



Date de dépôt : 31 octobre 2023

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier la proposition de motion de Murat-Julian Alder, Alexandre de Senarclens, Yvan Zweifel, Pierre Nicollier, Natacha Buffet-Desfayes, Beatriz de Candolle, Philippe Morel, Alexis Barbey, Stéphane Florey, Eliane Michaud Ansermet, Patrick Lussi, Christo Ivanov pour un contournement de Soral qui répond aux préoccupations des habitants du sud du canton

Rapport de majorité de Jacques Jeannerat (page 4)

Rapport de première minorité de Caroline Marti (page 15)

Rapport de seconde minorité de Marjorie de Chastonay (page 17)

Proposition de motion (2792-A)

pour un contournement de Soral qui réponde aux préoccupations des habitants du sud du canton

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève considérant :

- la pétition P 1472¹, du 7 avril 2004, et son rapport² ;
- la pétition P 1956³, du 29 septembre 2015, et son rapport⁴ ;
- la pétition P 2092⁵, du 27 avril 2020, et son rapport⁶ ;
- le renvoi de ces pétitions au Conseil d'Etat et les réponses de ce dernier⁷ ;
- le projet de loi PL 12018, demandant un crédit d'étude de 300 000 francs pour la réalisation du contournement routier du village de Soral⁸ ;
- l'approbation de ce même projet de loi par le Grand Conseil, le 31 août 2017 ;
- le projet de jonction autoroutière à Viry, France, refusé par son Conseil municipal, mais dont le développement sera possiblement repris par les autorités départementales compétentes ;
- le projet de contournement développé par le département des infrastructures, qui prévoit un contournement routier par la France⁹ ;
- le peu d'enthousiasme que ce projet suscite auprès des habitants concernés ;
- la réticence des autorités françaises à ce projet d'évitement de Soral ;
- la problématique que pose cet évitement, reportant le trafic sur d'autres petites localités, telles que Laconnex ou Lully ;

¹ <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/P01472.pdf>

² <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/P01472A.pdf>

³ <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/P01956.pdf>

⁴ <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/P01956A.pdf>

⁵ <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/P02092.pdf>

⁶ <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/P02092A.pdf>

⁷ <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/P01472B.pdf>

& <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/P01956B.pdf>

⁸ <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/PL12018.pdf>

⁹ <https://www.tdg.ch/pour-soral-un-contournement-a-50-millions-489191014963>

- la difficulté de réalisation du projet de contournement étudié par le département, du fait de son impact paysager et environnemental conséquent ;
- la nécessité d’aboutir à une solution répondant aux impératifs des habitants de la région et tenant compte des pénétrantes existantes,

invite le Conseil d’Etat

- à examiner la possibilité de réaliser un contournement routier de Soral avec la collaboration de la commune et des acteurs locaux, au travers de mesures simples telles que l’utilisation de voiries existantes pour transférer le trafic pendulaire pendant les heures de pointe sans sacrifier des terrains agricoles, et, le cas échéant, de déposer un crédit de réalisation à cette fin ;
- à développer le trafic multimodal dans la région, notamment des liaisons de transports publics.

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Jacques Jeannerat

La proposition de motion 2792 a été déposée en date du 7 octobre 2021. Elle a été étudiée par la commission des transports lors de quatre séances : les 22 février et 26 avril 2022, sous la présidence de M. Alexandre de Senarclens, et 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} Mariama Laura Diallo et Léa Di Benedetto. Merci à elles de leur excellent travail.

Audition de M. Murat Julian Alder, co-auteur

M. Alder relève que Soral subit le trafic dans une mesure particulièrement brutale depuis des années. Cette commune voit traverser sur son petit territoire 12 000 véhicules par jour et, entre 2011 et 2016, on constate une augmentation du trafic de 60% dans ce secteur. Trois pétitions ont été traitées en lien avec cette problématique en l'espace de 16 ans. Beaucoup de solutions ont été proposées, mais déclarées irréalistes.

Ce problème de trafic dans la localité de Soral illustre l'enjeu de la région du Grand Genève, affirme M. Alder. Nous vivons dans un même bassin géographique avec nos voisins français et ce bassin de territoire s'est forgé indépendamment du tracé des frontières.

L'ambition de cette motion est de proposer d'examiner une solution alternative. Il s'agirait de l'accompagner avec des fermetures de petits postes de frontière. On aurait simplement une connexion entre le nord de Soral et l'autoroute au sud du canton avec un contournement de Soral par l'ouest. Il y aurait un axe qui comporte une tranchée couverte jusqu'à la route de Chancy et l'objectif serait que le trafic en provenance de la France, au lieu de traverser Soral, Laconnex et Lully, rejoigne directement la route de Chancy.

M. Alder précise que la libre circulation des personnes ne comprend pas de libre choix du mode de transport. Le libre choix du mode de transport est valable sur le territoire genevois, au même titre que la complémentarité des transports. Celui ou celle qui habite en France et qui veut entrer sur le territoire genevois pour y travailler n'a pas une quelconque prétention juridique qui l'autoriserait à passer par là où il veut, quand il veut et comme il veut. Tant que l'accès reste possible, on ne viole pas l'accord de libre circulation des

personnes. En revanche, on peut décider d'axes prioritaires sur lesquels le trafic frontalier est autorisé et d'autres où on décide de le freiner.

Le village de Soral doit aussi pouvoir bénéficier d'une politique de réduction des nuisances.

Un député estime que si l'on ferme les postes-frontière entre 6h et 10h et entre 16h et 20h, il n'y a plus besoin de cette déviation. Il demande pourquoi cette motion propose un passage souterrain et si c'est réalisable. La motion prévoit d'avoir un souterrain qui passe sous la frontière et il demande ce qu'il en est du poste de douane. Il demande si l'axe permet d'avoir des transports publics. Enfin, l'ensemble du trafic serait déversé sur la route de Chancy et il demande si cette route a la capacité d'absorber le flux de voitures et de bus.

M. Alder répond que la motion elle-même a pour objectif d'examiner la faisabilité de la chose. Seuls les représentants du département ont les qualifications pour répondre à la question de la faisabilité. Sur une carte géographique, on constate que le projet n'est pas infaisable. Si des obstacles devaient être rencontrés, il faut les identifier et, le cas échéant, prendre les mesures pour corriger le projet ou la situation existante. En ce qui concerne la question du souterrain à la frontière, si on tient à avoir une douane à cet emplacement-là, on pourrait envisager que les Français construisent un poste douanier et que les Suisses fassent de même. En ce qui concerne les transports publics, à teneur de la carte géographique, rien n'empêche le canton de réserver un axe aux transports publics. S'agissant de la route de Chancy, il est convaincu que plus on construit des P+R côté suisse et côté français, plus on contribuera à lutter contre la sur-motorisation du canton. Le P+R de Sous-Moulin a été créé au début des années 2000 avec 450 places. En l'espace de 10 ans, il était déjà débordé. A la fin des années 2000, des étages ont été rajoutés. Aujourd'hui, ce P+R a 900 places. C'est un instrument de gestion des flux de transport de l'extérieur en direction du centre du canton. On pourrait envisager un mécanisme de ce type-là sur la route de Chancy.

Un député socialiste est en accord avec le fait qu'il n'est pas acceptable que 12 000 véhicules traversent Soral tous les jours. Il partage moins la solution proposée par la motion. Pour trouver des solutions, il y a une gare à Saint-Julien qui permet de rejoindre Annemasse qui va être renforcée. On est en pleine construction du tram en direction de Saint-Julien qui sera une autre alternative. Il faut plutôt des alternatives de transports publics. Il est dubitatif, car en donnant la possibilité à des voitures d'arriver à l'entrée de l'agglomération, les conséquences sont pires.

M. Alder relève que le PS est porteur d'un projet de péage urbain et il est sensible à cette idée. Il est néanmoins persuadé qu'il faut mettre le péage à la

frontière. Il n'y a pas de raison que le Genevois de la campagne paie pour accéder au centre-ville. On a créé le Léman Express avec les Français et c'est pour qu'ils l'utilisent aussi. Il n'y a pas d'obstacle majeur à ce qu'on fasse un péage urbain. On peut très bien demander aux Français qui font le choix de venir en voiture de payer pour le service. Dès le moment où les hôtes mettent à disposition des instruments et des infrastructures, il est normal que celui qui fait le choix du moyen de transport le plus écologique paie moins. Cette motion est complémentaire à d'autres réflexions et c'est une piste de réflexion. Si on prend le projet tel quel et qu'on ne fait rien d'autre, on ne fait que déplacer le problème, mais si on se dit que la priorité est de protéger Soral et de lui offrir le contournement qui est réclamé depuis plus de 20 ans, on aura fait la moitié de la réflexion. La motion n'exige rien, mais elle propose une piste. Si on démontre que ce sera trop cher et difficile à réaliser, il est prêt à l'entendre.

Audition de M. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat – DI

M. Dal Busco est accompagné de M. David Favre, directeur général OCT, de M. Cédric Labey, ingénieur référent à l'OCT, de M^{me} Chrystelle Charat, directrice à l'OCT, et de M. Pierre Philippe, chef de secteur au SERMA (DT).

M. Dal Busco déclare que c'est un sujet qui a déjà été discuté à la commission des travaux. La question du trafic pendulaire au travers des petites douanes du canton est un problème qui est bien réel et qui est source de préoccupations. Un accord a été formalisé sous la forme d'une lettre d'intention entre les pouvoirs publics suisses et français. Selon les termes de cet accord, ils se sont engagés à réduire progressivement le trafic dans ces petites douanes.

M. Dal Busco rappelle que le Grand Conseil a décidé d'engager une étude pour un contournement de Soral. Des fonds ont été alloués pour faire cette étude. Cette étude a été faite et présentée à la commission des travaux.

M. Labey explique que l'étude montre que les travaux sont compliqués au niveau institutionnel, car c'est un ouvrage transfrontalier. Il y a eu un nombre très conséquent de partenaires autour de la table entre l'Etat français, le département de Haute-Savoie, la communauté de communes du Genevois, les communes limitrophes du canton de Genève, ainsi que les services cantonaux concernés.

Il y a un périmètre d'étude restreint autour de Soral et un périmètre plus élargi qui considère tout l'écran sud de la douane autoroutière de Bardonnex jusqu'à Chancy avec une réflexion de l'ensemble des franchissements de frontières dans ce secteur-là. Selon les données 2019, environ 60% des

déplacements passent par la douane de Bardonnex qui sature aux périodes de pointe. Il y a des reports de trafic sur les autres douanes. Les douanes de Soral sont très utilisées aux heures de pointe le matin et le soir. Les périodes de pointe sont d'environ 3 heures. La moitié du trafic est pendulaire dans ce secteur-là. La pression est moindre aux douanes de Sézegnin et de Chancy.

Il y a des personnes qui viennent de beaucoup plus loin, par exemple Frangy, pour qui le report modal s'avère difficile. La route de contournement n'est pas la seule solution pour répondre aux besoins de déplacement et il faut travailler sur le développement des transports publics et sur les aménagements de mobilité douce. C'était la conclusion du comité de pilotage à la fin 2019 qui a validé le démarrage de l'étude de faisabilité d'une route.

M. Philippe explique que le périmètre d'étude est situé dans l'une des régions du canton qui a le plus de valeur du point de vue environnemental ; c'est vrai au niveau des valeurs naturelles, paysagères, patrimoniales et agricoles. Il y a notamment des espaces agricoles qui contribuent aux surfaces d'assolement sur le canton de Genève et des zones agricoles prioritaires du côté français.

Un député du Centre souligne que la question de base est Soral où il y a un problème de transit excessif. Il demande ce qu'on fait pour Soral. Tous les projets touchent la zone agricole et il aimerait un ordre de grandeur entre les différentes variantes. C'est une belle zone sensible et il y a des attentes de Soral.

Les auditionnés font comprendre qu'il n'y a pas une solution toute faite parmi les différentes variantes.

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

A noter qu'il s'est passé 18 mois entre cette audition et la précédente mentionnée ci-dessus.

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 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 douane 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.

Pour la route de contournement de Soral, il faudrait demander aux Français de construire une route, mais ils ne sont pas partants. Depuis le début de l'année, ils ont, comme en Suisse, un système de quotas pour préserver les zones agricoles. En Suisse, ils n'ont plus que 57 hectares de disponibles jusqu'à l'atteinte de leur quota.

Une députée PLR s'enquiert des échangeurs de Viry.

M. Maudet explique que les habitants tant de Viry que de Soral le voient comme une mauvaise chose. A sa connaissance, le département promeut cette idée, mais la commune de Viry s'y oppose. Son sentiment, s'agissant du projet sur Viry, est qu'il a du plomb dans l'aile.

M. Maudet a le sentiment que les élus français ont compris qu'ils allaient devoir investir dans les transports publics. La ligne ferroviaire Bellegarde-Annemasse devrait pouvoir s'arrêter dans certaines gares comme celles de Viry et de Valleiry.

Discussion de commission du 3 octobre 2023

Une députée PLR souhaite avoir l'avis d'AgriGenève. Une députée des Verts aimerait, elle, avoir l'avis d'une association de Plateforme Nature et Paysage Genève, comme Pro Natura ou le WWF.

Ces deux institutions ont pu faire part de leur point de vue par écrit. Mesdames et Messieurs les députés peuvent prendre connaissance de ces avis annexés au présent rapport.

Discussion de commission du 10 octobre 2023

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 Soral, elle relève qu'il s'agit d'un nombre de véhicules largement inférieur au nombre de ceux qui circulent sur les axes du centre-ville. Ce n'est pas pour autant qu'ils n'ont pas écouté les préoccupations de Soral, 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 dit partager les constats de la problématique soulignée par les socialistes, mais, pour le PLR, une partie va s'abstenir, car pas convaincue que ce soit la solution. Il est nécessaire de prendre des mesures pour améliorer la qualité de vie des habitants. Une partie du PLR votera toutefois pour la 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. 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 affirme qu'on ne peut pas laisser ces villages comme Soral dans l'état actuel. Il se pose aussi un problème de sécurité, car ce sont des files entières de voitures qui circulent. Le MCG soutiendra la proposition de motion.

Le député du Centre annonce que son parti refusera la proposition de motion. Personne n'est content de construire de route sur cet espace, donc ils ne vont pas rendre ceci possible en acceptant la motion.

Le député LJS met en avant le dernier paragraphe de la lettre d'AgriGenève (voir en annexe) et voudrait proposer un amendement à la motion, en retirant l'idée d'une connexion à la route de Chancy. Ce qui n'est pas mentionné dans ce texte proposé, ce sont les voies agricoles. Si cet amendement venait à aboutir, LJS votera cette proposition de motion.

Un député UDC annonce que son parti soutiendra la motion.

Un amendement général est proposé :

« invite le Conseil d'Etat

– à examiner la possibilité de réaliser un contournement routier de Soral avec la collaboration de la commune et des acteurs locaux, au travers de mesures simples telles que l'utilisation de voiries existantes pour transférer le trafic pendulaire pendant les heures de pointe sans sacrifier des terrains agricoles, et, le cas échéant, de déposer un crédit de réalisation à cette fin ;

– à développer le trafic multimodal dans la région, notamment des liaisons de transports publics. »

La deuxième invite de la version originale (à éviter l'option d'un contournement par la France) est donc supprimée, et la troisième invite se voit retirer le terme « de Soral » pour parler de « la région » en général.

Le président met aux voix l'amendement général sur la M 2792 :

Oui : 8 (1 LJS, 2 MCG, 3 PLR, 2 UDC)

Non : 1 (1 Ve)

Abstentions : 5 (3 S, 1 Ve, 1 LC)

L'amendement général sur la M 2792 est adopté.

Le président met aux voix la M 2792 telle qu'amendée :

Oui : 8 (1 LJS, 2 MCG, 3 PLR, 2 UDC)

Non : 5 (3 S, 2 Ve)

Abstentions : 1 (1 LC)

La motion M 2792 telle qu'amendée est acceptée.



15 rue des Sablières
1242 SATIGNY
Tél. 022 939 03 10
Fax 022 939 03 16
info@agrigeneve.ch
www.agrigeneve.ch

Défense professionnelle et
développement rural

Monsieur Stéphane Florey,
Président de la commission des
transports

stephane.florey@qc.ge.ch

Satigny, le 10 octobre 2023

Prise de position écrite sur la proposition de motion « Pour un contournement de Soral qui réponde aux préoccupations des habitants du Sud du canton »- M 2792

Monsieur le Président de la commission des transports,

En préambule, nous sommes sensibles aux nuisances causées aux habitants par l'afflux de véhicules qui traversent le village de Soral, plus particulièrement aux heures de pointes. Les nombreuses pétitions lancées sur ce problème en sont la preuve. De surcroît, nous observons qu'en l'état, rien ne laisse présager une amélioration de la situation, bien au contraire.

Fort de constat, quelle serait la meilleure solution pour remédier à cette situation dans des délais raisonnables ?

La présente motion propose un contournement routier pour apaiser la circulation au sein du village. Dans les faits cette hypothèse n'est pas dénuée d'intérêt. Cependant, elle présente à nos yeux de nombreux désavantages.

Le premier concerne son emprise sur la zone agricole et plus particulièrement son impact sur les surfaces d'assolement dont le quota plancher selon le droit fédéral est bientôt atteint à Genève. Ne serait-il pas judicieux de garder ce quota pour la construction de logements qui font cruellement défaut à Genève ? De plus, la construction d'une nouvelle voirie entraînera inévitablement de lourdes restrictions pour les activités agricoles, en termes d'accès aux parcelles ou de fractionnement de celles-ci, sans compter le coût d'une telle infrastructure.

Le second est lié à une question de temporalité. La procédure pour la construction d'un tel ouvrage prendra des années, notamment compte tenu des voies de recours et procédures en cours à Genève. Or, il relève d'une certaine urgence à trouver une solution pour apaiser le transit du village de Soral.

Le troisième relève d'une vision globale des problèmes de circulation dans le Canton. Nous observons qu'en aval de cette nouvelle route, les problèmes d'engorgement ne seront pas réglés. Il est précisé dans l'exposé des motifs qu'elle facilitera l'accès aux P+R de Bernex. A titre d'information, le P+R de Vailly est, deux ans après sa mise en service, déjà saturé. La Ville de Genève continuera à être envahie chaque jour ouvrable par des véhicules venant de France voisine. Dans la vision d'une augmentation du trafic de 47 % à l'horizon 2040, d'autres solutions doivent être trouvées.

Il s'agit notamment d'éviter que des véhicules entrent sur le territoire cantonal. Pour ce faire, la construction de P+R en France voisine desservis par des services de transport en commun pour accéder à la Ville doit être privilégiée. Cette option est très attractive, voir notre remarque sur le P+R Vailly. En tenant compte de la destination des véhicules traversant Soral, qui selon les études se dirigent pour grande partie en direction de la Zimeysa et dans la zone industrielle de Plan-les-Ouates, nous pensons que la solution pour réduire le trafic dans la Champagne genevoise passera par un soutien financier pour le développement des infrastructures de transports publics dans le Grand Genève tel que le rail (réaménagement de la gare de Viry); de P+R et de lignes de bus directes desservant ces lieux de travail.

Dans l'intervalle, le Conseil d'Etat, par l'intermédiaire de la Commission, aurait la possibilité de trouver une solution provisoire avec la collaboration de la commune de Soral et des acteurs principaux, au travers de mesures simples telles que l'utilisation de voiries existantes pour transférer le trafic pendulaire durant les heures de pointe. Ceci permettrait de soulager le village de Soral sans créer de nouvelles voies et sans impacter la zone agricole.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à ce qui précède recevez, Monsieur le Président de la commission des transports, mes meilleures salutations.

François Erard



Directeur

Piccoli Roberta (SEC-GC)

Objet: TR: Commission des transports, audition conjointe le mardi 10 octobre 2023 de 18h00 à 18h30

Pièces jointes: Carte enjeux biodiversité_région Soral.png

De : Jean-Pascal Gillig <Jean-Pascal.Gillig@wwf.ch>

Envoyé : mardi 10 octobre 2023 10:28

À : Piccoli Roberta (SEC-GC) <roberta.piccoli@etat.ge.ch>; Florey Stéphane (GC) <stephane.florey@gc.ge.ch>

Cc : erard@agrigeneve.ch; info@pnpge.ch; Fiore Suter <fiore.suter@pronatura.ch>

Objet : RE: Commission des transports, audition conjointe le mardi 10 octobre 2023 de 18h00 à 18h30

PRUDENCE. Ce message provient d'un expéditeur externe à l'Etat. Ne cliquez sur les liens ou n'ouvrez les pièces jointes que si vous faites entière confiance à cet expéditeur.

Madame, Monsieur,

Tout d'abord nous vous remercions d'avoir sollicité nos associations à propos de ces 2 motions concernant le contournement routier de Soral, vu les enjeux environnementaux importants. Toutefois, nous regrettons fortement que les délais proposés ne nous permettent ni de répondre positivement à votre demande d'audition (séance PDCom avec la Ville de Genève à la même heure), ni de vous transmettre une prise de position écrite suffisamment développée pour vous permettre une réelle lecture des enjeux liés à la protection de la nature.

Nous vous proposons tout de même quelques éléments pour nourrir la discussion au sein de la commission des transports permettant d'expliquer succinctement pourquoi **nos deux associations sont totalement opposées à la réalisation de cette nouvelle route** (proposition de contournement routier de Soral).

Cette nouvelle route viendrait couper une région (voir carte en pièce jointe ou ci-dessous) :

- Abritant une des plus forte valeur de biodiversité du canton ;
- Avec 3 réserves naturelles à proximité, ainsi que le vallon de la Laire et plusieurs réservoirs de biodiversité ;
- Des corridors biologiques fonctionnels qui relient ces hotspots de biodiversité ;
- Des zones agricoles, des SDA et surtout beaucoup de surfaces de promotion de la biodiversité.

Cette route aurait donc un impact très fort sur la biodiversité locale. Impact que nous ne pouvons cautionner. Cet impact serait tellement important qu'il ne pourrait même pas être compensé par des mesures d'accompagnement. Dans un contexte d'extinction massive de la biodiversité, dont la Suisse est un des plus mauvais élèves au niveau européen (50% des milieux naturels et 35% des espèces menacés de disparition), une telle infrastructure routière, dans un tel endroit, n'est pas tolérable.

Nous comprenons évidemment les désagréments que subissent les habitants de Soral, mais cette route ne saurait être qu'une solution à court terme. La gestion des flux des pendulaires et leur moyen de transport sont des enjeux qui doivent être pensés au niveau du Grand Genève. Il est donc pour nous primordial d'avoir une vision plus large en agissant à la source des problèmes, plutôt qu'une action centrée uniquement sur deux douanes. Les montants alloués pour la

construction de cette route doivent être injectés dans des projets alternatifs aux TIM, notamment des P+R, des pistes cyclables, des BHNS, le rail, etc. Ce d'autant plus, qu'une nouvelle route pour les TIM est contraire aux engagements pris par l'Etat de Genève, à savoir de diminuer les TIM de -40% d'ici 2030 (plan climat de Genève).

Pour toutes ces raisons, nous espérons que vous rejetterez ces 2 motions qui vont, bien évidemment, à l'encontre d'une politique de protection de l'environnement.

Nous vous souhaitons une bonne séance de commission et si vous avez la moindre question ou si vous avez besoin de compléments, nous restons à votre entière disposition.

Avec nos meilleures salutations

Jean-Pascal Gillig (WWF Genève) et Fiore Suter (Pro Natura Genève)



Jean-Pascal Gillig

Secrétaire régional WWF Suisse
Responsable de la section genevoise

Tél 022 700 42 00 Portable 076 378 67 38

Web www.wwf-ge.ch Email jean-pascal.gillig@wwf.ch

WWF Genève - 10 Rue de Villereuse - 1207 Genève



Date de dépôt : 31 octobre 2023

RAPPORT DE LA PREMIÈRE MINORITÉ

Rapport de Caroline Marti

Si la minorité de la commission des transports reconnaît et regrette les nuisances liées au trafic automobile subies par les habitantes et habitants du village de Soral, si la minorité est convaincue de la nécessité de protéger les riverain-e-s contre les nuisances sonores, la pollution de l'air et les risques d'accident dus aux flux massifs de voitures et de deux-roues motorisés, la minorité de la commission considère que la proposition formulée dans la motion 2872 n'est pas de nature à répondre de façon convaincante aux problèmes soulevés.

D'abord, parce que la création d'une nouvelle route a un impact très néfaste sur l'environnement, la biodiversité et les écosystèmes préexistants. Il en va de même de la zone agricole que nous devons impérativement préserver pour des raisons évidentes d'approvisionnement alimentaire local, mais aussi pour se conformer aux exigences fédérales de préservation des surfaces d'assolements (SDA). C'est notamment ce qui a amené AgriGenève à adopter une position très critique face à cette proposition. Le WWF et Pro Natura, quant à eux, s'y sont fermement opposés.

Ensuite, de nombreuses études et constats empiriques le montrent, lorsque l'on construit de nouvelles routes, ou lorsqu'on augmente le nombre de voies de circulation, on engendre de nouveaux déplacements qui viennent très vite saturer ces nouvelles routes. La solution proposée dans cette motion est donc financièrement coûteuse, nuisible pour l'environnement et l'agriculture, inefficace pour réduire les nuisances liées au trafic et même contreproductive puisqu'elle augmentera, in fine, le volume des trajets automobiles dans la région.

Les auteur-trice-s de cette motion ont eu l'air de s'en rendre compte dans le courant de travaux de commission et ont fini par transformer l'objet de la motion en précisant que ce contournement pourrait se faire par « l'utilisation de voiries existantes ». Or cela reviendrait simplement à déplacer le problème et accroître les nuisances subies par les riverain-e-s des routes sur lesquelles le trafic se reporterait.

Aux yeux de la minorité, la seule solution efficace pour lutter contre les nuisances produites par le trafic automobile... c'est de réduire le trafic automobile. Le développement d'alternatives à la voiture et aux deux-roues motorisés, comme les transports publics, couplé à l'augmentation de l'offre P+R et à la création d'axes forts vélos larges, continus, directs et sécurisés, permettra de nous orienter vers une mobilité peu ou pas polluante, moins bruyante, moins dangereuse pour les autres usagers de la route, brefs, moins nuisible pour les habitant-e-s des villages de la campagne, mais aussi des quartiers urbains.

En effet, la minorité de la commission des transports ne peut pas conclure ce rapport sans relever l'hypocrisie de la majorité qui refuse la généralisation du 30 km/h en ville et fait ainsi la sourde oreille face à la souffrance de dizaines de milliers d'habitant-e-s des quartiers urbains qui subissent un niveau de bruit routier bien supérieur aux normes légales fédérales... mais qui est prête à dépenser des millions et à balafrer des zones naturelles et agricoles pour réduire, temporairement, les nuisances, certes pénibles mais objectivement bien inférieures à celles imposées aux habitant-e-s du centre, que subissent les habitant-e-s des villages de campagne.

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 SECONDE MINORITÉ

Rapport de Marjorie de Chastonay

Introduction

Par ce rapport de minorité, je vous recommande de refuser cette proposition de motion telle qu'amendée, car il s'agit d'une fausse bonne idée qui peut avoir des conséquences de report de trafic et des nuisances sans régler les problèmes globalement.

Une fausse bonne idée !

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

Malgré les efforts fournis par certains membres de la commission des transports pour modifier les invites, la solution proposée est une vision trop étriquée d'un point de vue de la **temporalité**, de la **région du Grand Genève** et des solutions envisagées qui ne feraient que **reporter le problème chez le voisin** d'à côté, respectivement la commune la plus proche.

Les enjeux de la **gestion des flux pendulaires** doivent être englobés dans une réflexion globale au niveau de toute l'agglomération du Grand Genève. Une tâche ardue qui implique non seulement les acteurs de la mobilité mais aussi celles et ceux de l'économie, du logement et de **nombreuses politiques publiques imbriquées**.

Par ailleurs, investir dans les routes, c'est créer de **nouveaux bouchons** à terme puisque, à chaque nouvelle infrastructure routière créée, quelque temps plus tard, elle se trouve submergée par le flot des véhicules motorisés. Les routes sont de véritables aspirateurs à voitures. C'est empiriquement prouvé !

Dès lors, il vaut mieux investir dans des projets alternatifs au trafic individuel motorisé (TIM) tels que les P+R, les pistes cyclables, les BHNS, le rail, etc.

Enfin, le plan climat cantonal renforcé prévoit de diminuer les TIM de -40% d'ici 2030. Construire de nouvelles routes irait à l'encontre des engagements pris par le gouvernement genevois.

Impact dévastateur sur la biodiversité

Après que les Vert.e.s aient demandé l'audition de la Plateforme Nature et Paysage – Genève, et en particulier après que la majorité de la commission ait pris connaissance de la position écrite transmise par le WWF et Pro Natura Genève qui en sont membres, un sursaut de lucidité a provoqué un espoir de refuser cette proposition de motion qui aurait pu avoir des conséquences dévastatrices sur la biodiversité de notre canton.

En effet, le PLR, dans son désir de satisfaire les habitant.e.s du village de Soral était prêt à sacrifier pas moins de trois réserves naturelles se trouvant à proximité, ainsi que le vallon de la Laire et plusieurs réservoirs de biodiversité proches, en proposant : « de réaliser un contournement routier de Soral, qui serait connecté à la route de Chancy, et, le cas échéant, de déposer un crédit de réalisation à cette fin. »

De surcroît, la nouvelle route proposée aurait coupé cette région qui possède justement des corridors biologiques fonctionnels reliant ces hotspots de biodiversité.

Certes, l'empathie est de mise pour comprendre les souffrances des habitant.e.s de Soral face aux nuisances sonores engendrées par le trafic routier transfrontalier quotidien. Néanmoins, il s'agit d'agir avec précaution et discernement lorsque de telles propositions de constructions d'infrastructures routières sont proposées.

Cette vision court-termiste de vouloir bétonner la nature aurait donc eu un impact très fort sur la biodiversité locale selon le WWF et Pro Natura Genève. L'ampleur des dégâts causés par cette nouvelle route n'aurait même pas pu être compensée par des mesures d'accompagnement.

Alors que nous vivons une période d'extinction massive de la biodiversité, cette proposition du PLR va à l'encontre du bon sens et surtout du respect de l'environnement, dans un contexte de dérèglement climatique, faut-il le rappeler.

Emprise sur la zone agricole et mitage du territoire

Selon AgriGenève, la motion proposée est totalement inadéquate pour les raisons suivantes :

1. Il y aurait une emprise sur la zone agricole.
2. Cela aurait un impact sur les surfaces d'assolement dont le quota plancher selon le droit fédéral est bientôt atteint à Genève.
3. Cela entraînerait des restrictions pour les activités agricoles en termes d'accès aux parcelles ou de fractionnement.

4. La procédure pour construire un tel ouvrage prendrait énormément de temps en prenant en considération les nombreux recours à venir.

Le bruit, la sécurité et la qualité de vie

Il est évident que nous comprenons les **nuisances** subies par les habitants, mais proposer des **routes de contournement**, c'est créer d'autres problématiques. Selon la prise de position des associations, cela aurait des conséquences environnementales extrêmement importantes.

Rappelons que le bruit est un fléau dont 120 000 personnes souffrent dans le canton de Genève. Il s'agit d'une question de santé publique. Les normes fédérales sont souvent dépassées. Les habitantes et les habitants se mobilisent face à l'ampleur du phénomène. Ils déposent donc de nombreuses pétitions, que cela concerne le centre-ville où l'afflux de véhicules arrive ou l'entrée du canton lors du passage des villages frontaliers.

Conclusion

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

1. Une aberration d'un point de vue écologique et plus spécifiquement pour la protection de la biodiversité.
2. Une incohérence en termes de temporalité.
3. Un mitage du territoire en vue au détriment des surfaces agricoles.
4. La motion telle qu'amendée ne règle pas le problème de l'afflux des voitures et le transporte dans d'autres communes du canton.
5. Il faudrait développer une vision globale de la politique de mobilité transfrontalière en construisant davantage de P+R en France voisine desservis par des services de transports en commun pour accéder à la ville et aussi en direction de Zimeysa et de la zone industrielle de Plan-les-Ouates.

Aussi, en fermant des douanes et en reportant le trafic ailleurs ou en contournant, le trafic va forcément toucher à la biodiversité, là où 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-suisses pour des P+R afin de soulager les villages frontaliers.

Pour toutes ces raisons, je vous recommande de refuser cette proposition de motion telle qu'amendée.