer des radars permettant de déceler la présence physique de deux personnes dans une voiture.

M. Maudet relève une problématique de pénétration sur le territoire par des véhicules motorisés venant de France vers les cinq douanes du canton Chancy 2, Soral 1, Soral 2, Sézegnin et Certoux. C'est un phénomène qui a tendance à s'étendre, avec une situation similaire à Collex-Bossy et à Jussy.

Discussion et prises de position

Une députée socialiste reconnaît qu'un trafic routier excessif engendre des nuisances et peut avoir un impact sur la qualité de vie, la sécurité routière des riverains et leur santé en cas de pollution atmosphérique et sonore. Mais pour les villages de la campagne genevoise, elle relève qu'il s'agit d'un nombre de véhicules largement inférieur à ceux qui circulent sur les axes du centre-ville. Ce n'est pas pour autant qu'ils n'ont pas écouté les préoccupations de ces communes de la campagne, mais il y a une proportion à prendre en compte. Elle estime que les études, autant que les observations, montrent qu'en construisant de nouvelles routes, cela soulage la situation pendant quelques mois, voire quelques années, mais cela engendre rapidement de nouveaux déplacements. Les socialistes rejettent la proposition de motion.

Une députée PLR partage le constat souligné par sa préopinante concernant la nuisance de la circulation pour les habitants. Le PLR est divisé sur cette proposition de motion.

Une députée annonce que les Verts vont refuser cette proposition de motion. Elle comprend les nuisances vécues par les habitants, mais proposer des routes de contournement, c'est créer d'autres problématiques. En fermant des douanes et en reportant le trafic ailleurs, ils vont forcément toucher à la biodiversité, aux réserves naturelles ou encore à la zone agricole. Fermer les douanes, c'est reporter le problème sur d'autres douanes, ce ne sont pas des solutions adéquates pour les autres villages. Il faut trouver d'autres solutions de mobilité douce ou de mobilité en général en discussion avec les communes transfrontalières. Il faut trouver des solutions de financements équitables franco-suisse pour des P+R afin de soulager les villages frontaliers.

Un député du MCG explique que son parti a toujours privilégié la création d'un véritable contournement autoroutier pour fluidifier le trafic, y compris celui venant de France. Selon lui, il faudrait étudier l'idée de mettre des entraves dans les villages pour décourager le trafic et prendre des mesures dissuasives. Le MCG ne sera pas opposé à cette proposition de motion, on ne peut pas laisser ces villages dans l'état actuel.

Le député du Centre souligne que son parti refusera la motion. Il faut que les gens puissent venir travailler et rentrer chez eux. Il en est de même pour les personnes actives dans les associations et les clubs de sport.

S'agissant du député LJS, il aurait tendance à dire oui à cette proposition de motion, mais la liste de villages lui pose un problème, car il y en a d'autres derrière. Il propose de rendre la motion plus générale en invitant à fermer les petites douanes tant que les routes de contournement de certaines localités ne sont pas construites. Il voudrait supprimer le nom des villages.

Il propose ainsi de fusionner les deux invites en une seule, plus simple, amendement qui prend la forme suivante :

« invite le Conseil d'Etat

– à fermer les petites douanes à la circulation de véhicules motorisés entre 18h00 et 08h00 sur demande motivée émanant des communes frontalières genevoises concernées. »

Les invites initiales ayant la teneur suivante :

« invite le Conseil d'Etat

– à fermer les petites douanes entre 18h00 et 9h00 tant que les routes de contournement des communes de Chancy, Cartigny, Soral et Meinier ne sont pas construites ;

– à étendre la mesure de fermeture à toutes les communes frontalières qui en feraient la demande. »

Un député PLR estime qu'on ne peut pas imposer les mêmes règles sur un poste douanier vers une autoroute, une semi-autoroute, une route principale ou secondaire, un sentier. La libre circulation des personnes ne fait pas échec au droit de fermer des postes douaniers s'ils ont un motif légitime pour le faire. Il se dit favorable à l'amendement proposé. Cet amendement permet de canaliser les flux. Celui qui veut se déplacer avec un véhicule motorisé privé sur le territoire du canton doit emprunter l'autoroute ou une route principale. Ils ne veulent plus que les petites communes comme Jussy subissent un trafic transfrontalier sans qu'une alternative leur soit offerte. Ils peuvent avoir toutes les assises transfrontalières sur le sujet, il n'y aura pas d'alternative tant que leur région n'aura pas développé les transports publics. Le Léman Express ne suffit pas, les gens passent par les petites communes pour éviter les bouchons. Le but est de les inciter à éviter de prendre leurs véhicules. Il faut faire passer le message que, pour entrer sur le territoire du canton, ils doivent prendre soit les transports publics, soit le Léman Express, soit un vélo. S'ils viennent avec une voiture, ils en subiront les conséquences. Les gens seront suffisamment dégoûtés et assez malins pour prendre le Léman Express plutôt que de passer par la douane des petites communes.

Un député UDC communique la position de son parti : il soutiendra la proposition de motion et son amendement. Les routes de contournement font défaut et les fermetures de douanes aussi.

Une députée des Verts explique avoir quelques problèmes à accepter cet amendement qui ne résout pas le problème et ne fait que le reporter. Cela incite les communes à fermer les douanes, elle se demande comment les gens vont rentrer à Genève. Le Léman Express est déjà surchargé. Ils auront envie de soutenir pour prendre d'autres transports, mais cet amendement n'aura pas cet effet. Il faut définir ce qu'est une petite douane. Elle souligne qu'il n'y a pas le Léman Express sur la rive droite. Cela peut avoir un impact sur d'autres villages et régions agricoles, cela crée un effet domino néfaste. Pour avoir le calme entre 18h et 8h, ce n'est que la nuit, pour aller jusqu'au bout de l'idée, il faudrait fermer les douanes aux heures de trafic.

Une députée socialiste aimerait relever l'hypocrisie de certains qui indiquent qu'il est urgent de protéger la population contre les nuisances et la pollution atmosphérique, mais ce sont précisément les mêmes qui s'opposent à la limitation de vitesse au centre-ville pour justement protéger la population en ville. Elle appelle à plus de cohérence. Ils luttent contre les nuisances sonores pour protéger la population, mais il faut le faire de façon équitable pour tous les habitants.

Le président met aux voix l'amendement général sur la M 2795 :

Oui : 7 (1 LJS, 2 PLR, 2 MCG, 2 UDC)

Non : 6 (3 S, 1 Ve, 1 LC, 1 PLR)

Abstentions : 1 (1 Ve)

L'amendement général sur la M 2795 est adopté.

Le président met aux voix la M 2795 telle qu'amendée :

Oui : 7 (1 LJS, 2 PLR, 2 MCG, 2 UDC)

Non : 6 (3 S, 1 Ve, 1 LC, 1 PLR)

Abstentions : 1 (1 Ve)

La motion M 2795 telle qu'amendée est acceptée.

Date de dépôt : 31 octobre 2023

RAPPORT DE LA PREMIÈRE MINORITÉ

Rapport de Caroline Marti

La motion 2795 propose de fermer les petites douanes du canton entre 18h et 9h, ce qui a comme objectif, vu les horaires, d'empêcher les travailleuses et travailleurs d'utiliser ces axes pour aller travailler ou en revenir. Cette motion est donc en premier lieu directement dirigée contre les travailleur-euse-s frontalier-ère-s, dont le canton dépend pourtant pour accomplir de nombreuses tâches qui sont d'intérêt public, comme la prise en charge hospitalière ou les soins à domicile, et dont l'économie privée dépend également tant la main-d'œuvre se fait rare dans certains secteurs.

Dans sa deuxième invite, la motion va plus loin encore en proposant d'étendre cette fermeture à toutes les communes frontalières qui en feraient la demande. Dans l'hypothèse où l'ensemble des communes frontalières en feraient la demandent, cela reviendrait donc à boucler le canton et à empêcher toute entrée ou sortie du territoire genevois entre 18h et 9h, à l'exception des quatre kilomètres de frontière cantonale avec le canton de Vaud, seule échappatoire d'un canton résolument refermé sur lui-même, au sens propre comme au figuré.

Devant l'absurdité de situation (qui serait accessoirement contraire aux accords de libre circulation des personnes), la majorité de la commission a souhaité reformuler la motion de la manière suivante :

« invite le Conseil d'Etat

à fermer les petites douanes à la circulation de véhicules motorisés entre 18h00 et 08h00 sur demande motivée émanant des communes frontalières genevoises concernées. »

Une reformulation de la motion qui n'apporte toutefois aucune réponse aux problèmes soulevés ci-dessus si ce n'est que l'on suppose que les « grandes douanes » (encore faut-il en connaître la définition) resteraient ouvertes, augmentant ainsi considérablement les nuisances... et les bouchons, le long de ces axes.

La justification de mesures aussi restrictives se trouve, selon les auteurs et la majorité, dans la nécessaire lutte contre les nuisances du trafic routier liées aux mouvements pendulaires des travailleuses et travailleurs. Ce à quoi la minorité souhaite répondre :

- Il n’y a pas que les voitures qui traversent les douanes. En les fermant, on coupe également le passage des transports publics, des cyclistes et même des piétons.
- La seule solution efficace pour lutter contre les nuisances produites par le trafic automobile... c’est de réduire le trafic automobile par le développement d’alternatives à la voiture et aux deux-roues motorisés.
- La minorité souhaiterait que la majorité fasse preuve de la même détermination s’agissant de la lutte contre les nuisances du trafic routier dans les centres-villes et les communes urbaines.

Pour sa part, la minorité s’engagera à réduire les nuisances du trafic routier où qu’elles se produisent, par des mesures efficaces et peu coûteuses, soit la réduction de la vitesse de circulation et la réduction du trafic.

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

Date de dépôt : 31 octobre 2023

RAPPORT DE LA DEUXIÈME MINORITÉ

Rapport de Marjorie de Chastonay

Introduction

Par ce rapport de minorité, je souhaite exprimer la position des Vert.e.s.

Une fausse bonne idée !

Une motion amendée en commission qui va à l'encontre du bon sens !

En fermant des douanes et en reportant le trafic ailleurs, ils vont forcément toucher à la biodiversité, il y a des zones agricoles et des réserves naturelles, c'est important de ne pas y toucher. Fermer les douanes, c'est reporter le problème sur d'autres douanes, ce ne sont pas des solutions adéquates pour les autres villages. Il faut trouver d'autres solutions de mobilité douce ou de mobilité en général en discussion avec les communes transfrontalières. Il faut trouver des solutions de financements équitables franco-suisse pour des P+R afin de soulager les villages frontaliers.

L'amendement général proposé ne résout pas le problème et ne fait que le reporter. Cela incite les communes à fermer les douanes. Comment les gens vont-ils rentrer à Genève ? Le Léman Express est déjà surchargé, ce n'est pas encore prêt au niveau transfrontalier. Ils auront envie de soutenir pour prendre d'autres transports, mais cet amendement n'aura pas cet effet. Par ailleurs, il faut définir ce qu'est une petite douane. Elle souligne qu'il n'y a pas le Léman express sur la rive droite. Cela peut avoir un impact sur d'autres villages et régions agricoles, cela crée un effet domino néfaste. Pour avoir le calme entre 18h et 8h, ce n'est que la nuit, pour aller jusqu'au bout de l'idée, il faudrait fermer les douanes aux heures de trafic.

Ces horaires ne sont pas cohérents. Pour s'attaquer au flux, ce ne sont pas les bons horaires. L'objectif serait d'améliorer la politique des transports publics. Les gens ne viendront pas à vélo électrique depuis Annecy, ce n'est pas la bonne solution. Les propositions de cette motion ne sont pas des solutions à moyen-long terme et cela ne règle pas le problème. Il faut, au préalable, développer une véritable politique transfrontalière de la mobilité et spécifiquement les transports en commun.

Conclusion

Les Vert.e.s vous recommandent de refuser la proposition de motion telle qu'amendée pour les raisons suivantes :

En fermant des douanes et en reportant le trafic ailleurs, ils vont forcément toucher à la biodiversité, il y a des zones agricoles et des réserves naturelles, c'est important de ne pas y toucher. Fermer les douanes, c'est reporter le problème sur d'autres douanes, ce ne sont pas des solutions adéquates pour les autres villages. Il faut trouver d'autres solutions de mobilité douce ou de mobilité en général en discussion avec les communes transfrontalières. Il faut trouver des solutions de financements équitables franco-suisse pour des P+R afin de soulager les villages frontaliers.

Nous pensons qu'avant de fermer les douanes, et reporter les problèmes sur son voisin d'à côté, il faut penser la mobilité au niveau du Grand Genève, à travers la mutualisation des moyens de transport et la sobriété dans les déplacements.

Au préalable, il faudrait :

- favoriser le report modal le plus en amont possible sur les trajets, à travers la création de pôles multimodaux dans le Grand Genève (P+R, centres de covoiturage) ;
- développer de véritables services, dans le Grand Genève, favorisant le report modal (autopartage, vélos électriques, vélo en libre-service, complémentarité des différents modes de transport) ;
- mutualiser les outils de transport (réduire les circuits à vide) et agir sur le dernier kilomètre (report modal) pour les professionnels ;
- favoriser la mutualisation des modes de stationnement dans les nouveaux quartiers (car sharing, bike sharing) ;
- promouvoir la sobriété dans les déplacements (favoriser l'essor du télétravail, etc.)

Avant de fermer les douanes, il faudrait aussi :

- développer une tarification claire et abordable des transports publics sur le réseau transfrontalier ;
- proposer un développement des transports publics selon le principe de « zéro artificialisation nette » du territoire et systématiquement en site propre ;
- compléter et développer le réseau RER transfrontalier.

Pour toutes ces raisons, je vous recommande de refuser cette proposition de motion.

Date de dépôt : 13 octobre 2023

RAPPORT DE LA TROISIÈME MINORITÉ

Rapport de Souheil Sayegh

En préambule, il est primordial de rappeler l'importance de la lutte contre le bruit pour des raisons évidentes de santé publique.

La fermeture des petites douanes part d'une bonne intention, réduire les nuisances sonores sur le trajet des villages frontaliers, mais elle fait fausse route. Permettez-moi de vous expliquer, en toute modestie, pourquoi.

L'amendement général ci-dessous n'est pas convaincant :
« à fermer les petites douanes à la circulation de véhicules motorisés entre 18h00 et 08h00 sur demande motivée émanant des communes frontalières genevoises concernées. »

Sur l'interdiction de circuler des véhicules motorisés :

Il n'est pas interdit de rêver... même si à moyen ou long terme ce serait une situation idéale. Le vélo ne convient pas à tout le monde ! Et le soir encore moins, et l'hiver encore moins, et par temps de pluie toujours moins.

Sur la demande motivée émanant des communes frontalières genevoises concernées :

Ne nous y trompons pas, une fois qu'une petite douane aura fermé le soir, le trafic se reportera sur la prochaine petite douane, puis la suivante, jusqu'à la prochaine grande douane qui arrêtera le domino. Ce qui fait que nos bénévoles, familles, concitoyens, amis pourront perdre quelques heures supplémentaires sur la route, à une heure de faible trafic, pour répondre aux besoins de la motion.

Cette motion met la charrue avant les bœufs.

Pourquoi entraver le trajet par exemple de personnes bénévoles qui s'occupent de nos jeunes sportifs, des familles sortant au restaurant ou se rendant à une pièce de théâtre, des amis qui se retrouvent... ? Doit-on se rendre en famille à vélo chez des amis pour passer la soirée d'un côté ou de l'autre de la frontière pour répondre à cette motion ?

Avant d'envisager la fermeture de ces douanes, il est nécessaire d'améliorer la desserte des transports collectifs des deux côtés de la frontière.

Prévoyons encore des P+R à la frontière pour limiter les nuisances en lien avec le trafic des travailleurs, mais de grâce ne limitons pas les activités du soir ou de loisirs.

Pour fluidifier le trafic, il faut au contraire accélérer la sortie du canton et ne pas la ralentir, il faut que nos bus puissent traverser la frontière pour y ramener les personnes qui nous soignent ou font tourner l'économie. Imaginer encore le retard que prendrait le personnel soignant pour se rendre aux HUG ou en revenir.

Le télétravail est fonctionnel et concret. Pourquoi ne pas y avoir plus recours ? Quelle justification encore, sauf fiscale, pour ne pas le généraliser et l'imposer, au moins à hauteur de 40% ? Aujourd'hui, le trafic semble plus dense le lundi et le mardi, puis diminue les autres jours.

Le report sur le LEX n'est pas pertinent. Le LEX ne dessert pas tout le canton et ses horaires ou son trajet ne sont pas pratiques pour l'ensemble de la population.

En résumé, c'est notre relation au travail qui doit changer, les rapports humains resteront ce qu'ils sont, les empêcher d'exister ne va pas améliorer le trafic. Il faut revoir la façon de travailler, renforcer le télétravail, prévoir des transports collectifs efficaces, des P+R à la frontière, ... En résumé, maintenons la libre circulation des personnes.

Fermer les petites douanes pour reporter le trafic sur une ou deux grandes douanes ne fera que péjorer le trafic et nuira à la santé de notre canton, l'exemple des travaux sur le boulevard du Pont-d'Arve et le report du trafic sur les voiries périphériques en est un emblématique exemple.

Pour toutes ces raisons, et tant d'autres encore, une minorité de la commission que je représente vous recommande de rejeter la M 2795.