



Date de dépôt : 12 décembre 2023

Rapport

de la commission des pétitions chargée d'étudier :

- a) P 2173-A Pétition : Le trafic de transit doit être massivement réduit dans la région Genève Sud**
- b) P 2176-A Pétition pour une fermeture partielle en semaine de la douane de Fossard et totale tous les week-ends**
- c) P 2182-A Pétition : Non à l'échangeur autoroutier de Viry, oui aux transports publics et à la mobilité douce**

Rapport de majorité de Christina Meissner (page 7)

Rapport de minorité de Sandro Pistis sur la P 2182 (page 42)

Pétition (2173-A)

Le trafic de transit doit être massivement réduit dans la région Genève Sud

Au fil des ans, le transit via le sud du canton de Genève n'a fait qu'augmenter.

Les projets immobiliers en cours et à venir ne vont que dégrader encore une situation déjà inacceptable.

L'abandon de L1/L2 par le Grand Conseil n'a fait l'objet d'aucune mesure corrective par le canton.

Les piétons, enfants et utilisateurs de mobilité douce sont mis en danger par l'inaction du canton.

La pollution et les nuisances phoniques pèsent sur la santé de la population résidente.

Par la présente pétition, nous demandons aux autorités du canton de Genève de proposer dans les plus brefs délais un plan visant à réduire de 50% le trafic de transit dans les zones résidentielles de la ceinture périurbaine de Genève Sud en mettant immédiatement en œuvre des mesures :

- **Dissuasives** : ralentisseurs, limitations à 30 km/h, interdictions de circulations, feux,...
- **Incitatives** : zones réservées transports publics, pistes cyclables,...

N.B. 401 signatures¹

Association pour la sauvegarde
du site de La Chapelle
p.a. Eva Giauque
Chemin des Serves 22
1228 Plan-les-Ouates

¹ Pour information, la pétition est en outre munie de 147 signatures électroniques.

Association des habitants du
Camp
p.a. David Dupont
Route du Camp 28A
1228 Plan-les-Ouates

Association Sac'Ap
p.a. Christophe Goumand
Chemin des Contamines 33
1228 Plan-les-Ouates

Pétition (2176-A)

pour une fermeture partielle en semaine de la douane de Fossard et totale tous les week-ends

L'augmentation constante de la circulation notamment transfrontalière devient insupportable apportant des nuisances dues au trafic de transit.

La qualité de vie de l'ensemble des habitants à proximité de la douane de Fossard est directement impactée par le bruit excessif de jour comme de nuit, les excès de vitesse, les accélérations intempestives, ainsi que par la pollution issue des véhicules motorisés, l'ensemble apportant des conséquences évidentes sur la santé et la qualité du sommeil des résidents.

La plupart de ce trafic de transit est issu des déplacements des pendulaires qui se rendent des régions de France voisine à Genève en début et en fin de journée.

C'est donc principalement entre 5h et 8h du matin puis entre 16h00 et 19h00 le soir que l'encombrement automobile atteint son paroxysme.

De plus, les voiries ne permettent plus l'absorption d'un tel trafic pendulaire.

Par la présente pétition, et pour la sécurité, la santé et la qualité de vie des habitants dans ce secteur, nous demandons aux autorités cantonales et communales de fermer la douane de Fossard du lundi au vendredi de 19h00 à 09h00 du matin ainsi qu'une fermeture totale tous les week-ends.

Ajoutons que les pétitionnaires ne sont pas précurseurs dans cette requête, car d'autres communes ont déjà décidé de fermer leur petite douane la nuit, motivant ainsi notre démarche.

N.B. 43 signatures

M^{me} Antonella Perino-Gruson
Clos des Ecornaches 32
1226 Thônex

Pétition (2182-A)

Non à l'échangeur autoroutier de Viry, oui aux transports publics et à la mobilité douce

Le Département de Haute-Savoie et la Communauté de communes du Genevois projettent un nouvel échangeur (ou « diffuseur ») sur l'autoroute A40 à Viry !

Ce projet dépassé entre en contradiction avec les engagements climatiques du Grand Genève.

Aujourd'hui, la mobilité est le premier poste d'émission de CO₂ de l'agglomération. Avec la charte *Grand Genève en transition*, tous les partenaires se sont engagés à atteindre la neutralité carbone en 2050. Pour les transports, Genève vise la réduction de 40% du trafic motorisé d'ici 7 ans. Incompatible avec de nouvelles infrastructures autoroutières !

Ce projet menace la qualité de vie des deux côtés de la frontière.

Sur Genève, les habitant·e·s de Soral et des villages alentour sont déjà étouffés par le trafic pendulaire. Or, l'échangeur va attirer des automobilistes supplémentaires cherchant à éviter Bardonnex (via la D118). Sur la Haute-Savoie, il crée les conditions pour davantage de trafic dans le futur. A court terme, seuls deux giratoires verront la circulation diminuer (entrée ouest de Saint-Julien et Viry), alors qu'elle augmentera à Essertet (D1206) et que les flux venant de Frangy (D992) continueront à congestionner ce secteur.

Ce projet détruirait des terres agricoles.

La souveraineté alimentaire doit être renforcée et la production agricole préservée.

Ce projet mettrait en danger la biodiversité.

La zone concernée est particulièrement sensible pour la faune. Un écopont vient d'y être construit pour restaurer le corridor biologique. Le vallon de la Laire, cours d'eau transfrontalier à haute valeur patrimoniale écologique, sera de nouveau impacté.

Nous voulons un développement massif des transports publics et de la mobilité douce dans le Genevois.

Aujourd'hui, il n'y a pas d'alternative à la voiture pour les milliers de personnes qui habitent cette partie du Grand Genève. Le nombre d'habitant·e·s y a presque doublé en 20 ans, mais tout reste à faire pour la mobilité durable : pas de Léman Express dans cette zone, gare de Viry désaffectée, desserte de

bus presque inexistante, pas de piste cyclable en dehors de la Via Rhôna qui en est encore au stade de projet.

Nos ressources sont limitées, ne les gaspillons pas dans des solutions du passé qui renforceraient notre dépendance automobile !

Nous demandons au Département de la Haute-Savoie, à la Région Auvergne-Rhône-Alpes, à la Communauté de communes du Genevois, au Conseil d'Etat et au Grand Conseil de la République et canton de Genève, ainsi qu'au Groupe local de coopération transfrontalière Grand Genève, dans la mesure de leurs compétences, de :

- Renoncer au projet d'échangeur de Viry.
- Protéger les terres agricoles des nouveaux projets routiers.
- Protéger les corridors biologiques et préserver le vallon de la Laire.
- Mettre en place un véritable *plan Marshall* en faveur de la mobilité durable dans le sud de l'agglomération genevoise pour protéger l'environnement, décongestionner les villages des deux côtés de la frontière et améliorer notre qualité de vie. Cela signifie en particulier :
 - mettre en place un réseau de bus transfrontalier performant qui soit connecté au train et au réseau des TPG, en profitant notamment de l'arrivée du tram à Saint-Julien-en-Genevois ;
 - créer des pistes cyclables qui relient les centres des villages du Genevois au réseau de pistes cyclables du canton de Genève et garantir au vélo un accès continu et sécurisé aux douanes ;
 - réhabiliter la gare de Viry, pour en faire une gare transfrontalière Viry/Soral ;
 - connecter la ligne de train du pied du Salève au Léman Express.

N.B. 25 signatures

Les Vert-e-s transfrontaliers-ère-s

M. Jérôme Strobel

66, chemin de la Crôse

74580 Viry-France

Rapport de Christina Meissner

Plusieurs pétitions traitant du trafic transfrontalier ont été traitées en parallèle par la commission des pétitions. Pour chacune d'entre elles, la commission a auditionné les pétitionnaires. En date du 13 novembre, elle a auditionné le conseiller d'Etat Pierre Maudet, responsable du département de la mobilité, afin qu'il s'exprime sur l'ensemble des pétitions. En date du 27 novembre, la commission a conclu ses travaux par le vote des pétitions.

En résumé, les textes déposés font tous état de la péjoration de la situation en termes de trafic motorisé et de qualité de vie. Les heures de pointe et durant lesquelles les bouchons se forment durent de plus en plus longtemps. Si les pétitions déposées concernent la partie sud et ouest du canton, l'augmentation du trafic touche certainement toute la ceinture transfrontalière. Les habitants des villages traversés qui subissent les nuisances demandent tous un assainissement de la situation dans les quartiers traversés et de part et d'autre de la frontière. Les demandes vont, selon les pétitions, de la fermeture de certaines douanes certains jours ou à certaines heures à la mise en place d'alternatives véritablement efficaces, telles des lignes de bus ou de chemin de fer revitalisées ou nouvelles mais surtout attractives. La concertation avec les associations et entre autorités est jugée insatisfaisante. La mise en œuvre d'une vision véritablement transfrontalière de la mobilité est demandée pour améliorer la qualité de vie de toute la région.

Sous réserve de nuances quant aux considérations et aux votes, **la commission des pétitions apporte son soutien aux habitants en renvoyant ces pétitions au Conseil d'Etat.**

- Renvoi à l'unanimité de la P 2173 : **Le trafic de transit doit être massivement réduit dans la région Genève Sud.**
- Renvoi par 10 oui (3 S, 2 Ve, 2 MCG, 1 LC, 2 UDC) et 5 non (1 LJS, 4 PLR) de la P 2176 **pour une fermeture partielle en semaine de la douane de Fossard et totale tous les week-ends.**
- Renvoi par 12 oui (3 S, 2 Ve, 1 LC, 4 PLR, 2 UDC), 2 non (2 MCG) et 1 abstention (1 LJS) de la P 2182 : **Non à l'échangeur autoroutier de Viry, oui aux transports publics et à la mobilité douce.**

L'ensemble des travaux ont été menés sous l'aimable présidence de M. Sylvain Thévoz. Nous remercions le procès-verbaliste, M. Christophe Vuilleumier, ainsi que M^{me} Nadia Salama, secrétaire scientifique de la commission, de leur accompagnement précieux et dévoué de nos travaux.

2 octobre 2023 – P 2176 pour une fermeture partielle en semaine de la douane de Fossard et totale tous les week-ends

Audition de M^{me} Antonella Perino Gruson, pétitionnaire

M^{me} Perino Gruson prend la parole et remercie la commission de cette audition. Elle explique alors que la qualité de vie des habitants est impactée par la douane, et elle mentionne que ce sont principalement les habitants du Clos des Ecornaches qui ont signé cette pétition. Elle mentionne habiter à Thônex depuis 2013 en indiquant que le secteur était alors très agréable. Elle ajoute que le covid a démontré que le calme était extraordinaire et elle déclare que les pétitionnaires aimeraient que cette douane soit fermée le week-end, ce d'autant plus que le trafic est alors réduit. Elle précise que c'est entre 5h et 7h et 17h et 21h que le trafic et le bruit sont excessifs. Elle ajoute qu'il n'est plus possible d'ouvrir les fenêtres en raison de la pollution et de la poussière générées par le trafic.

Questions des députés

Une députée Verte revient sur la proposition de la pétition de fermer la douane le week-end et se demande dès lors par où passeront les véhicules. Elle demande si les pétitionnaires ont contacté d'autres personnes ou d'autres villages souffrant des mêmes nuisances, et pourquoi ne pas s'unir pour compenser le manque en transport public qui est flagrant dans cette partie du canton.

M^{me} Perino Gruson répond que les pétitionnaires ne sont pas précurseurs puisque des douanes ont déjà été fermées. Elle précise s'être renseignée sur les fermetures d'autres douanes comme celles de Jussy et de Carrare où 40% de passages en moins ont été enregistrés. Elle rappelle que la grande douane de Thônex-Vallard est à proximité. Elle ajoute avoir de la peine à imaginer comment contacter chaque village pour s'unir. Elle pense en revanche que les magistrats pourraient dégager des solutions. Elle estime qu'il est possible de trouver des solutions qui conviennent à tout le monde.

Un député PLR déclare que la densité de trafic la plus importante est sur l'avenue de Thônex, et il se demande si la fermeture de cette douane ne risque pas finalement d'augmenter le trafic sur cette avenue.

M^{me} Perino Gruson répond qu'il est question d'un chemin qui traverse la douane de Fossard et elle mentionne que c'est donc un bouchon qui est bloqué tous les matins sur les 200 mètres de route entre cette douane et l'avenue de Thônex. Elle pense même que cette dernière serait plus fluide si la douane de Fossard était fermée.

Une députée PLR remarque qu'il y a peu de transit le week-end et elle se demande dès lors pourquoi fermer cette douane à ce moment.

M^{me} Perino Gruson répond que les douanes opèrent des contrôles le samedi matin et le dimanche, ce qui entraîne également des bouchons, même si le trafic est moindre. Elle mentionne que le plus intéressant serait de fermer cette douane aux heures de pointe la semaine.

Un député S imagine que fermer cette douane entraînera inévitablement un report de trafic sur d'autres axes.

M^{me} Perino Gruson répond que la fermeture des douanes de Carrare et de Jussy n'a pas eu d'impact. Elle pense dès lors qu'il est possible de faire quelque chose. Elle remarque qu'il faudrait faire un essai sur l'ensemble des petites douanes du canton. Elle ne propose pas de fermer toutes les douanes, mais simplement de coordonner les heures d'ouverture de ces dernières. Elle signale que les Français de l'autre côté de la douane souffrent également de cette circulation. Elle mentionne que certains riverains se sentent un peu abandonnés par rapport aux douanes qui ferment leur barrière.

Un député UDC se demande s'il faudrait réserver cette douane aux véhicules électriques uniquement, ce à quoi l'auditionnée répond que ce serait une bonne idée, par contre elle ne pense pas que placer un dos-d'âne serait utile.

Un député S observe que la densité de l'habitat est beaucoup plus forte de l'autre côté de la frontière, mais se demande si les personnes qui passent par cette douane viennent de destinations plus lointaines.

M^{me} Perino Gruson acquiesce en mentionnant que les riverains français prennent plutôt le bus.

Discussion interne

Aux remarques des députés sur la nécessité d'information sur les fermetures de douanes à Genève, sur les reports de trafic et le besoin d'avoir une vision globale, le président propose l'audition de M. Maudet.

Une députée LC rappelle que la Cour des comptes vient de publier un rapport sur les passages frontaliers, 87% des passages de véhicules venant de France étant réalisés en transport individuel faute de transports publics.

Une députée Verte rajoute que M. Maudet a organisé les assises de la santé transfrontalière et que ce n'est pas la première pétition qui va dans ce sens. Elle se demande s'il ne faudrait pas entendre la Cour des comptes. Certains députés évoquent l'audition de la police ou des douanes.

Le président passe au vote de l'audition de M. Maudet :

Oui : 13 (3 S, 2 Ve, 2 MCG, 1 LC, 3 PLR, 2 UDC)

Non : 1 (1 LJS)

Abstention : 1 (1 PLR)

L'audition de M. Maudet est acceptée.

Le président propose de surseoir aux suggestions d'auditions supplémentaires et d'y revenir à l'issue de l'audition de M. Maudet. Il remarque que plusieurs pétitions portent sur la mobilité et que ces différents objets seront groupés dans la perspective de cette audition.

16 octobre 2023 – P 2173 : Le trafic de transit doit être massivement réduit dans la région Genève Sud

Audition des associations pétitionnaires

- *M^{me} Eva Giaunque, Association pour la Sauvegarde du Site de la Chapelle*
- *M. David Dupont, Association des Habitants du Camp*
- *M. Marc Piccino, Association des Habitants du Camp*
- *M. Christophe Goumand, Association Sac'Ap*

M. Dupont prend la parole et déclare que les trois associations représentées sont concernées par l'ensemble de la région Genève Sud.

M. Goumand prend la parole et déclare qu'à Saconnex-d'Arve-Dessus, les enfants sont scolarisés à Compesières, et il remarque que sur la route qui traverse la localité près de 7000 véhicules transitent chaque jour. Or, les enfants doivent se débrouiller seuls, notamment pour accéder à la piste cyclable qui est par ailleurs magnifique. Les voitures passent en l'occurrence sur les trottoirs puisque la localité présente un goulet d'étranglement. Il précise qu'il n'y a pas encore eu d'accidents. Il ajoute que 30 à 40 élèves passent par là tous les jours à plusieurs reprises et que les riverains sont maintenant excédés par la situation.

M. Piccino remarque que cet exemple est emblématique de ce qui se passe à Genève Sud, un secteur qui connaît 45% d'augmentation du trafic motorisé depuis 2020. Il ajoute que la route du Camp a vu 65% d'augmentation du trafic en dix ans, avec les nuisances et la pollution qui s'ensuivent. Il rappelle que le secteur se trouve entre deux axes routiers, avec notamment l'autoroute de contournement, et que le trafic sort fréquemment par Archamps pour passer dans les petits villages lorsque la douane de Bardonnex est saturée. Ces chemins arrivent sur la route de Saint-Julien, entraînant de nombreux

bouchons. Il y a peu de transports publics dans ce secteur. 20 000 véhicules traversent tous les jours Plan-les-Ouates pour transiter ensuite plus loin.

M^{me} Giaque remarque que les heures de pointe durant lesquelles les bouchons se forment durent de plus en plus longtemps. Le carrefour de la Chapelle et de Saconnex-d'Arve est très fréquenté, un carrefour où plusieurs accidents se sont produits. Elle évoque encore Saconnex-d'Arve-Dessous où de nombreux camions passent, et elle remarque que les largeurs de chaussée sont insuffisantes pour permettre à ces camions de croiser alors que des vélos empruntent également cet axe. Les bus sont en outre fortement impactés puisqu'ils sont pris dans les bouchons. Si le nombre de bus a augmenté, leur passage reste insuffisant.

La commission des pétitions a reçu de nombreuses pétitions sur le sujet, visiblement les habitants de Genève Sud ne sont pas les seuls dans cette situation. Les trois associations se sont mises ensemble pour avoir plus de poids face à l'Etat et aux communes, mais elle déplore l'absence d'informations données aux associations. Un nouveau quartier est envisagé et les associations ont attiré l'attention des autorités sur la problématique du trafic sans avoir d'autres réponses que celle de dire que la situation est insoluble.

M. Dupont ajoute que la situation génère de nombreuses nuisances, notamment de la pollution, ainsi que des risques d'accident de plus en plus importants, et des incivilités en recrudescence. Les habitants sont fatigués de la situation, ce d'autant plus que les quartiers se sont densifiés et que les bénéfices du CEVA sont imperceptibles. Il est fondamental de faire un effort sur la sécurité et les associations aimeraient être associées aux réflexions menées sur le trafic dans cette partie du canton.

M. Goumand ajoute que les pétitionnaires demandent à la commission de renvoyer cette pétition au Conseil d'Etat pour que ce dernier termine rapidement les études en cours et prenne des mesures d'amélioration. Il est important de parvenir à des solutions rapidement avant que les habitants n'organisent des manifestations.

Questions des députés

Une députée LC se demande si les pétitionnaires auraient des idées permettant de diminuer le trafic.

M^{me} Giaque répond que des voies vertes, des pistes cyclables adéquates, des limitations de vitesse et des parkings à l'extérieur destinés aux frontaliers seraient des propositions. M. Dupont souligne que le parking de Collonges-sous-Salève est sous-utilisé, car les transports publics qui en partent sont trop lents.

La même députée demande à quelles études les associations aimeraient être associées.

M^{me} Giaque répond que plusieurs courriers ont été envoyés à cet égard, mais que les associations sont renvoyées aux communes par le canton, les communes pour leur part renvoyant les associations au canton. Les associations n'ont pas été sollicitées sur le nouveau plan directeur cantonal.

Une députée Verte demande d'où viennent les véhicules qui transitent par Genève Sud.

M. Dupont répond qu'ils viennent de la frontière. M. Goumand ajoute que Plan-les-Ouates a mené une étude qui indique que les voitures venant de France sortent à Archamps avant de revenir sur le réseau principal. Il ajoute que les véhicules viennent d'Annecy, de la Vallée verte et du pied du Salève.

La même députée demande combien il y a de lignes de bus.

M^{me} Giaque répond qu'il y a les lignes 46, 43 et 62.

La députée observe que le problème relève de ces bus qui sont bloqués plutôt que de leur nombre.

M^{me} Giaque répond que les deux aspects sont problématiques. M. Dupont mentionne que l'on crée des quartiers entiers alors que le réseau de transport n'est pas mis à jour, tant pour la chaussée carrossable que les lignes de bus ou le réseau cyclable, ce qui paraît incroyable.

A la question de savoir si la demande de consultation des associations a été envisagée, M^{me} Giaque répond que les pétitionnaires y ont pensé trop tard, en préparant la présentation qui a été faite à la commission.

Un député UDC pense qu'il faudrait prendre des mesures radicales pour être efficaces, comme fermer les petites douanes ou placer les routes en « riverains autorisés ».

M. Goumand répond que cela a été fait en partie. Il faudrait fluidifier le trafic sur l'autoroute, notamment à la douane. Pour M. Dupont, l'autoroute est saturée alors que cette dernière devrait absorber le trafic. M^{me} Giaque signale qu'il y a une réelle augmentation du nombre de camions, ce qui n'était pas le cas les années passées. Elle précise que certains roulent même à contresens pour pouvoir passer et elle imagine que cette augmentation de trafic spécifique est inhérente au chantier du tram.

Un député PLR rappelle que Genève a voulu développer son économie et non les services inhérents à sa démographie, un paradoxe historique. Il mentionne que le problème est réel, mais il se demande ce que font les voitures lorsqu'elles parviennent sur la route de Saint-Julien.

M. Dupont répond qu'elles continuent ensuite sur la Jonction, Vernier et Meyrin. M. Piccino ajoute que certaines vont vers la zone industrielle ZIPLO. M^{me} Giaque répond que les pétitionnaires sont conscients que certains pendulaires ne peuvent pas faire autrement que prendre leur voiture, mais elle déclare que la situation est devenue à présent excessive et que des accidents seront inévitables.

Un député S déclare que la situation est similaire dans l'ensemble du canton. Il se demande si des mesures concrètes ont été prises pour pallier les dangers.

M^{me} Giaque répond qu'il n'y a pas de mesure dissuasive sur les points stratégiques. M. Goumand mentionne qu'il a fallu lutter très longtemps pour obtenir les deux passages cloutés réclamés il y a dix ans.

Un député MCG demande combien de places de parking devraient être construites par les Français pour diminuer le trafic.

M. Dupont l'ignore. Les parkings en France voisine ne sont pas utilisés, car il est en effet plus facile de prendre la voiture que de prendre le bus.

Le député imagine que le covoiturage n'est pas appliqué. Il demande s'il y a une diminution de circulation durant les vacances.

M. Dupont acquiesce et déclare que la période du covid était fantastique.

Le député demande pourquoi ne pas fermer la douane de Saint-Julien.

M. Piccino signale qu'il n'y a pas d'accès facile depuis Saint-Julien à l'autoroute. Il remarque que c'est la douane de Croix-de-Rozon qui est utilisée abusivement et qu'il faudrait fermer. M. Goumand observe que la douane de Bossey est fermée la nuit.

M. Dupont répond que chaque association a discuté avec sa commune respective et il mentionne que certaines sont plus intéressées par le problème que d'autres. Il ajoute que Plan-les-Ouates a reçu les pétitionnaires, mais renvoie ces derniers vers le canton. M^{me} Giaque ajoute que cette commune étudie le problème sur son territoire, mais elle déclare que la question dépasse largement les frontières de cette commune.

Un député PLR évoque le P+R de Croix-de-Rozon et demande si sa sous-utilisation est inhérente aux bus qui sont pris dans les bouchons.

M^{me} Giaque acquiesce. Elle remarque que la ligne de bus 62 est surtout utilisée depuis l'arrêt du CEVA jusqu'à la ZIPLO.

6 novembre 2023 – P 2182 : Non à l'échangeur autoroutier de Viry, oui aux transports publics et à la mobilité douce

Audition de M. Jérôme Strobel, les Verts transfrontaliers, accompagné de M. Félix Dalang, Noé 21, pétitionnaires

M. Strobel prend la parole et mentionne qu'il est question d'un projet datant d'un autre siècle, un projet qui a plus de 50 ans et qui ne répond plus aux enjeux actuels. Il précise qu'il s'agit d'une pétition transfrontalière soutenue par dix organisations de part et d'autre de la frontière. Il indique représenter pour sa part les Verts qui habitent du côté français. Il indique que l'ACPAG, la Confédération paysanne, Apollon 74, le WWF, etc., soutiennent ainsi cette pétition qui a récolté 2500 signatures. Il ajoute que la pétition propose en l'occurrence une autre vision de la mobilité en lieu et place de l'échangeur autoroutier prévu à Viry. Le Département de la Haute-Savoie, la région Rhône-Alpes, la Communauté de communes du Genevois et le Conseil d'Etat ont également reçu cette pétition.

L'infrastructure qui est projetée côté français à Viry est plus un diffuseur qu'un échangeur. Il précise qu'un diffuseur est une interface entre une autoroute et des routes, alors qu'un échangeur est une interface entre deux autoroutes. Il précise, cela étant, qu'il conservera l'appellation d'« échangeur » par commodité durant son exposé.

Côté suisse, Soral voit 2500 passages chaque jour alors que ses voiries ne sont pas adaptées. Il mentionne que l'entrée naturelle dans le canton est Bardonnex, mais cette douane est complètement saturée, raison pour laquelle les gens préfèrent passer ailleurs. Le diffuseur de Viry ne fera qu'accentuer la situation. L'ATMB, le Département de la Haute-Savoie et la communauté de communes du Genevois sont les promoteurs de ce projet.

Les promoteurs espèrent que les gens passeront par Viry pour décharger Saint-Julien. La communauté de communes du Genevois a doublé sa population en vingt ans, alors que rien n'a été fait pour proposer des alternatives de mobilité. Il serait nécessaire d'accompagner ce développement démographique. L'infrastructure envisagée à Viry renforcera l'utilisation de la voiture alors que la charte du Grand Genève vient d'être signée, charte qui a pour objectif notamment de diminuer largement les émissions de carbone et de CO₂ d'ici vingt ans. La mobilité était le premier poste d'émission de CO₂ en 2014 avec 24% et la tendance ne s'est que renforcée depuis lors.

M. Strobel explique ensuite que diverses mesures ont été prises sur les petites douanes sans qu'il soit possible de réduire les flux. Les villages genevois et en France voisine sont confrontés aux mêmes nuisances.

En outre, ce projet d'échangeur s'inscrit dans le périmètre exact d'un corridor biologique avec un éco-pont qui a été créé il y a deux ans. Il précise que 120 espèces suivent ce corridor dont des espèces menacées. Cet éco-pont a été financé par le canton de Genève et l'ATMB et il sera inévitablement remis en question par le projet d'échangeur.

La pétition dénonce également le fait que l'échangeur s'établira sur des terres agricoles alors qu'il est question de défendre la souveraineté alimentaire.

Le développement démographique a été souhaité pour assurer la prospérité du canton, mais rien n'a été fait pour pallier l'augmentation du trafic automobile. Dans cette région transfrontalière, il n'y a pas de Léman Express, la gare ferroviaire de Viry est désaffectée et les bus sont très rares. Il n'y a que trois bus de Frangy à Saint-Julien par jour. Il n'y a pas de piste cyclable. Cet échangeur coûte 50 millions d'euros, argent qui pourrait être investi dans des mesures alternatives. Celles qui ont été développées ailleurs fonctionnent et sont utilisées lorsqu'elles sont efficaces. Il rappelle ainsi que le Léman Express, la Voie verte et le tram ont été successivement développés en direction d'Annemasse et ont permis un véritable transfert modal, avec aujourd'hui 17 000 passagers pour le Léman Express, 8000 cyclistes sur la Voie verte et 8 passagers empruntant le tram. Ces développements fonctionnent et ont permis de diminuer le trafic automobile.

M. Dalang déclare que l'association Noé21 soutient cette pétition qui permet de proposer concrètement les principes retenus par le Grand Genève et notamment à Viry. Requalifier les voiries en limitant les vitesses, en aménageant des zones 20 et 30, en régulant des carrefours avec des feux, etc., comme le propose la stratégie du Grand Genève est un bon principe, mais déplacer les problèmes ne sert à rien en définitive. Le gaspillage d'espaces, la perte de terres agricoles, les risques d'accident et les multiples nuisances sont évidemment autant d'arguments qui plaident en faveur d'une autre vision de la mobilité. Le projet d'échangeur coûtera cher et ne résoudra aucun problème.

Il évoque une étude sur les villes à courte distance en mentionnant que Viry est considérée comme faible en termes d'équipements. Le nombre de médecins est insuffisant par exemple dans cette communauté, ce qui entraîne bien entendu des flux de mobilité.

Questions des députés

Une députée LC souligne que les promoteurs sont des entités françaises et elle rappelle que le canton de Genève n'est pas favorable à ce projet. Elle ajoute que Genève n'a aucune maîtrise sur la question et se retrouvera confronté à une aggravation de la situation. Elle demande si les associations

transfrontalières sont consultées par les autorités françaises dans le cadre des réflexions portant sur le développement transfrontalier.

M. Strobel répond que, d'un point de vue formel, Genève ne peut pas s'opposer à cet échangeur. Cela étant, Genève peut faire savoir son opposition à ce projet puisque le canton est le voisin direct et qu'il sera impacté alors que des alternatives peuvent exister. Il ajoute que le problème de fond relève du développement de l'agglomération. Les autorités françaises de la région ne sont pas dans une très bonne dynamique de collaboration avec Genève, puisqu'elles estiment que le canton exerce une concurrence trop forte sur l'emploi en France voisine. Il mentionne que des médecins manquent, mais aussi des aides-soignants, ou des enseignants. Il rappelle qu'un étage entier de l'hôpital de Saint-Julien a dû être fermé faute de personnel. Il déclare ainsi que la situation est d'autant plus dommageable que la région est riche.

Il évoque le rapport interdécile, un indicateur décrivant le niveau d'inégalité d'une société : un rapport qui évalue l'inégalité salariale à 3,5 à Genève et en France, mais à 16 dans le pays de Gex. Il pense qu'il est important d'avoir ces réflexions en tête pour envisager le futur transfrontalier, et il mentionne que c'est une bombe sociale qui est en train de se développer de l'autre côté de la frontière sans que Genève ne s'en rende compte. Et il craint que, si le chaos s'installe de l'autre côté de la frontière, Genève rencontre inévitablement des problèmes. Il déclare ensuite avoir assisté à des séances sur les stratégies transfrontalières, à titre individuel, mais il mentionne que ce n'est pas le cas des associations.

Un député PLR demande quel est le degré d'avancement du projet et s'il est encore temps d'intervenir.

M. Strobel répond que ce projet est officiellement en pause, car la mairie de Viry s'y est opposée. Il ajoute que le Département indique que le projet ne sera pas lancé tant que toutes les collectivités ne seront pas alignées. Mais il rappelle que les enjeux sont importants et que les sociétés autoroutières sont très puissantes. Il ajoute que la gratuité de la portion de l'autoroute sur Annemasse va prendre fin en 2024 et que des entrées de péage seront nécessaires. Il signale par ailleurs avoir entendu que le Département voulait lancer la procédure d'utilité publique (DDUP), et il remarque que le danger n'est donc pas passé.

Le député évoque le rapport de la Cour des comptes genevoise repris par la Cour des comptes vaudoise et la Cour des comptes de la Région Rhône-Alpes. Il observe par ailleurs qu'une lettre d'intention a été signée pour demander aux autorités françaises de désigner un seul interlocuteur dans le projet de développement transfrontalier et il se demande s'il n'y a pas une bonne fenêtre

de tir pour que le Conseil d'Etat se sente en position de force pour faire avancer les choses.

M. Strobel remarque qu'il est réjouissant de voir que les Cours des comptes s'allient pour établir des constats. Il espère également que Genève pourra intervenir pour pallier la situation dans cette région.

Un député UDC déclare qu'il est vrai que la disparité des salaires de part et d'autre de la frontière entraîne de nombreux problèmes. Les Genevois également subissent de nombreux problèmes tant en termes de trafic que d'emploi puisque les employeurs préfèrent aller chercher des employés en France, notamment dans la vente et la distribution. Il se demande si la rétrocession de 350 millions de francs ne pourrait pas être utilisée partiellement pour développer des solutions permettant d'améliorer la mobilité transfrontalière.

M. Strobel répond que c'est une question de politique française. Il mentionne que le Département met de l'argent de côté depuis des années sur cette rétrocession pour développer l'autoroute sur le sud du Léman en parallèle du Léman Express. Il pense également qu'il serait possible de faire un meilleur usage de cet argent. Cela étant, cet argent n'est pas un cadeau offert aux collectivités publiques françaises. Rétrocéder seulement un tiers de l'impôt est insuffisant compte tenu des impacts du développement économique du canton et des infrastructures nécessaires en France voisine pour absorber les conséquences démographiques. Il estime dès lors qu'il pourrait être envisageable de mettre un autre tiers sur la table pour développer conjointement ces infrastructures. Genève est le centre d'une agglomération d'un million et demi d'habitants et n'a pas conscience de la situation en France voisine en raison de la frontière institutionnelle.

Un député S pense que le canton de Genève et les responsables du Grand Genève devraient travailler ensemble pour le développement du territoire. Cette pétition s'inscrit pleinement dans ce contexte. Il estime que la contribution de Genève devrait s'attacher à la promotion d'une vision plus large. Il demande si d'autres communes que Viry s'opposent à ce projet autoroutier et si la position de Viry pourrait changer.

M. Strobel répond que Viry est la seule et que la majorité précédente était favorable à ce projet. Il rappelle que les élections départementales interviendront après les municipales alors que les responsables du Département sont en faveur de ce projet. M. Strobel est convaincu que la manière dont le Conseil d'Etat s'oppose à ce projet pourrait avoir un impact de l'autre côté de la frontière.

Le président demande si c'est cette législature ou la précédente du Conseil d'Etat qui s'oppose à ce projet. Il se demande par ailleurs quelle est la position de Genève à l'égard du projet de troisième voie autoroutière entre Lausanne et Genève.

M. Strobel répond que M. Maudet a indiqué qu'il n'était pas favorable à ce projet et il constate que la position du Conseil d'Etat se maintient. Il ajoute que l'acceptation d'une troisième voie autoroutière entre Lausanne et Genève n'irait pas dans le sens des stratégies mises en avant par le canton.

Un député LJS évoque le P+R de Sous-Moulin et demande pourquoi la pétition ne parle pas de P+R.

M. Strobel répond que l'idée est de proposer un autre mode que la voiture. Il mentionne que les P+R ne sont pas des projets de l'agglomération puisque ces derniers ne résolvent pas les nuisances de l'autre côté de la frontière. Il pense, cela étant, que ces alternatives sont intéressantes en l'état de la situation actuelle. M. Dalang déclare que les meilleurs P+R sont ceux qui sont voisins des gares.

13 novembre 2023

Audition de M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat – DSM, sur cinq pétitions (le présent rapport ne mentionne que les parties relatives aux P 2173, P 2176 et P 2181)

Le président rappelle que M. Maudet sera entendu pour cinq pétitions. Il propose que les commissaires soient précis et concis pour que la commission puisse procéder au vote aujourd'hui.

M. Maudet prend la parole et s'excuse de son retard. Il ajoute avoir pris connaissance des auditions que la commission a réalisées à l'égard de ces différentes pétitions.

P 2173 Le trafic de transit doit être massivement réduit dans la région Genève Sud

M. Maudet déclare qu'il était avec les autorités de Troinex ce matin même et qu'il a pu une fois encore mesurer la situation. Il mentionne que cette pétition est légitime en raison de l'abandon des deux routes L1 et L2 en 2019, de l'inexistence d'alternatives au trafic individuel dans cette région, et de l'augmentation du nombre de frontaliers. Il précise que c'est une problématique similaire à celle de Soral et Perly. Il observe que le canton n'est toutefois pas resté les bras croisés dans un contexte où le maillage des voies est très compliqué avec des chemins historiques qui ne permettent pas

l'installation de pistes cyclables compte tenu des largeurs, à moins d'imaginer de couper des arbres ou d'empiéter sur le parcellaire agricole. Il mentionne que la logique retenue est donc celle de l'ouverture retardée des petites douanes, ce qui a toutefois pour effet des reports de trafic.

Il explique qu'à Soral et en lien avec les communes genevoises et françaises, un dispositif a été établi pour rabattre le trafic sur la douane de Bardonnex dont la capacité d'absorption pourrait être plus grande qu'à l'heure actuelle en fonction du personnel douanier. Il mentionne qu'au moyen de dispositifs lumineux, de modérations de vitesse avec des radars, d'une présence policière accrue du côté français, d'une augmentation de la cadence de la ligne 62 et d'un usage accru du P+R de Viry, des solutions ont pu être apportées. Des solutions similaires pourraient être apportées dans la région de Troinex. Un travail est ainsi en cours dans le périmètre évoqué par la pétition avec l'application de mesures similaires à celles développées à Soral en janvier prochain, notamment afin de convaincre les usagers de prendre le bus. Il précise, cela étant, qu'il y a très peu de P+R permettant d'avoir des espoirs très importants. Mais il remarque que des négociations sont en cours avec l'ATMPB pour pouvoir utiliser le parking du téléphérique du Salève. Il signale encore que, dans le plan d'action des transports collectifs qui sera soumis au Grand Conseil, la ligne 49 sera introduite, ligne qui passera par Troinex. Il signale pourtant que l'augmentation du volume frontalier viendra certainement compenser les effets positifs de ces mesures. Il est donc difficile de simplement fermer le robinet comme proposé dans la pétition. Des réflexions sont menées à Plan-les-Ouates pour créer des parkings de délestage avec la collaboration des communes riveraines.

Questions des députés

Questionné sur la concertation avec les associations et sur les décisions à venir, M. Maudet répond ne pas avoir rencontré les associations en raison de la modification du changement de législature. Il ajoute qu'il rencontre toutefois volontiers les associations avec les exécutifs des communes. Il précise que ces échanges permettent de communiquer avec la population, notamment à propos des chiffres inhérents aux mesures prises.

Il ajoute que la région Genève Sud a fait l'objet d'une étude environnementale qui s'est achevée cet été, et il déclare que les communes de cette région lui ont fait leur retour. Cette étude sera finalisée d'ici à la fin de l'année et les décisions qui seront prises en janvier avec la sous-préfète de Saint-Julien le seront sur la base de cette étude et du retour des communes. Mais il déclare que l'avis des communes françaises manque encore.

Il ajoute que les douanes ne souhaitent pas de plateforme douanière à Bardonnex. Il remarque qu'il serait préférable d'avoir un transfert modal le plus en amont possible avec des expériences de covoiturage et des pistes dévolues à celui-ci. Il signale qu'il est légalement possible de prévoir une seule piste traversant une douane pour du covoiturage, et il déclare que c'est un scénario retenu selon des horaires définis. Il remarque qu'il faudrait toutefois résoudre quelques problèmes techniques et solliciter la gendarmerie.

Une députée Verte déclare ne pas comprendre pourquoi ne pas créer des voies à sens unique dédiées aux TPG ou aux vélos afin de décaler le trafic automobile et de restreindre les risques.

M. Maudet mentionne que les bus doivent tout de même pouvoir croiser. Il ajoute que fermer les routes entraîne le mécontentement des riverains, et il remarque qu'il n'est pas possible de distinguer les véhicules. Il rappelle que la problématique du trafic est similaire à celle de l'eau.

Il signale que la vitesse à Bardonnex a été diminuée à 50 km/h, et il remarque que la réflexion porte sur la création d'une piste cyclable en parallèle de la route, sur une surface d'assolement inutilisée par l'agriculture. Mais 4 ans seront nécessaires en raison des contraintes multiples et diverses.

Un député PLR remarque que les P+R proposent des prix différents, et que certains sont plus chers que d'autres et demeurent inutilisés. Il se demande si c'est une réalité et si des mesures sont possibles à cet égard.

M. Maudet répond qu'il est difficile de déterminer qui construit, exploite et fixe les tarifs des P+R. Il ajoute qu'une politique tarifaire incluant la dimension ferroviaire serait nécessaire. Il précise qu'il doit rencontrer les représentants d'ATMB à ce propos dans le but d'établir une politique globale en matière tarifaire. Il rappelle la proposition du parlement qui demande que le canton investisse dans des P+R en France voisine.

Un député MCG déclare que le tunnel du Mont-Blanc est fermé durant 4 mois, ce qui entraîne des reports de trafic. Il ajoute que la France est capable d'une telle mesure alors que Genève n'est pas capable de fermer une douane dont le trafic encombre des petits chemins, tout en devant se mettre à quatre pattes devant les Français. Il rappelle l'importance de la rétrocession fiscale dont les montants pourraient être utilisés pour dégager des solutions.

M. Maudet répond qu'il est question d'ouvertures retardées pour les petites douanes. Il ajoute que la fermeture du tunnel du Mont-Blanc n'est pas un bon exemple au vu des reports de trafic dans la Maurienne. Il rappelle également que les Français font tourner les boutiques à Genève, et que des Suisses se sont installés en France voisine. Il répète que fermer simplement une douane signifie générer un report de trafic et des nuisances.

P 2176 pour une fermeture partielle en semaine de la douane de Fossard et totale tous les week-ends

M. Maudet déclare que cette pétition est une surprise puisque Thônex n'a jamais sollicité une mesure concernant cette douane. Il précise que cette douane voit le passage de 5700 véhicules en semaine alors qu'il y a cinq ans, le trafic était 44% plus élevé. Il peine à comprendre le problème en comparaison des soixante autres lieux de franchissement sur la façade sud du canton.

Questions des députés

Une députée Verte remarque que M. Maudet est donc favorable à un décalage des horaires pour l'ouverture des douanes, et elle se demande si cette mesure pourrait être générale. Elle pense, pour sa part, que ce type de mesures ne fait que reporter plus loin les nuisances.

M. Maudet répond qu'il n'y a pas une solution globale qui s'applique mais des mesures prises conjointement avec les communes en fonction de la spécificité des lieux. Il rappelle que les frontaliers viennent aujourd'hui de plus loin avec moins d'alternatives de déplacement. Cela étant, le canton ne s'interdit aucune réflexion (feux rouges, alternance de passages, covoiturage contraint), et les mesures prises à Soral seront évaluées afin de savoir s'il est nécessaire d'intensifier les contraintes. Il ajoute qu'il semblerait qu'il y ait un report modal du côté de Perly. Il rappelle qu'il y aura 6 trams transfrontaliers en 2027 – si les oppositions actuelles tombent – avec une nouvelle réflexion sur les P+R en France, sachant que celle-ci va adopter la même mesure sur les surfaces d'assolement que la Suisse avec dix ans de retard.

P 2182 : Non à l'échangeur autoroutier de Viry, oui aux transports publics et à la mobilité douce

M. Maudet répond que ce projet se trouve en France et que, s'il se réalise, il aura une incidence sur Genève. La commune de Viry est très hostile à ce projet et le Conseil d'Etat a un avis défavorable, mais les entités décisionnaires demeurent le Département de la Haute-Savoie et l'ATMB. Il indique toutefois que ce projet a du plomb dans l'aile. Il mentionne en effet que la ZAN, une loi française sur les zones agricoles proches des SDA, interroge sur des infrastructures du type d'un diffuseur qui nécessite beaucoup d'espace. Or, il rappelle que la Haute-Savoie est un grand département qui a de nombreux projets, et il pense que des arbitrages devront être menés. Il doute dès lors que ce projet se réalise un jour.

Questions des députés

Une députée LC remarque que les projets d'agglomération impliquent des discussions continuelles entre Genève et la France. Elle se demande si Genève n'a pas son mot à dire au travers du GLCT. Elle évoque la gare de Viry et demande s'il ne faudrait pas faire pression sur la rénovation de ces gares.

M. Maudet mentionne que le Conseil d'Etat est en faveur de la restauration de ces petites gares et de la ligne Bellegarde-Saint-Julien qui ferait sens. Mais il déclare que le Conseil d'Etat n'est pas dans la logique de la Ville de Genève qui mène une véritable guérilla.

Questionné sur la quatrième invite qui propose de mettre en place un plan « Marshall », M. Maudet répond que le Conseil d'Etat est en faveur de la seconde invite. Il ajoute que le tram arrivera en 2027 à Saint-Julien avec des connexions de bus. Il indique en outre que le canton est en faveur de la réhabilitation de la gare de Viry, mais il faut que la région investisse dans le matériel ferroviaire.

Un député PLR demande comment Genève est perçue dans ce type de contexte : comme un empêcheur de tourner en rond ou comme une force politique régionale.

M. Maudet répond que tout est question de point de vue. Il mentionne que la population française est de plus en plus agacée par la dégradation de sa qualité de vie, alors que les élus locaux sont payés au lance-pierre et que les frontaliers vivent en France avec des salaires suisses. Il mentionne que les chauffeurs de bus, les infirmières et de nombreuses autres professions commencent à manquer et il déclare que le plancher social est bientôt atteint en France voisine. Il constate une nette dégradation du climat de l'autre côté de la frontière, ce qui est inquiétant puisque cette dernière et Genève forment une communauté de destin. Il déclare que la rétrocession de 350 millions est perçue comme une inégalité compte tenu du PIB de Genève.

Un député S déclare que la majorité des communes du Genevois sont en faveur de ce diffuseur à l'exception de Viry et il remarque que le risque relève d'un changement de majorité au sein de ce village. La majeure partie des problématiques de mobilité relève de questions transfrontalières et il demande si un cadre existe pour développer une vision transfrontalière.

M. Maudet répond que le GLCT et le CRFG sont des lieux de discussion, mais que le cercle des payeurs et des bénéficiaires ne correspond pas forcément, ce qui entraîne des tensions. Les Cours des comptes de Genève, du canton de Vaud et de la Région Rhône-Alpes ont réalisé un rapport qui met en lumière de nombreuses incohérences. Genève voit 670 000 passages

transfrontaliers par jour et il n'y a pas d'alternative à une gouvernance commune de la région.

Un député PLR se demande s'il ne faudrait pas augmenter la rétrocession fiscale à la région dans le but de constituer une véritable autorité régionale.

M. Maudet répond qu'une augmentation du montant ne favoriserait pas forcément une gouvernance régionale. Il rappelle que toucher à l'accord de 1973 engendrera des discussions interminables et un probable retour en arrière. Il ajoute qu'il doit essayer de convaincre les collectivités de prendre dans les budgets ordinaires pour financer des infrastructures.

27 novembre 2023 – Discussions et votes

Le président rappelle les travaux de la commission. Il ouvre le débat.

P 2176 pour une fermeture partielle en semaine de la douane de Fossard et totale tous les week-ends

Une députée LC pense que renvoyer cette pétition au Conseil d'Etat qui travaille sur la question permettrait de prendre en compte la souffrance des habitants des petits villages qui se trouvent à la frontière.

Un député PLR rappelle que le trafic est modeste à cette douane et que les habitats sont relativement protégés. Il ne pense pas qu'il faille réguler cette douane, et il propose le dépôt de cette pétition. Avis partagé par un député LJS.

Un député MCG déclare que son groupe est favorable à la fermeture de toutes ces petites douanes, et rappelle le désarroi des maires de certaines communes. Il rappelle l'intensité du trafic qui passe par ces douanes, les risques qui en découlent, ainsi que les moyens mis à disposition comme le Léman Express. Son groupe est donc en faveur du renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat.

Avis partagé par l'UDC qui rappelle que la personne auditionnée subit bien des nuisances et doit fermer ses fenêtres en raison du bruit et de la pollution. Il pense qu'il est important de fermer ces douanes ou de les réserver à la mobilité douce.

Un député Vert pense que le trafic automobile est évidemment source de nuisances. Cette douane ne peut pas être comparée à celle de Soral, mais doit pouvoir faire l'objet d'une solution réfléchie dans un cadre plus large, raison pour laquelle son groupe ne s'opposera pas à un renvoi de cette pétition.

Le groupe S pense que la situation de cette douane est représentative de celles d'autres douanes et il estime qu'il est raisonnable de renvoyer cette pétition au Conseil d'Etat.

Le président passe au vote du renvoi au Conseil d'Etat de la P 2176 :

Oui :	10 (3 S, 2 Ve, 2 MCG, 1 LC, 2 UDC)
Non :	5 (1 LJS, 4 PLR)
Abstentions :	–

Le renvoi de la P 2176 au Conseil d'Etat est accepté.

P 2173 : Le trafic de transit doit être massivement réduit dans la région Genève Sud

L'ensemble des groupes représentés pense que le problème est similaire, qu'il convient de trouver des solutions, donc de renvoyer cette pétition et de lier les pétitions.

Le président passe au vote du renvoi au Conseil d'Etat de la P 2173 :

Oui :	15 (3 S, 2 Ve, 2 MCG, 1 LC, 2 UDC, 4 PLR, 1 LJS)
Non :	–
Abstentions :	–

Le renvoi de la P 2173 au Conseil d'Etat est accepté à l'unanimité.

Discussion et vote à propos de lier les pétitions

Le groupe MCG déclare ne pas être en faveur de lier les cinq pétitions P 2173, P 2176, P 2177, P 2179 et P 2182.

Au contraire, le PLR pense que toutes ces pétitions sont liées puisqu'elles portent toutes sur la régulation du trafic. Il propose donc de lier ces cinq pétitions si l'on souhaite une vision politique du trafic pendulaire.

Les groupes des Verts et des S proposent plutôt de lier les P 2176, 2173 et 2182, qui sont spécifiques.

Le président passe au vote de la proposition de lier les cinq pétitions :

Oui :	5 (3 PLR, 2 UDC)
Non :	8 (2 Ve, 3 S, 2 MCG, 1 LC)
Abstention :	2 (1 LJS, 1 PLR)

Cette proposition est refusée.

Le président passe au vote de la proposition de lier les P 2173, 2176 et 2182 :

Oui : 12 (3 S, 2 Ve, 1 LC, 4 PLR, 2 UDC)

Non : 1 (1 MCG)

Abstentions : 2 (1 MCG, 1 LJS)

Cette proposition de lier les P 2173, 2176 et 2182 est acceptée.

P 2182 : Non à l'échangeur autoroutier de Viry, oui aux transports publics et à la mobilité douce

Un député LJS rappelle que les autorités françaises ont renoncé au projet d'échangeur à Viry.

Un député MCG propose le classement de cette pétition.

Le PLR propose le renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat, compte tenu de la situation. Cet avis est partagé par le groupe des Verts.

Une députée LC rappelle qu'une invite propose de protéger le corridor biologique auquel Genève a contribué. Le renvoi est légitime.

L'UDC est aussi en faveur du renvoi.

Le président passe au vote du renvoi au Conseil d'Etat de la P 2182 :

Oui : 12 (3 S, 2 Ve, 1 LC, 4 PLR, 2 UDC)

Non : 2 (2 MCG)

Abstentions : 1 (1 LJS)

Le renvoi de la P 2182 au Conseil d'Etat est accepté.

Le trafic de transit doit être massivement réduit dans la région Genève Sud

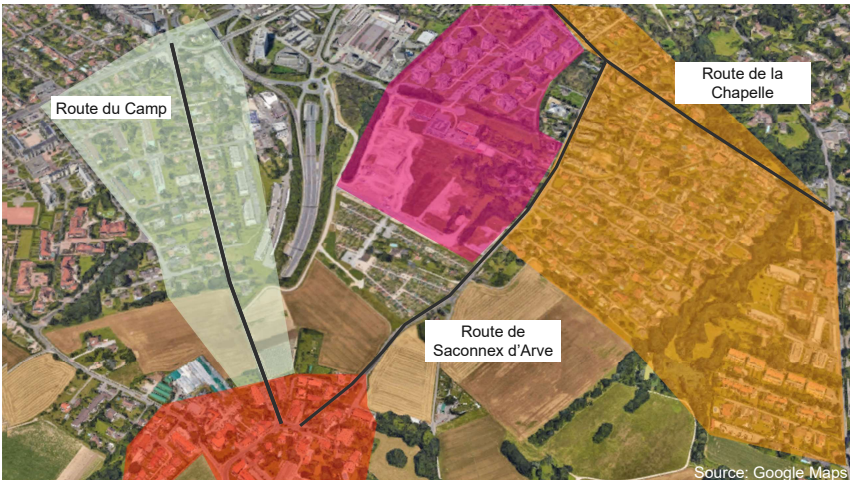
Commission des Pétitions
Grand Conseil

16 Octobre 2023

Association des habitants du Camp
Association pour la Sauvegarde du Site de la Chapelle
Association Sac'Ap



Source: Google Maps



Sur la route de l'école...



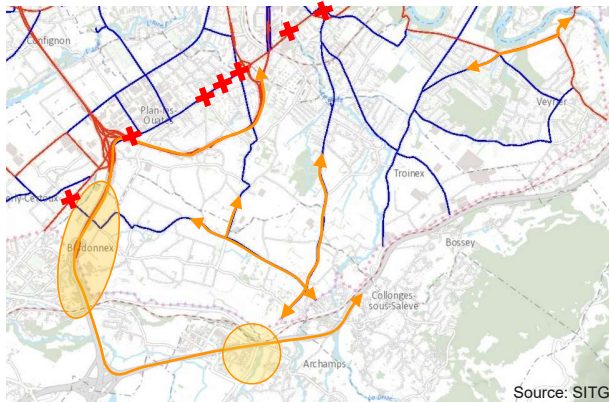
Une situation qui se dégrade

Augmentation continue du trafic routier et de ses nuisances

- Augmentation de 45% du trafic motorisé depuis le début des années 2000, notamment des poids lourds.¹
- Trafic sur les axes de Genève Sud en hausse constante (par ex. Saconnex d'Arve (x 4 en 10 ans / tronçon Chapelle-Camp), Camp (+ 65 % en 10 ans))
- Non respect des valeurs limites d'immission (VLI) dans de nombreux secteurs
- Forte augmentation des ralentissements dans les secteurs d'habitations (pollution,...)

1. Les transports genevois en chiffre, juin 2022, Office cantonal des transports (OCT)

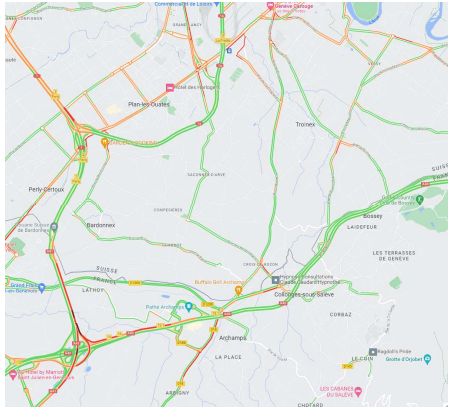
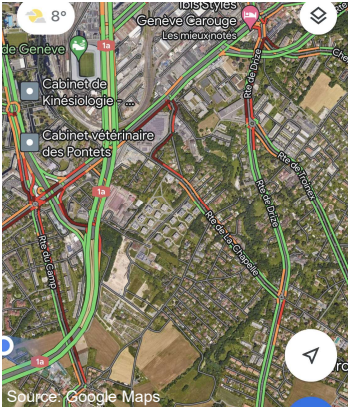
Situation du trafic de transit



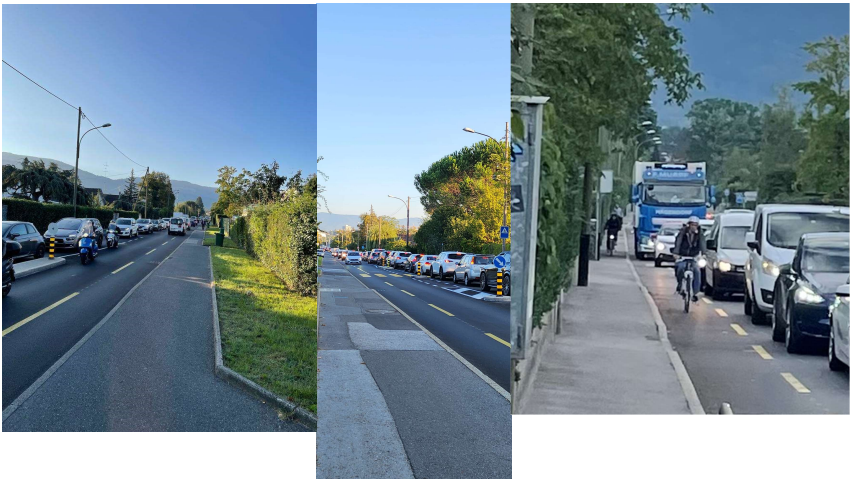
- Utilisation du réseau secondaire pour éviter la douane de Bardonnex ou le réseau primaire
- Première limitation d'accès au niveau de la route de Saint-Julien
- Peu de TP et peu d'incitation pour les utiliser

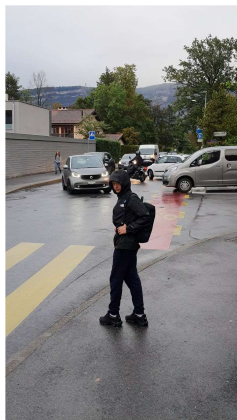
Source: SITG

Situation du trafic de transit



Source: Google Maps







Un ras-le-bol généralisé

Pétitions en suspens devant la commission	Un même cri d'alarme
P 2161: Pétition pour de vrais aménagements cyclables à Vessy	"prendre les mesures nécessaires pour limiter le trafic individuel motorisé ou, si ce n'est pas possible, de le stocker en amont en dehors des zones résidentielles ;"
P2176: Pétition pour une fermeture partielle en semaine de la douane de Fossard et totale tous les week-ends	"L'augmentation constante de la circulation notamment transfrontalière devient insupportable apportant des nuisances dues au trafic de transit. La qualité de vie de l'ensemble des habitants à proximité de la douane de Fossard est directement impactée par le bruit excessif de jour comme de nuit, les excès de vitesse, les accélérations intempestives, ainsi que par la pollution issue des véhicules motorisés, l'ensemble apportant des conséquences évidentes sur la santé et la qualité du sommeil des résidents"
P2179: Arrêtons de mettre la vie d'élèves et de cyclistes en danger	"Un nombre extrêmement important de cyclistes, dont une grande partie d'élèves, doivent emprunter, cette route dangereuse quotidiennement, et ce au risque de leur vie. "
P2182: Non à l'échangeur routier de Viry, oui aux transports publics et à la mobilité douce	"Sur Genève, les habitants e-s de Soral et des villages alentours sont déjà étouffés par le trafic pendulaire. Or, l'échangeur va attirer des automobilistes supplémentaires cherchant à éviter Bardonnex (via la D118). Sur la Haute-Savoie, il crée les conditions pour davantage de trafic dans le futur. "
Pétition: Landecy sans transit!	"Le trafic de transit ne fait qu'augmenter causant des nuisances toujours plus importantes. La vitesse d'arrivée sur les dos d'âne étant encore trop rapide, les freinages sont brusques, les accélérations également, tout ceci causant une nuisance sonore importante."

Un projet d'échangeur renaît sur l'A40, au grand dam de Soral

Ce diffuseur projeté à Viry serait à 2 km du village genevois, déjà encombré de voitures aux heures de pointe. Les Verts et des associations lancent une pétition.

Une pétition veut limiter le trafic au nord de Carouge

Les habitants du secteur Acacias-Palme-Tours de Carouge demandent que les autorités prennent des mesures.

Viry perturbe le trafic vers Genève

La commune haut-savoiearde a décidé de fermer une route menant à la frontière du village genevois de Sézégnin.

Difficultés à établir un dialogue constructif

- Exclusion de nos associations des espaces de dialogues sur la réflexion de l'évolution du trafic de Genève Sud
- Tentative vaine de dialogue
- Exemple actuel du Plan Localisé de Quartier (PLQ) « Chapelle-Gui »:
 1. Séance d'information du 4 avril 2023 sur le PLQ
 2. OCT prévoit les entrées des parkings sur la route de La-Chapelle déjà saturée
 3. Refus d'étudier toute autre possibilité, notamment accès depuis rte de St-Julien <https://www.ge.ch/dossier/concertation/demarches-cours/chapelle-gui-perimetre-evolution>

Risque et conséquence

Une dégradation des conditions de vie et de sécurité

- Augmentation de la **pollution de l'air** au-delà des limites tolérables
- Augmentation des nuisances dues au **bruit**, en infraction à l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB)
- Dégradation objective de la **sécurité** des piétons, enfants et utilisateurs de mobilité douce
- Dégradation de la **qualité de vie** de nos quartiers, qui deviennent lieu de transit pour d'autres plutôt que lieu de vie pour leurs habitants

Nos demandes

La dégradation de la sécurité ne nous permet plus d'attendre

- On ne tergiverse pas sur la sécurité, surtout dans un quartier qui s'est énormément densifié et qui accueille de nombreuses familles
- Nous souhaitons apporter des propositions visant à réduire drastiquement le trafic de transit dans les zones résidentielles de Genève Sud
- Nous pouvons apporter la vision et le vécu du terrain !

Pour conclure

Nos trois associations, nos membres et les signataires de la présente pétition **demandent respectueusement au Grand Conseil qu'il** :

1. **Renvoie de cette pétition au Conseil d'État** afin qu'il prenne les mesures nécessaires afin de réduire drastiquement le trafic de transit dans la zone Genève Sud
2. Demande au Conseil d'État et l'Office Cantonal des Transports de **terminer rapidement les études nécessaires** pour diminuer le trafic et anticiper les augmentations futures et évitables
3. Demande au Conseil d'État et l'Office Cantonal des Transports de **mettre en place au plus vite les mesures nécessaires** pour diminuer le trafic et anticiper les augmentations futures et évitables
4. Demande au Conseil d'État et à l'OCT **d'associer et de tenir informés les habitants et associations aux démarches nécessaires** en vue de la diminution du trafic

Nous contacter

Association des habitants du Camp

p.a David Dupont
rte du Camp 28A
1228 Plan-les-Ouates

routeducamp@gmail.com

Association pour la Sauvegarde du Site de La-Chapelle

p.a Eva Giaouque
ch. des Serves 22
1228 Plan-les-Ouates

contact@sauvegardonslachapelle.org

Association Sac'Ap

p.a Christophe Goumand
ch. des Contamines 33
1228 Plan-les-Ouates

sacapero@gmail.com

Merci !

Pétition

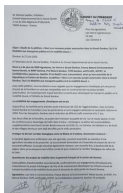
Non à l'échangeur autoroutier de Viry, oui aux transports publics et à la mobilité douce

Audition commission des pétitions du 6 novembre 2023

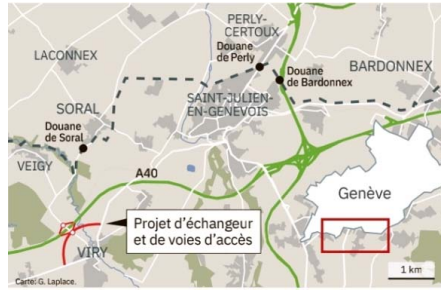


Une pétition transfrontalière

- **Une pétition portée par 10 organisations** des deux côtés de la frontière:
 - Côté suisse: Vert-e-s transfrontalier-ères, WWF, ATE, Actif-traffic, Noé21
 - Côté français: France nature environnement, ACPAT, Confédération paysanne, Apollon74
- **2700 signatures déposée le 27 juin 2023** auprès (selon leurs compétences) :
 - Conseil d'Etat et Grand Conseil Genève
 - GLCT Grand Genève
 - Département de Haute-Savoie, Communauté de communes du Genevois, région AURA



Un échangeur aux portes du canton



Tribune de Genève

Un échangeur aux portes du canton



Un projet en contradiction avec les engagements climatiques du Grand Genève

CHARTRE
GRAND GENEVE
EN TRANSITION >



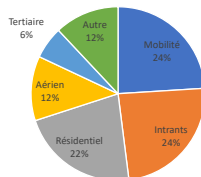
Face à l'érosion du vivant et la dégradation du climat, la société civile semble aujourd'hui unanime : nous ne pouvons plus attendre. Partageant ce constat, nous autres, élus du Grand Genève, désirons à présent faire de la transition écologique la colonne vertébrale de notre coopération transfrontalière.

NOTRE OBJECTIF CIBLE :

Atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050 en divisant au moins par 10 l'ensemble de nos émissions (émissions importées comprises).

Et réduire de 60% nos émissions de GES directes et indirectes d'ici à 2030 par rapport à 1990.

Bilan carbone Grand Genève 2014



SIGNATURES

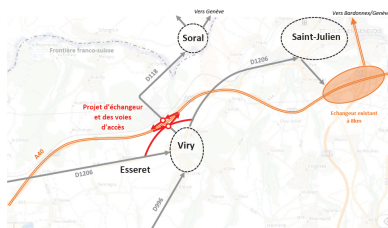
République et Canton de Genève	Antonio RODIGERS Général de l'air Département de l'aéronautique	
Canton de Vaud	Christelle LASSER BRIGARD Présidente du Grand-Est Département des institutions de l'entente de la région	
Ville de Genève	Fridérique PERLER Conseillère Administrative	
Région de Lyon	Fredéric MANI Président	

Région Auvergne-Rhône-Alpes	Laurent BILLOUETZ Président	
Département de la Haute-Savoie	Marcel SACCHER Président	
Département de l'Ain	Jean DESJURRY Président	
Pôle métropolitain du Genevois français	Christian DUPESSEY Président	

Un projet qui menace la qualité de vie des deux côtés de la frontière



1500 à 2000 véhicules par jour à Soral sur des voiries totalement inadaptées. Encore plus avec un échangeur facilitant l'accès et permettant d'éviter les bouchons de Bardonnex.



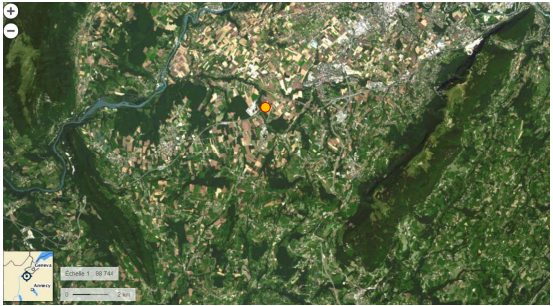
Sur la Haute-Savoie, le projet crée les conditions pour davantage de trafic dans le futur. A court terme, seuls deux giratoires verront la circulation diminuer (entrée ouest de Saint-Julien et Viry), alors qu'elle augmentera à Essertet (D1206) et que les flux venant de Frangy (D992) continueront à congestionner ce secteur.

Une menace pour la biodiversité et les terres agricoles

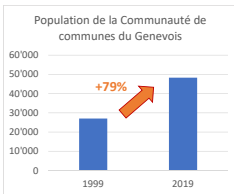
La zone concernée est particulièrement sensible pour la faune. Un écopont vient d'y être construit pour restaurer le corridor biologique. Le vallon de la Laire, cours d'eau transfrontalier à haute valeur patrimoniale écologique, sera de nouveau impacté.



Ecopont de Viry sur l'A40 financé par l'ATMB et l'Etat de Genève



Un territoire du Grand Genève sans alternative à la voiture



Gare de Viry

Tout reste à faire pour la mobilité durable dans le Sud de l'agglomération :

- pas de Léman Express dans cette zone,
- gare de Viry désaffectée,
- desserte de bus presque inexistante,
- pas de piste cyclable en dehors de la Via Rhôna qui en est encore au stade de projet.

Nos ressources sont limitées, ne les gaspillons pas dans des solutions du passé qui renforceraient notre dépendance automobile!

Demandes de la pétition

- **Renoncer au projet d'échangeur** de Viry
- **Protéger les terres agricoles** des nouveaux projets routiers
- **Protéger les corridors biologiques** et préserver le vallon de la Laire
- Mettre en place un véritable **plan Marshall en faveur de la mobilité durable dans le Sud de l'agglomération** genevoise pour protéger l'environnement, décongestionner les villages des deux côtés de la frontière et améliorer notre qualité de vie. Cela signifie en particulier :
 - mettre en place un **réseau de bus transfrontalier performant** qui soit connecté au train et au réseau des TPG, en profitant notamment de l'arrivée du tram à Saint-Julien-en-Genevois
 - créer des **pistes cyclables** qui relient les centres des villages du Genevois au réseau de pistes cyclables du canton de Genève et garantir au vélo un accès continu et sécurisé aux douanes,
 - **réhabiliter la gare de Viry**, pour en faire une gare transfrontalière Viry/Soral,
 - connecter la ligne de train du pied du Salève au **Léman Express**

Et les alternatives à la voiture fonctionnent lorsqu'elles répondent aux besoins des utilisateurs !

L'EXEMPLE DE L'AXE TRANSFRONTALIER ANNEMASSE - GENEVE



17'000 voyageurs / jour
en train (> 70'000 au total)

8'000 cyclistes / jour
(voie verte : 6'700)

8'000 passagers / jour
en tram

✓ - **12'500 déplacements TIM / jour aux douanes du secteur**

Page 16

Date de dépôt : 13 février 2024

RAPPORT DE LA MINORITÉ SUR LA P 2182

Rapport de Sandro Pistis

Le groupe MCG refusera tout d'abord d'envoyer cette pétition au Conseil d'Etat pour une raison évidente. Il s'agit de compétences françaises, principalement d'un échangeur situé dans le Département de la Haute-Savoie, ce qui ne ressort pas de nos affaires cantonales.

Nous avons suffisamment d'organismes transfrontaliers qui apparemment ne servent rien, si ce n'est dépenser des budgets, pour examiner cette question. Mais nous constatons surtout un immobilisme et une impuissance qui sont causés par un système français hypercentralisé à Paris.

Il revient avant tout aux institutions françaises de gérer ces problèmes territoriaux, soit à Paris où se prennent les décisions principales, soit dans les divers organismes comme les conseils départementaux ou régionaux.

Genève verse chaque année à bien plaisir et sans réel contrôle plus de 350 millions de francs suisses à la France. C'est à notre sens déjà beaucoup trop en proportion des impôts encaissés. Pourtant, on nous réclame sans fin des montants pour financer des parkings sur territoire français. Et maintenant, 35 signataires transfrontaliers nous demandent d'agir auprès du Conseil d'Etat pour intervenir contre une bretelle autoroutière.

Nous n'accepterions pas que les habitants de Viry ou de Saint-Julien nous donnent des directives impératives pour gérer les affaires genevoises. Le MCG a le même respect envers les habitants de la Savoie et du Pays de Gex. Ce n'est pas à nous de faire la loi chez eux.

Pour toutes ces raisons, nous vous demandons, Mesdames et Messieurs les députés, de déposer cette pétition sur le bureau du Grand Conseil.