

Date de dépôt : 6 juin 2017

Rapport

de la Commission des travaux chargée d'étudier le projet de loi de M^{mes} et MM. Gabriel Barrillier, Charles Selleger, Jacques Béné, Nathalie Fontanet, Cyril Aellen, Alexis Barbey, Antoine Barde, Beatriz de Candolle, Pierre Conne, Michel Ducret, Lionel Halpérin, Serge Hiltpold, Bénédicte Montant, Simone de Montmollin, Jean Romain, Patrick Saudan, Alexandre de Senarclens, Georges Vuillod, Raymond Wicky, Yvan Zweifel, Patrick Malek-Asghar ouvrant un crédit d'étude de 300 000 F pour la réalisation du contournement routier du village de Soral

Rapport de majorité de M. Serge Hiltpold (page 1)

Rapport de première minorité de M. François Lefort (page 18)

Rapport de seconde minorité de M. Olivier Baud (page 21)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Serge Hiltpold

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des Travaux s'est réunie le 24 janvier, puis le 7 et 28 février afin d'étudier ce PL sous la présidence de M. Sandro Pistis. Elle a bénéficié de l'appui de M. Nicolas Huber (secrétaire scientifique au SGGC), et de M. Alan Rosset (Responsable budget investissements DF). Le procès-verbal a été tenu avec exactitude par M. Sébastien Pasche que je remercie au nom de la commission.

1. Séance du 24 janvier 2017 - Présentation du Projet de Loi

Comme premier signataire, M. Barrillier explique que ce projet de loi pour des études préliminaires du contournement de Soral est basé sur une problématique similaire constatée dans le village de Chancy, et qui avait conduit à la rédaction du PL 11589. Dans ce cas, les habitants de Soral se battent depuis de nombreuses années pour un contrôle de la circulation qui a connu une augmentation de trafic considérable. Il relève qu'en 2004 déjà, une pétition (P 1472) demandait que l'on prenne des mesures sévères pour limiter les heures d'ouverture de la douane et des mesures pour un ralentissement du trafic au sein du village. Il observe que 20 ans plus tard, il y a eu une autre pétition (P 1956), traitée en octobre et décembre 2016. Le Grand Conseil a pris acte de cette pétition et considère que le rapport du Conseil d'Etat était toutefois très instructif notamment avec les chiffres suivants.

Il est mentionné que l'on compte 10'000 véhicules/jour qui traversent le village de Soral avec notamment une augmentation du trafic de plus de 25%, et de 60% ces 5 dernières années. M. Barrillier relève que le Conseil d'Etat n'entre pour le moment pas en matière pour des questions de budget, mais qu'il a tout de même précisé qu'un processus d'évaluation multicritères du plan d'action du réseau routier 2015-2018 va être prochainement soumis au Grand Conseil. Il rappelle que le rapport stipule en outre que les conditions pour entreprendre les études du contournement de Soral semblent déjà être réunies, mais que la pression financière ne permet pas d'avancer. Il souligne que les auteurs du PL estiment que l'on ne peut pas laisser une partie de la population du canton subir ces nuisances d'où l'initiative de déposer un PL, dont l'objectif est bien de faire une étude de faisabilité, compte tenu de la situation actuelle, en intégrant la perspective du futur échangeur autoroutier de Viry. La situation est donc assez complexe et mérite une réflexion large dans le secteur Est de la commune.

A la suite de cette présentation, les principales questions des différents commissaires peuvent être résumées ainsi :

- Quand est-il du financement du coté de français et peut-on imaginer une participation financière dans le Projet d'Agglomération III ? (Réponse) - M. ROSSET souligne que le dépôt du PAIII est réalisé par le département présidentiel (DP) qui, dans le cadre des relations interrégionales, présente le cadre global du PL.
- Ne peut-on pas plutôt imaginer des aménagements en surface qui freinent la fluidité du trafic et réduire les problèmes en amont avec des P+R et le développement des lignes de transports publics ? (Réponse) - Il est très difficile de rétrécir les rues du village à cause notamment du passage des

machines agricoles. S'agissant du développement des P+R en France, le résultat du vote cantonal a malheureusement écarté cette solution.

Afin de clarifier certains points (tracés, financements), l'audition du DETA a été acceptée à l'unanimité.

2. Séance du 7 février 2017 – Audition des représentants de la Commune de Soral

La commune de Soral, représentée par M. Raoul Florez, Maire, et M^{me} Anne JAGGI, adjointe, est auditionnée afin de faire le point sur la situation du trafic routier de la commune. En préambule, la situation actuelle de Soral est jugée catastrophique et n'a malheureusement fait qu'empirer durant ces 15 dernières années. La présentation de M^{me} Jaggi est relatée ci-dessous pratiquement stricto sensu : - « Les villageois sont à bout et la réalité du matin est un facteur de stress pour tous les Soraliens, mais aussi pour les pendulaires. Les enfants âgés de 8 à 12 ans se rendant à l'école dans le village voisin de Laconnex prennent leur vélo. Afin d'éviter de se retrouver en plein trafic, ils empruntent les chemins agricoles interdits à la circulation. Malheureusement, cette dernière n'est pas respectée, mettant gravement en danger ces enfants. En concertation avec la police, des vaubans ont été installés, rendant impossible le passage de voitures, mais ici encore, l'on constate le manque de respect des automobilistes car certains enlèvent la barrière ou passent à côté. Pour les enfants de plus de 12 ans qui se rendent au Cycle ou au Collège, ils attendent le bus sur la route en plein trafic car la configuration du village rend impossible la construction d'un abribus. Et pour couronner le tout, le bus scolaire a été supprimé, tant il avait des difficultés à faire son chemin dans cette circulation. La commune de Soral est dans une situation inacceptable. Depuis 15 ans des efforts ont été entrepris pour fluidifier la douane de Bardonnex ; l'on a créé la troisième voie et l'on parle maintenant d'une quatrième. Malgré tout cela, le trafic à Soral augmente toujours : 60% entre 2010 et 2015. Aujourd'hui, une vraie solution est attendue tant pour les Soraliens que pour les pendulaires. La commune a pris le temps d'étudier à son niveau différents tracés en fonction des exigences du canton et est arrivée à une solution qui paraît intéressante à approfondir et à étudier. En effet, cette solution n'a pas d'emprise sur les zones agricoles, elle est transfrontalière, les Français ne sont pas contre, elle évite deux villages et en soulage un troisième, celui de Cartigny. Elle permet d'y développer une ligne bus ; actuellement il n'y a aucun moyen possible de faire passer un bus en traversant la frontière car les routes, et même un pont, sont trop étroits. Enfin, le parcours étudié utilise au maximum les routes existantes. Pour les autorités 98% des Soraliens attendent une alternative au passage de transit par leur

village et il est régulièrement ramené aux conversations les moyens qui pourraient être entrepris afin de solutionner ce problème, même momentanément. Les habitants sont donc clairement à bout ».

M. Florez souligne que la présentation de son adjointe dépeint une réalité où ils étouffent et que la circulation a plus que quadruplé ces dernières années. Il relève que le village est petit est a été conçu à l'époque pour seulement le passage de quelques tracteurs et de promeneurs. Il ajoute que les 10'000 véhicules qui traversent au quotidien le village sont insupportables pour les habitants. Il souligne qu'il a fallu installer des potelets pour que les enfants puissent se rendre à l'école en toute sécurité ; il rappelle que les enfants de Soral se rendent à pied à l'école pour les premiers degrés et ensuite qu'ils vont en vélo à Laconnex. Il estime que tous ces facteurs font qu'ils ont l'impression que Soral est sacrifiée car le cœur du village est devenu une pénétrante pour les frontaliers qui travaillent à Genève, en particulier à la ZIPLO et à ZIMEYSA. Il rappelle que l'on a vu des fermetures de barrières qui ont été soudées, des troncs d'arbres au milieu de la route, etc. Il ajoute que ces actions étaient destinées à faire parler du village et pour que l'on ne les oublie pas, tout comme Chancy qui est dans la même situation. Il espère vivement que la commission défendra ce PL afin qu'ils puissent voir des résultats et rappelle qu'une solution est demandée depuis plus de 15 ans aux Services de l'Etat et qu'au final rien n'a été fait. Il considère que la situation est devenu invivable, pense qu'ils vont devoir insister et invite la commission à se déplacer sur place, pour se rendre compte de la situation. Il précise que les véhicules sont si nombreux, entre 6h et 9h, qu'ils ne peuvent plus rouler aussi vite qu'avant et donc qu'il s'agit maintenant d'un flot de circulation qui roule au pas et engendre du bruit et de la pollution. Il ajoute que les gens klaxonnent et s'énervent et en outre que les villageois n'arrivent pas à sortir de chez eux. Il précise enfin que le bus TPG mis à disposition pour les élèves du cycle a renoncé à passer par Soral, au bout de 10 jours de mise en service, car il ne pouvait plus passer à cause du flot de véhicules.

A la suite de ces deux présentations engagées, les principales questions des différents commissaires peuvent être résumées ainsi :

- Dans le cadre du traitement de la P 1956, il était déjà question d'une étude d'une route d'évitement. Parlons-nous de cette étude communale et quelle est l'évolution sur le plan cantonal ?

(Réponse) – Il s'agit d'une petite étude payée par Soral, qui avait un coût de 15'000.-. L'alternative avec un autre tracé par la France devait être entreprise par l'Etat en 2016.

- La commune est-elle disposée à financer une partie de l'ouvrage ?

(Réponse) - Le CM de Soral est composé de personnes qui sont en effet prêtes aujourd'hui à collaborer pour ce projet. En outre, si la commune de Soral devait s'engager financièrement, il faudrait que cela reste en adéquation avec ses moyens et ses capacités budgétaires.

- La situation du trafic est-elle stable depuis 2015 ?

(Réponse) – Elle s'est péjorée.

- Avec le double-échangeur prévu à Viry, la route d'évitement ne sera elle pas très vite saturée et le report du trafic ne se décalera il pas à nouveau dans le village ?

(Réponse) - Avec une nouvelle route d'évitement, il va falloir créer des aménagements qui limitent le trafic au sein de Soral. Il s'agit d'un village d'agriculteurs qui n'a pas encore eu d'aménagements à ce niveau, afin de permettre encore le passage des véhicules agricoles.

- Quel serait le tracé de cette route d'évitement évoquée dans l'étude communale et est-ce que les services de la DGT ont connaissance de ce projet ?

(Réponse) - M^{me} Jaggi indique qu'elle commencerait par la départementale qui va en direction du nouveau giratoire à l'entrée de Saint-Julien et qui, à un moment donné, bifurque sur la gauche en direction du hameau de Crache. Elle explique que le projet serait d'éviter à la fois Crache et Soral afin d'aller rejoindre ensuite la Rte de Soral, au niveau du Chemin de la Feuillée. Elle indique qu'à cet endroit, il y a une route qui arrive des vignes et qui est assez dangereuse. Elle explique que cela permettrait ensuite aux frontaliers de rejoindre la ZIPLO par la Rte de Lully ou alors de rejoindre ZIMEYSA par la route qui contourne Sézenove, la Rte de Chancy et la rte d'Aire-La-Ville. Elle observe que cela permettrait en outre d'épargner en partie Cartigny, où une partie du trafic frontalier passe par le village pour rejoindre Aire-la-Ville puis ZIMEYSA. Elle indique ensuite qu'un de leurs conseillers municipaux a donné le projet aux services de M. Favre. Quant à lui, M. Florez indique qu'il est à Soral depuis 15 ans et qu'il a déjà entendu beaucoup de choses qui ne se sont jamais concrétisées. Il désirerait faire partie de la génération qui puisse se faire entendre et être prise au sérieux, contrairement à ce qui est arrivé ces dernières années. Il estime qu'ils ont besoin des députés pour cela.

- Quelles mesures ont été prises pour modérer le trafic au centre du village ?

(Réponse) – Une centaine de potelets pour sécuriser les piétons et les enfants ont été installés et environ 200 par année tombent à cause des voitures

et doivent être remplacés. A cela s'ajoutent des places de parking en bordure de route pour que les voitures ne puissent plus croiser et qu'elles circulent donc plus lentement. Le Conseil Municipal envisage de mettre en place d'autres mesures, qui doivent aussi prendre en compte les travailleurs du village, dont les agriculteurs et les viticulteurs. En outre les sens uniques ne règlent rien car tout le trafic va dans un sens le matin puis dans l'autre le soir.

Les questions étant épuisées, les auditionnés sont remerciés et la séance se poursuit avec l'audition du DETA.

3. Audition des représentants du DETA

MM. David Favre (Directeur général des transports) et Olivier Caumel, (Directeur de la direction régionale Rhône-Arve) sont entendus pour un point de situation sur l'avancement de ce dossier. M. Favre explique qu'il y a d'une part des actions que le département mène à court terme et qu'il y a une étude d'opportunité qui va être menée sur la création d'une route de contournement du village, le plan d'action venant d'être entériné par le Conseil d'Etat. Il précise qu'il y a à l'heure actuelle, un problème important sur les petites douanes et les traversées de villages du canton. Il souligne qu'il n'est pas acceptable qu'à terme, notamment dans le cadre de « Mobilité 2030 », les petites douanes accueillent des sortes de pénétrantes transfrontalières, considérant que les flux transfrontaliers doivent être gérés d'autres manières, soit à travers des transports publics comme le futur Léman Express, soit par d'autres mesures à prendre. Il relève qu'ils doivent donc travailler sur les transports publics et sur les douanes principales, où il y a toute une série de mesures possibles, même si elles ne vont pas très vite.

Concernant les grandes douanes, les flux doivent être gérés correctement, notamment la douane de Bardonnex qui doit être fluidifiée. La collaboration avec l'OFROU et l'ATMB existe afin de les réduire, notamment pour éviter les obstacles à la douane et augmenter le nombre de voies, tant au niveau de Bardonnex qu'à Thônex-Vallard. M. Favre souligne par ailleurs qu'ils travaillent sur ces mesures, à la suite de la création d'un groupe franco-suisse, après les discussions sur l'extension de la fermeture des petites douanes, dont celle de Soral, qui, pour l'heure, est une mesure gelée en attente de réflexions globales et du renforcement de certains éléments concernant le ferroviaire.

Concernant le cas de Soral, il souligne que l'on parle de mesures à moyen terme et une étude d'opportunité sera menée pour une route de contournement du village, à l'instar de ce qui s'est fait pour Chancy. Il précise que ce travail va être fait en collaboration avec les services de M. Caumel. La question de

cette opportunité doit être prise dans le contexte de ce que font les Français à Viry et les impacts de cela sur la commune. Il indique qu'ils vont étudier la possibilité de faire un diffuseur dynamique qui garantirait qu'aux heures de pointe, Soral ne soit pas plus envahi par des voitures. Il précise que l'étude a aussi l'objectif de diminuer très clairement le trafic sur ce cadran et de ne pas créer une nouvelle pénétrante avec une nouvelle route de contournement. Il estime que la problématique de Soral doit être regardée sur l'ensemble du cadran car, si l'on ferme la douane de Soral, ce sont les petites douanes voisines qui auront la même problématique. Il considère donc que les études d'opportunité doivent être menées de manière sérieuse. Concernant le PL qui accorderait 300'000.- pour la réalisation du contournement routier du village de Soral, il indique qu'une fois les opportunités faites en 2017, si le Grand Conseil accorde un crédit de 300'000.- pour 2018 au DETA, cela permettra alors de compléter cette étude d'opportunité, avec une première étude de faisabilité et une première analyse des différentes variantes. Il relève que, dans le cadre du PL, l'on parle d'une solution précise : la tranchée couverte ; il relève que cela est bien entendu une solution à étudier. Il résume ses propos en soulignant que le département reconnaît donc qu'il y a un problème ; qu'une étude d'opportunité va être lancée ; qu'ils travaillent sur d'autres mesures à court terme avec d'autres partenaires, comme notamment la commune de Soral, et qu'ils sont prêts à aller plus loin au niveau de l'étude de faisabilité avec différentes variantes pour une route de contournement. Il précise que, pour le moment, il n'y a pas d'argent prévu pour la construction du contournement, dont les coûts devront être estimés.

A la suite de cette brève présentation, place est donnée aux différentes questions résumées ainsi :

- La route de contournement de Soral avait déjà été évoquée dans un rapport divers du Conseil d'Etat, il y a maintenant 12 ans. La problématique des petites douanes était déjà soulevée. A cela s'ajoutent d'autres rapports sur cette problématique et pourquoi une étude de faisabilité et un nouveau plan d'action routier alors qu'un important travail a déjà été entrepris ? (Réponse) - Cette route n'était pas une priorité lors de la dernière législature. La situation est aujourd'hui plus problématique et reconnue par le département. M. Caumel indique qu'à sa connaissance, il n'y a pas eu de véritable étude pour une route de contournement et qu'en 2004, il n'y avait pas eu d'entente au niveau des habitants de Soral. Il indique qu'il n'y a pas eu à sa connaissance de plan dessiné, ni de volonté d'aller de l'avant sur ce projet de route de contournement. Cependant la réalité du trafic actuel n'est pas la même que celle de 2005, raison pour laquelle cela est inscrit dans le plan d'action routier. Il précise que, pour partir sur une étude de faisabilité,

l'on doit passer déjà par une étude d'opportunité sur les options possibles en amont et regarder en outre les mesures possibles en collaboration avec les partenaires français pour réduire le trafic à ces petites douanes et le canaliser sur le réseau structurant, qui passe par la douane de Bardonnex.

- Comment se passe le partenariat franco-suisse en général et dans ce dossier en particulier ? (Réponse) - Dans le cadre du groupe de travail mis en place, dont fait partie aussi la commune, les partenaires français reconnaissent les problèmes, avec des points de vue différents. C'est ainsi que les dossiers sur Bardonnex se réveillent, de même que les projets de lignes de transport public dans la zone. Les Français ont dit qu'ils étaient prêts à faire leur part pour la situation des petites douanes, notamment si des lignes de transport public étaient créées ; ils sont aussi prêts à analyser la question de Viry, pour prouver que l'échangeur ne sera pas un « aspirateur de véhicules » pour Soral. Ils sont également prêts à analyser le trafic et fermer le diffuseur aux heures de pointe pour prouver leur point de vue en la matière. Le dialogue existe et des mesures sont analysées de manière sérieuse. Quelques variantes circulent et ces plans sont aussi connus. En résumé, cela doit être analysé après l'étude de faisabilité. Il y a désormais une forte collaboration technique, notamment au niveau du parking de transbordement et de covoiturage.

4. Séance du 28 février 2017 - Discussion et votes

Une proposition d'amendement de nature technique est distribuée pour des raisons de cohérence avec les pratiques en vigueur. M. Rosset explique que le but de ce changement est de rendre le PL compatible, non seulement avec la volonté du Parlement, mais aussi avec les pratiques en vigueur. Il souligne qu'ici, les mêmes orientations sont prises que dans le cadre du projet concernant Sciences II au Quai Ernest-Ansermet. Il explique que le but est aussi de dire que ces 300'000.- ne vont pas apporter demain une valeur potentielle à l'actif, mais qu'ils doivent servir à déposer ensuite un véritable projet de loi pour un premier crédit d'étude puisque la construction qui arrivera sera d'un montant beaucoup plus élevé et demandera dès lors d'avoir des études de faisabilité d'un montant supérieur à ces 300'000.-. Il indique enfin que c'est pour des raisons légales et réglementaires que l'on a ici cette position qui consiste à dire qu'il faut un crédit de fonctionnement et pas un crédit d'investissement.

Vote d'entrée en matière

Le président met aux voix le PL 12018 :

Pour : 14 (1 PDC ; 1 EAG ; 2 S ; 1 Ve ; 4 PLR ; 2 UDC ; 3 MCG)

Contre : -

Abstentions : -

L'entrée en matière est acceptée à l'unanimité.

Puis l'amendement général technique est traité.

Amendement général technique :***Projet de loi ouvrant un crédit pour des études préliminaires de 300 000 F sur la faisabilité de la réalisation du contournement routier du village de Soral***

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève décrète ce qui suit :

Art. 1 Crédit d'étude préliminaire

¹ Un crédit pour des études préalables de 300 000 F (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat en vue de financer l'étude de faisabilité pour la réalisation de l'évitement du village de Soral par un contournement routier.

² L'étude porte notamment sur l'opportunité et le coût d'une réalisation en tranchée partielle couverte.

Art. 2 Budget de fonctionnement

¹ Ce crédit d'étude est réparti en tranches annuelles inscrites au budget de fonctionnement dès 2018 sous le programme J02 « Infrastructures routières et de transports publics » sous la rubrique budgétaire 0603-313.

² L'exécution budgétaire de ce crédit sera suivie au travers d'un numéro de projet correspondant au numéro de la présente loi.

Art. 3 Suivi des travaux d'étude

Le Grand conseil est régulièrement tenu informé de l'avancement des études.

Art. 4 Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat

La présente loi est soumise aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013.

Art. 5 Entrée en vigueur

La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa promulgation dans la Feuille d'avis officielle.

Amendement général technique :

Pour : 13 (1 PDC ; 2 S ; 1 Ve ; 4 PLR ; 2 UDC ; 3 MCG)

Contre : -

Abstention : 1 (1 EAG)

Titre et préambule :

Pour : 13 (1 PDC ; 2 S ; 1 Ve ; 4 PLR ; 2 UDC ; 3 MCG)

Contre : 1 (1 EAG)

Abstention : -

Art. 1 Crédit d'étude préliminaire :

Pour : 13 (1 PDC ; 2 S ; 1 Ve ; 4 PLR ; 2 UDC ; 3 MCG)

Contre : 1 (1 EAG)

Abstention : -

Art. 2 Budget de fonctionnement :

Pour : 13 (1 PDC ; 2 S ; 1 Ve ; 4 PLR ; 2 UDC ; 3 MCG)

Contre : 1 (1 EAG)

Abstention : -

Le président rappelle donc que les art. 3 et 4 du PL original sont biffés, selon l'amendement général technique ; personne ne s'oppose à cela.

Art. 3 Suivi des travaux d'études :

Pour : 13 (1 PDC ; 2 S ; 1 Ve ; 4 PLR ; 2 UDC ; 3 MCG)
Contre : 1 (1 EAG)
Abstention : -

Art. 4 Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat :

Pour : 13 (1 PDC ; 2 S ; 1 Ve ; 4 PLR ; 2 UDC ; 3 MCG)
Contre : 1 (1 EAG)
Abstention : -

Art. 5 Entrée en vigueur :

Pour : 13 (1 PDC ; 2 S ; 1 Ve ; 4 PLR ; 2 UDC ; 3 MCG)
Contre : 1 (1 EAG)
Abstention : -

Vote final

Le président soumet au vote le PL 12018 :

Pour : 11 (1 PDC ; 1 S ; 4 PLR ; 2 UDC ; 3 MCG)
Contre : 3 (1 EAG ; 1 S ; 1 Ve)
Abstentions : -
[PL adopté dans son ensemble]

Mesdames et Messieurs les députés, au bénéfice de ces explications et des auditions entreprises, la majorité de la commission vous recommande le vote du PL 12018 en catégorie II.

Projet de loi (12018-A)

ouvrant un crédit pour des études préliminaires de 300 000 F sur la faisabilité de la réalisation du contournement routier du village de Soral

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève décrète ce qui suit :

Art. 1 Crédit d'étude préliminaire

¹ Un crédit pour des études préalables de 300 000 F (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat en vue de financer l'étude de faisabilité pour la réalisation de l'évitement du village de Soral par un contournement routier.

² L'étude porte notamment sur l'opportunité et le coût d'une réalisation en tranchée partielle couverte.

Art. 2 Budget de fonctionnement

¹ Ce crédit d'étude est réparti en tranches annuelles inscrites au budget de fonctionnement dès 2018 sous le programme J02 « Infrastructures routières et de transports publics » sous la rubrique budgétaire 0603-313.

² L'exécution budgétaire de ce crédit sera suivie au travers d'un numéro de projet correspondant au numéro de la présente loi.

Art. 3 Suivi des travaux d'étude

Le Grand Conseil est régulièrement tenu informé de l'avancement des études.

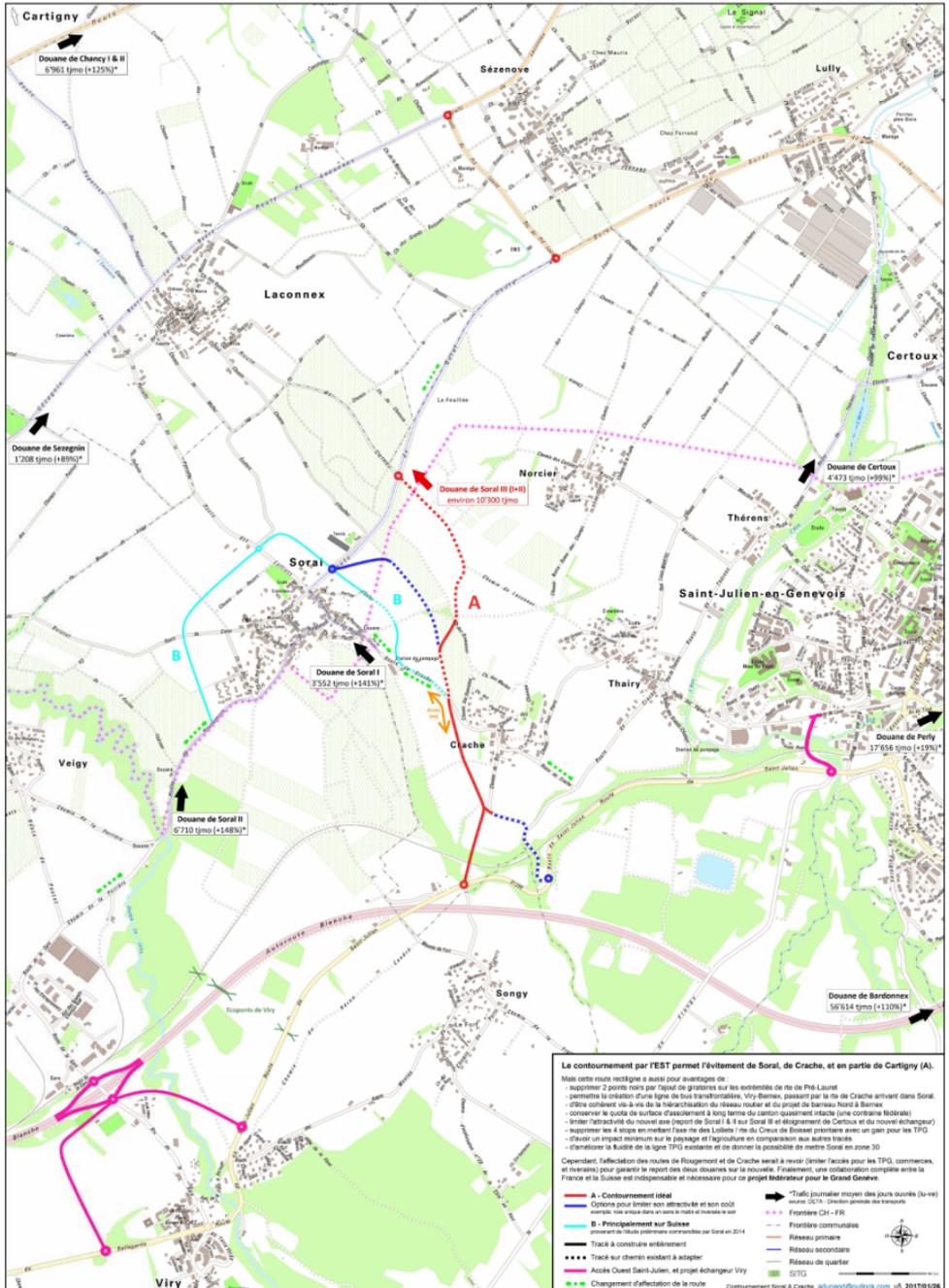
Art. 4 Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat

La présente loi est soumise aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013.

Art. 5 Entrée en vigueur

La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa promulgation dans la Feuille d'avis officielle.

Contournement de Soral par l'EST : une solution possible pour Soral et Crache



ANNEXE 2

RÉPUBLIQUE
EN CANTON DE GENÈVE



COMMUNE DE SORAL



C 3634

Secrétariat général
du Grand Conseil
Case Postale 3970
1211 Genève 3
Rue de l'Hôtel-de-Ville 2
1204 Genève

Soral, le 15 mars 2017

GRAND CONSEIL	
Expédié le:	Session GC: 67.04.2017
Président	Députés (100) <input checked="" type="checkbox"/>
Correspondance GC	Bureau <input checked="" type="checkbox"/>
Secrétariat	Chefs de groupe <input checked="" type="checkbox"/>
Commission:	des transports
Objet:	
Copie à:	

Concerne : résolution votée le 13 mars 2017

Messieurs,

Veillez trouver ci-joint la résolution votée lors de notre séance du conseil municipal du 13 mars 2017.

Nous vous souhaitons bonne réception de la présente et nous vous adressons, Messieurs, nos salutations distinguées.

Philippe REVILLET
Secrétaire général

Copie : Conseil d'Etat.



Conseil municipal
Législature 2015-2020
Séance du 13 mars 2017

COMMUNE DE SORAL

Contournement de Soral par l'Est : une solution possible pour la Champagne et la France voisine.

Le Conseil municipal considérant :

- l'exaspération des habitants de Soral relative à la situation inacceptable des conditions de circulation dans le village ainsi que les nuisances persistantes depuis des années ;
- que malgré les efforts déjà entrepris pour limiter la vitesse dans le village, le niveau d'insécurité à l'égard des piétons, notamment les enfants, reste critique ;
- le manque de trottoirs et l'étroitesse des rues du village, inadaptés à une telle charge de trafic ;
- que les habitants de Crache sont dans la même situation inacceptable ;
- le volume des flux de trafic, en moyenne de 10'262 voitures par jour ouvré, transforme ce réseau secondaire en réelle pénétrante urbaine ;
- l'étude d'un contournement du village faite en 2014 mandatée par la commune de Soral ;
- le projet de loi PL 12018 ouvrant un crédit d'étude de 300 000 F pour la réalisation du contournement routier du village de Soral, en suspens devant la commission « Travaux » du Grand Conseil ;
- l'existence du groupe « Technique mobilité pendulaire » regroupant tous les acteurs du Grand Genève pour la question de mobilité transfrontalière pour le genevois français et la champagne genevoise ;
- la pétition P 1956, pour la construction d'une route d'évitement à Soral, déposée le 29 septembre 2015 munie de 1051 signatures, adoptée et renvoyée au Conseil d'Etat par le Grand Conseil ;
- les discussions des 23 janvier et 6 mars 2017, notamment, de la Commission des routes, de la mobilité et des transports de la commune, en faveur de toute solution possible de réalisation du contournement du village de Soral,
- le nouvel accès ouest en cours de réalisation à Saint-Julien ;
- le projet d'un échangeur autoroutier (jonction) sur l'A40 à Viry ;
- la pétition P 1472, pour l'aménagement de l'horaire de fermeture de la douane de Soral II, ainsi que l'amélioration de la sécurité des piétons à Soral, déposée le 7 avril 2004 munie de 242 signatures, adoptée et renvoyée au Conseil d'Etat par le Grand Conseil ;
- les projets immobiliers récemment réalisés et ceux à venir sur la commune de Viry augmentant la nécessité de la création d'une ligne de transports publics « Viry-Bernex », ainsi que l'augmentation continue du flux de trafic frontalier ;

sur proposition d'Alexandre Dunand avec la Commission des routes de la mobilité et des transports,

DECLARE

- demander aux autorités cantonales d'étudier le tracé de route transfrontalière ci-joint, dit « Contournement par l'Est », permettant l'évitement du village de Soral mais aussi celui de Crache en France voisine et ce en parallèle à toutes études de tracé sur Suisse. Et d'entreprendre cette démarche conjointement avec les autorités françaises dans le cadre du Grand Genève, en utilisant par exemple le groupe existant COPIL « Technique mobilité pendulaire » regroupant déjà tous les principaux acteurs concernés.
- inviter l'Exécutif communal à donner copie de la présente au Grand Conseil et à informer régulièrement le Conseil municipal de toutes suites données à ce dossier.

Exposé des motifs

Soral connaît un trafic insupportable. En effet, le flux traversant les 2 douanes de Soral est passé de 4'177 voitures par jour ouvré en 2000 à 10'262 en 2015 soit la plus forte augmentation du nombre d'entrée sur le territoire genevois (+146% sur 15 ans !) si on met de côté la petite douane de Dardagny (2'237 en 2015 +152%). Ayant notamment engendré deux pétitions adoptées et renvoyées par le Grand Conseil au Conseil d'Etat, cette situation est maintenant reconnue par tous comme **inacceptable**.

Sans vouloir exemplifier et détailler une fois encore la problématique, cette résolution a pour but de démontrer que des solutions existent. En parallèle à toutes études de tracé sur Suisse déjà analysées par la commune, il est proposé de contourner le village de Soral avec un tracé par l'Est. Ce trajet, principalement sur France, permettrait aussi le contournement du village de Crache qui subit les mêmes conditions insupportables. Par conséquent, il est essentiel qu'une étude conjointe soit réalisée entre le Canton de Genève et les autorités françaises. De ce fait, l'existence du groupe « Mobilité pendulaire » regroupant déjà tous les principaux acteurs concernés pourrait être utilisée afin de faciliter et d'accélérer les discussions.

En plus de contourner Soral et Crache, le passage par l'Est permet d'éviter, en partie, Cartigny en limitant l'attractivité du flux passant par la route des Lolliets en direction de Laconnex. Le village français de Thairy via l'entrée ouest de Saint-Julien verrait lui-aussi aussi un trafic diminué.

Il apparait que ce tracé a de multiples avantages et que ces derniers répondent d'ores et déjà à la plupart des critères définis par le plan d'action du réseau routier 2015-2018 de la DGT en vue de juger de la pertinence de la mise à l'étude technique d'une éventuelle route de contournement des villages traversés par un important trafic de transit.

En effet, les critères suivants remplissent déjà les conditions pour une mise à l'étude technique : le volume de trafic (en transit par rapport à la localité, en pointe, les niveaux de saturation), les nuisances (sonores subies par les riverains, pollution, dégradation de la route), la géométrie actuelle de l'itinéraire (sentiment d'insécurité, points durs de franchissement, aménagement pour les modes de mobilité douce).

Concernant la hiérarchie du réseau routier, les routes traversées dans Soral sont classées dans le réseau secondaire. Cette classification paraît inadaptée à ce trafic de plus de dix mille voitures passant par le centre du village. Il s'apparente de manière évidente à un volume de réseau primaire. En sortant ce flux du village, ce tracé permettrait de reporter ce trafic des douanes de Soral I & II sur une potentielle nouvelle douane, dite Soral III, le tout en ayant peu d'impact sur les autres entrées. Tout en gardant une entrée sur Suisse par Soral via cette nouvelle douane, nécessaire à la cohésion de la région, ce contournement est donc cohérent vis-à-vis de la hiérarchisation du réseau routier. En effet, il redirige le flux de trafic vers le réseau primaire existant et à venir : la route de Soral, le contournement de Sézenove et le projet de barreau Nord à Bernex. Afin d'éviter un appel d'air, il serait cependant nécessaire de limiter les possibilités d'entrées et de sorties au niveau de l'échangeur autoroutier sur l'A40 en projet à Viry en fonction des horaires.

Au regard de gain potentiel pour les transports publics, ce tracé leur est aussi profitable en assurant une circulation fluide aux lignes TPG actuels (« L » et bus scolaire). Mais aussi il permettrait la création d'une ligne de bus transfrontalière, Viry-Bernex, en passant par cette nouvelle route et arrivant dans Soral par la douane de Soral I. Actuellement, il ne semble pas possible d'un point de vue pratique ou technique de faire passer cette ligne par la route de Rougemont et la douane de Soral II ou encore à travers le village de Crache. Tout en précisant que le besoin de cette ligne est reconnu et même inscrit dans le « Projet de territoire Grand Genève 2016-2030 – Projet d'agglomération de 3ème génération » (Carte : Schéma d'organisation TC, Bus secondaires).

En ne touchant peu (ou voir pas du tout) de terrain agricole sur territoire suisse, ce tracé permet au canton de conserver quasiment intact son quota de surface d'assolement à long terme. Ce qui semble être un élément essentiel au vu des difficultés rencontrées par ce dernier pour respecter cette contrainte fédérale.

Au niveau de l'accidentologie, il est évident que les risques d'accidents et le niveau d'insécurité qu'accusent les piétons s'en trouverait bien réduit. Aussi, ce tracé devrait être accompagné de l'ajout de giratoires sur les extrémités de route de Pré-Lauret (contournement de Sézenove). Ce qui permettrait la suppression de deux points noirs du réseau routier genevois. Enfin, cette nouvelle route laisserait la possibilité de supprimer l'intersection munie de quatre signaux « Stop » en mettant l'axe route des Lolliets et la route du Creux de Boisset prioritaire avec un gain notable pour les lignes TPG.

Cependant, le financement, les contraintes géométriques et l'aspect environnemental du tracé envisagé devraient faire l'objet d'analyses plus approfondies. Concernant ce premier, les sources pourraient être multiples au vu de l'aspect transfrontalier du projet. Notons que ce trajet semble avoir un impact minimum sur la faune, la flore, le paysage et l'agriculture en comparaison à d'autres tracés envisageables en étant notamment le plus direct. Précisons aussi que cette trajectoire ne nécessiterait que peu de remembrement parcellaire.

Pour tous les motifs évoqués, **il est demandé au Conseil d'Etat de prendre ses responsabilités en engageant les procédures d'études et les démarches nécessaires afin d'analyser la faisabilité d'un contournement de Soral par l'Est** en parallèle à toutes études de tracé sur Suisse. Finalement, une collaboration complète entre la France et la Suisse est indispensable et nécessaire pour ce projet fédérateur pour le Grand Genève.

Date de dépôt : 25 avril 2017

RAPPORT DE LA PREMIÈRE MINORITÉ

Rapport de M. François Lefort

Mesdames et
Messieurs les députés,

Voilà encore un de ces projets aux intentions louables de prime abord, mais en fait chaussés de ces habituels gros sabots électoraux. Et quelque chose me fait penser que ce ne sera pas le dernier de l'année, et que nous verrons encore de ces projets de lois PLR pour des crédits d'étude pour des routes de contournement, par exemple à Meinier ou Jussy.

Il est pourtant patent que ces projets ont été étudiés depuis longtemps et n'ont jamais été réalisés, qu'ils dorment dans les cartons du DETA, principalement pour des raisons d'efficacité en regard des investissements consentis, et parce qu'en fin de compte ils ne règlent aucun problème.

Il faut aussi considérer que malgré les collaborations franco-genevoises entamées depuis une vingtaine d'années, d'abord dans le cadre du Comité régional franco-genevois (CRFG) puis dans le cadre des projets d'agglomération et enfin du Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT) Grand Genève, malgré les constats sur le trafic régional, malgré les projets proposés, mais non encore réalisés pour la plupart à part le CEVA, le trafic régional n'est pas organisé, ne dispose toujours pas d'une offre de transports publics capable de satisfaire aux besoins d'une population qui a doublé en 50 ans, qui passera le million d'habitants pour le Grand Genève entre 2017 et 2018 et qui devrait croître encore de 40% dans les 20 prochaines années. Voilà la situation réelle, qui a pour conséquence une explosion du trafic individuel motorisé, puisqu'il n'y a aucune alternative à ce mode de déplacement, en provenance de nombreuses régions du Grand Genève orphelines en transports collectifs, qui ne sont toujours pas planifiés, ni de ce côté de la frontière, ni de l'autre. Certes le CEVA améliorera en partie la situation, mais en partie seulement, puisque le Léman Express ne sera pas le RER initialement prévu, capable d'irriguer au-delà d'Annemasse.

Parallèlement, aucun autre développement ferroviaire n'est prévu, qui permettrait à la région genevoise de rattraper le temps perdu depuis un siècle,

et de fournir à la population le même niveau de choix que l'on peut avoir à Zurich par exemple, et des zones entières de la région genevoise ne seront pas irriguées par ce réseau ferroviaire, qui serait la seule solution pour répondre à la demande en déplacements individuels, couplée avec des réseaux de bus et de tram.

Le Grand Genève manque de croyants et de pratiquants surtout, et des deux côtés de la frontière, où l'on pense d'abord aux solutions simplistes, mais coûteuses, c'est-à-dire au développement du transport individuel motorisé et à la construction de routes. Le nombre de déplacements individuels motorisés est déjà considérable, les voies d'accès à Genève sont saturées et il est prévu que ce nombre augmente encore. Et, des deux côtés de la frontière, il ne se passe rien, encore moins du côté français où les transports publics sont quasi inexistants, et où le développement ferroviaire est renvoyé aux calendes grecques.

Et certains députés font semblant de croire que, en proposant de construire quelques routes de contournement, on réglerait le problème.

La vérité est que dans l'hypothèse où ces routes de contournement, à titre d'exemple celle de Soral, soient construites, elles seront rapidement saturées et le trafic débordera de nouveau sur les villages que l'on voulait protéger du trafic. Dans l'hypothèse où on les construise bien sûr, car de l'initiation d'un projet de loi pour un crédit d'études à un projet de loi pour un crédit d'investissement, de plus d'une dizaine de millions, le temps sera déjà long, mais du projet de loi pour un crédit d'investissement à la construction et l'inauguration de la nouvelle route, le temps sera encore plus long, en raison des oppositions certaines, des propriétaires de terres agricoles qu'il faudra ensuite exproprier. Cela nous laisse penser que dans le cas de Soral, comme dans le cas voté récemment de Chancy, entre le vote du crédit d'études et la mise à disposition d'une route, il se passera bien une dizaine d'années, pendant lesquelles rien n'aura changé pour la population de Soral, comme pour la population des villages concernés par le même problème. Rien n'aura changé, la situation sera même pire en raison de l'augmentation du trafic, à laquelle aucune réponse ne sera apportée puisqu'on sera en train d'étudier une route de contournement promise par ce type de projet de loi.

La réponse ne peut être que dans une volonté commune des deux côtés de la frontière, de construire des parkings d'échange à proximité de transports collectifs, trams, bus et trains, de développer un véritable réseau ferroviaire régional du côté français, autour de Genève et en connexion avec Genève, de développer des transports publics en France voisine qui souffre d'un retard considérable, et d'inciter fermement au covoiturage. C'est un chantier immense, mais sans ce chantier la vie des populations de nombreux villages

du Grand Genève, en Suisse et en France, déjà impactée par ce trafic, n'en sera que rendue plus infernale. Sur le court terme, et afin de répondre aux doléances de la population, la fermeture des frontières au trafic individuel motorisé, à certaines heures, peut être une solution praticable pour réduire les nuisances bien réelles ressenties par la population. Cette solution, qui ne peut être la réponse ultime aura peut-être aussi l'avantage de pousser à des développements plus rapides de transports collectifs traversant la frontière.

Construire quelques routes de contournement pour faire plaisir, gagner quelques voix, mais surtout pour faire lanterner la population à moindre prix, c'est exactement le contraire de ce qu'il faut faire, pour entreprendre ce chantier gigantesque de la mobilité dans la région genevoise. Ce ne serait qu'un pitoyable manque de vision, s'il n'avait pas pour conséquence une péjoration de la qualité de vie de la population et une augmentation des nuisances et de la pollution subies.

Pour toutes ces raisons, les Verts vous recommandent de refuser l'entrée en matière de ce projet de loi.

Date de dépôt : 24 avril 2017

RAPPORT DE LA SECONDE MINORITÉ

Rapport de M. Olivier Baud

Mesdames et
Messieurs les députés,

Les habitants de Soral souffrent, car trop de véhicules traversent le village. Personne ne va nier cette problématique et surtout pas la minorité, au contraire, elle qui défend depuis longtemps les mesures utiles pour modérer le trafic automobile du canton.

Malheureusement, les solutions que d'aucuns voudraient imposer ne sont que des pis-aller, susceptibles surtout d'aggraver la situation. Ainsi, les routes de contournement ne règlent jamais le problème car globalement le flux de voitures, avec ce genre de mesure, ne fait que progresser. La création de nouvelles routes encourage les automobilistes à utiliser de manière accrue leur véhicule et c'est forcément la région qui en pâtit. Les répercussions de l'augmentation du trafic dégradent les conditions de vie de l'ensemble des habitants du canton, et notamment ceux qui habitent en ville de Genève.

Il n'est pas raisonnable d'entrer en matière sur un crédit pour des études préalables de 300 000 F sur la faisabilité du contournement routier de Soral, car non seulement le résultat est prévisible – bien sûr que c'est faisable, même si c'est néfaste ! – mais cela irait à fin contraire d'un projet global visant à réduire les nuisances du trafic au niveau cantonal, car chaque village ou presque, en particulier s'il est proche de la frontière avec la France, pourrait avoir une requête similaire. Les précédents existent, hélas, et il faut savoir stopper cette fuite en avant.

Il n'est pas pertinent non plus d'envisager de sacrifier des terres agricoles au profit de routes.

Il est donc inutile de gaspiller 300 000 F. Cette somme ne va qu'enclencher la machine à produire des demandes de crédits nouveaux et plus importants d'études de réalisation dont la facture sera démesurée. Ce projet de contournement routier ou de tranchée couverte de Soral n'est pas pertinent au regard des attentes légitimes de la population genevoise en termes de mobilité.

Pour prendre en compte les difficultés vécues à Soral, il convient avant tout de décourager les automobilistes, de les amener à renoncer à traverser le village seuls au volant de leur voiture, et de redonner véritablement la priorité aux piétons, aux cyclistes et aux transports publics, voire aux véhicules agricoles si besoin. La réduction de la vitesse autorisée à 30 km/h, la pose de chicanes et autres obstacles à la circulation automobile, l'amélioration de l'offre des bus, l'encouragement du covoiturage, les parkings P+R, etc. sont des mesures qui contribuent à endiguer le phénomène, plutôt qu'à le déplacer.

La modération du trafic impose des mesures drastiques, pas forcément populaires, mais il ne faut pas céder à la démagogie et vouloir contenter au coup par coup les situations, certes critiques, que rencontrent des villages, au détriment *in fine* du reste de la population. Il faut avoir le courage politique d'empoigner le problème de manière globale, cohérente, au lieu de laisser penser que chaque engorgement dû à la circulation pourrait être résolu par une nouvelle voie routière. Qui oserait prétendre que la multiplication des routes de contournement dans notre canton solutionnerait les effets néfastes que la saturation actuelle de la circulation engendre ? Ou faudrait-il enterrer toutes les routes alors que le moindre demi-kilomètre de tranchée couverte se chiffre en dizaines de millions ?

Mesdames et Messieurs les députés, il faut être sérieux et éviter de contourner le problème, à proprement parler. Il est nécessaire, comme vous le recommande la minorité, de savoir dire non à ce projet de loi, pour le bien de tous les Genevois.