GRAND CONSEIL **M 2792-B**
de la République et canton de Genève

Date de dépôt : 7 mai 2025

Rapport du Conseil d'Etat

au Grand Conseil sur la 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 réponde aux préoccupations des habitants du sud du canton

En date du 31 octobre 2024, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une motion qui a la teneur suivante :

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

- *la pétition P 1472[1], du 7 avril 2004, et son rapport[2] ;*
- *la pétition P 1956[3], du 29 septembre 2015, et son rapport[4] ;*
- *la pétition P 2092[5], du 27 avril 2020, et son rapport[6] ;*
- *le renvoi de ces pétitions au Conseil d'Etat et les réponses de ce dernier[7] ;*

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

ATAR ROTO PRESSE – 80 ex. – 05.25

- *le projet de loi PL 12018, demandant un crédit d'étude de 300 000 francs pour la réalisation du contournement routier du village de Soral[8] ;*
- *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 France[9] ;*
- *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 ;*
- *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.*

---

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

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

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

La présente motion vise à proposer une solution pragmatique dans le but de dévier les flux pendulaires transitant quotidiennement par Soral et d'ainsi soulager le cadre de vie des habitantes et habitants du village.

La proposition formulée par la présente motion vise à explorer la possibilité d'emprunter les chemins agricoles existants afin de se soustraire aux contraintes environnementales et d'emprises agricoles mises en évidence dans le cadre de l'analyse de variantes d'un contournement routier pour Soral. Cette analyse avait été menée dans le cadre de la loi 12018 (loi ouvrant un crédit pour des études préliminaires de 300 000 francs sur la faisabilité de la réalisation du contournement routier du village de Soral, du 31 août 2017). Les conclusions de l'étude avaient montré, de manière objective, la difficulté de construire une route de contournement, ou un itinéraire de délestage du trafic, sans engendrer des impacts notables sur l'environnement.

A court terme, il est indéniable que le fait de proposer un itinéraire de délestage du trafic, se localisant actuellement en traversée de Soral, constituerait une solution appropriée pour apaiser les rues du village pendant les périodes de pointe de la journée. Mais il ne s'agira que d'une action locale ne répondant pas à une problématique plus globale de la gestion des déplacements à l'échelle du canton.

La problématique de la percolation du trafic de transit dans les villages, comme celui de Soral, est identifiée depuis de nombreuses années. Le plan d'actions du réseau routier 2024-2028, adopté par le Grand Conseil le 31 octobre 2024, compte d'ailleurs une action (« Elaborer et mettre en œuvre une feuille de route des mobilités pendulaires visant à réduire le trafic aux petites douanes et dans les centres urbains ») qui répond à cette problématique. Plus précisément, la volonté de réduire le trafic pendulaire aux petites douanes a abouti à une lettre d'intention en date du 23 janvier 2018, signée par 4 communes genevoises et le canton de Genève, ainsi que par l'ensemble des partenaires français, dont la Préfecture et le Département de la Haute-Savoie.

Cette volonté commune de diminuer les flux pendulaires aux petites douanes a permis de réduire jusqu'à 30% les volumes de trafic en franchissement des douanes s'étendant de Chancy à Perly-Certoux.

Différentes mesures ont participé à améliorer la situation, même si l'objectif initial de réduction de moitié des flux pendulaires du matin n'a pu être atteint à ce stade.

La régulation par des feux de signalisation a participé ainsi à sécuriser les traversées villageoises, en ne permettant plus à un flux continu de véhicules de se déverser dans les rues des villages genevois. Les dispositifs d'aide au covoiturage, à l'attention des usagères et usagers dépourvus d'offre en transports publics, continuent de se développer pour favoriser une augmentation du taux d'occupation des véhicules. Enfin, la ligne transfrontalière 83 a évolué pour desservir à la fois davantage de communes de la Champagne, mais également pour permettre de rejoindre directement la ZIMEYSA (zone industrielle de Meyrin-Satigny) et la ZIBAY (zone industrielle du Bois-de-Bay) depuis Viry. Le nombre de montées aux arrêts a continuellement progressé depuis la mise en service de la ligne en août 2018. En fin d'année 2024, la ligne 83 a dépassé les 4 500 voyageurs par semaine.

Le 28 janvier 2025, la signature d'une feuille de route opérationnelle, couvrant la période 2025-2029, a permis de renouveler l'engagement des différents partenaires dans la volonté de poursuivre et de renforcer les mesures visant une diminution des flux de trafic. Ces mesures consistent à développer les transports publics et les parcs relais transfrontaliers, à pérenniser la régulation par feux des flux motorisés, à promouvoir le covoiturage et les aménagements en faveur des cycles, ainsi qu'à accompagner les acteurs économiques dans le cadre des plans de mobilité des entreprises et des zones industrielles. L'objectif visé est, *a minima*, de ne pas dépasser au total 3 800 véhicules traversant les 5 douanes concernées (Soral I et II, Chancy II, Certoux et Sézegnin), entre 6 h 00 et 8 h 30, soit un niveau de trafic diminué d'au moins 30% par rapport à ce qu'il était en 2017.

A court-moyen terme, le prolongement du tramway au centre de Perly-Certoux et de Saint-Julien-en-Genevois participera à compléter l'offre en transports publics visant à soulager les petites douanes du secteur.

A long terme, la stratégie ferroviaire du canton énonce l'ambition de desservir la porte Sud du canton pour palier au déficit infrastructurel du franchissement de la douane autoroutière de Bardonnex par l'intermédiaire d'un train léger.

Enfin, pour répondre à la demande de la présente motion d'utiliser les voies agricoles existantes, l'étude de contournement routier de Soral, ainsi que la mise en œuvre de la desserte en transports publics de la ligne 83, ont mis en évidence de multiples contraintes du site.

Aujourd'hui, le réseau viaire s'avère très limité, avec des largeurs de chaussée insuffisantes pour permettre le croisement de 2 véhicules. Ces chemins s'avèrent indispensables aux véhicules agricoles, notamment pendant les périodes de vendange. Les communes concernées devraient dès lors élargir les chemins communaux en empiétant sur la zone agricole et en diminuant les quotas de surface d'assolement du canton. De plus, ces chemins sont localisés à proximité de réserves naturelles et coupent des corridors biologiques en relation avec le vallon de la Laire et la plaine agricole.

Au regard de ces éléments et en référence aux résultats des nombreuses variantes de contournement évaluées par le passé, le Conseil d'Etat informe qu'il n'existe pas de solution simple pour soulager le village de Soral du trafic de transit. Le Conseil d'Etat continuera d'œuvrer pour améliorer la situation par l'intermédiaire de la feuille de route signée par l'ensemble des acteurs (dont la commune de Soral) des « petites douanes de Genève-Sud-Ouest », par la mise en œuvre de la stratégie ferroviaire et de développement des transports publics pour ce secteur, ainsi que par le développement d'alternatives au transport individuel motorisé en franchissement des douanes du canton.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite à prendre acte du présent rapport.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :	La présidente :
Michèle RIGHETTI-EL ZAYADI	Nathalie FONTANET