

Date de dépôt : 22 mars 2021

Rapport

**de la commission des pétitions chargée d'étudier la pétition :
Pour retarder l'horaire d'ouverture des douanes Soral I et II –
Pour planifier de toute urgence une route de contournement**

Rapport de majorité de M. Sandro Pistis (page 1)

Rapport de minorité de M. Sylvain Thévoz (page 15)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Sandro Pistis

Mesdames et
Messieurs les députés,

Sous la présidence de M^{me} Adrienne Sordet, la commission des pétitions a traité en trois séances la pétition **P 2092** « Pour retarder l'horaire d'ouverture des douanes Soral I et II – Pour planifier de toute urgence une route de contournement ». Mes remerciements s'adressent à la présidente, pour la qualité des débats qu'elle a su gérer en toute objectivité, ce qui n'est pas forcément la pratique dans d'autres commissions.

Mes remerciements vont également à M^{me} Nadia Salama, secrétaire scientifique de la commission, ainsi qu'à M. Christophe Vuilleumier, procès-verbaliste, qui a su tenir et retranscrire avec rigueur les diverses interventions des orateurs.

Séance du lundi 16 novembre 2020

Lors de cette séance, la commission des pétitions a accueilli les pétitionnaires, M. Blaise Fontaine, M. Antoine Fontaine et M. Nicolas Hafner.

Présentation de la pétition

M. Blaise Fontaine prend la parole et remercie la commission pour cette audition. Il explique que cette pétition a été rédigée à la suite du confinement du printemps dernier et de la réouverture des douanes.

Il rappelle par ailleurs que cela fait des années que les habitants de Soral se battent pour obtenir une réduction du trafic dans le village, obtenue de fait lors du confinement, et il mentionne que la commune a été surprise de ne pas être avertie de la réouverture des douanes, et notamment de la douane de Soral II.

Il déclare que la réouverture de cette douane a démontré que la route traversant Soral était bel et bien une pénétrante importante en direction de Genève.

M. Antoine Fontaine prend à son tour la parole et déclare avoir été maire de Soral de 1975 à 1995 en observant que déjà à cette époque le trafic préoccupait la mairie.

Il ajoute qu'en 1989 un comptage et une enquête avaient été réalisés par la commune, qui indiquaient que 95% des gens mentionnaient être prêts à prendre une autre route, de préférence plus rapide, plutôt que la douane de Soral.

Il ajoute avoir également rédigé une pétition à la fin des années 1990 pour limiter le trafic dans le village et pour demander la fermeture de la douane à 8h30.

Il précise que M. Cramer avait alors indiqué qu'il ferait le nécessaire, mais il mentionne que rien n'a été fait.

Il remarque par ailleurs qu'une hiérarchie des routes avait été arrêtée en 1995 par le canton, indiquant la route de Soral en tant que route secondaire. Mais il mentionne que la réalité démontre que Soral abrite plutôt une voie primaire.

Il rappelle ensuite le projet d'échangeur de Viry et la séance qui s'était tenue à la mairie à ce propos. Et il mentionne que les ingénieurs avaient alors indiqué que ce projet n'aurait pas d'influence sur Soral, mais il pense que cette acception est fautive puisqu'un péage sera prévu et qu'il sera préférable aux automobilistes de sortir à Soral. Il précise qu'une lettre a en l'occurrence été adressée à ce propos au Conseil d'Etat et à M. Haegi, lettre restée sans réponse des uns comme de l'autre. Il ajoute qu'un projet de route d'évitement a alors été envoyé au Conseil d'Etat, sans plus de réponse de sa part.

Il déclare que cela fait donc depuis 1989 que la commune essaie de trouver des solutions et que le Conseil d'Etat ne donne pas de réponse.

Il imagine que ce dernier a toujours capitulé devant les Français. Il pense ainsi qu'une pénétrante devrait être créée pour limiter le trafic dans le village et fluidifier la circulation. Il indique que la pétition propose donc encore une option de route d'évitement en estimant que la démarche n'est pas véritablement très extravagante.

Un député PLR déclare que la commission se penche pour la troisième fois sur ce problème.

Il ajoute que M. Dupraz était en l'occurrence venu devant la commission pour ce même sujet et il indique qu'à chaque fois, une route d'évitement avait été évoquée.

Mais il remarque avoir toujours compris que les paysans n'avaient jamais réussi à trouver un accord sur les lieux où faire passer cette route et que le problème relevait en fin de compte de Soral.

Il demande dès lors si la commune ne devrait pas s'entendre pour proposer un scénario réaliste.

M. Antoine Fontaine mentionne que c'est le Conseil d'Etat qui a toujours fait la sourde oreille et il remarque que les habitants de Soral sont demandeurs.

Un député PLR déclare que Soral serait donc d'accord d'entrer en matière sur une expropriation pour réaliser cette route.

M. Antoine Fontaine déclare qu'il faut trouver des options pour solutionner les oppositions éventuelles.

Un député UDC demande ce qu'il en est par rapport à la commune elle-même. Il se demande ainsi si le projet a été rediscuté au sein du Conseil municipal et si ce dernier appuie toujours ce projet.

Il rappelle que M. Dupraz avait l'entier de la commune et du Conseil municipal derrière lui lorsqu'il était venu présenter le projet de route d'évitement. Il se demande également si une étude de fond a été menée.

M. Nicolas Hafner prend la parole et déclare être le président du Conseil municipal de Soral. L'échangeur évoqué précédemment est prévu pour 2023, un crédit d'étude vient d'être accepté par le Conseil d'Etat et il imagine que la route d'évitement éventuelle se profilera pour l'horizon 2040 seulement.

Cela étant, il déclare que la commune n'a pas grand-chose à dire sur le tracé de cette route potentielle. Il mentionne toutefois que les pétitionnaires aimeraient proposer deux tracés d'évitement qui utilisent des routes existantes et qui pourraient apporter une solution rapidement.

Il explique alors que le flux de véhicules est tel à présent que la sécurité est remise en cause, puisque de nombreuses voitures empruntent les petites

rues du village en roulant rapidement. Il déclare qu'il faudrait donc faire sortir les véhicules à droite en direction de Certoux, à la sortie de Saint-Julien, en empruntant le chemin du Loup jusqu'à Lully.

Il déclare que cette solution épargnerait ce trafic de transit à cinq villages. Il ajoute que la seconde option propose d'emprunter le chemin de l'Ancien-Château depuis la douane de Viry, jusqu'à l'entrée de Soral, avant de prendre à gauche par les gravières de Holcim.

Il pense que ces deux solutions permettraient de résoudre le problème à un moindre coût, ne fût-ce qu'en attendant un projet définitif. Il précise que le Conseil municipal est unanimement en faveur de ces propositions, et il se demande si un essai de ces deux options serait envisageable.

Ce député UDC remarque que ces tracés seraient donc provisoires en attendant un projet définitif.

M. Nicolas Hafner acquiesce en déclarant que le but est de sécuriser le village que de nombreux enfants traversent. Il ajoute qu'il faut absolument mettre en place des essais le plus rapidement possible.

Un député MCG remarque, quant à lui, que la pétition à deux axes, soit retarder l'ouverture de cette douane et proposer une voie de contournement. Il estime en l'occurrence que le plus rapide serait de décaler l'ouverture de la douane en l'ouvrant à 9h. Il se demande si les pétitionnaires ont des informations à cet égard.

M. Blaise Fontaine rappelle que la douane de Soral I est ouverte 24h/24. Mais il mentionne que la douane de Soral II semble plus importante à l'égard des flux. Il observe dès lors qu'il devrait être possible d'ouvrir la première douane comme la seconde. Il ajoute que la commune n'a pas eu de retour des douanes à ce propos.

M. Nicolas Hafner mentionne qu'il y a eu quelques tentatives à l'égard des douanes, comme celle de M. Barthassat, mais il remarque que personne ne sait qui est décisionnel sur le sujet.

Un député MCG évoque un article du Temps en mentionnant que certains s'inquiètent effectivement du regain de trafic.

M. Nicolas Hafner déclare encore qu'il y a eu un vote du Conseil municipal pour mettre la commune en zone 30km, mais il rappelle que c'est le canton qui tranchera au final. Il ignore, cela étant, si l'ouverture des douanes dépend du canton ou de la Confédération.

Un député PLR demande si le Léman Express a eu une quelconque influence sur Soral.

M. Blaise Fontaine déclare que Soral bénéficie du bus 76 qui relie la commune à une gare via La Plaine, en lien avec le Léman Express, mais il déclare que ce bus est vide puisque rares sont les personnes se rendant à La Plaine depuis Soral. Il ajoute qu'une demande a été faite pour obtenir une vraie desserte via Lancy-Pont-Rouge.

M. Nicolas Hafner ajoute qu'un P+R a été réalisé à Viry et il déclare que la ligne 63 qui vient de ce parking ne s'arrête pas dans le village et ne permet donc pas à ses habitants de l'emprunter.

Ce député PLR comprend donc que le Léman Express n'a pas amélioré la situation de Soral.

M. Nicolas Hafner répond que la commune est trop éloignée des gares.

Un député S demande s'il n'y a pas un enjeu fédéral à l'égard de ces douanes. Il se demande également si les alternatives proposées ne déplacent pas simplement le problème plus loin et s'il ne serait pas préférable de travailler avec les Français sur les flux en suggérant des options comme le covoiturage ou les bus.

M. Blaise Fontaine déclare qu'il n'est guère possible de loger tout le monde sur le canton. Cela étant, il explique que les pétitionnaires aimeraient supprimer le problème de Soral en évitant de le reporter dans un autre village, raison pour laquelle ce sont des routes sans riverains qui sont proposées comme alternatives.

Il ajoute que retarder les horaires des douanes pourrait par contre engendrer des problèmes ailleurs, et il mentionne que cette option devrait s'accompagner de mesures comme une proposition d'un itinéraire bis pour les automobilistes.

Il rappelle qu'en 1989, il était question de 1200 véhicules par jour alors qu'à présent ce sont 10 000 véhicules qui traversent tous les jours le village.

M. Antoine Fontaine ne pense pas que les parkings d'échange puissent fonctionner un jour. Il remarque ainsi que les bus sont toujours vides, puisque les frontaliers n'ont aucun intérêt à utiliser cette option qui leur rallonge énormément leurs temps de parcours.

Il observe en outre que, si ce parking fonctionnait à plein, il faudrait 100 bus pour prendre en charge l'ensemble de tous les frontaliers qui passent par le village, ce qui impliquerait un bus toutes les minutes durant les heures de pointe.

M. Nicolas Hafner déclare que le covoiturage ne fonctionne pas non plus, malgré les applications qui ont été développées. Il ajoute que la commune a

compté 1 à 1,5 personne par bus dans les lignes 76 et 63 et il répète que les incitations ne fonctionnent pas.

Un député S demande si le département de M. Dal Busco a apporté une réponse à la commune à l'égard de ses remarques sur la sécurité des enfants.

M. Nicolas Hafner répond que la commune a beaucoup de peine à se faire entendre. Il ajoute que la commune apporte des propositions pour sécuriser les rues, mais il mentionne que les réponses tardent à venir.

Une députée PDC remercie les pétitionnaires en évoquant la P 1472, déposée en 2004 et à laquelle le Conseil d'Etat avait apporté une réponse en 2005, réponse qui indiquait qu'une zone 30 serait envisagée.

Elle observe que cela fait donc 15 ans. Elle signale ensuite que les commissaires n'ont pas les documents contenant les propositions de route de contournement et elle pense qu'il serait judicieux de pouvoir les obtenir. Elle observe par ailleurs qu'un village serait tout de même impacté avec les options proposées par les pétitionnaires, et elle se demande quelles sont les discussions entamées par Soral avec les villages français voisins et Saint-Julien.

Elle comprend par ailleurs que ces routes de délestage seraient ouvertes aux heures de pointe uniquement grâce à un système de feux ou de barrière. Elle se demande si une proposition de feux a également été proposée pour le village.

M. Nicolas Hafner répond que le village de Thérans est traversé comme Soral par les mêmes véhicules. Il ajoute que ce village ne sera pas plus impacté, mais ne sera pas non plus déchargé par ces propositions puisque les tracés de contournement s'articulent après ce village. Il signale ensuite que des feux semblent inutiles et il remarque que ce sont simplement des signalisations qui sont proposées, comme à Cartigny.

Il ajoute que Soral n'a pas discuté avec les villages français voisins puisque la commune attend des réponses du canton.

Une députée PDC signale qu'il y a une nouvelle personne qui s'occupe de l'environnement à Saint-Julien et elle invite les pétitionnaires à la contacter.

Un député PDC signale que les Français seraient intéressés par la création d'une route de contournement et il demande si Soral serait prêt à entrer en matière sur ces options. Il se demande ensuite si les voies de délestage proposées par Soral conviennent à un trafic de transit et si l'environnement ne serait pas préjudiciable.

M. Nicolas Hafner répond que le départ de l'une et l'autre des deux routes de contournement proposées se fera inévitablement depuis la France. Il ajoute que toutes les routes sont goudronnées à l'exception du chemin du Loup.

Ce pétitionnaire remarque que tout le monde reconnaît les difficultés que rencontre Soral. Il se demande ensuite si Soral est dans la boucle des informations dans le cadre du projet du Grand Genève. Il se demande également si la douane de Soral I ne fait pas l'objet d'un accord international pour les véhicules d'intervention.

Une députée EAG déclare qu'il faudra goudronner inévitablement les chemins qui ne le sont pas. Elle signale alors que la vie de Cartigny a drastiquement changé depuis la pose de simples panneaux de signalisation qui ont nécessité quelque temps pour être respectés.

Et elle pense que cette simple mesure pourrait être efficace dans l'attente d'une solution pérenne. Elle mentionne bien comprendre la situation de Soral.

Fin de l'audition des trois pétitionnaires.

Discussion interne

Un député PLR déclare que ce sujet est ancien et connu et il propose de renvoyer cette pétition directement au Conseil d'Etat. Il ne sait pas en effet si un nouveau tour de piste avec le fait de répéter des auditions est véritablement nécessaire.

Un député UDC pense également qu'il n'est pas utile de refaire toutes les auditions et qu'il suffit de renvoyer cette pétition directement au Conseil d'Etat. Il signale que la commission des travaux a eu récemment des informations portant sur plusieurs routes de contournement et il pense qu'il faut mettre la pression sur le Conseil d'Etat.

Une députée EAG déclare respecter ces villages qui sont victimes du trafic de transit. Elle observe que Soral va plus loin que d'autres en proposant des solutions. Elle ajoute que ces dernières sont pragmatiques et peu coûteuses. Elle déclare être en faveur du renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat. Cela étant, elle ne comprend pas la situation des bus dont il a été fait mention, notamment de ces bus que les habitants ne peuvent pas prendre et elle aimerait en savoir un peu plus.

Un député S pense également qu'entendre M. Dal Busco serait intéressant pour les commissaires qui n'ont pas autant d'expérience que ceux qui ont vécu plusieurs législatures. Il ajoute que ce serait le minimum syndical.

Un autre député PLR se déclare en faveur du renvoi de la pétition au Conseil d'Etat. Il se demande toutefois si la pétition présente une unité de matière suffisante pour la renvoyer au Conseil d'Etat.

Une députée Ve déclare être en faveur de l'audition du magistrat afin de ne pas voter la pétition à l'aveugle. Elle ajoute qu'entendre les TPG serait également intéressant afin d'avoir une idée plus précise de la situation.

Un député MCG déclare que son groupe est en faveur du renvoi de la pétition au Conseil d'Etat.

La présidente passe au vote de l'audition du magistrat :

Oui :	9 (1 EAG, 2 PLR, 1 PDC, 3 S, 2 Ve)
Non :	5 (2 MCG, 1 UDC, 2 PLR)
Abstentions :	1 (1 PDC)

L'audition du magistrat est acceptée.

Séance du lundi 21 décembre 2020

Auditions de M. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat (DI), M. Gérard Widmer, directeur à la direction régionale Arve-Lac (OCT), M. Olivier Caumel, directeur à la direction régionale Rhône-Arve (OCT), et M. Thierry Messenger, directeur à la direction régionale Lac-Rhône (OCT)

M. Serge Dal Busco mentionne que cette pétition a deux aspects. Il ajoute qu'elle a été transmise deux jours après la réouverture des douanes par le Conseil fédéral et il mentionne que Soral a donc vécu dans la quiétude pendant six semaines.

Il comprend donc très bien le ressenti des habitants. Il ajoute qu'un travail est en cours sur le contournement du village, avec des propositions qui ont été présentées au comité de pilotage. S'agissant du transit lui-même et de la modification des heures d'ouverture, il rappelle que les communes suisses et françaises du sud du canton ont signé un accord visant à diminuer le trafic de transit avec des objectifs chiffrés pour ces petites douanes, prévoyant des diminutions par paliers.

Il précise que cet accord parle d'une part d'incitations, avec des P+R en France voisine et des lignes TPG et du covoiturage, et d'autre part de pénalités. Il mentionne que les résultats ne sont pas aussi bons qu'on l'avait espéré, mais il déclare qu'il est tout de même possible de constater une réduction des hausses voire des diminutions. Il indique, cela étant, que les objectifs ne sont pas atteints et il déclare que des mesures vont être prises

avec l'établissement de feux de régulation rendant plus lent le passage de ces petites douanes.

Il signale que les communes françaises vont en outre créer une voie spéciale permettant aux bus et aux covoiturages de passer à ces feux de manière prioritaire. Il signale encore que le trafic aux frontières est actuellement de 65% par rapport au trafic habituel et il remarque que, si les heures de fermeture étaient étendues, le résultat serait sans doute similaire dans une situation sanitaire habituelle. Il observe que cette mesure pourrait être prise si les objectifs n'étaient pas atteints à terme, mais il mentionne que pour l'heure la priorité est donnée aux dispositions prises avec les partenaires français.

M. Olivier Caumel mentionne qu'il est important d'avoir une vision générale sur l'ensemble du secteur, raison pour laquelle cet accord concernait tous les acteurs. Il déclare alors que l'étude débutée en 2019 parvient à son terme, étude qui englobe l'ensemble des services publics. Il précise qu'une variante a été choisie et il mentionne que le prochain comité de pilotage se déroulera au premier semestre 2021 pour valider le tracé.

Un député PLR déclare que le pétitionnaire propose un tracé d'évitement en utilisant des voies existantes, tant par l'ouest que par l'est. Il ajoute que ce scénario permettrait d'éviter un trajet de contournement et il se demande si le département connaît ces tracés d'évitement et ce qu'il faut en penser.

M. Serge Dal Busco répond que l'étude qui est en cours a examiné toute une série de scénarios et il mentionne que c'est un passage par l'est qui serait privilégié. Il indique que la variante optimale se trouve intégralement sur le territoire français. Mais il indique que les problématiques environnementales sont similaires en France et en Suisse.

M. Olivier Caumel mentionne qu'une « route d'évitement » ou une « route de contournement » sont des appellations différentes pour la même chose. Il précise que sept scénarios ont été étudiés et il mentionne que chacun d'entre eux a été évalué sous différents angles. Il déclare que le département connaît donc les propositions faites par les pétitionnaires en mentionnant que les voiries qui sont suggérées ne sont pas compatibles tant sous l'angle environnemental que des nuisances sonores ou des terrains traversés qui sont en zone agricole.

Une députée PDC remarque que l'idée d'ouvrir la route dans un sens uniquement en fonction des horaires a également été avancée et elle se demande ce qu'il faut en penser. Elle rappelle par ailleurs que construire une nouvelle route n'est guère meilleur pour l'écologie. Elle se demande encore ce que la Confédération pense d'une restriction des horaires des douanes. Elle

se demande enfin sur quel terrain la voie prioritaire serait créée. Elle signale enfin que le bus venant de France est presque vide selon les pétitionnaires et elle se demande si sa destination sera modifiée.

M. Serge Dal Busco répond que la voie privilégiée pour le bus sera développée en France, dans la zone industrielle de Viry. Il ajoute qu'il n'y aura pas de zone humide touchée. Il indique ensuite que des ajustements doivent être effectivement apportés à la ligne 76 qui se rend à La Plaine, mais il remarque que la ligne 63 qui se rend à la croisée de Conignon a une excellente fréquentation.

M. Oliver Caumel précise que la ligne 76 devrait être amenée à Lancy-Pont-Rouge qui, il le rappelle, est la seconde gare du canton. Il signale ensuite que la seule voirie qui permettrait de mettre en sens unique une voie en fonction des horaires serait le chemin des Ecoliers, lequel est bordé de noyers et qui est emprunté par de nombreux enfants et promeneurs. Il ajoute qu'une telle mesure serait compliquée, engluant les bus dans le trafic. Il ajoute que le chemin de l'Ancien-Château ne permettrait pas d'accueillir un trafic aussi important que celui qui traverse le village. Il rappelle par ailleurs que les bus ne parviennent pas à traverser le village.

Un député MCG déclare qu'en peu de temps il a été possible de créer des aménagements en pleine ville alors que les habitants de Soral se plaignent depuis des années des nuisances et du danger que le trafic génère. Il ne comprend pas pourquoi encore attendre alors qu'une solution simple et rapide, avec l'établissement de feux, pourrait être appliquée.

M. Serge Dal Busco répond que, si tel était le cas, le bus serait coincé dans le trafic. Il mentionne que du temps a été perdu en raison, notamment, de la situation sanitaire. Il ajoute vouloir respecter les engagements qui ont été pris avec la France voisine et répète que l'implication des Français dans ce dossier est très importante.

Un député MCG rappelle qu'un crédit d'étude a été voté pour le contournement de Plan-les-Ouates et il observe que l'étude est bloquée pour le moment. Il indique que le blocage dans lequel est impliqué Soral, selon certains, viendrait de la France et il mentionne qu'il serait simple de fermer les douanes en contrepartie.

M. Dal Busco répond qu'il n'y a pas de blocage et il rappelle qu'il n'est pas possible au sens de la LGAF d'utiliser ces fonds pour la réalisation. Il mentionne, cela étant, qu'il n'y a pas de contrainte financière et il remarque que les études ne sont donc pas ralenties pour des raisons financières. Il ajoute que les études de faisabilité sont en cours et il mentionne que la prochaine étape sera une demande de crédit de réalisation.

M. Olivier Caumel précise qu'il y a eu quatre phases jusqu'à présent, soit un diagnostic, une modélisation, une étude sur les opportunités de variantes et une analyse des perspectives.

M. Serge Dal Busco ajoute que des communes situées en aval de cet ouvrage sont plutôt critiques et craignent une augmentation de trafic dans leur périmètre. Il mentionne que la solution passe par une résolution du problème à la source en diminuant le nombre de véhicules individuels.

Une députée EAG rappelle au député MCG que, sans les frontaliers, les hôpitaux seraient très ennuyés. Elle signale ensuite que Cartigny a réussi à placer un panneau à son entrée, indiquant aux véhicules de contourner le village, ce qui a radicalement changé la vie des habitants. Elle signale ensuite qu'il semblerait, selon les pétitionnaires, qu'une ligne de bus ne s'arrête pas à Soral.

M. Serge Dal Busco répond que la situation de Cartigny est différente de celle de Soral.

M. Olivier Caumel mentionne qu'une ligne ne s'arrête effectivement pas. Mais il rappelle que deux autres lignes s'arrêtent à Soral. Il ajoute qu'il est prévu de faire s'arrêter également la ligne 63 à l'avenir.

Séance du lundi 11 janvier 2021

La présidente rappelle que la commission a terminé avec les auditions et elle mentionne qu'il lui faut maintenant prendre position.

Une députée PDC rappelle que la première pétition date des années 90 et elle observe que la proposition faite par les pétitionnaires semble faire sens. Elle propose donc le renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat en soulignant la question de la qualité de vie des habitants de ce village.

Un député MCG déclare que la situation que vivent les habitants de Soral est insupportable et il mentionne qu'il est important de trouver des solutions. Il ne croit pas qu'il soit possible de laisser des gens vivre dans cette situation pour des prétextes économiques. Il rappelle que des solutions ont été trouvées à Meyrin et il ne voit pas pourquoi ces mesures ne seraient pas possibles à Soral. Il ajoute que son groupe renverra cette pétition au Conseil d'Etat.

Un député UDC mentionne que son groupe acceptera cette pétition comme il a accepté l'ensemble des projets de route de contournement. Il ajoute qu'un changement d'horaires de la douane lui semble judicieux dans l'attente d'une route de contournement.

Un député PRL déclare que son groupe soutiendra également cette pétition tout en doutant qu'une modification des horaires soit une mesure

efficace. Il ajoute entendre parler de ce projet de route de contournement depuis qu'il est au Grand Conseil et il rappelle que peu de personnes sont d'accord de voir cette route passer au milieu de leur jardin.

Une députée EAG déclare habiter à proximité de Soral et assister à la situation. Elle pense qu'il faut renvoyer cette pétition au Conseil d'Etat pour rappeler à ce dernier le problème. Elle précise être par contre sceptique quant à la création d'une route de contournement.

Un député S déclare que tout le monde a de l'empathie pour ce village, mais il doute que les solutions proposées soient judicieuses. Il rappelle que les douanes relèvent de la responsabilité de la Confédération. Il ajoute qu'une route de contournement serait un mauvais signal et représenterait inévitablement une autoroute supplémentaire. Il ne pense donc pas qu'il faille aller dans ce sens et il signale qu'il déposera cette pétition sur le bureau.

Une députée Ve déclare que son groupe est en faveur du renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat pour lui rappeler que ce problème dure depuis des décennies. Elle pense que des solutions doivent être trouvées. Cela étant, elle mentionne que son groupe n'est pas en faveur d'une route supplémentaire. Elle estime que des P+R et de nouvelles dessertes de lignes de bus pourraient constituer des réponses sans doute plus pertinentes.

Un député UDC déclare qu'il faut favoriser les contournements de la circulation pour favoriser les transports publics dans ces petits villages. Il observe que le Conseil d'Etat devra négocier avec la Confédération la question des horaires.

Un député PLR rappelle que les horaires des douanes dépendent des cantons et non de la Confédération. Il ajoute que les idées évoquées par la pétition pourraient donc être appliquées, même si ces idées ne sont certainement pas très bonnes.

Vote

La présidente passe au vote du renvoi de la P 2092 au Conseil d'Etat :

Oui :	12 (4 PLR, 2 MCG, 1 UDC, 2 PDC, 1 EAG, 2 Ve)
Non :	1 (1 S)
Abstentions :	2 (2 S)

Le renvoi de la P 2092 au Conseil d'Etat est accepté.

Mesdames, Messieurs les députés, vous comprendrez facilement qu'à la lecture de cette pétition et des diverses prises de position, un grand nombre d'habitants de la commune de Soral sont en attente d'une réponse claire sur

le problème du transit frontalier qui a repris de plus belle dès la réouverture des douanes de Soral I et Soral II.

Ces habitants n'avaient d'ailleurs pas été informés de cette réouverture, les mettant ainsi devant le fait accompli.

Ce trafic était quasiment nul lorsque la pandémie de COVID-19 avait obligé la fermeture de certaines douanes à Genève.

Dès lors, les deux douanes de Soral étaient fermées aux passages des véhicules frontaliers, ce qui avait permis, entre autres, de redonner une vie quasi normale aux habitants de ce village.

A la réouverture, le cauchemar de ce trafic incessant qui avait repris redonnait à nouveau une situation insoutenable empêchant les habitants de vivre normalement.

Au vu de ce qui précède, la majorité de la commission des pétitions invite notre assemblée à soutenir cette pétition en la renvoyant au Conseil d'Etat.

Pétition
(2092-A)

Pour retarder l'horaire d'ouverture des douanes Soral I et II
Pour planifier de toute urgence une route de contournement

N.B. 478 signatures
M. Blaise Fontaine
Route du Creux-de-Boisset 4
1286 Soral

Date de dépôt : 9 février 2021

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. Sylvain Thévoz

Mesdames et
Messieurs les députés,

Tout le monde est d'accord sur le fait que, depuis des années, les habitant-e-s de Soral se battent pour obtenir une réduction du trafic dans leur village, et que le problème du trafic motorisé est important et qu'il faut y remédier rapidement. La route traversant leur village est devenue une pénétrante importante en direction de Genève. Le flux de véhicules est tel que la sécurité n'y est plus garantie. De nombreuses voitures empruntent les petites rues du village en roulant trop rapidement. Le problème dure depuis des décennies et mérite une grande attention. Malheureusement, les « solutions » que préconise cette pétition n'en sont pas. Soit parce qu'elles aggravent le mal (une route en plus avec un trafic accru pour d'autres villages), soit parce qu'elles ne sont pas de compétence cantonale (les modifications d'horaire de douanes dépendent directement et uniquement de la Confédération). Il existe aujourd'hui sur la table des solutions plus rapides, plus durables et plus faciles à mettre en œuvre : covoiturage, réorganisation des transports publics, pose de feux de régulation, etc. Pour toutes ces raisons, la minorité vous recommande de refuser le renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat et de la déposer sur le bureau du Grand Conseil.

Un vrai et grave problème : les nuisances du trafic routier

Les pétitionnaires nous ont rappelé que, depuis 1975, le trafic préoccupe la mairie. En 1989, un comptage et une enquête avaient été réalisés par la commune. Ils indiquaient que 95% des gens étaient prêts à prendre une autre route, de préférence plus rapide, plutôt que la douane de Soral ! 95% devraient donc sauter sur l'occasion de prendre un transport public collectif plus rapide, si on leur en offrait l'opportunité. Une hiérarchie des routes avait été arrêtée en 1995 par le canton, désignant la route de Soral comme route secondaire. La réalité démontre que Soral abrite plutôt une voie primaire et

que le trafic y est insupportable pour la population prise au piège du manque de volonté politique concernant la mobilité douce à Genève.

Un Conseil d'Etat à la traîne

Depuis 1989, la commune essaie de trouver des solutions. Selon les pétitionnaires, le Conseil d'Etat ne donne pas de véritable réponse. La commune a elle-même apporté des propositions pour sécuriser les rues, mais les réponses tardent à venir. Cette pétition est un cri de désespoir, et a suscité une grande empathie pour la majorité de la commission, mais elle n'apporte aucune solution et doit donc politiquement être écartée.

Une « solution » pire que le mal

Les pétitionnaires demandent de créer une nouvelle route pénétrante pour limiter le trafic dans le village et fluidifier la circulation. Cette pétition laconique et dénuée de tout exposé des motifs propose de créer une route d'évitement du village. Cette « solution » est pire que le mal. Elle ne fera qu'accroître le trafic automobile et augmentera les nuisances pour tous les autres villages en amont et en aval de Soral.

Changer les horaires de douanes ? D'abord ce n'est pas de compétence cantonale, ensuite cela ne ferait que déplacer le problème plus loin !

La pétition a deux axes. Elle propose une voie de contournement et de retarder l'ouverture de cette douane. Pour rappel, la douane de Soral 1 est ouverte 24h/24. La douane de Soral 2 est réputée plus importante à l'égard des flux. Les pétitionnaires aimeraient ouvrir la douane 1 comme la 2, mais ils reconnaissent eux-mêmes que retarder les horaires des douanes engendrera des problèmes ailleurs.

De véritables solutions existent : certaines sont même en train d'être mises en œuvre !

De véritables solutions, durables, existent. Par exemple, travailler de concert avec les autorités françaises sur les flux en valorisant et renforçant des options comme le covoiturage ou les transports publics, et mieux organiser ces derniers. Aujourd'hui, comme les pétitionnaires l'ont rappelé, un bus (ligne 76) relie la commune à une gare via La Plaine, en lien avec le Léman Express... mais ce bus semble vide. Rares sont les personnes se rendant à La Plaine depuis Soral. Une demande a été faite pour obtenir une vraie desserte via Lancy-Pont-Rouge, elle demeure toutefois pendante. Un P+R a été réalisé à Viry, mais la ligne de bus (63) qui vient de ce parking ne

semble pas s'arrêter pas dans le village et ne permet donc pas à ses habitant-e-s de l'emprunter ! Les bus actuels sont encore peu incitatifs. Les frontaliers n'ont aucun intérêt à utiliser cette option qui rallonge énormément leurs temps de parcours. De grandes marges de progression existent de ce côté-là.

Le magistrat Dal Busco montre une voie

Pour le magistrat Dal Busco, les communes suisses et françaises du sud du canton ont signé un accord visant à diminuer le trafic de transit avec des objectifs chiffrés pour ces petites douanes, prévoyant des diminutions par paliers. Cet accord parle, d'une part, d'incitations avec des P+R en France voisine, des lignes TPG et du covoiturage et, d'autre part, des pénalités. Les résultats ne sont aujourd'hui pas aussi bon qu'espérés, mais il est tout de même possible de constater quelques diminutions de trafic.

Par ailleurs, des mesures vont être prises avec l'établissement de feux de régulation rendant plus lent le passage de ces petites douanes. Les communes françaises vont en outre créer une voie spéciale permettant aux bus et aux covoiturages de passer à ces feux de manière prioritaire.

Sept scénarios de route d'évitement ou de contournement ont quand même été étudiés. Chacun d'entre eux a été évalué sous différents angles. Le département connaît les propositions faites par les pétitionnaires, mais les voiries suggérées par ces derniers ne sont pas compatibles tant sous l'angle environnemental que des nuisances sonores ou des terrains traversés qui sont en zone agricole. Les problématiques environnementales sont par ailleurs similaires en France et en Suisse. Construire une nouvelle route est un contresens pour l'écologie et une impasse pour la mobilité. De plus, il est important de respecter les engagements qui ont été pris avec la France voisine en termes de coopération transfrontalière.

Pour le magistrat Dal Busco, « la solution passe par une résolution du problème à la source en diminuant le nombre de véhicules individuels ». La minorité de la commission le soutient dans sa lecture. Elle découle même du bon sens et est la seule voie à suivre.

Conclusions

Mesdames et messieurs les député-e-s, construire une nouvelle route de contournement est coûteux, n'est pas une solution et n'est de toute façon pas réaliste à court terme. Une nouvelle route représenterait inévitablement du trafic supplémentaire avec davantage de nuisances pour les villages autour de Soral. En 2014, le refus de 51,1% des Genevois de cofinancer cinq parkings

relais (P+R) en France voisine a donné un coup de frein au développement de la région et mis à mal la mobilité douce. Cet échec pour la région à tous points de vue ne doit pas figer le Conseil d'Etat qui doit maintenant revenir avec des propositions fortes et courageuses en termes de mobilité douce transfrontalière. Les villages genevois paient aujourd'hui le prix fort d'une délocalisation du logement en France voisine et d'une attractivité économique de Genève, sans que les infrastructures collectives aient suivi. Le Léman Express a été un premier pas. Il faut rapidement en faire d'autres. Ce que demande cette pétition n'est ni souhaitable ni applicable en l'état, les ouvertures et fermetures de douane relevant exclusivement du domaine de la Confédération. Pour ces raisons, la minorité vous recommande de refuser le renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat et de la déposer sur le bureau du Grand Conseil, et parallèlement de tout mettre en œuvre pour préserver les villes et villages genevois des nuisances du trafic motorisé individuel en renforçant véritablement et partout la mobilité douce.