

Le bouchon de la douane de Bardonnex vu et vécu de l'intérieur

En collaboration avec le Groupement transfrontalier européen (GTE), l'Association des usagers de l'A40/A41 (ADU) a réalisé une enquête auprès des utilisateurs de la douane de Bardonnex. Au-delà d'un mécontentement récurrent, quelques propositions émergent pour tenter de faire sauter le bouchon.

Qui n'a jamais été pris dans le tristement célèbre bouchon de Bardonnex et son interminable file

de véhicules avançant au ralenti ? Avec 32 000 véhicules par jour et des pics allant jusqu'à 2 700 véhicules aux heures de pointe, le poste de douane, passage obligé pour quantité de frontaliers, a souvent du mal à avaler un trafic quotidien de plus en plus dense.

Il suffit d'ailleurs de se poster aux abords du site à 7 h ou 18 h, les deux créneaux les plus sensibles, pour mesurer pleinement l'ampleur des difficultés. De 2 à 7 km de bouchon et des temps de passages variant de 10 à 15 minutes. Au mieux.

L'aménagement de la 3^e voie de circulation, opéra-



En juin 2007, les membres de l'association ADU A40-A41 appelaient les automobilistes à se manifester en répondant au sondage mis en ligne.

tionnelle depuis mai 2006, a pourtant amélioré la situation, à quelques nuances près. Le constat des usagers tend d'ailleurs à le confirmer. C'est justement l'un des éléments précieux qui ressort du sondage mené conjointement par l'ADU et le GTE, du 27 mai au 29 août 2007.

Mise en ligne sur les sites respectifs des deux structures, l'enquête soumettait une quinzaine de questions relatives à la fréquence de passages en douane, aux durées de trajet et d'attente, au bon fonctionnement de la 3^e voie, au futur raccordement de l'A41 Nord et enfin

aux propositions des sondés. 430 réponses plus tard, le résultat ne livre pas de scoop mais offre « une vision globale intéressante », se félicite Olivier Bonora, le président de l'ADU, dont l'association sert régulièrement de « bureau des plaintes » face à un bouchon « qui bloque surtout en amont du poste de douane. »

Quelques pistes

Parmi les points noirs soulignés par les usagers, la sous-utilisation de la 3^e voie de circulation. Essentiellement côté Français. « C'est la plus étroite et la plus sinueuse », stigmatise Olivier

Bonora, avant de relayer une des propositions avancées pour un élargissement des créneaux horaires de fonctionnement.

« La voie fonctionne sur des plages définies en fonction des pics de fréquentation, de l'afflux... et des effectifs disponibles ! Ca fait beaucoup de conditions », sourit l'initiateur de l'enquête. Autre possibilité de délestage évoquée, l'aménagement de la large voie réservée aux camions, « relativement peu utilisée. »

La question de la sécurité n'a également pas manqué de faire réagir. Il apparaît que l'amélioration générale

de la signalétique, la sécurisation des passages piétons et l'aménagement des sorties de douanes, sources de chassés croisés dangereux, font également figures de priorités.

Mais le travail des douaniers est lui aussi évoqué. Au-delà de la proposition, a priori impensable, visant à supprimer la douane, l'une des suggestions est d'éviter les contrôles sur les voies de circulation et de les renforcer en amont. Une idée qui aurait le mérite de sanctionner les resquilleurs qui remontent le bouchon par la file de gauche pour se rabattre au dernier moment.

Reste l'impact de la future A41 Nord qui, de l'avis de certains, serait synonyme de « dégradation probable » des conditions de circulation. Quid aussi d'un éventuel report de la douane de Vallard vers Bardonnex ? Ou vers les petites douanes périphériques ? Les interrogations sont nombreuses.

En attendant, l'enquête a effectivement le mérite de rappeler la problématique d'ensemble et de poser les bonnes questions. Une partie des réponses pourrait venir au lendemain de la présentation des résultats au préfet et au maire de St-Julien, le 20 mars prochain.

Benoît Rouchaleau

