

Date de dépôt : 12 janvier 2016

Rapport

de la Commission des pétitions chargée d'étudier la pétition pour la construction d'une route d'évitement à Soral

Rapport de M. Stéphane Florey

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des pétitions a étudié la pétition 1956 lors de ses séances des 2 et 16 novembre 2015, et du 7 décembre 2015 sous la présidence de M. Jean Romain.

A également assisté à ces séances, M^{me} Mina-Claire Prigioni, Secrétaire scientifique du Secrétariat général du Grand Conseil, qu'elle soit ici remerciée pour son aide très appréciée par la commission.

Les procès-verbaux ont été tenus par M. Christophe Vuilleumier que le rapporteur remercie pour la qualité de son travail.

1. Audition de M. John Dupraz, pétitionnaire

M. Dupraz remercie la commission pour cette audition. Il explique ensuite que depuis des années, le trafic pendulaire est un problème lancinant à Soral. Il rappelle qu'une pétition (P 1472) avait été envoyée en 2004 déjà et que les voiries n'ont guère été développées depuis des décennies. Il signale qu'à Soral, rien n'a été fait si ce n'est l'établissement de quelques potelets destinés à ralentir le trafic. Selon lui, les autorités genevoises sont en effet à genoux devant les autorités françaises. Or, la circulation a augmenté et il est physiquement impossible d'absorber ce trafic avec des infrastructures qui n'ont pas évolué.

Il signale ensuite qu'un projet d'éco-pont, auquel Genève participe financièrement, et un projet de raccordement routier sont menés en France voisine, à Viry, et déclare que ce second projet risque d'aggraver encore la situation puisque cette nouvelle route impactera forcément Soral. Il précise que les représentants du tunnel du Mont-Blanc ont été reçus à Soral et ont expliqué qu'il n'y aurait pas un véhicule de plus à Soral, ce dont il ne croit pas un mot.

Il précise que c'est l'ATMB (*Autoroutes et Tunnel du Mont Blanc*) qui pilote le dossier de l'éco-pont et que si les autorités genevoises participent à ce projet, elles n'ont pas été consultées pour le raccordement autoroutier. Il trouve qu'il est scandaleux que le Conseil d'État ne prenne pas langue avec l'ATMB pour s'opposer à ce projet. Il observe en outre que des barreaux doivent être construits pour permettre ce raccordement et remarque qu'une entrée de fonction déjà existante pourrait être utilisée à la place d'un nouveau raccordement autoroutier.

Pour finir, il déclare que la priorité pour les habitants de ce canton devrait relever de la tranquillité et constate que le canton est soumis à une dictature des Verts. Il mentionne que la pétition demande donc de revoir les priorités du budget. Il pense en outre que les autorités françaises feraient mieux d'investir des fonds dans la ligne ferroviaire proche, plutôt que dans ce nouveau raccordement et que si les autorités continuent à se moquer de Soral, les habitants fermeront eux-mêmes la frontière.

Un commissaire MCG demande quelle décision a été prise à l'égard de la route qui traverse le village de Soral. Il demande si cette route est fermée à certaines heures.

M. Dupraz répond que c'est la route de Rougemont qui accède à la frontière qui est fermée de 22h00 à 5h00. Il précise qu'elle va bientôt être fermée jusqu'à 6h00, ce qui malheureusement ne changera pas grand-chose puisqu'il y a très peu de circulation à cette heure-là. Il explique alors que les véhicules devraient prendre l'autoroute de contournement mais ne le font pas et précise que pour ce faire, il serait judicieux de fermer quelques petites douanes. Il ajoute que la douane de Bardonnex pourrait en outre mettre six passages en fonction et pas uniquement trois, ce qui permettrait de fluidifier le trafic. Il répète ne pas comprendre pourquoi le Conseil d'État n'intervient pas auprès des douanes.

Le commissaire fait remarquer que la fermeture des douanes ne ferait qu'empirer la situation si cette dernière mesure n'est pas prise.

M. Dupraz rétorque que le Conseil d'État ne fera jamais cela puisqu'il craint les Français. Il répète que la situation est devenue intenable. Le développement du canton est un fiasco total et ne profite qu'aux promoteurs immobiliers. Ce problème ne se déroule pas uniquement à Soral. Il pense qu'il

faudrait envisager une étude globale. Par ailleurs, les mesures environnementales prises ne sont pas en adéquation avec la réalité. Il signale ainsi que deux hectares ont été consacrés aux crapauds calamites, deux hectares qui sont retirés des surfaces de développement.

Un commissaire UDC remarque que l'étude préliminaire a été financée par Soral et demande si le Conseil d'Etat a déjà identifié la nécessité d'une future route d'évitement à Soral.

M. Dupraz acquiesce. Il mentionne alors avoir fait venir M. Barthassat qui a déclaré bien vouloir faire cette route, mais ne pas en avoir les moyens. Mais par contre pour la piste cyclable de Soral à Lully, pour 10 cyclistes par jour qui a coûté plus de 5 millions de francs, là, l'Etat en a eu les moyens. Il rappelle également que les mesures écologiques prises à Lully ont coûté très cher. Il se demande en l'occurrence si les premières mesures écologiques ne devraient être prises pour les habitants.

Le Président rappelle que ces mesures ont été prises car l'Aire débordait.

M. Dupraz acquiesce en mentionnant que les bâtiments ont été construits sur une grenouillère, ce que tout le monde savait fort bien et estime que les responsables devraient prendre leurs responsabilités.

Une commissaire d'EAG observe que l'entrée de service dont il a parlé ne pourrait pas être utilisée comme une nouvelle entrée d'autoroute.

M. Dupraz répond être à disposition de la commission pour accueillir les commissaires à Soral et les guider sur cette entrée de service. Il précise que remanier cette entrée utiliserait moins de terrains que le projet envisagé pour la nouvelle entrée d'autoroute.

2. Propositions d'auditions

Le groupe MCG propose l'audition de la commune de Soral ainsi que celle de M. Barthassat.

Le groupe UDC demande que le conseiller d'Etat soit accompagné par le directeur de la DGT afin d'obtenir des éclaircissements techniques.

Le groupe PDC déclare que Soral, à 8h du matin, est effectivement un véritable enfer. Il pense qu'il serait dès lors intéressant d'entendre M. Claude Haegi, représentant du canton de Genève à l'ATMB afin d'en savoir plus sur cette affaire.

Le groupe Socialiste propose l'audition d'un représentant de la cellule du projet agglomération, au sein du Département présidentiel.

Le Président prend note de ces différentes demandes d'audition et remarque qu'il n'y a aucune opposition à ces demandes.

3. Audition de M. Raoul Florez, maire, de M^{me} Anne Jaggi et M. Gérard Fontaine, adjoints au maire

M. Florez déclare que la pétition parle non seulement de la route d'évitement mais également du projet d'échangeur en France voisine. Il mentionne que cette pétition a tout son sens au vu du trafic que connaît le village. Il explique alors que la route d'évitement est une évidence pour les habitants de Soral. La pétition met le doigt sur un point important, soit l'échangeur autoroutier envisagé en France voisine qui risque d'augmenter encore les flux de circulation au travers du village. Il rappelle que 8'000 voitures traversent le village aux heures de pointe chaque jour et que le village avait été conçu pour le trafic agricole. Il remarque que ce trafic impacte de manière importante la sécurité, notamment celle des enfants qui se rendent à Laconnex à vélo. Par ailleurs, Soral a déjà mené un certain nombre de projets en investissant un peu d'argent, dans le but de remédier quelque peu à la situation. Il remarque que des potelets ont ainsi été installés, mais que malgré tout, la situation est de pire en pire.

Ensuite, M. Florez évoque le projet d'échangeur envisagé par la France. Il remarque que l'argent pour le créer ainsi que le concept sont acquis. Il mentionne que ce projet est donc pour ainsi dire ficelé. Il affirme que les automobilistes préféreront passer par Soral pour entrer à Genève grâce à cet échangeur plutôt que de continuer leur route jusqu'à la douane de Bardonnex. Il pense, cela étant, que si le canton acceptait de construire une route d'évitement, la situation serait en partie assainie.

M^{me} Jaggi déclare, bien que la circulation est un problème pour l'ensemble du canton, que le réseau routier à Soral ne permet pas le passage de 8'000 voitures. Elle signale ensuite que les enfants en vélo passent derrière les potelets le long des voitures et remarque que le danger est constant. Elle précise que les habitants ne sont en outre pas très contents de ces potelets qui rendent difficile le passage des voitures, notamment le passage des voitures des habitants eux-mêmes.

M. Florez précise qu'il a fallu remplacer 400 de ces potelets car ceux-ci ont été endommagés par des voitures.

M^{me} Jaggi ajoute que les enfants, une fois sortis de Soral, passent par un chemin de campagne. Elle précise que les automobilistes passent en outre au travers du village le matin, avec un café, ou un téléphone à la main.

M. Florez signale également que lorsqu'ils le peuvent, ils roulent relativement vite.

M. Fontaine mentionne que la vitesse est en effet abusive, notamment sur certains segments de la route. Il signale ensuite que le projet d'échangeur à

Viry implique une sortie se trouvant dans l'axe de Soral. Il déclare qu'il est évident que ce seront quelques milliers de voitures supplémentaires chaque jour qui l'emprunteront pour ensuite passer la douane de Soral. Il remarque que la situation est d'ores et déjà insupportable. Il n'ose pas imaginer ce qu'il en sera à l'avenir. Cela étant, ce problème n'est pas récent et existe depuis de nombreuses années.

M^{me} Jaggi rappelle qu'une pétition avait déjà été déposée à cet égard il y a dix ans. Des promesses avaient alors été faites mais rien n'est venu.

M. Florez déclare que cette nouvelle pétition intervient au moment où la frustration est telle que l'échangeur est la goutte d'eau en trop. Il signale encore que l'ATMB a indiqué aux représentants de Soral que les calculs réalisés démontraient que le village ne serait pas impacté, ce qu'il ne croit absolument pas. Il pense, en effet, que de nombreuses personnes préféreront passer par Soral plutôt que d'aller jusqu'à Bardonnex. Il observe en outre entendre souvent que la situation n'est pas si grave à Soral par rapport à la rue des Deux-Ponts, mais il mentionne que Soral n'a pas été conçu pour un tel trafic.

Le Président demande à qui a été envoyée l'étude préliminaire sur la route de contournement.

M. Florez répond que ce rapport a été envoyé au Conseil d'État.

Un commissaire UDC demande quel serait le coût de cette route d'évitement et si la commune serait prête à participer au financement de cette route.

M. Florez indique ne pas pouvoir articuler de chiffre. Cependant la commune est ouverte à une éventuelle participation financière à la hauteur de ses moyens. Il signale que le budget communal est de 2 millions de francs et rappelle que la commune a passablement investi au cours de ces dernières années, notamment en refaisant toutes les canalisations.

Un commissaire PLR évoque l'étude sur la route d'évitement et demande s'il y a eu des développements entre temps. Il aimerait également savoir s'il y a eu des discussions à propos du futur échangeur.

M. Florez indique que c'est le Conseil d'État qui avait proposé à la commune de mener cette nouvelle étude afin de permettre à Soral de mettre le pied dans les projets cantonaux. Il pense que cette audition devant la commission est une très bonne chose. La commune attend que la situation se résolve rapidement. Pour ce qui est du projet de l'échangeur qui se trouve sur territoire français, il signale que la commune a été informée alors que l'étude sur le projet était aboutie et que le Conseil d'État a été tout autant surpris par ce projet. Il signale que ce projet est lié au fait que le tronçon autoroutier menant à Annemasse sera rendu payant. Il pense qu'il lui faudra défendre son

village avec l'existence de cette infrastructure, mais déclare que si la route d'évitement est faite, cela permettra d'atténuer les effets.

Une commissaire socialiste demande s'il y a des radars installés à Soral.

M^{me} Jaggi répond que la police est venue installer un radar mobile, lequel a flashé de nombreux véhicules. Elle ajoute que M. Maudet lui a indiqué qu'installer un radar serait une bonne chose. Malheureusement, il semblerait qu'il y ait des lenteurs administratives ou que les moyens financiers soient insuffisants.

Une commissaire d'EAG demande si le flot de voitures est constitué de personnes vivant en France voisine.

M. Florez acquiesce en précisant que l'échangeur permettra aux Français qui viennent de plus loin de passer par Soral. Mme Jaggi remarque que certains viennent de Bellegarde. Pour sa part, M. Fontaine signale qu'il y a de plus en plus de passages de France à France, entre Viry et Saint-Julien, qui se font en passant par Soral.

Un commissaire UDC si des habitants seraient impactés par un projet de route d'évitement.

M. Fontaine répond qu'il n'y a presque pas d'habitations le long du tracé si ce n'est une ferme qui pourrait être impactée. Mme Jaggi ajoute que seule la terrasse d'une maison serait impactée mais précise que ces habitants sont déjà ennuyés par le trafic.

4. Audition de MM. Sylvain Ferretti, chef du projet d'agglomération « Grand Genève » et Olivier Caumel, directeur de la région Rhône-Arve au sein de la direction générale des transports

M. Ferretti déclare que le projet d'agglomération permet de suivre les différents projets menés dans ce cadre, notamment ceux dont il est question dans la pétition. Par ailleurs, il informe qu'une demande d'informations a été déposée à l'égard de ce projet d'échangeur.

M. Caumel explique qu'il est question de créer un échangeur complet pour desservir une plateforme technique sur la commune de Viry. M^{me} Künzler (ancienne Conseillère d'Etat) avait demandé en son temps que la consultation prenne en compte Genève à l'égard de ce projet, afin d'éviter de créer une seconde pénétrante à travers le canton. Une lettre allant dans ce sens avait alors été écrite le 28 octobre 2010. Mais depuis lors, les autorités françaises n'ont plus associé Genève à cette étude. Selon lui, l'instance la mieux adaptée pour évoquer ce projet serait le GLCT (Groupement local de coopération transfrontalière) devant lequel une présentation a été réalisée au mois de

septembre dernier. Il ajoute que la DGT a accompagné la commune de Soral et les pétitionnaires lors de la présentation de l'ATMB. Il précise encore que la DGT ne partage pas les conclusions de l'étude qui a été présentée et qui indique qu'il n'y aurait pas de report de trafic sur Soral. Pour finir, il estime que cette étude devrait être versée dans un dossier plus général associant la traversée du lac.

Le Président demande comment interpréter la réaction de la France qui a cessé d'associer Genève à cette étude. Il remarque ensuite qu'il sera sans doute difficile de contrer ce projet d'échangeur qui risque de faire entonnoir et de générer plus de trafic à travers Soral.

M. Caumel répond que Soral, comme bien des villages, n'est pas adapté pour accepter de telles charges de trafic. Soral ne risque pas d'être le seul village impacté puisque ces véhicules se déverseront ensuite en fonction des lieux de destination des automobilistes. Il remarque ensuite que si une étude d'opportunité était menée, en prenant en compte la situation actuelle, sur un projet de route de contournement, le résultat serait sans doute positif. Il ajoute que si un demi-échangeur devait être construit à Viry, il est évident qu'une seconde pénétrante serait créée. Pour finir, il déclare qu'il ne s'exprimera pas sur la question politique concernant la réaction de la France.

Une commissaire Socialiste demande comment se négocient les projets d'infrastructure en France ayant des impacts en Suisse. Elle se demande si ces problématiques sont débattues au sein du GLCT.

M. Ferretti explique que les modélisations de ce projet ont été réalisées à la fin du premier projet d'agglomération et que c'est un projet franco-français. Il ajoute qu'il y a deux possibilités pour rattraper cette situation, notamment en faisant appel à la convention Lescot. Il remarque que si la Confédération demande à la France d'être associée à l'étude d'impact, il imagine mal la France refuser cette requête. Il mentionne ensuite que plusieurs projets autoroutiers dans le périmètre de Genève risquent de modifier passablement le paysage. Chaque projet risque d'entraîner des mesures qui se cumuleront et qui pourraient bloquer le territoire. Il mentionne qu'il devrait être donc possible d'objectiver les différents projets à des dates butoirs avec une réflexion sur les mesures d'accompagnement. Il se demande ainsi si la fluidification à Bardonnex qui interviendra avec le CEVA, ne pourrait pas motiver les gens à passer par cette douane.

Une deuxième commissaire Socialiste remarque qu'il y a une période de cinq ans entre le courrier envoyé en 2010 et la découverte de ce projet cette année. Elle se demande si ce manque de renseignements ne pourrait pas constituer un vice de forme. Elle se demande s'il existe un moyen pour

remédier à cette situation ou si Genève est obligée d'accepter cette nouvelle donne.

M. Ferretti remarque qu'il a fallu plus d'une année pour organiser une séance qui n'a en fin de compte jamais eu lieu. Il ajoute qu'il y a donc eu un verrou posé sur ce projet et il ne sait pas pourquoi ce dernier ressort à présent. Il mentionne que les Suisses ont de la peine à intervenir dans ce genre de projet au même titre que les Français ont de la peine à intervenir dans les projets helvétiques qui se tiennent en Suisse.

Le Président indique que les Français passent par Soral pour faire des trajets de France à France. Il se demande si cet échangeur augmentera ce phénomène.

M. Caumel pense que ce sera effectivement le cas puisque le temps de parcours sera réduit.

Le Président remarque alors qu'il est donc plus qu'envisageable de sortir de l'autoroute à Viry pour se rendre en Suisse.

M. Caumel acquiesce en mentionnant que l'axe sera adéquat pour se rendre dans la zone industrielle de Meyrin par exemple, à travers Cartigny et Aire-la-Ville.

Un commissaire MCG déclare prendre acte que la France fait ce qu'elle veut chez elle. Il rappelle, cela étant, que les habitants de Soral se plaignent depuis des années de la situation et il se demande ce qui peut être fait concrètement pour remédier à ce problème.

M. Caumel répond que plusieurs séances ont été menées à Soral à l'époque du conseiller d'Etat Robert Cramer. Il se souvient que les habitants ne parvenaient pas à se mettre d'accord sur un tracé ne spoliant pas telle ou telle famille. Il ajoute que les finances de l'État sont un facteur à prendre en compte et que pour améliorer la sécurité, notamment celle des enfants, une série de mesures ont été prises en 2010 sur l'ensemble du réseau principal lié au transit dans ce village.

Le commissaire mentionne que les potelets qui ont été installés dans le village pour améliorer la sécurité et ralentir le trafic sont fauchés régulièrement.

M. Caumel confirme mais précise que ce sont des aménagements qui doivent être démontables en raison du passage des moissonneuses batteuses.

Le commissaire demande ensuite si la DGT serait opposée à la mise d'un 40 Km/h ou s'il serait possible de mettre ce village en zone 30 Km/h.

M. Caumel répond par la négative et indique que l'adjointe au maire a demandé la pose d'un radar. Cela étant, il remarque qu'un panneau 40 Km/h, est une mesure d'accompagnement obligatoire avec un radar.

Malheureusement cette mesure ne limitera pas le trafic de transit. Il ajoute que la loi oblige que des panneaux de ce type soit installés à chaque intersection, ce qui ne serait pas très esthétique pour un village de ce type. Pour ce qui est de la mise du village en zone 30 Km/h, il indique que cette mesure devrait être justifiée. Il signale également qu'une zone 30 implique des aménagements encore plus contraignants, lesquels seraient difficilement envisageables dans un village agricole.

5. Audition de MM. Luc Barthassat, conseiller d'Etat, Blaise Hochstrasser, directeur de la direction générale des transports et Claude Haegi, représentant du canton de Genève au sein du Conseil d'administration des autoroutes et tunnel du Mont-Blanc

M. Barthassat explique que cette route d'évitement est débattue depuis plus de vingt ans. Il ajoute que ce sont surtout les moyens financiers qui manquent pour la réaliser. Il indique ensuite s'être rendu sur place. La situation est en effet affolante. Il confirme que le village de Soral se prête mal à ce genre de trafic et qu'il est vrai qu'une nouvelle infrastructure en France voisine risquerait d'aggraver la situation.

M. Hochstrasser confirme que le trafic à Soral est en effet conséquent. Il ajoute que le canton a par ailleurs été surpris des résultats de l'étude qui a été menée en France indiquant que cet échangeur n'occasionnera pas de trafic supplémentaire à Soral. Il pense à cet égard qu'il faudrait envisager une petite étude pour confirmer ces résultats. Il remarque en l'occurrence que l'une des destinations est Zimeysa et mentionne qu'il est possible de rallier cette zone par Soral. Il ajoute que les gens venant de la vallée de l'Arve et qui se retrouveront devant un bouchon à Bardonnex passeront très certainement par Soral lorsque cet échangeur existera. Il ajoute qu'il est question tout de même de 6'500 véhicules par jour. Il observe ensuite qu'il convient de réfléchir aux solutions ponctuelles à trouver dans ce cas particulier autant qu'à l'étude globale portant sur la traversée du lac.

M. Haegi rappelle que le canton et la Ville de Genève ont ensemble 6 à 7% des actions de l'ATMB. Il rappelle également que ce projet s'est révélé une opportunité extraordinaire puisqu'il a permis à Genève d'économiser du terrain et d'éviter de payer une autoroute. Il signale alors que suite à une demande de M. Dupraz, l'ATMB s'est rendu sur place en présence de M. Barthassat. Il évoque également des échanges de courriers entre le village de Soral et l'ATMB. La déviation qui est envisagée en France voisine permettra de décharger un certain nombre de villages français comme Viry. Il imagine en l'occurrence que cet aspect ne laissera pas le Parlement indifférent. Il

remarque par ailleurs que ce n'est pas l'ATMB qui a fait l'étude dont il est question mais une société genevoise (CITEC). Il lit ensuite un courrier du directeur général de l'ATMB (annexe) et remarque que les travaux de cet échangeur ne sont pas prévus avant 2022 puisqu'ils nécessitent encore une validation ministérielle. Il ajoute qu'une concertation est organisée en juin 2016 avec l'ensemble des partenaires régionaux.

Une commissaire Socialiste évoque l'audition des deux collaborateurs attachés au Grand Genève, lesquels ont expliqué avoir découvert cette affaire cette année seulement. Elle précise que Mme Künzler avait adressé un courrier à l'ATMB en 2010, suite de quoi plus rien ne s'était passé. Elle se demande alors comment se fait le relais entre le délégué genevois à l'ATMB et le Conseil d'État.

M. Haegi répond que les relations avec le Département sont suivies et plus soutenues que par le passé. Il ajoute que le représentant genevois à l'ATMB est concerné tant par le tunnel que par l'autoroute. Il déclare ensuite ne pas croire qu'il ait eu de défaillance dans la communication. Il précise que rien n'est fait pour le moment. Il comprend l'exaspération des habitants de Soral mais il répète que la démarche actuelle est uniquement de nature légale.

Une seconde commissaire Socialiste demande si l'étude qui a été évoquée pour confirmer les résultats de l'étude française est un vœu pieux. Elle se demande également comment les parties peuvent conduire des études et entamer des réalisations en fonction des résultats, sans tenir compte du voisin. Elle se demande dès lors si Genève pourrait faire revoir ce projet d'échangeur en fonction du projet d'agglomération.

M. Hochstrasser explique qu'il est question de discuter avec le bureau d'étude concerné et son mandant afin de connaître le bien fondé de ladite étude. Il rappelle qu'il est question de deux objets, un échangeur en France voisine et une route d'évitement à Soral. Il déclare alors que le canton est convaincu que les incidences ne s'arrêtent pas à la frontière et qu'il est nécessaire de lier cette problématique à celle de la traversée du lac.

Un commissaire MCG comprend que les pétitionnaires de Soral ont eu connaissance soudainement de ce projet alors qu'il est question d'études ayant nécessité du temps. Il observe ensuite que la pétition demande la réalisation d'une route d'évitement, autant que de s'opposer au nouveau raccordement autoroutier. Il se demande s'il ne serait pas possible en fin de compte de fermer tout simplement la route de transit qui traverse Soral.

M. Barthassat répond que le Conseil d'État pourrait en effet fermer la douane de Soral dès demain. Mais, il précise qu'il est nécessaire de prendre en

compte les enjeux et les impacts. Par ailleurs, il ne croit pas qu'il soit très judicieux de mettre les Français devant le fait accompli.

M. Hochstrasser rappelle qu'il y a deux douanes à Soral. En fermer une ne supprimera pas le flux de circulation, ce dernier passant dès lors ailleurs. Il pense qu'il est donc nécessaire de réfléchir aux conséquences d'une telle mesure. Il rappelle alors que les horaires d'ouverture de cette douane ont déjà été modifiés.

Un commissaire PLR se demande quel est l'intérêt de l'ATMB dans cet échangeur.

M. Haegi répond que le but est de diminuer le trafic à Viry et d'améliorer la fluidité. Il ajoute qu'il y a heureusement des personnes qui ont une vision transfrontalière permettant de prendre en compte les enjeux des deux côtés de la frontière. Il répète que des dates sont fixées pour la concertation et qu'il serait judicieux d'en profiter pour poser ces questions.

Une commissaire Socialiste déclare que cette étude a été peut-être commandée par l'État de Genève mais elle répète que les collaborateurs qui s'occupent du projet d'agglomération ne semblaient pas connaître ce projet ni même qu'une étude avait eu lieu. Elle se demande à nouveau comment s'articule la collaboration entre Genève et la France.

M. Hochstrasser répond que le modèle multimodal transfrontalier est un instrument informatique transfrontalier franco-suisse dont CITEC est l'un des opérateurs. Il ne peut guère en dire plus.

M. Haegi précise que le projet d'agglomération prend connaissance des études lorsque celles-ci sont achevées. Il pense que c'est de cela dont il est question. Il répète que l'ATMB est conscient et prend en considération tous les effets de ce projet sur Genève.

Un commissaire Socialiste voit mal comment empêcher la France de mener à bien ce projet. Il se demande, cela étant, si des perspectives existent pour cette route d'évitement.

M. Barthassat répond que Chancy a les mêmes problèmes que Soral. Il ajoute que le montant d'une route d'évitement à Chancy se monterait entre 12 et 13 millions de francs et pense que le montant à Soral serait plus ou moins similaire. Il estime qu'en fin de compte, ce sera au Grand Conseil de prendre ses responsabilités et de voter des budgets exceptionnels.

6. Discussion et vote final

Le groupe Socialiste déclare qu'il est étonnant que les personnes en charge du projet d'agglomération ne connaissent pas une étude ayant un tel impact. Il

pense qu'il serait nécessaire de faire en sorte que ce service ait la possibilité de connaître ces projets en changeant la loi ou un règlement, cette question restant à déterminer.

Le groupe PLR observe qu'il s'agit d'études pour le moment, mais il remarque que ce sont finalement les moyens qui manquent dans cette affaire. Il pense qu'il serait possible de renvoyer cette pétition au Conseil d'État afin de respecter les préoccupations de Soral.

Le groupe UDC est à la fois consterné et déçu par les réponses du Conseil d'État. Il pense que ce dernier se moque du Grand Conseil. Il se demande ainsi ce que signifie la proposition de faire encore une étude sur ce problème alors que ce dernier existe depuis plus de vingt ans. Il ajoute qu'il y a des années qu'aucune nouvelle route n'a été construite à Genève. Pour ces raisons, l'UDC votera le renvoi de cette pétition au Conseil d'État.

Le groupe des Verts signale qu'améliorer la mobilité à Genève ne signifie pas forcément construire de nouvelles routes. Il ajoute d'ailleurs que le Conseiller d'État actuel ne va pas construire de route, tout comme ses prédécesseurs. Il propose le dépôt de cette pétition sur le bureau, car il estime qu'il s'agit d'une problématique globale qui ne peut pas être abordée sous un angle réducteur. Il mentionne également ne pas être en faveur de la construction d'une nouvelle route et pense que l'une des mesures à prendre serait de limiter la vitesse.

Le groupe MCG soutiendra le renvoi de cette pétition au Conseil d'État. Il mentionne qu'il serait judicieux que ce dernier prenne rapidement en charge cette problématique même s'il ne croit pas que les solutions envisagées par la pétition soient très judicieuses. Il pense qu'une solution pragmatique serait de fermer la route de transit.

Le groupe PDC déclare souscrire à ces propos. Il ajoute avoir assisté à ce trafic à Soral à 7h du matin et avoir constaté qu'il s'agit d'un vrai cauchemar. Il pense cependant que créer une route d'évitement ne fera qu'attirer plus de voitures et ne fera que détruire plus de zones agricoles. Il pense qu'il devrait être possible de prendre des mesures pour dissuader les voitures de prendre cette route. Il précise que c'est au Conseil d'État d'étudier cette question.

Le Président passe ensuite au vote pour le renvoi de la P 1956 au Conseil d'Etat :

Pour : 12 (3 MCG, 2 UDC, 3 PLR, 1 PDC, 3 Socialistes)

Contre : 1 (1 Vert)

Abstention : 1 (1 PLR)

Le renvoi de la P 1956 au Conseil d'Etat est accepté.

Mesdames et Messieurs les députés, compte tenu de ce qui précède, la Commission des pétitions vous recommande de suivre ses conclusions et de renvoyer la présente pétition au Conseil d'Etat.

Pétition (1956)

pour la construction d'une route d'évitement à Soral

Mesdames et
Messieurs les députés,

- Vu l'étroitesse des rues du village ;
- vu les huit mille voitures qui transitent à travers le village (aux heures de pointe) ;
- vu le projet de diffuseur autoroutier au niveau de la RD 118 à Viry,

les pétitionnaires demandent :

- la réalisation d'une route d'évitement ;
- au Conseil d'Etat de tout mettre en œuvre (dans le cadre du Grand Genève) pour s'opposer à ce nouveau raccordement autoroutier tel qu'il est prévu ;
- de prendre toutes les mesures utiles pour diminuer, voire ralentir le trafic routier à travers le village pour garantir la sécurité des villageois et notamment celle des enfants.

Soral connaît un trafic insupportable

Or, le canton a les moyens de réaliser pistes cyclables et renaturation de rivière, au détriment d'aménagements routiers qui garantiraient la tranquillité et la sécurité des habitants (d'autres villages que Soral sont concernés).

A titre d'exemple, le canton a investi des millions dans la réalisation d'une piste cyclable (Soral-Lully) et dans la renaturation de l'Aire.

Ne serait-il pas temps d'inverser les priorités en faveur des résidents des villages perturbés par le trafic pendulaire ?

D'autre part, le projet de raccordement autoroutier de Viry va aggraver la situation à Soral. En effet, les automobilistes sortiront à Viry afin d'éviter les bouchons à la douane de Bardonnex.

Le canton et l'ATMB ont le projet de réaliser un écopont au-dessus de Soral pour permettre à la faune sauvage de passer du nord au sud et, ainsi, de supprimer le barrage que constitue l'autoroute. A l'inverse, la réalisation du diffuseur projeté nécessite la construction de deux barreaux routiers pour entrer

et sortir de l'autoroute et préserver Viry. Ces barreaux constituent deux « barrages », est-ouest, pour la faune sauvage.

Quelle concertation a réuni le canton, l'ATMB et le Conseil général de la Haute-Savoie pour d'un côté préserver la faune et d'un autre mettre en péril le gibier par de nouveaux aménagements routiers ?

Cela est d'autant plus incompréhensible, quand on sait qu'à 4 km de Viry, au lieu-dit Humilly, sont déjà réalisées deux entrées de service sur l'autoroute. La réalisation du raccordement autoroutier à Humilly est beaucoup moins dévoreuse d'espace et permet de préserver également le hameau d'Essertet.

Pour toutes les raisons évoquées ci-dessus, nous demandons au Grand Conseil d'intervenir auprès du Conseil d'Etat pour

s'opposer au diffuseur autoroutier prévu à Viry

et projeter dans les plus brefs délais

une route d'évitement à Soral.

N.B. 1051 signatures
*Pétitionnaire construction
d'une route d'évitement à Soral
p.a. M. John Dupraz
Rue du Faubourg 13
1286 Soral*

P1955

annexe

Dauphiné Libéré du 17-01-2015

HAUTE-SAOVIE | Une année 2015 placée sous le signe de l'innovation pour Autoroutes et Tunnel du Mont-Blanc

En 2022, on pourra entrer et sortir de l'autoroute à Viry



Hier, le président d'Autoroutes et tunnel du Mont-Blanc (ATMB) François Drouin a réaffirmé son engagement pour le développement des territoires et de l'activité touristique dans la région. www.als.fr

Hier en fin de matinée, lors des vœux 2015, le président d'Autoroute et tunnel du Mont-Blanc (ATMB) François Drouin a dévoilé les grands projets à venir.

En premier lieu, la construction d'un diffuseur autoroutier au niveau de la RD 118 à Viry. Ce nouveau diffuseur sera composé de quatre bretelles d'entrée et sortie et de deux giratoires.

Deux nouvelles routes départementales d'accès à ce nouvel équipement, se rattachent à la RD 1206. Pour encourager ces nouveaux modes de déplacement, ATMB constituera aussi un parking de covoiturage à proximité du diffuseur. Un financement partagé à 50 % pour ATMB et par la Communauté de communes du Genevois (6 %) et le conseil général (44 %).

Le montant de cet ouvrage est estimé à 12 millions d'euros. Les travaux débuteront en 2018 pour une mise en service en 2022.

Avant ces annonces, François Drouin a réaffirmé son engagement pour le développement des territoires et de l'activité touristique dans la région.

« Nous sommes là pour

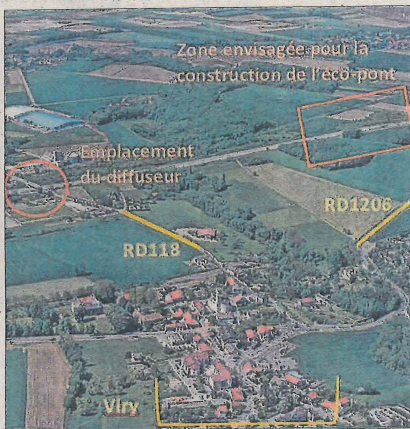
faciliter les déplacements et assurer la sécurité. Le réseau ATMB joue un rôle clé pour le développement économique et l'emploi local. »

En 2014, une très légère évolution du trafic

Le président a aussi rappelé les grandes tendances de cette année passée. Sur l'ensemble autoroute et tunnel, le trafic a évolué très faiblement avec une légère croissance pour les véhicules légers et une quasi-stabilité pour les poids lourds. Parmi les faits marquants 2014, à noter l'inauguration du centre d'exploitation autoroutier HQE à Bonneville.

Ce que le président Drouin a traduit ainsi : « Une année placée sous le signe de la sécurité, de la rénovation des chaussées, de l'entretien et du service clients qui s'est poursuivie par la refonte du système de pilotage des équipements du tunnel du Mont-Blanc, capable d'analyser en temps réel 35 000 données collectées sur l'ouvrage. »

Sabine PELLISSON



La construction du diffuseur autoroutier doit répondre à une forte demande de la population. Il sera placé au niveau de la RD118, sera composé de quatre bretelles d'entrée et sortie et de deux giratoires. www.als.fr

Bientôt, aussi, un éco-pont à Viry

En partenariat avec l'État de Genève, le projet d'un éco-pont a été lancé sur le secteur de Viry. Il devrait voir le jour en 2018. Cet ouvrage s'inscrit dans la Charte du projet d'Agglo du Grand Genève. Il reliera le Salève à la plaine genevoise et créera un passage dédié à la faune de toute sorte, à Viry. Cet éco-pont aura une longueur de 1,5 km pour une largeur de 25 mètres (soit environ 6 voies de circulation). Sa largeur a été pensée pour le passage d'un cerf, un animal exigeant. Le projet s'éleva à près de 3,4 M€ cofinancé à parts égales par l'ATMB et l'État de Genève.

Une attention toute particulière pour les 50 ans du tunnel du Mont-Blanc

ATMB veut être un moteur en matière d'innovation. Une attention toute particulière est donnée au tunnel du Mont-Blanc. Inauguré en 1965 après 20 ans de travaux, cet ouvrage aura 50 ans en 2015. « L'innovation déployée pour sa construction, en a fait une référence mondiale

en matière de sécurité. Pour marquer ce 50^e anniversaire, ATMB a souhaité placer l'année 2015 sous le signe de l'innovation », a rajouté François Drouin, le président d'ATMB. De plus, chaque année, plusieurs centaines de visiteurs viennent découvrir les coulisses de

L'INFO EN +

D'AUTRES PROJETS

■ Le site HQE de Bonneville va être achevé et la "tour de contrôle" autoroutière sera inaugurée en 2016.

■ Un centre d'accueil clients de 200 m² à Nangy est en cours d'élaboration.

■ Enlîn en 2015, l'aire de Vallières sera complètement transformée.

cet ouvrage.

Outre la refonte du système de pilotage des équipements du tunnel, ATMB prévoit le renouvellement de la flotte de première intervention du tunnel.

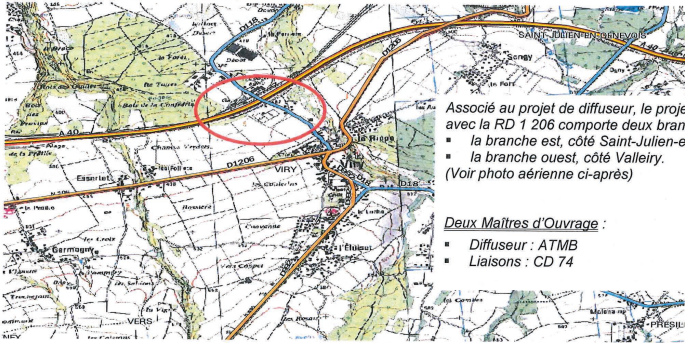
Au final, ATMB investira 36 millions d'euros sur l'ensemble de son réseau.

S.P.

Présentation du projet du diffuseur de Viry et de ses liaisons avec la RD 1 206



Localisation du projet de diffuseur :



Associé au projet de diffuseur, le projet de liaisons avec la RD 1 206 comporte deux branches :

- la branche est, côté Saint-Julien-en-Genoivols,
 - la branche ouest, côté Valleiry.
- (Voir photo aérienne ci-après)

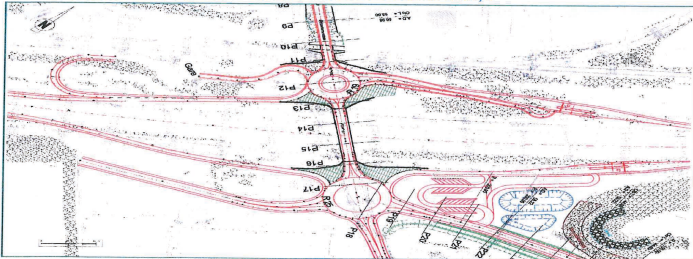
Deux Maîtres d'Ouvrage :

- Diffuseur : ATMB
- Liaisons : CD 74

Visualisation des deux projets associés : le diffuseur et la déviation de Viry



Plan masse du diffuseur (différentes solutions sont actuellement en étude) :



Objectifs :

- diriger les flux motorisés sur les réseaux adaptés (A40) afin de réduire le trafic de la traversée de Viry et désengorger l'accès ouest à Saint-Julien-en-Genevois,
- améliorer l'accessibilité sur le secteur de la zone d'activité de Viry (nord A40) en vue de son développement,
- permettre la requalification du centre de Viry et développer le transport multimodal.

Coût du diffuseur :

Estimation du projet (à confirmer lors des études à venir) : 12 millions d'Euros HT (valeur juin 2012)

Financement du diffuseur :

50 % ATMB – 50 % Collectivités locales (CD74, CCG et Commune de Viry)

Acteurs concernés et informés :

- le CD 74, Maître d'Ouvrage du projet associé des liaisons et gestionnaire de la RD 118
- la Commune de Viry
- la Communauté de Communes du Genevois (CCG)
- les associations environnementales (APOLLON, ASTERS, FRAPNA), les Fédérations de Chasse et de Pêche de Haute-Savoie
- SNCF Réseau, gestionnaire de la voie ferrée voisine et propriétaire de la gare de Viry (inutilisée aujourd'hui)
- les agriculteurs et la Chambre d'Agriculture Mont-Blanc Savoie
- les partenaires suisses voisins : République et Canton de Genève, commune de Soral

Eléments du projet « diffuseur » :

- quatre bretelles autoroutières
- deux gares de péage, côté Genève
- quatre potences de télépéage (diffuseur et nœud de Saint-Julien) => fonctionnement en péage « pseudo fermé » (**réduction sensible de tarif pour les abonnés ATMB sur le parcours Viry-St Julien/Bardonnex**)
- deux giratoires de raccordement sur la RD 118
- un parking de covoiturage

Eléments de planning :

- Arrêté DUP (Déclaration d'Utilité Publique) : mi 2018
- Mise en service du diffuseur : 2021

Autres informations :

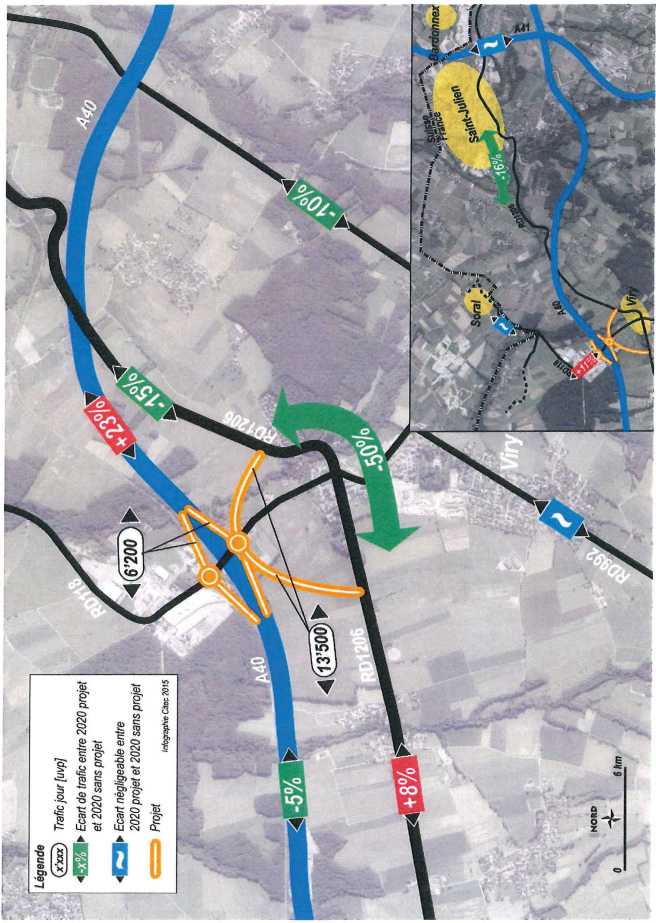
- Maître d'œuvre unique pour les deux projets (diffuseur et liaisons) : INGEROP
- Missions communes et procédures réglementaires : menées conjointement pour les deux projets
- Création d'un COTEC (Comité Technique) et d'un COPIL (Comité de Pilotage)

Eléments trafic :

→ Voir page suivante

Présentation du projet du diffuseur de Viry et de ses liaisons avec la RD 1 206

Horizon 2020 différence avec et sans projet d'échangeur :



COMMUNE DE SORAL



PROJET DE CONTOURNEMENT ROUTIER

ETUDE PRELIMINAIRE RAPPORT TECHNIQUE

12 août 2014



Rue des Grand-Portes 2
CH - 1213 Onex (GE)

Tél: 022 879 88 44
Fax: 022 879 55 65

www.trafitec.ch
info@trafitec.ch

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|--|----|
| 1. INTRODUCTION..... | 5 |
| 2. SITUATION ACTUELLE..... | 6 |
| 3. EVOLUTION FUTURE..... | 8 |
| 4. RECHERCHE D'UN TRACÉ DE CONTOURNEMENT | 8 |
| 5. TRACÉS RETENUS | 10 |
| 6. IMPACTS DIVERS..... | 18 |
| 7. CONCLUSIONS..... | 23 |

1. INTRODUCTION

Le Projet de contournement routier de Soral vient de :

- La situation actuelle, estimée inacceptable pour ce qui concerne les conditions de circulation dans le village et surtout les nuisances que cela induit pour les habitants.
- L'évolution à venir dont tout laisse à penser que la situation se dégradera encore.

Face à cette situation, les Autorités communales œuvrent depuis plusieurs années à atténuer ces effets. Cela s'est traduit par :

- L'aménagement d'une série de mesures de modération du trafic et de sécurisation des cheminements piétonniers dans le village, travaux débutés dans les années 1990 et terminés il y a deux ans, en partenariat avec le Canton.
- L'étude d'un contournement du village, avec l'examen de plusieurs variantes et la proposition d'options de tracé, objet du présent rapport.

2. SITUATION ACTUELLE

Le village est traversé par les routes suivantes :

- Sur l'axe Est-Ouest, route des Lolliets – route des Mangons (routes cantonales) menant au poste de douane de Viry I.
- Sur l'axe Nord-Sud, route de Soral - route de Rougemont (routes cantonales) menant au poste de douane de Viry II.
- Sur l'axe Nord-Sud bis, route de Soral – route du Creux-de-Boisset (routes communales).
- Les deux routes transversales, route des Chavannes et route du Faubourg (routes communales).

En termes de hiérarchie routière :

- Appartiennent au réseau secondaire : les routes de Soral, de Rougemont et des Mangons (relation directe entre les deux postes de douanes et le réseau primaire, notamment la route de Chancy direction Genève-Centre).
- Appartiennent au réseau de quartier : les autres routes.

Il est clair que nombre d'usagers automobilistes utilisent ces réseaux secondaires ou de quartiers par pure opportunité en lieu et place du réseau primaire, en l'occurrence le réseau autoroutier franco-genevois, ceci contrairement aux principes visés par les différents plans directeurs en vigueur.

Les charges de trafic moyennes journalières (TJM) sont spécifiées dans la planche ci-après. Relativement peu élevées lorsqu'elles sont ramenées sur un jour entier, les charges de trafic sont très marquées aux heures de pointe, car très dépendantes du trafic transfrontalier Domiciles/Emplois.

Les aménagements routiers récemment terminés permettent de contenir un tant soit peu les nuisances dues à ce trafic avec :

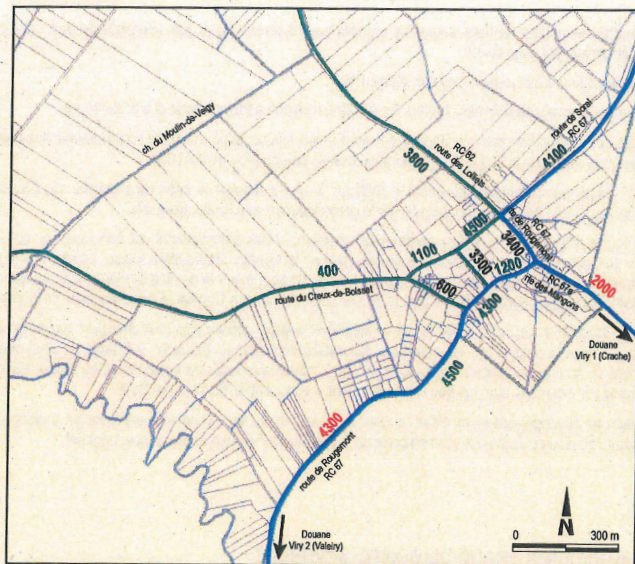
- Un système de potelets protégeant les cheminements pour piétons sur une grande partie du réseau.
- Des éléments de modérations de la vitesse (seuils, rétrécissement, sinuosités, etc.).
- Un revêtement phono-absorbant.

Aux heures de pointe, la circulation des habitants et/ou des exploitants agricoles s'en trouvent gênées.

Pour ce qui concerne la circulation des engins agricoles, relativement nombreux et souvent de grands gabarits, un accord a été établi entre les Autorités communales et les agriculteurs, avec l'instauration d'un « contournement » hors routes du village permettant aux exploitants agricoles de travailler avec un minimum de gêne dû à la circulation et aux mesures de modérations récemment exécutées.

SCHEMA DE CIRCULATION

Etat actuel (2014)



TRAFFIC JOURNALIER MOYEN (TJM)

- 3300** Selon comptages avril 2013
 (admis TJM 2014 = TJM 2013)
- 4300** Basé sur comptages aux douanes TJOM 2010
 (admis TJM 2014 = TJOM 2010)
- 4500** Estimation sur la base des précédents et des flux observés

Hypothèses de calcul :

- Trafic TPG = 100 vhcj
- Trafic QID + interne = 1200 vhcj (soit 700 habitants, taux de motorisation 50%, taux de rotation 1.7)
- Trafic aux douanes = 100% transit = 6300 vhcj
- Répartition des mouvements au carrefour Lolleis/Rougemont : 75% tout-droit, 25% tournant.

HIÉRARCHIE DU RÉSEAU ROUTIER

Selon le Plan directeur du réseau routier 2011-2014

- Réseau secondaire (desserte sectorielle)
- Réseau de quartier (desserte locale)



COMMUNE DE SORAL
 CONTOURNEMENT ROUTIER DE SORAL

610/EA.TJM sans contournement 1.6/SA/FY10.05.2014

3. EVOLUTION FUTURE

Depuis de nombreuses années, le trafic augmente régulièrement à travers Soral. Les intensités de trafic ainsi que les heures de pointe s'allongent sans cesse.

Rien ne fait penser que cela ne va pas continuer d'augmenter.

Des projets existent, susceptibles de faire évoluer les flux de circulation à travers Soral et aux alentours :

- La poursuite de l'urbanisation tant sur Genève que sur France voisine, avec son lot de déplacements transfrontaliers sans cesse croissants, que le Projet d'Agglomération essaye peu ou prou de contrôler.
- Projet d'un échangeur autoroutier (jonction) à Valleiry : il vise à récolter le trafic de proximité sur France, pour l'amener via l'autoroute A40 à Bardonnex puis sur le contournement autoroutier genevois.

Il y a ici double-risques : 1° le trafic transfrontalier n'emprunte pas suffisamment cet échangeur et continue de traverser Soral, cela pour diverses raisons (non-paiement de la vignette autoroutière suisse, bouchons à la douane de Bardonnex)...2° un nouveau trafic profite de cet échangeur pour éviter la douane de Bardonnex en circulant sur l'A40 direction Lyon, pour sortir à Valleiry puis traverser Soral et rejoindre Genève et ses différentes destinations.

- Projet d'une ligne de transports publics reliant le futur P+R Valleiry accompagnant l'échangeur susmentionné et le P+R Bernex : dans la mesure où les conditions favorables sont réunies (capacité suffisante de stationnement à Valleiry, vitesse commerciale élevée, cadencement serré, horaire respecté, parcours direct, etc.) une telle offre TC pourrait participer à contenir quelque peu l'accroissement continu du trafic à travers Soral.
- Projet routier de désenclavement du Pays de Gex, avec la construction d'une voie expresso en prolongement de celle existante au pied du Jura pour venir s'accrocher à l'autoroute A40 (projet non encore engagé).

4. RECHERCHE D'UN TRACÉ DE CONTOURNEMENT

La planche ci-après illustre les diverses possibilités envisagées (tronçons-variantes).

Les tracés proches du village et/ou susceptibles de dégrader les conditions de cheminements à pied ou à vélo dans la campagne (une des richesses locales) ont été écartés.

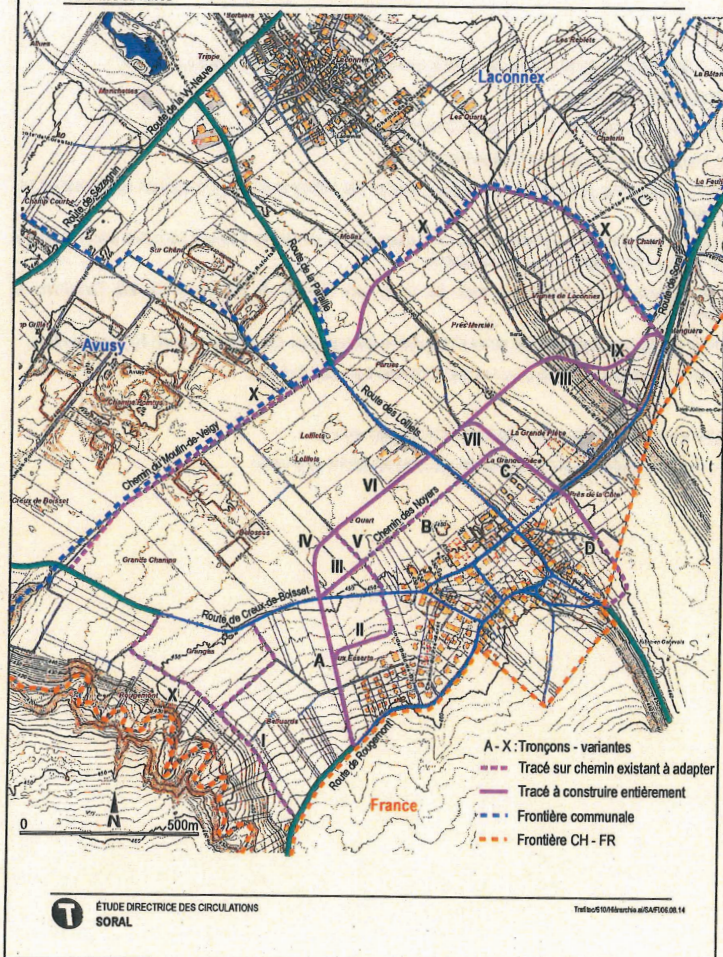
Ont également été écartés des tracés plus éloignés, à l'échelle inter villages, pour les raisons principales suivantes :

- La présence sur territoire communal des deux postes de douanes Viry I et II fait que le trafic concerne directement Soral.
- Un contournement implanté sur France, au Sud-Est de Soral, reliant les deux postes douaniers, aurait pu constituer une partie de solution intéressante. Ce tracé a été écarté du fait des impacts qu'il aurait induits sur les vignes et sur le paysage, ainsi que pour les difficultés d'ordre administratif entre la Suisse et la France.
- Un contournement implanté plus à l'Est, sur territoire de la Commune d'Avusy et/ou de Laconnex, n'apporterait aucun avantage technique et ne ferait qu'augmenter les difficultés d'ordre administratif avec ces communes.

C'est donc bien sur le seul territoire de Soral que s'est attachée la présente étude.

SORAL PROJET DE CONTOURNEMENT

Variante de tracés



5. TRACÉS RETENUS

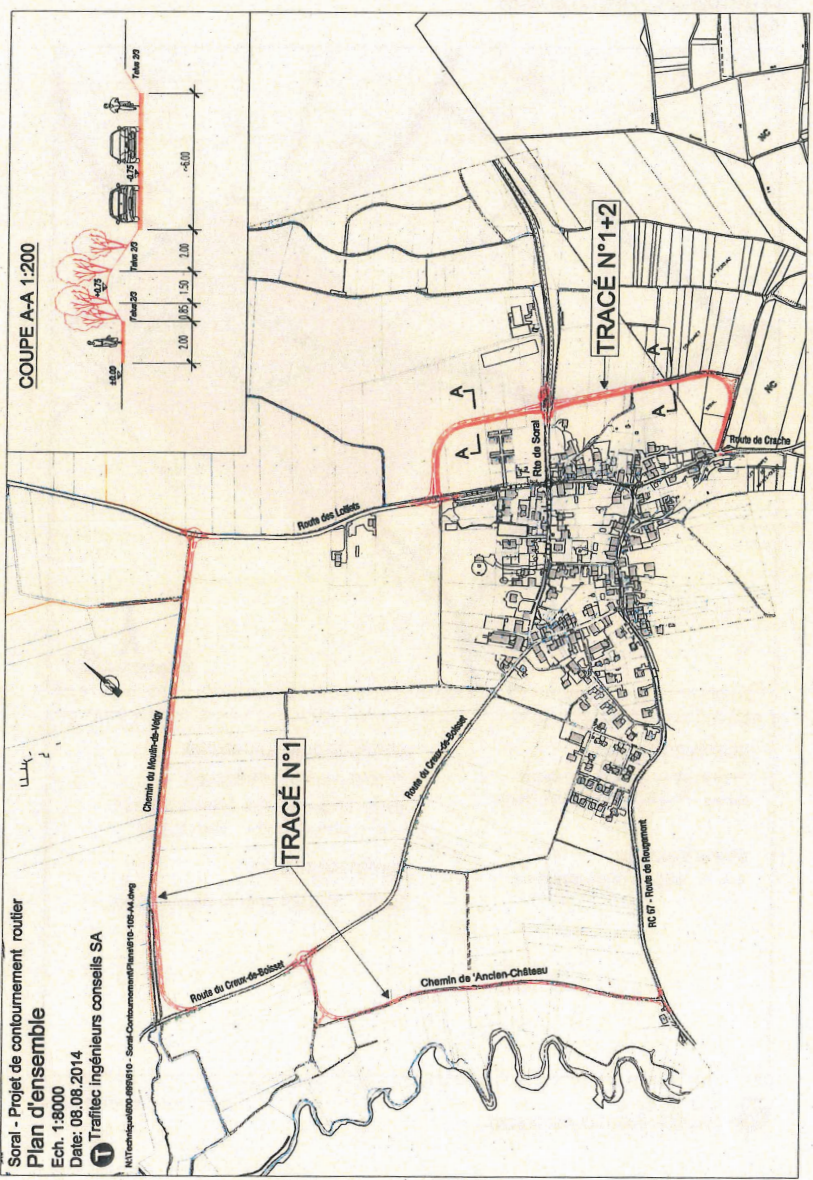
5.1 Tracé N° 1

Ce tracé N° 1, illustré sur les planches ci-après, a été retenu à titre d'option pour les raisons suivantes :

- Relativement éloigné du village.
- Sur territoire de la commune de Soral (presque complètement).
- Sur des tracés de chemins agricoles généralement existants.
- Se combinant autant que possible avec les routes existantes des Lolliets et du Creux-de-Boisset ne nécessitant pas d'être adaptées.
- Permettant de rejoindre très aisément la route des Lolliets puis de poursuivre direction Laconnex pour rejoindre la route de Chancy puis l'autoroute de contournement.
- Permettant également de rejoindre la route de Soral, puis la route de Chancy et au-delà l'autoroute de contournement.
- A travers le périmètre des gravières en cours d'exploitation (superposition des nuisances en un lieu peu sensible).
- La garantie d'un accrochage relativement simple et faisable à la route de Soral.

L'implantation géométrique du projet est présentée ici à l'échelle réduite.

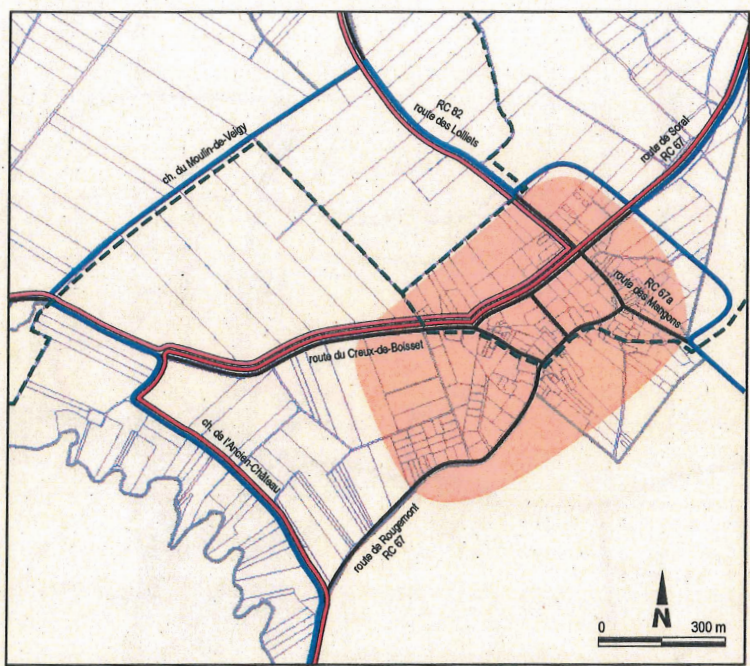
Prière de consulter les plans échelle 1 : 500 en annexe pour les détails de principe.



Soral - Projet de contournement routier
Plan d'ensemble
 Ech. 1:8000
 Date: 08.08.2014
 Trafitec ingénieurs conseils SA
 N:\Trafitec\1000-092910 - Soral Contournement\Plan\010-108-AA.dwg

SCHEMA DE CIRCULATION

Tracé N° 1



| | |
|---|--|
| <p>TRANSPORTS PUBLICS</p> <ul style="list-style-type: none"> — Ligne L actuelle Avusy - Bemex — Nouvelle ligne P+R Valleiry - Bemex <p>MOBILITÉS DOUCES</p> <ul style="list-style-type: none"> - - - Itinéraire de randonnée pédestre | <p>HIÉRARCHIE DU RÉSEAU ROUTIER</p> <p>Proposition avec le contournement projeté</p> <ul style="list-style-type: none"> — Réseau secondaire (desserte sectorielle) — Réseau de quartier (desserte locale) <p>MODÉRATION DE TRAFIC</p> <ul style="list-style-type: none"> Zone à trafic modéré ou restreint (à préciser) |
|---|--|

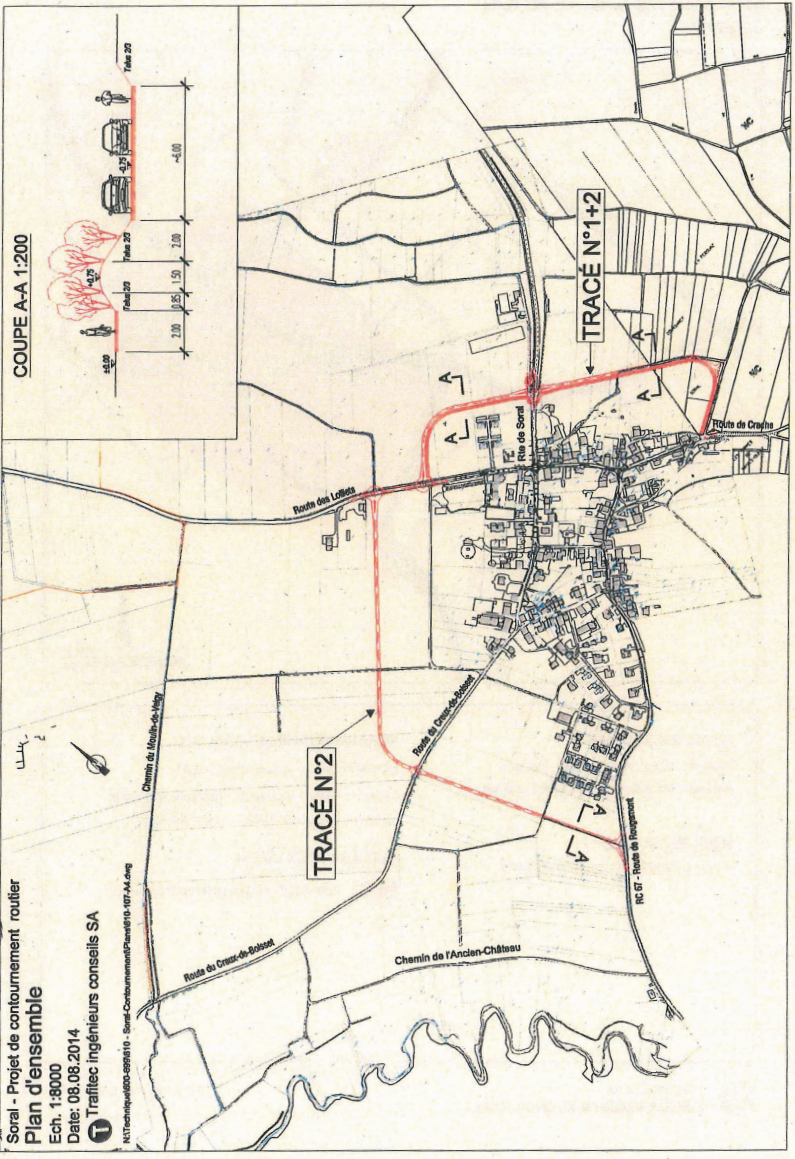
5.2 Tracé N° 2

Ce tracé N° 2, illustré sur les planches ci-après, a été retenu à titre d'option pour les raisons suivantes :

- Relativement proche du village.
- Permet de rejoindre très aisément la route des Lolliets puis de poursuivre direction Laconnex pour rejoindre la route de Chancy puis l'autoroute de contournement.
- Permet de rejoindre aisément aussi la route de Soral, puis la route de Chancy et au-delà l'autoroute de contournement.
- La garantie d'un accrochage relativement simple et faisable à la route de Soral (idem tracé N° 1).

L'implantation géométrique du projet est présentée ici à l'échelle réduite.

Prière de consulter les plans échelle 1 : 500 en annexe pour les détails de principe.




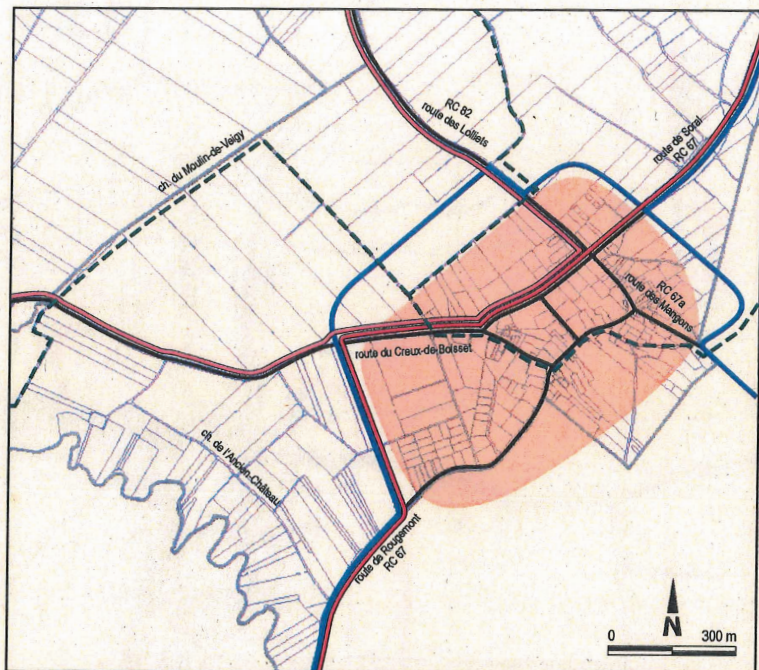
Soral - Projet de contournement routier
Plan d'ensemble
 Ech. 1:8000
 Date: 08.08.2014
 **Trafitec Ingénieurs conseils SA**
 N:\Technique\600-899510 - Soral-Contournement\Plan\615-101-AA.dwg

SCHÉMA DE CIRCULATION

Tracé N° 2



TRANSPORTS PUBLICS

- Ligne L actuelle Avusy - Bernex
- Nouvelle ligne P+R Valleiry - Bernex

MOBILITÉS DOUCES

- - - Itinéraire de randonnée pédestre

HIÉRARCHIE DU RÉSEAU ROUTIER

Proposition avec le contournement projeté

- Réseau secondaire (desserte sectorielle)
- Réseau de quartier (desserte locale)

MODÉRATION DE TRAFIC

- Zone à trafic modéré ou restreint (à préciser)

6. IMPACTS DIVERS

6.1 Impacts sur les circulations

Pour les Tracés N° 1 et 2, les planches ci-devant traitant des charges de trafic illustrent les modifications que l'on peut prévoir en termes de nombre de véhicules par jour circulant sur les routes et chemins.

L'on remarque la forte diminution du trafic sur les différentes rues à l'intérieur du village.

Les hypothèses sont les suivantes :

- Ce sont les charges actuelles qui sont reportées. Il faut compter que celles-ci augmenteront ces prochaines dix années à raison de 1 à 3 % annuellement, soit + 20 à +30% à l'horizon 2024.
- Aucun trafic de transit ne traverse le village de Soral. Cela signifie que des mesures restrictives incontournables devront être prises simultanément à la mise en service du contournement routier (bordiers seuls autorisés avec contrôle par identification des véhicules, barrière ou borne amovible, reconnaissance de plaques, etc.

6.2 Impacts sur les surfaces d'assolement

Pour les deux tracés N° 1 et 2, ces impacts sont difficilement quantifiables, puisque que dépendant de la manière de compter.

En admettant qu'une route pourra toujours être transformée en champs exploitable du point de vue agricole, l'on peut admettre qu'il n'y a aucun impact de ce type.

6.3 Impacts sur les vignes et surfaces de compensation écologiques

De manière variable selon les tracés N° 1 et 2, le projet de contournement emprunte des routes existantes qui n'ont pas à être adaptées (route du Creux-de-Boisset, route des Lolliets), ainsi que des chemins existants d'une largeur actuelle de 2 à 3m qu'il s'agit d'élargir.

Le tracé N° 2 implique la réalisation d'une nouvelle chaussée dans une grande proportion.

Le gabarit du contournement est prévu avec une largeur de 5 à 6 m.

Pour les tronçons sur chemin « existant » à adapter, il s'agit d'élargir l'assiette de la chaussée de quelque 2 à 3m, soit de l'ordre de 1 à 1.5m de chaque côté.

Il faut se rendre sur place pour constater le peu d'impact sur les vignes et/ou les surfaces de compensation écologiques.

Lors de l'optimisation du projet, il se pourrait que l'aménagement du contournement soit réalisé avec des niches de croisement en lieu et place d'un gabarit constant de 5 à 6 m, cela justement pour minimiser les impacts sur les vignes, principalement.

6.4 Impacts sur les zones d'affectation et gravières

Pour les Tracés N° 1 et 2, aucun impact n'est à attendre sur les zones d'affectation. Lorsque le futur tracé se présente relativement proche des zones d'habitation, des mesures anti-bruit et d'insertion paysagère peuvent être prises, notamment avec l'abaissement du profil en long et la mise en œuvre d'une butte en terre et dûment végétalisée.

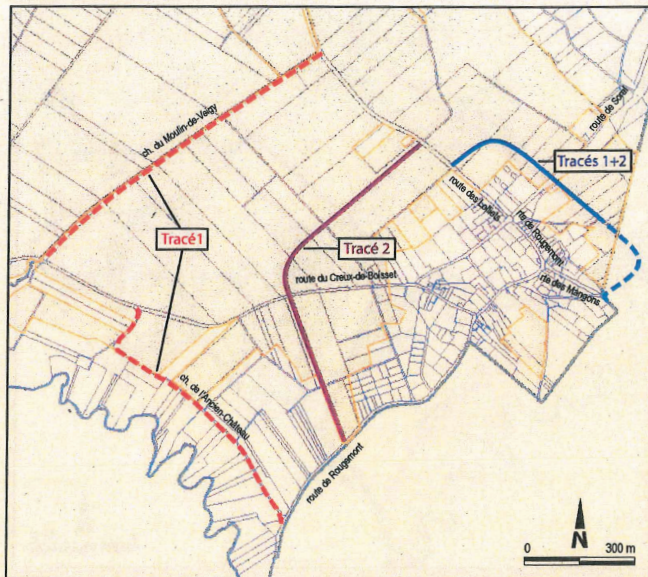
Le Tracé N° 1, qui passe à travers les gravières en cours d'exploitation, est judicieux du fait :

- De la concentration des nuisances
- De l'usage possible de ce contournement pour l'exploitation elle-même de ces gravières

Le Tracé N° 2 emprunte la zone des gravières dont l'exploitation est aujourd'hui terminée.

SURFACE D'ASSOLEMENT

État actuel (2014) + contournement



Agriculture
 Périmètres administratifs
 Surfaces d'assolement (SDA)

source : www.sitg_mai2014

- / --- Tracé sur chemin existant à adapter - tracé à construire entièrement
Tracé N° 1
- / --- Tracé sur chemin existant à adapter - tracé à construire entièrement
Tracé N° 2
- / --- Tracé sur chemin existant à adapter - tracé à construire entièrement
Tracés N° 1 + 2

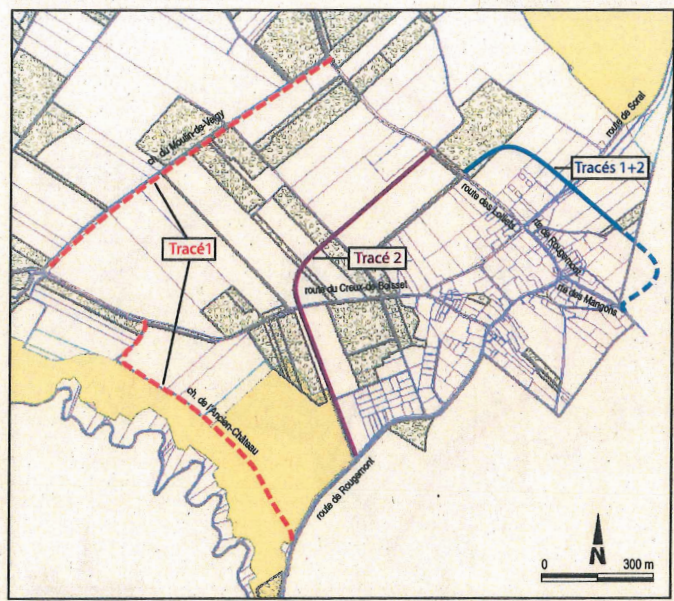










COMMUNE DE SORAL
 CONTOURNEMENT ROUTIER DE SORAL

610/Assolement 2/GA/F06.00 2014

VIGNES ET SURFACES DE COMPENSATION ÉCOLOGIQUES

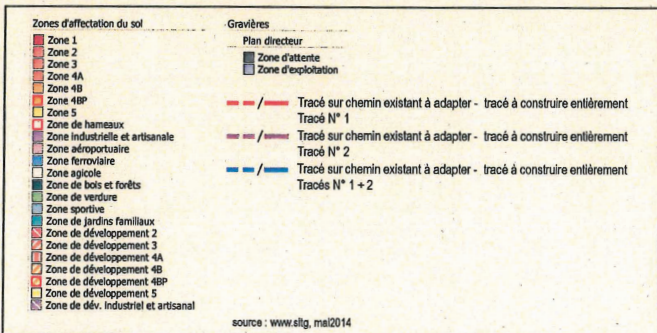
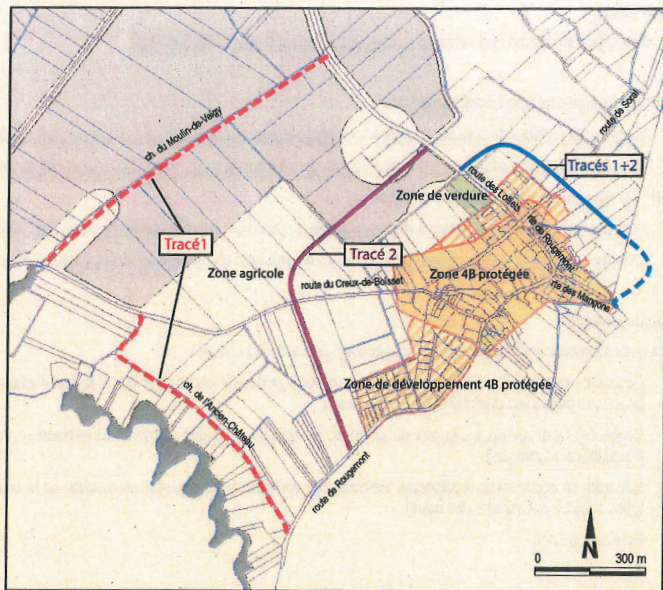
État actuel (2014) + contournement



| | |
|--|--|
| <p>Viticulture & agriculture</p> <p>Agriculture</p> <p>Données nature</p> <p>Surfaces de compensation écologique</p> <p></p> <p>Viticulture</p> <p>Périmètres administratifs</p> <p>Cadastre viticole</p> <ul style="list-style-type: none">  vigne Hors-zone  vigne non protégée  vigne non viticole  vigne protégée <p>source : www.silg_mai2014</p> | <ul style="list-style-type: none">  Tracé sur chemin existant à adapter - tracé à construire entièrement Tracé N° 1  Tracé sur chemin existant à adapter - tracé à construire entièrement Tracé N° 2  Tracé sur chemin existant à adapter - tracé à construire entièrement Tracés N° 1 + 2 |
|--|--|

ZONES D'AFFECTATION ET GRAVIÈRES

État actuel (2014) + contournement



COMMUNE DE SORAL
 CONTOURNEMENT ROUTIER DE SORAL

610Zones et gravières 2a/SA/R08.08.2014

6.5 Coûts de construction

Bases de calcul :

- Estimation au prorata de la surface de chaussée, largeur 6.00m à Frs 300.-/m².

Tracé N° 1 y compris le Tracé commun N° 1+2 :

- Longueur des différents tronçons à réaliser complètement ou sur chemins existants à adapter : 2'630m
- Coût de construction estimé : Frs 4.7mios - degré de précision plus ou moins 25% (niveau étude préliminaire)

Tracé N° 2 y compris le Tracé commun N° 1+2 :

- Longueur des différents tronçons à réaliser complètement ou sur chemins existants à adapter : 1'930m
- Coût de construction estimé : Frs 3.5 mios - degré de précision plus ou moins 25% (niveau étude préliminaire)

Remarque générale :

Les montants susmentionnés dépendent pour beaucoup des critères suivants :

- Gabarit de la chaussée (largeur constante permettant partout le croisement de véhicules à vitesse élevée, ou largeur variable avec des niches de croisement).
- Coupe type (au niveau du terrain en place ou en déblais avec des éléments de protection phonique et/ou d'intégration paysagère).
- Structure de la chaussée (épaisseurs variables des couches de construction en fonction de la charge du trafic, types accotement, récolte des eaux).
- Eclairage ou non.
- Etc.

7. CONCLUSIONS

Le présent rapport - niveau étude préliminaire - vise à présenter une 1^{ère} faisabilité du projet de contournement pour ce qui concerne :

- Sa justification en termes de gestion du trafic pour une diminution des nuisances dans le village.
- La recherche du meilleur compromis en termes de variantes de tracé.
- Les caractéristiques du (des) tracé (s) retenu (s) au stade actuel de l'étude : pente de la route, les accrochages aux routes et chemins existants, etc.
- L'impact sur les divers cheminements piétonniers dans un périmètre élargi.
- L'amélioration des conditions de progression des véhicules de la future ligne TC reliant les P+R de Valleiry et Bernex.
- Les surfaces d'assolement.
- Les surfaces de vignes et de compensation écologique.
- Les zones d'affectation et gravières.
- Les coûts de construction.

Pour les deux Tracés N° 1 et 2 retenus au stade actuel, cette 1^{ère} faisabilité se révèle généralement favorable, bien que plusieurs aspects nécessitent des vérifications complémentaires, notamment :

- La constructibilité du tronçon sur territoire français.
- L'impact sur le paysage.
- L'impact sur la gestion des eaux (zone d'inondation, etc.).

Globalement, la faisabilité de réalisation d'un contournement routier de Soral est suffisamment démontrée pour que ce projet soit dûment inscrit au Plan directeur cantonal du réseau routier 2015 – 2019.

ANNEXE 2

Annexe PV 78

Monsieur Claude Haegi
Administrateur ATMB
Rue François-Dussaud 17
1227 Les Acacias

Soral, le 12 octobre 2015

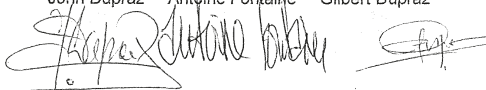
Monsieur,

Veuillez trouver ci-joint le courrier que nous adressons ce jour à Monsieur Philippe Redoulez, Directeur de la société du tunnel du Mont-Blanc (ATMB) suite à la séance qui s'est tenue à la Mairie de Soral le 24 septembre 2015.

Nous vous souhaitons bonne réception de ce document.

Veuillez croire, Monsieur, à l'assurance de notre parfaite considération.

John Dupraz Antoine Fontaine Gilbert Dupraz



Annexe mentionnée.

Pétition route de contournement de Soral
p.a. Monsieur John Dupraz
Route du Faubourg 13
1286 Soral/Genève

Soral, le 12 octobre 2015

Autoroutes et Tunnel du Mont-Blanc
Monsieur Philippe REDOULEZ, Directeur
1440 route de Cluses
74138 Bonneville Cedex
France

Monsieur le Directeur de l'ATMB,

Nous tenons tout d'abord à vous remercier d'avoir bien voulu participer à la réunion qui s'est tenue à la Mairie de Soral le jeudi 24 septembre 2015 où nous avons pu faire connaissance et donner nos opinions respectifs.

Vous nous avez remis à cette occasion une présentation sur 3 pages du projet du diffuseur de Viry sur l'autoroute A40. Lors de votre présentation vous avez affirmé comme cela figure sur l'encadré de la page 3, qu'à la suite de cette jonction l'écart de trafic dans le village de Soral serait « négligeable ».

Suite à notre étonnement vous avez affirmé que ces conclusions provenaient d'une étude de modélisation sérieuse menée par des gens compétents. Comment pouvez-vous avancer décevant de tels arguments alors que le fait précisément de créer un péage à Viry à l'entrée du diffuseur direction St-Julien dissuadera les automobilistes à entrer sur l'autoroute A40 et les encouragera à emprunter la route RD118 qui traverse Soral. Deuxièmement, les bouchons latents existants à la douane autoroutière de Bardonnex dissuaderont également les automobilistes à emprunter l'autoroute. Ces derniers traverseront à coup sûr Soral par la RD118 afin de gagner du temps.

Les deux points ci-dessus nous font douter du sérieux de votre étude qui en toute objectivité ne correspond pas à la réalité.

Aux vus de ce qui précède, nous vous demandons de mettre un peu plus de professionnalisme dans vos prévisions afin qu'elles correspondent à ce que sera le trafic après réalisation de votre diffuseur à Viry.

Sachez que nous ne nous laisserons pas endormir par de belles affirmations sans fondement de votre part et que nous nous réservons le droit d'intervenir avec nos moyens si nous n'obtenons pas satisfaction de votre part.

Le ton de notre lettre vous paraîtra peut-être musclé mais nous avons la nette impression que les nuisances supplémentaires dans notre village suite à la construction de votre diffuseur sont le dernier de vos soucis.

Recevez, Monsieur le Directeur de l'ATMB, l'assurance de notre parfaite considération.

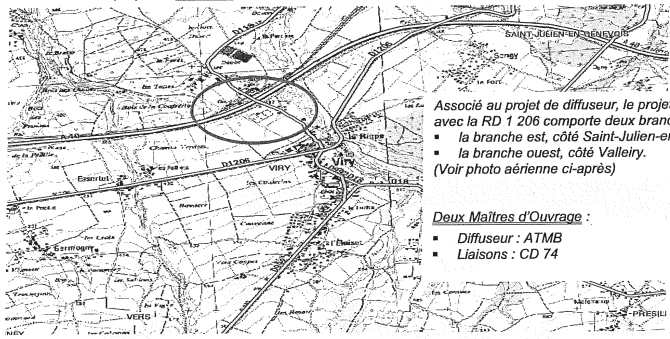
John Dupraz Antoine Fontaine Gilbert Dupraz

Copies : M. Claude Hagi, Administrateur STMB représentant les autorités genevoises
M. François Lonchamp, Président du Conseil d'Etat
M. Luc Barthassat, Conseiller d'Etat
M. Raoul Florez, Maire de la commune de Soral

Présentation du projet du diffuseur de Viry et de ses liaisons avec la RD 1206



Localisation du projet de diffuseur :



Associé au projet de diffuseur, le projet de liaisons avec la RD 1206 comporte deux branches :

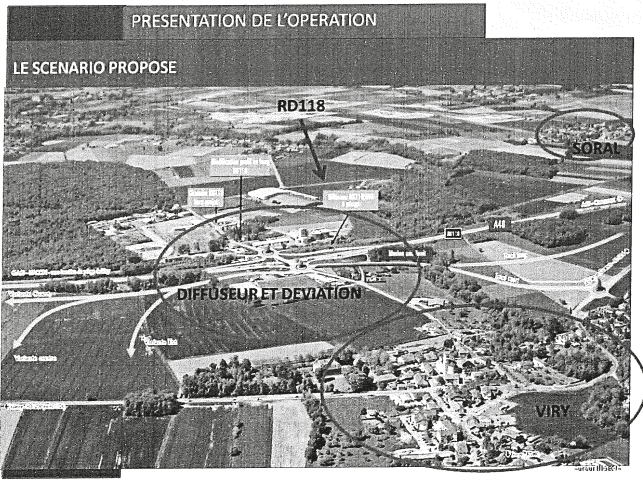
- la branche est, côté Saint-Julien-en-Genevois,
- la branche ouest, côté Valleiry.

(Voir photo aérienne ci-après)

Deux Maîtres d'Ouvrage :

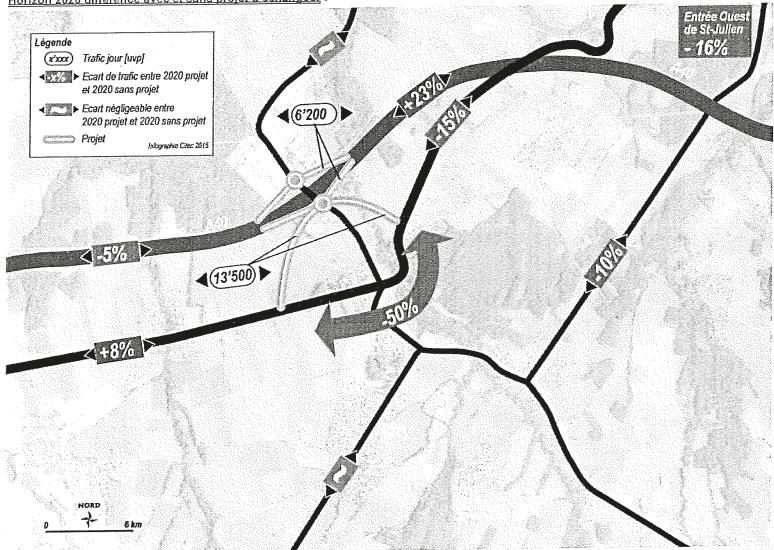
- Diffuseur : ATMB
- Liaisons : CD 74

Visualisation des deux projets associés : le diffuseur et la déviation de Viry



Présentation du projet du diffuseur de Viry et de ses liaisons avec la RD 1 206

Horizon 2020 différence avec et sans projet d'échangeur :



Objectifs :

- diriger les flux motorisés sur les réseaux adaptés (A40) afin de réduire le trafic de la traversée de Viry et désengorger l'accès ouest à Saint-Julien-en-Genevois,
- améliorer l'accessibilité sur le secteur de la zone d'activité de Viry (nord A40) en vue de son développement,
- permettre la requalification du centre de Viry et développer le transport multimodal.

Coût du diffuseur :

Estimation du projet (à confirmer lors des études à venir) : 12 millions d'Euros HT (valeur juin 2012)

Financement du diffuseur :

50 % ATMB – 50 % Collectivités locales (CD74, CCG et Commune de Viry)

Acteurs concernés et informés :

- le CD 74, Maître d'Ouvrage du projet associé des liaisons et gestionnaire de la RD 118
- la Commune de Viry et la Communauté de Communes du Genevois (CCG)
- les associations environnementales (APOLLON, ASTERS, FRAPNA), les Fédérations de Chasse et de Pêche de Haute-Savoie
- SNCF Réseau, gestionnaire de la voie ferrée voisine et propriétaire de la gare de Viry (inutilisée aujourd'hui)
- les agriculteurs et la Chambre d'Agriculture Mont-Blanc Savoie
- les partenaires suisses voisins : République et Canton de Genève, commune de Soral

Eléments de planning :

- Arrêté DUP (Déclaration d'Utilité Publique) : mi 2018
- Mise en service du diffuseur : 2021

Eléments trafic

- Selon une étude confiée à CITEC, Ingénieurs-Conseils à Genève, sur la base du Modèle Multimodal Transfrontalier (MMT) qu'il a lui-même conçu sous la double maîtrise d'ouvrage de l'Etat de Genève (Direction Générale de la Mobilité) et du Conseil Départemental de Haute-Savoie :
 - Le trafic de la RD118 en direction de Soral (800 habitants), devrait rester identique à hauteur de la douane
 - Le trafic de la RD118 à hauteur de la zone d'activités serait en hausse d'environ 10%
 - Le trafic transitant au cœur de la commune de Viry (4000 habitants) serait réduit de 50%
 - Le trafic à l'entrée ouest de St Julien serait réduit de 15%
- Ces éléments montrent bien que le projet envisagé répond bien aux objectifs fixés et rappelés ci-dessus.



A l'attention de Claude HAEGI
17, rue François-Dussaud
CH-1227 Acacias-Genève

Paris, le 7 décembre 2015

Objet : Diffuseur de Viry – pétition Soral

Affaire suivie par : Patrick Troulay

Monsieur l'Administrateur,

Vous m'avez demandé des précisions concernant la concertation qui sera prochainement conduite dans le cadre de l'opération de projet de diffuseur de Viry et de ses liaisons avec la RD1206.

Je peux vous préciser tout d'abord que les travaux ne sont pas envisagés avant 2022. Le planning actuel prévoit une Décision Ministérielle qui pourrait être prononcée fin 2017. Il restera ensuite à conduire les procédures liées à la Déclaration d'Utilité Publique puis les études projets.

ATMB est attachée à conduire cette opération dans la plus large concertation possible. Je pense avoir illustré cette volonté en participant à une réunion en mairie de Soral que vous avez bien voulu organiser le 24 septembre dernier.

ATMB tiendra compte de toutes les remarques qui pourront être formulées y compris par nos voisins suisses et tout particulièrement les habitants et élus de Soral.

Une concertation locale au titre du Code l'Environnement (L300-2) est prévue en mai et juin 2016 et permettra, bien entendu, à tous les acteurs concernés de s'exprimer, qu'ils habitent Viry ou Soral, la communauté de communes du genevois ou le genevois suisse.

Vous souhaitant bonne réception de la présente, je vous prie de croire, Monsieur l'Administrateur, en l'assurance de ma considération distinguée.

Philippe Redoulez
Directeur Général

Copie : Patrick Troulay, ATMB

Autoroutes et Tunnel du Mont Blanc

100, avenue de Suffren - 75015 Paris - Tél. +33 (0)1 40 61 70 00 - Fax +33 (0)1 40 61 70 01
www.atmb.com

Société anonyme au capital de 22 298 048 € - RCS PARIS B 582 056 511 - SIRET 582 056 511 00089