



Date de dépôt : 18 août 2026

Rapport

de la commission d'aménagement du canton chargée d'étudier la proposition de motion de François Baertschi, Florian Dugerdil, Guy Mettan, Arber Jahija, Lionel Dugerdil, Jean-Marie Voumard, Marc Falquet, Stéphane Florey, Ana Roch, Daniel Noël, Sandro Pistis, Patrick Lussi, Christian Flury, Gabriela Sonderegger, Christo Ivanov, Gabrielle Le Goff : Ne sacrifions pas Perly au confort du trafic frontalier !

Rapport de majorité de Raphaël Dunand (page 3)

Rapport de première minorité de Thierry Cerutti (page 54)

Rapport de deuxième minorité de Philippe de Rougemont (page 56)

Rapport de troisième minorité de Florian Dugerdil (page 59)

Proposition de motion

(3172-A)

Ne sacrifions pas Perly au confort du trafic frontalier !

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

- que la route de Saint-Julien va être remplacée par une ligne de tram en site propre et qu'une imposante route d'évitement va être créée au sud ;
- que 40 000 m² de terres agricoles vont être goudronnées pour faire passer cette route d'évitement mal conçue ;
- que le quartier situé au sud de la route de Saint-Julien, ses habitants et ses commerçants, va être sacrifié pour le confort du trafic frontalier, ce village devenant ainsi une zone de transit mal conçue ;
- que plusieurs possibilités alternatives n'ont pas été sérieusement étudiées, par exemple un meilleur tracé, une tranchée couverte ou un trafic partagé entre le tram et les automobiles ;
- que le village de Perly et ses alentours méritent des égards et non pas une vision technocratique aveugle,

invite le Conseil d'Etat

- à avoir du respect pour les habitants de Perly et à économiser les terres agricoles ;
- à étudier les autres tracés qui sont proposés par les opposants à ce projet, mais aussi d'autres possibilités comme la tranchée couverte sous la route de Saint-Julien ou un passage simultané de trams et véhicules automobiles, en utilisant une signalisation lumineuse comme régulation.

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Raphaël Dunand

A) Préambule

La proposition de motion a été étudiée par la commission d'aménagement lors de sept séances : le 28 janvier, les 11 et 18 février, le 18 mars, le 22 avril, le 6 mai et le 5 juin 2026, sous la présidence de MM. Florian Dugerdil et Sébastien Desfayes.

Les procès-verbaux ont été réalisés par M^{me} Selma Bentaleb, Caroline Dang, Alicia Nguyen et M. Jean Karim Asper. Nous tenons à remercier chaleureusement ces personnes pour leurs travaux.

Afin de permettre une bonne compréhension des enjeux et de mesurer la complexité du sujet examiné par la commission, il me paraît utile de rappeler brièvement l'historique du projet de tram 15, ainsi que celui de la route de contournement de Perly.

Bref rappel historique

Le projet de liaison entre Genève et Saint-Julien s'inscrit dans une réflexion engagée depuis de nombreuses années. Le retour du tram sur la route de Saint-Julien est notamment étudié depuis plus de vingt ans, avec plusieurs variantes de tracé examinées au fil du temps.

La question de Perly a rapidement constitué l'un des principaux enjeux du projet. En 2013, compte tenu des réserves exprimées par la commune, le projet a été pensé en deux étapes : d'abord la réalisation du tram jusqu'aux Cherpines, puis la mise en place d'une solution permettant de préserver la circulation routière à Perly. C'est dans ce contexte qu'a été intégrée la route de contournement du village.

Cette évolution a progressivement conduit au projet actuel, avec un site propre pour le tram et une infrastructure routière permettant de détourner le trafic de transit de Perly. L'objectif était de permettre le développement des transports publics et de la mobilité douce tout en évitant que la réalisation du tram ne reporte les difficultés de circulation au cœur du village.

Le projet de traversée de Perly

Le schéma retenu prévoit que le tram arrive depuis les Cherpines/ZIPLO, franchisse l'autoroute A1, puis rejoigne Perly. Il emprunte ensuite la route de Saint-Julien en direction de la frontière.

C'est précisément cette traversée du village qui a suscité des oppositions : largeur limitée de la route, circulation automobile, accès aux commerces et aux propriétés, et crainte d'un report du trafic sur les chemins de la Mairie ou de Certoux. Les documents de planification reconnaissent eux-mêmes que la largeur de la route de Saint-Julien ne permet vraisemblablement pas d'y installer partout un site propre classique sans mesures importantes d'accompagnement.

La route de contournement

C'est là que les deux projets deviennent indissociables. La route de contournement de Perly doit permettre au trafic automobile de transit, notamment celui venant ou allant vers la frontière de Bardonnex/Saint-Julien, de ne plus traverser le centre du village une fois le tram installé sur la route de Saint-Julien.

Plusieurs variantes ont été étudiées :

- un tracé proche du chemin Crépois / de la Lissolle ;
- un tracé à l'est des habitations, vers le chemin des Jules ;
- un tracé longeant davantage l'autoroute, considéré comme potentiellement moins problématique pour les riverains et les milieux naturels.

C'est ce dernier tracé qui a été retenu. Il a toutefois soulevé des oppositions de riverains, à l'origine du dépôt de la présente motion.

Le premier tronçon du tram, Palettes–ZIPLO, a finalement été construit et mis en service en décembre 2023. Le deuxième tronçon, ZIPLO–Perly–frontière–Saint-Julien, est en revanche resté bloqué par les procédures et les recours.

B) Synthèse

Synthèse des débats et conclusion

L'historique étant rappelé, la majorité de la commission a décidé de rejeter la motion M 3172 et vous invite à en faire de même. Elle estime qu'il faut désormais avancer. Le projet de tram 15 et de route de desserte de Perly est engagé depuis plus de dix ans. Il s'inscrit dans des décisions prises par le Grand Conseil en 2013, figure dans le plan directeur cantonal et bénéficie de financements fédéraux déjà alloués.

Reprendre l'ensemble des études, examiner de nouvelles variantes et relancer les procédures ferait perdre encore plusieurs années, avec le risque de perdre les subventions et de fragiliser la crédibilité du canton auprès de la Confédération et des partenaires français. Dans ce contexte, la majorité considère qu'il est préférable de mener à bien un projet déjà très avancé, plutôt que de le remettre en question de fond en comble.

Lors des auditions, il a été démontré que toutes les variantes avaient été étudiées. C'est finalement la solution la « moins pire » qui a été retenue, après avoir été approuvée par l'ensemble des services cantonaux et communaux concernés, que ce soit en matière de protection des terres agricoles, de bruit routier ou d'autres impacts.

Cela étant, la majorité n'est pas insensible aux critiques exprimées par les opposants et par la minorité. Elle a entendu les inquiétudes relatives à la disparition de surfaces d'assolement, aux nuisances pour les riverains ainsi qu'au devenir des commerces de Perly.

En faisant écho à ces préoccupations, la majorité regrette un certain manque de courage du Conseil d'Etat dans la définition et l'affirmation d'une politique de mobilité claire et cohérente. Un projet d'une telle ampleur, conçu il y a plus de dix ans, doit pouvoir évoluer et s'adapter aux sensibilités et aux enjeux d'aujourd'hui, notamment en matière de protection des terres agricoles, de qualité de vie des riverains et de report modal.

C'est pourquoi la majorité estime qu'il appartient désormais au Conseil d'Etat de prendre ses responsabilités, de porter une politique de mobilité ambitieuse et de donner une véritable impulsion à ce dossier, plutôt que de laisser s'installer une nouvelle période d'incertitude qui risquerait de repousser encore sa réalisation.

En refusant cette motion, la majorité choisit donc de privilégier l'avancement et le bénéfice qu'apportera le tram 15, tout en reconnaissant que le dossier révèle les limites d'une planification trop rigide et insuffisamment actualisée.

C) Détail des auditions

Séance du 28 janvier, présentation des auteurs, M. Florian Dugerdil et M. François Baertschi

M. Baertschi indique que M. Dugerdil et lui-même ont été contactés cet automne par des habitants de Perly. Une mini-autoroute de contournement va être créée au sud du village, en zone agricole, selon un tracé surprenant. Elle rejoindra la douane en contournant la route principale, tandis que la route actuelle sera réservée au tram. Actuellement, le projet est bloqué devant le

Tribunal administratif fédéral (TAF), qui prend très au sérieux les nombreux recours, et une visite sur place a été organisée par ce dernier. Ils ont été surpris de constater qu'aucune étude de possibilités alternatives n'a été réalisée. Les opposants proposent un tracé alternatif qui passerait plus près de l'autoroute et plus loin du village, donc avec moins de nuisances. Une deuxième alternative serait de faire passer les automobiles en tranchée couverte avec le tram en surface. Une troisième possibilité serait un trafic mixte automobile et tram, avec priorité accordée aux transports publics grâce à des feux de circulation, ou alors une ligne de tram et une ligne mixte, toujours avec une priorité aux transports publics.

M. Dugerdil explique que le secteur de Perly supporte déjà une autoroute de contournement. Il s'agit d'une infrastructure lourde qui marque déjà profondément le paysage et la qualité de vie des riverains.

M. Dugerdil dit qu'à la lecture du dossier et des variantes explorées, il apparaît clairement que le projet souffre d'un défaut conceptuel majeur relevé par de nombreux habitants. Ce qui les inquiète est le sacrifice de 40 000 mètres carrés de surfaces agricoles, des surfaces d'assolement qui seront définitivement perdues une fois goudronnées. La marge restante de surfaces d'assolement est faible dans le canton. Les opposants sont les habitants et les responsables politiques de Perly, massivement opposés à ce projet. Les recours sont aujourd'hui nombreux et pendants au TAF, ce qui montre que la population a le sentiment d'être mise devant le fait accompli.

Il dit qu'un projet d'une telle ampleur, qui va impacter la vie quotidienne du village, de ses habitants et de ses commerçants, ne peut pas être imposé contre la volonté clairement exprimée de la population. Un aménagement durable doit s'appuyer sur un consensus local minimal, manifestement absent dans ce cas. Le projet est bloqué devant les tribunaux. Cette situation est loin d'être un obstacle et constitue, selon eux, une opportunité d'agir. La motion qu'ils défendent permettrait au Conseil d'Etat de reprendre la main, de rouvrir le dossier et d'examiner sérieusement une variante. Ces solutions alternatives sont proposées par l'Association des riverains, qui démontre une volonté constructive d'agir.

Ils estiment que ce village mérite mieux que d'être réduit à un couloir routier. Il propose l'audition de l'Association de défense des riverains et commerçants de Perly et environs.

Questions / réponses

Une députée socialiste indique que sa question s'adresse principalement à M. Baertschi. Elle rappelle qu'à la commission des travaux, les mesures du

projet d'agglomération ont été adoptées à une très large majorité et que le MCG s'est opposé à toutes les mesures impliquant une relation avec la région en matière de transports. Elle demande si, au-delà du tracé de contournement de Perly lié au projet d'extension du tram 15 vers la route de Saint-Julien et la France, il est favorable à ce projet d'extension du tram 15.

M. Baertschi répond que la question de principe a déjà été tranchée et qu'une volonté majoritaire existe en faveur de ces axes de tram. Ils ont donc pris acte des décisions de la majorité. Il ajoute qu'ils considèrent toutefois que le projet concernant Perly n'est pas souhaitable et que, compte tenu des recours pendants devant le TAF, l'intervention du Grand Conseil n'aura pas pour effet de freiner le processus. Dans l'intervalle, il propose un réexamen de la situation. Il indique qu'ils souhaitent entendre les habitants de Perly et contribuer à débloquer la situation de manière constructive.

Une députée socialiste relève qu'ils proposent une circulation simultanée du tram et des véhicules. Elle souligne que cela aurait un impact sur la vitesse commerciale et qu'ils demandent, en partie, de revoir le projet de tram.

M. Baertschi précise que l'objectif n'est pas de réduire la vitesse commerciale, mais de permettre un usage mixte du tram et des véhicules. Selon lui, des systèmes de priorisation par feux pourraient permettre de maintenir une vitesse commerciale équivalente. Il ajoute qu'à cet endroit, la recherche de vitesse n'est pas déterminante puisqu'une autoroute existe déjà. Il indique néanmoins que, si la vitesse commerciale ne pouvait pas être maintenue, cette option devrait être abandonnée, tout en relevant qu'aucune donnée précise ne leur a encore été fournie à ce sujet. Il estime qu'une réduction de vitesse peut être envisagée si elle permet de préserver des terres agricoles et il rappelle que les motionnaires n'ont pas pour intention de diminuer la vitesse commerciale.

M. Dugerdil cite l'exemple du boulevard Georges-Favon et demande pourquoi une telle solution ne fonctionnerait pas à Perly si elle fonctionne au centre-ville.

Un député socialiste demande le nombre de véhicules par jour qui circulent sur cet axe.

M. Baertschi répond qu'ils ne disposent pas de ces chiffres, mais qu'il serait possible de réduire le trafic de transit sur cet axe. Il rappelle qu'une autoroute de contournement existe de toute façon.

Un député socialiste relève que le tram 18 est régulièrement pris dans les embouteillages et il indique qu'il n'est pas opposé à ce que le DSM fournisse des chiffres plus précis. Concernant la vitesse commerciale, il rappelle qu'il ressort des travaux de la commission des transports qu'une variation de 0,1 km/h sur l'ensemble du réseau représente environ 80 millions de francs,

soit un montant important. Il souligne qu'une baisse de vitesse implique l'engagement de véhicules supplémentaires dans la boucle et entraîne donc aussi des coûts additionnels en termes de conducteurs. Il demande s'il existe des estimations de coûts et s'interroge sur les financements fédéraux. Il demande également s'ils ont vérifié qu'une modification du projet ne ferait pas courir un risque de perte de financements fédéraux.

M. Dugerdil répond qu'aucune solution n'est arrêtée à ce stade et que la motion vise précisément à ouvrir la réflexion afin de ne pas impacter la cadence commerciale. Il indique qu'ils ont été sollicités par 17 oppositions formelles, par un parti politique communal, par un conseil administratif communal, par une association regroupant 250 habitants et que plus de 450 habitants ont signé et relayé leur soutien à cette association. Ils se sont préoccupés de la situation des habitants et des commerçants de la route de Saint-Julien-en-Genevois. Il précise qu'ils n'ont pas encore examiné les aspects budgétaires ni les implications au niveau de la Confédération, souhaitant d'abord déterminer s'il existe une marge de manœuvre.

Un député socialiste demande s'il existe aussi des habitants qui attendent la venue du tram et si les avis sont partagés. Il s'interroge sur les raisons de prendre particulièrement en compte les demandes de cette commune plutôt que celles de la Ville de Genève.

M. Dugerdil répond qu'une part importante de la population concernée s'oppose au projet tel que défini actuellement. Il indique que plus on s'éloigne de la route de Saint-Julien, moins les habitants ont un avis tranché. Il relève qu'une modification de tracé susciterait probablement des réactions ailleurs. Il précise qu'il ne s'agit pas d'une démarche partisane ou politique, mais d'une réaction à des sollicitations directes de la population. Il ajoute que sa sensibilité à la question agricole le conduit à soutenir cette association, dès lors que 40 000 mètres carrés de zone agricole seraient consacrés à une autoroute de contournement.

M. Baertschi indique que, du côté français, le projet est bloqué et qu'il est nécessaire de trouver une solution. Selon lui, la solution actuelle constitue un gâchis et il convient de rétablir le dialogue. Il rappelle que le TAF s'est rendu sur place pour procéder à des constatations, ce qui montre que le dossier est pris très au sérieux.

Un député PLR indique que, parmi les alternatives proposées, figurent des tranchées couvertes. Il dit avoir été surpris par leur nombre en Suisse alémanique. Il souligne que le sol à Genève est une ressource particulièrement précieuse et il s'interroge sur la pertinence de son affectation. Il demande comment expliquer le recours limité aux tranchées couvertes à Genève et

pourquoi le développement en sous-sol y est moins fréquent que dans le reste de la Suisse, où il est largement répandu.

M. Dugerdil répond qu'ils sont parvenus au même constat. Il indique que cet aspect sera développé par l'association, qui relève un taux de tranchées couvertes plus faible à Genève que dans le reste de la Suisse. Il précise que cette option figure parmi les pistes privilégiées afin de ne pas porter atteinte aux intérêts des riverains en réalisant un contournement en surface. Il ajoute qu'ils sont toutefois conscients du coût que représentent les tranchées couvertes.

Un député PLR indique que l'un des principaux défauts du tram de Saint-Julien réside dans la durée du trajet. Tel qu'il est conçu, le parcours entre Saint-Julien et la gare prendrait environ 40 minutes, soit davantage que le bus actuel. Il demande s'il serait envisageable de faire passer le tram par le contournement routier, ce qui permettrait de réduire le temps de trajet, de relier Perly différemment aux transports publics et de ne pas empiéter sur la zone agricole.

M. Dugerdil répond que cette option n'a pas été étudiée par l'association. Il ajoute que toute solution intelligente et pragmatique mérite d'être examinée.

Un député socialiste relève que Perly se situe dans une zone de trafic frontalier et que la présence de trams permettrait de réduire le nombre de voitures. Il estime que l'économie genevoise a besoin de ces travailleurs et il doute d'une augmentation significative de la natalité. Il déclare être favorable à ce que ces personnes viennent en tram et il considère que le problème réside dans les voitures. Il ajoute qu'à Vézenaz, la population est satisfaite des aménagements réalisés. Concernant les 40 000 mètres carrés de zone agricole goudronnés, il souligne qu'il s'agit d'un intérêt public, comme pour toutes les routes. Il évoque un problème très important de circulation frontalière et estime que la perte de ces surfaces n'empêcherait pas l'approvisionnement alimentaire. Selon lui, l'intérêt public doit primer sur les intérêts privés, moyennant des compensations.

M. Baertschi précise que ce n'est pas le tram qui pose problème, mais le goudronnage de 40 000 mètres carrés de terres agricoles. Il rappelle l'existence d'une législation sur les surfaces d'assolement et souligne qu'il n'est pas possible d'en disposer librement.

M. Dugerdil indique que le secteur concerné compte de nombreux commerçants et que le projet mettrait en péril leur activité. Selon lui, une route fermée à la circulation entraînerait la disparition de ces commerces. Il reconnaît que le trafic frontalier existera de toute façon, mais dit qu'ils ne soutiennent pas une solution qui pénaliserait les habitants de Perly et

supprimerait 40 000 mètres carrés de zone agricole. Il s'interroge sur la nécessité de sacrifier encore 4 hectares sur les 8457 hectares restants. Il estime que d'autres solutions pourraient être étudiées afin de satisfaire les différents intérêts.

M. Jean-Charles Pauli, DT, indique que de tels aménagements doivent figurer dans le plan directeur cantonal, sans quoi ils ne seraient pas possibles, celui-ci étant validé par la Confédération.

Un député socialiste dit comprendre les préoccupations relatives aux commerçants, mais estime que lorsque l'intérêt public s'impose, une minorité peut devoir en supporter les conséquences. Il demande si les personnes concernées bénéficient de compensations ou de possibilités de relocalisation.

M. Baertschi indique que, selon eux, le projet est actuellement bloqué et qu'ils souhaitent trouver des solutions pour le débloquer. Il relève que certaines observations formulées par des tiers pourraient contribuer à faire avancer le dossier.

Le président rappelle que le tram et la route de contournement figurent dans le PDC 2030.

Un député Vert indique que ce sera le TAF qui tranchera et que, si l'Etat n'est pas satisfait, l'affaire pourra être portée devant le TF. Il relève l'existence d'un conflit d'intérêts publics entre la politique de développement des transports publics et la préservation des surfaces agricoles. Selon lui, retirer 4 hectares de zones agricoles n'est pas anodin, même avec des possibilités légales de compensation. Il souligne qu'on ne retire pas des surfaces de bitume ou de bâtiments, mais des terres agricoles, et il considère que les compensations sont peu convaincantes du point de vue agricole. Il rappelle que les surfaces agricoles supprimées ne sont pas recrées. Il s'interroge sur la limite à partir de laquelle il faudrait cesser de prélever sur ces surfaces, précieuses et constituant un héritage pour les générations futures. Il exprime des doutes quant à la capacité de la globalisation à assurer une part importante de l'approvisionnement alimentaire de la Suisse. Il estime que la notion d'intérêt public mérite une discussion approfondie. Il demande quelles sont, en plus de l'alternance tram-voitures et des passages souterrains, les autres solutions envisagées.

M. Dugerdil répond que des tracés alternatifs existent et que l'Association de défense des riverains et commerçants de Perly et environs a préparé une présentation détaillée qu'elle souhaiterait exposer.

Une députée socialiste demande si les alternatives proposées touchent ou non les zones agricoles. Elle s'interroge aussi sur l'affirmation selon laquelle l'adoption d'une alternative mettrait fin aux oppositions et demande si cela

signifierait le retrait des recours pendants au TAF en cas d'acceptation d'une alternative.

M. Baertschi répond qu'ils n'ont pas la compétence pour retirer les recours, mais qu'une solution alternative pourrait en réduire l'intérêt ou la légitimité. Il estime que cela relève davantage d'un processus de négociation.

M. Dugerdil indique que les alternatives proposées n'empiètent pas sur les zones agricoles et que cela fait partie de l'argumentaire de l'association. Il explique qu'il y a eu un problème de compréhension lors du dépôt des 17 recours au TAF. Dès la mise à l'enquête du projet en 2017, soit trois ans avant l'adoption de la loi par le Grand Conseil, des oppositions ont été déposées. Les personnes concernées, ne maîtrisant pas les outils politiques à leur disposition, ont pensé que s'opposer à la mise à l'enquête suffisait. Le projet a ensuite poursuivi son cours et le délai référendaire a été manqué, ce qui explique en partie le nombre de recours bloquant aujourd'hui le projet.

Une députée socialiste demande si les alternatives consistent à faire circuler tout le monde sur les voies existantes ou à réaliser une tranchée au milieu de Perly. Elle s'interroge sur la largeur suffisante des voies.

M. Dugerdil répond que le principe repose sur un aménagement en surface et en sous-sol. L'infrastructure actuelle permettrait cette configuration. Il précise que, dans les secteurs les plus étroits, une entrée de tranchée couverte ne serait pas possible et qu'il faudrait prévoir une entrée vers la zone industrielle de Plan-les-Ouates et une sortie à Perly, à proximité de la douane.

Une députée Verte demande s'ils ont une préférence entre les alternatives.

M. Dugerdil répond qu'à titre personnel, il estime plus légitime de privilégier la route existante plutôt que d'empiéter sur de nouveaux axes. Il ajoute qu'une déviation du tram sur une autre route pourrait susciter des recours ailleurs. Il précise que le maintien de flux parallèles reste envisageable. Il indique que la seconde option est celle de la tranchée couverte, tout en relevant la problématique de son coût.

M. Baertschi indique que toute solution permettant de réduire les nuisances et d'éviter un tracé qu'il juge peu cohérent et dommageable pour un village déjà fortement impacté par l'autoroute de contournement mérite d'être privilégiée. Il précise que le projet actuel ne correspond pas à la vision qu'il connaît historiquement de Perly et de Bardonnex. Il évoque la possibilité d'une gestion du trafic sur la route de Saint-Julien sans diminution de la vitesse commerciale.

Séance du 18 février, audition de M. Claude Buclin, président, et de M. Farid Ben Slimane, vice-président, de l'Association de défense des riverains et commerçants de Perly et environs

Le président accueille les auditionnés et leur cède la parole.

M. Buclin remercie les commissaires de leur accueil. Il explique que la genèse de ce projet tient au fait que Perly, village où le trafic est déjà important, sera fortement impacté par l'arrivée du tram sur la route de Saint-Julien, ce qui entraînera de nombreux problèmes. La circulation en site mixte ne sera plus possible. Une route de contournement est prévue sur un champ situé sur la commune de Bardonnex. Il indique que 17 opposants, personnes physiques et morales, ont déposé un recours auprès du Tribunal administratif fédéral, qui devra se prononcer. L'association a été créée parce que ses membres estiment ne pas avoir été écoutés et qu'il leur a paru important d'agir par le biais d'une structure associative. Il ajoute que, si le projet aboutit, les travaux dureront environ deux ans et auront un impact très négatif sur les commerçants ainsi que sur la vie sociale de Perly.

M. Ben Slimane indique que, dès 2014, il a commencé à écrire à la commune et au Conseil d'Etat de l'époque afin de comprendre le projet. Il explique que, sur la route de Saint-Julien, avant l'autoroute, tout ce qui a été construit à Perly et le long de cette route l'a été en fonction de la mobilité individuelle. On y trouve des restaurants, des carrosseries, des garages, de l'industrie légère et une pharmacie. Selon lui, le tram va déplacer un trafic de 17 000 voitures par jour, sans réel report modal, mais avec un simple transfert de circulation, et aucune solution n'est proposée aux commerçants. Il estime que, dans ces conditions, le projet n'est pas viable pour eux.

Il relève que, sur la première partie Lancy–Cherpines, l'aménagement s'est fait en grande partie autour du tram. A Perly, la situation est inverse : un tram serait inséré dans un environnement qu'il qualifie d'hostile. Six stations-service se trouvent sur le tracé prévu. Il faudrait dépolluer les sols et retirer les citernes alors même que la ligne de tram est déjà en place. Il souligne que cela fait plus de dix ans, depuis 2014, qu'ils tentent de se faire entendre. Selon lui, il s'agit d'un véritable projet d'urbanisme qui nécessiterait soit de réinventer le secteur, soit de permettre la poursuite des activités commerciales, faute de quoi plus personne ne s'arrêtera le long de cette route. Il précise que ces remarques concernent la dimension commerciale du projet.

M. Buclin explique que l'image directrice regroupant Plan-les-Ouates, Bardonnex et Perly a fait l'objet de quatre samedis de travail en coordination avec l'Etat, le service de l'urbanisme cantonal et des urbanistes privés. Dans ce groupe de 18 personnes concernées par le projet de tram, ils se sont rendu

compte, dès les premières séances, que dans les réflexions initiales personne n'envisageait un tram sur la route de Saint-Julien ni, à long terme, une route de contournement impliquant la prise de 40 000 mètres carrés de zone agricole. Ils indiquent avoir expliqué à la présidente du TAF qu'ils étaient favorables à davantage de frontaliers utilisant le tram, mais qu'ils souhaitent aussi leur laisser la possibilité de venir en voiture comme ils le font habituellement. Selon lui, dans le cadre de cette image directrice, tant les partis politiques que les membres de l'association ne souhaitent plus une route de contournement impliquant le déclassement de 40 000 mètres carrés de zone agricole.

M. Ben Slimane indique qu'il était prévu, dans un second temps, de déclasser des zones adjacentes afin de créer des zones artisanales et industrielles. Cette option a toutefois été abandonnée en raison des surfaces d'assolement. Il n'y aurait ainsi rien autour de la future route. La volonté initiale était de densifier la zone, mais ils risquent selon lui de se retrouver avec une route sans développement autour. Il estime qu'il existe des solutions alternatives, mais qu'il faut du courage politique pour prendre certaines décisions.

M. Buclin déclare qu'en tant que résident genevois, il ne souhaite pas sacrifier sa qualité de vie, notamment privée, en raison d'un afflux de véhicules et de nuisances supplémentaires. Il évoque des nuisances sonores et de pollution pour des habitations situées à environ 50 mètres de la route de contournement, laquelle formerait un tracé en S. Il estime qu'ils sont arrivés à un point où chacun reconnaît la nécessité de travailler et de trouver des solutions, mais sans subir de pressions excessives.

Il rapporte qu'un interlocuteur lui avait indiqué que les frontaliers de Saint-Julien utiliseraient le tram, mais il considère que les frontaliers restent attachés à leur véhicule. Selon lui, seul un frontalier sur cinq utilise les transports publics.

Il ajoute qu'il est question de créer un parc relais de 500 places en France tout en visant 3000 personnes dans le tram, ce qui lui paraît incohérent. Il mentionne également ses filles et son souhait qu'elles ne subissent pas ces nuisances.

M. Ben Slimane indique que la motion leur est favorable, car elle propose des alternatives. Il évoque la vitesse commerciale du tram, qui ne serait peut-être pas optimale, mais il estime qu'entre cette option et une route qui dénaturerait la zone, un équilibre doit être trouvé. Il précise qu'ils n'ont pas encore abordé le volet financier. Selon lui, soit l'on retient cette solution, soit l'on privilégie le tram, qui coûterait bien moins cher. Il ajoute toutefois que la

construction d'une route représente en général un coût inférieur et qu'il existe des alternatives.

M. Buclin indique qu'ils proposent un passage du tram par la route de Certoux et il souligne l'importance du principe de proportionnalité. Selon lui, la route de Certoux pourrait accueillir le tram et la commune souhaite limiter la mobilité individuelle à proximité des écoles. Il relève que, sur la route de Saint-Julien, se trouvent notamment un tea-room, une pizzeria et une pharmacie, auxquels les habitants sont attachés.

M. Ben Slimane estime que, comme cela a été le cas à la route de Carouge, durant les travaux l'activité économique risque de s'éteindre, puis de rester durablement affaiblie, avec plusieurs années nécessaires avant de retrouver une situation viable.

M. Buclin déclare que, d'après le projet qu'il a consulté, il est prévu de tout démolir avant de reconstruire. Il souligne qu'il existe un attachement des habitants et une vie sociale qu'il convient de respecter, de même que la qualité de vie des habitants de Perly.

Il ajoute que, dans l'image directrice, l'idée de démolir pour reconstruire ensuite l'a choqué. Cette image directrice prévoirait qu'il serait plus adéquat de prendre 40 000 mètres carrés, ce qui mettrait en difficulté les entreprises si elles devaient cesser leur activité. Il estime que cela créerait inévitablement des blocages à un certain moment. Il précise que le maire partagerait cette vision.

M. Ben Slimane indique qu'ils ont demandé à la commune de Perly quelles seraient les conséquences fiscales. Il relève que Perly-Certoux est une petite commune et qu'une part importante des recettes fiscales provient de l'activité économique, historiquement développée autour de la mobilité individuelle. Selon lui, certains habitants envisageraient de partir. Il mentionne que le parti politique « Vivre Perly-Certoux », opposé au projet de tram tel qu'envisagé, affirme qu'une partie des contribuables est déjà partie.

Il précise que 17 recours sont pendants devant le TAF, avec la possibilité d'un recours ultérieur au TF. L'effet suspensif a été accordé et ils attendent la décision à leur niveau. Il indique que, compte tenu du nombre d'opposants, ils entendent aller jusqu'au bout des procédures pour bloquer le projet et tenter de relancer leur propre vision. Il souligne qu'ils ne s'opposent pas au tram en tant que tel, mais au trafic du tram tel que prévu.

M. Buclin relève que, lorsque le TAF s'est rendu à Perly en février 2025, 45 personnes étaient présentes et que la visite de terrain a duré 5h30. Selon lui, la présidente du TAF a ainsi pu se rendre compte de la réalité de la situation.

Questions / réponses

Un député PLR demande quelle est la position officielle de la commune de Perly-Certoux.

M. Buclin répond que le parti « Vivre Perly-Certoux » dispose d'une majorité de sièges. Selon lui, ses membres sont conscients de l'impact que le projet pourrait avoir sur les habitants et les commerces. Il précise qu'il s'agit de personnes qui vivent à Perly et qui partagent les préoccupations de la population. Ils souhaitent trouver des solutions.

M. Ben Slimane indique qu'un réel changement est intervenu avec l'élection de nouveaux conseillers administratifs. Il évoque l'existence de scandales qui pourraient, selon lui, être liés aux anciens conseillers communaux.

M. Buclin ajoute que des irrégularités auraient été constatées sous l'ancienne législature communale et qu'ils souhaitent désormais travailler à une solution réaliste avec des personnes motivées.

Un député PLR demande quelle serait, selon eux, la situation idéale et il évoque la possibilité d'une tranchée couverte.

M. Buclin répond que cette option est exclue à leurs yeux en raison de son coût trop élevé.

M. Ben Slimane ajoute qu'une tranchée couverte ne résoudrait pas la problématique des commerces et que son coût de réalisation serait extrêmement élevé. Il reconnaît toutefois qu'elle présenterait un avantage sur le plan environnemental. Selon lui, il resterait deux options. La première consisterait à faire passer le tram par la route de Perly-Certoux afin de ne pas toucher à la route de Saint-Julien ; il précise qu'il s'agit de la solution privilégiée. La seconde serait de maintenir voitures et tram en site mixte. Il relève que six stations-service sont concernées et qu'elles ne survivraient pas toutes, mais qu'il conviendrait de laisser une chance à l'économie de s'adapter.

Un député PLR demande quelles sont les justifications de la non-réalisation du tracé proposé par les auditionnés.

M. Buclin répond qu'aucune justification ne leur a été fournie à ce sujet. Il ajoute que le tracé serait plus complexe en raison d'un terrain en légère pente.

Le président demande s'ils ne craignent pas de susciter un nouveau nombre d'oppositions en cas de déplacement du tracé du tram.

M. Buclin répond qu'il y en aurait beaucoup moins.

M. Ben Slimane indique que leur opposition est motivée et importante. Selon lui, les autorités ont déjà consacré beaucoup de temps et d'argent au projet et sa révision en demanderait encore davantage. Il estime toutefois que

ce n'est pas parce qu'un projet serait, selon eux, obsolète ou erroné dès le départ qu'il faudrait le poursuivre tel quel.

M. Buclin souligne que le principe de proportionnalité doit guider l'action de l'Etat et qu'il ne faut pas causer plus de dégâts que nécessaire.

M. Ben Slimane relève que le tracé par la route de Certoux concerne peu d'habitations.

M. Buclin précise que les habitants de Perly vivant le long de la route de Certoux connaissent déjà un trafic important, avec des dos-d'âne, et que la route reste très fréquentée. Selon lui, l'arrivée du tram leur conviendrait également. Il ajoute que même les anciens exécutif et législatif communaux souhaitaient réduire autant que possible le trafic sur cet axe.

Le président évoque l'option du site mixte et, en faisant abstraction de la question des coûts, demande s'ils seraient disposés à poursuivre la réflexion sur une mixité entre tram et circulation, voire sur une tranchée couverte.

M. Ben Slimane répond par l'affirmative. Il estime toutefois que, si le projet de tram devait se réaliser dans sa forme actuelle, les habitants situés entre Perly-Certoux et la route de Saint-Julien se sentiraient enclavés.

Une députée socialiste demande si, dans l'hypothèse où une solution serait trouvée, il existerait une possibilité de retirer leur opposition. Elle relève que, selon le tracé retenu, d'autres oppositions pourraient également apparaître. Elle s'interroge sur la durée pendant laquelle ils sont prêts à vivre avec une situation où les problèmes de trafic s'accumulent. Elle rappelle qu'avant la proposition du tracé actuel, différentes alternatives ont dû être étudiées par les départements alors sous la présidence de M. Barthassat, puis M. Dal Busco. Elle se demande si ces alternatives préconisées par les auditionnés ont été présentées à M. Maudet, et s'il a apporté une réponse ou s'il attend l'issue des procédures. Elle précise ne pas être ingénieure en circulation et ne pas avoir la compétence pour déterminer les meilleures alternatives, mais elle indique qu'il est possible d'interroger les autorités compétentes pour avoir les éléments de compréhension.

M. Ben Slimane répond qu'il existe plusieurs opposants et qu'il ne peut pas préjuger de la position de chacun. Il évoque le cas de M. Jungo, propriétaire de terres agricoles qui seraient coupées en deux par le projet. Selon lui, il s'agit d'un mauvais projet et d'une expropriation de fait, sans indemnisation envisagée par l'Etat.

M. Buclin indique que M. Maudet les a reçus au début de sa législature pour discuter de cette problématique. Ils lui ont présenté les mêmes éléments qu'aujourd'hui. Selon lui, M. Maudet a expliqué qu'il reprenait un dicastère

dont les décisions avaient été prises auparavant et qu'il disposait de peu de marge de manœuvre.

M. Ben Slimane ajoute que M. Maudet leur a indiqué qu'il était trop tard et qu'ils avaient besoin d'arguments concrets plutôt que de simples déclarations.

Une députée Verte remercie les auditionnés de leur présentation. Elle dit entendre leur sentiment de ne pas avoir été écoutés. Revenant sur la notion d'habitants de Perly, elle demande combien d'entités sont représentées par leur association.

M. Ben Slimane répond que l'association compte une cinquantaine de membres et que plus d'une centaine de personnes participent à chaque réunion, majoritairement des riverains.

Une députée Verte relève qu'il y a six stations-service dans le secteur et elle se demande si un effet de marché ne joue pas.

M. Ben Slimane répond que ces stations fonctionnent, moins qu'il y a vingt ans, mais que, selon lui, elles ne pourront pas survivre si le projet actuel se réalise. Il estime que, pour que le projet fonctionne, il faudrait indemniser les acteurs concernés et trouver des solutions en amont. Selon lui, on installe aujourd'hui un tram et on laisse disparaître ce qui est incompatible. Il montre l'exemple d'une station à l'abandon et estime que ce scénario pourrait se reproduire en cas de faillite. Il ajoute que l'impact financier ne serait pas équivalent et que la charge serait reportée sur les habitants et les entreprises.

Un député socialiste relève que tout projet de cette ampleur touche certaines personnes plus que d'autres. Selon lui, une station-service peut être déplacée et les entreprises peuvent poursuivre leurs activités. Il estime que, dans l'intérêt général, réduire le nombre de voitures entrant dans le canton est positif.

M. Ben Slimane répond qu'une autre route absorberait le trafic et qu'il n'y aurait donc pas de diminution réelle des voitures. Il souligne qu'aucune compensation ne leur a été proposée. Il ajoute que, si on lui proposait une nouvelle station-service le long de la nouvelle route, il accepterait.

Une députée socialiste indique qu'elle entend leurs préoccupations et elle reconnaît que le projet, en l'état, ne va pas dans leur intérêt. Elle rappelle que, dans tout grand projet d'aménagement, des pesées d'intérêts sont nécessaires. Elle exprime l'espoir qu'il sera possible de maintenir les commerces et elle relève que le développement du tram peut aussi avoir des effets bénéfiques. Elle mentionne une enquête menée en ville de Genève, dans un contexte différent de celui de Perly, selon laquelle la piétonnisation est favorable à la

vie économique, et elle estime que cette question pourrait être réexaminée pour Perly.

M. Ben Slimane répond qu'aucune démarche n'a été entreprise en amont pour les consulter et qu'ils ont le sentiment qu'un état de fait leur a été imposé.

Un député UDC relève que, lorsqu'ils exploitent leurs stations-service, ils ne perçoivent pas de soutien financier de l'Etat.

M. Ben Slimane indique qu'ils ne reçoivent pas d'argent de l'Etat.

Le président remercie les auditionnés et les libère.

Le président demande à la commission si l'audition de M. Jungo, du département de la mobilité, de la commune de Perly-Certoux et des TPG leur convient. Il n'y a pas d'opposition.

Séance du 18 février, audition de M^{me} Virginie Jungo et de M. René Jungo, habitants de Perly

M^{me} Jungo indique qu'ils ne font pas partie de l'Association de défense des riverains et commerçants de Perly et environs, mais qu'ils sont également opposés à la route de contournement « Desserte Perly-Sud ».

Elle explique que son père est maraîcher et qu'il exploite une parcelle située sur la route des Ravières à Bardonnex, à la limite de Perly, et qu'elle travaille avec lui.

Ils sont particulièrement attachés à la terre et aux valeurs qu'elle représente. Cette desserte constitue un sujet très sensible pour eux. Ils ne sont pas opposés au tram, mais uniquement à la route de contournement. A leurs yeux, il s'agit d'une aberration et d'un véritable scandale écologique. Ce projet impliquerait pour eux une expropriation d'environ 2000 m² de terres agricoles d'excellente qualité et, plus largement, la destruction d'environ 40 000 m² de surfaces agricoles au profit de la route de contournement. Un recours est actuellement pendant devant le Tribunal administratif fédéral.

Elle explique ensuite les raisons de leur opposition à la route de contournement. Selon elle, il s'agit d'une aberration. L'objectif du tram 15 à Saint-Julien est de désengorger le trafic automobile en ville et dans sa périphérie, ainsi que d'encourager la population à utiliser les transports publics. Elle s'interroge dès lors sur la construction d'une desserte en parallèle, qu'elle considère comme un non-sens. Elle indique qu'ils ont appris qu'un vote populaire aura lieu en septembre 2026 concernant un crédit de 39,5 millions destiné à des infrastructures frontalières visant à réduire le flux de voitures entrant aux heures de pointe. Elle dit ne pas comprendre pourquoi construire une desserte qui constituerait une voie royale pour entrer en voiture à Genève.

Elle précise qu'ils se considèrent comme des personnes sensées et qu'ils ne parviennent pas à comprendre la logique de la situation.

Elle rappelle qu'il y a plus de 40 ans, la route de contournement A1 a été construite. Elle souligne qu'aujourd'hui les autorités souhaitent réaliser une nouvelle route parallèle à celle-ci, ce qui constituerait un doublon.

Elle évoque également une contradiction avec les politiques menées à Genève, notamment en matière d'écoquartiers et de mobilité douce.

Elle indique avoir déposé une opposition en 2017. Entre 2019 et 2021, trois séances ont eu lieu avec la direction générale des transports. Elle dit avoir eu le sentiment d'être face à un train en marche, impossible à arrêter.

Elle indique qu'il existe d'autres solutions, à savoir l'aménagement des axes routiers existants ou la mise en œuvre du tram en site mixte. Selon elle, ces alternatives seraient moins coûteuses et entraîneraient un impact nettement moindre sur les surfaces agricoles.

Elle précise que le site mixte est déjà prévu en partie à Saint-Julien, côté français. Elle mentionne également plusieurs exemples à Genève, notamment le « goulet de Chêne » à Chêne-Bougeries, la route de Chancy sur environ 500 mètres, la rue des Deux-Ponts sur 200 mètres, la rue du Stand sur 500 mètres, la rue de Lausanne sur 650 mètres ainsi que les rues Saint-Victor, du Marché et Ancienne à Carouge sur environ 800 mètres.

Elle souligne la nécessité de préserver les terres agricoles, en particulier au regard des enjeux de sécurité alimentaire. Elle rappelle que le Conseil fédéral a fixé les lignes directrices de la politique agricole 2030, dont l'objectif principal est de renforcer la sécurité alimentaire du pays. Elle ajoute qu'une fois une surface bétonnée, il n'est plus possible de revenir en arrière et qu'une terre de grande qualité est alors définitivement perdue.

S'agissant de l'évolution de la situation entre 2012 et 2026, elle explique que, lors de leur première rencontre en 2014 avec la direction générale des transports, il leur a été indiqué que le rôle de la route de contournement était de desservir une future zone d'habitation et d'activités. Il était alors envisagé de déclasser la zone agricole en vue d'une densification à dominante d'activités et d'équipements le long de l'autoroute et à dominante d'habitation en direction de Perly.

Elle rappelle qu'en 2011, le plan directeur cantonal 2030 (projet 2011) mentionnait des extensions urbaines à dominante d'activités. En 2014, la direction générale des transports leur a indiqué que la route de contournement constituait une nécessité pour le développement de la zone urbaine et des activités. En 2017, le plan directeur cantonal 2030, dans sa mise à jour, identifiait une extension du territoire d'urbanisation à l'horizon 2030 sur les

terrains situés entre l'autoroute et le village de Perly, avec une densification à dominante d'activités et d'équipements le long de l'autoroute et à dominante d'habitations en direction de Perly, conformément à la citation reprise dans le plan directeur communal de Bardonnex, avant-projet du 27 janvier 2021. En 2021, le plan directeur cantonal 2030, dans son état au 18 janvier 2021, évoquait encore des extensions urbaines sur la zone agricole.

Elle indique qu'aujourd'hui, la volonté politique s'oriente vers la conservation de la zone agricole et des terres cultivables. Elle mentionne qu'en 2021, à Genève, le plan climat 2030 de deuxième génération a été adopté. Elle souligne également la nécessité et la volonté de préserver les surfaces d'assolement. Elle relève enfin qu'en décembre 2025 ont été présentés les grands principes de l'image directrice intercommunale de Perly-Certoux, Bardonnex et Plan-les-Ouates, à l'horizon 2035 et au-delà.

Elle considère ainsi que la desserte a perdu de son utilité et de sa légitimité. Selon elle, les décisions prises il y a dix ou quinze ans ne correspondent plus au contexte actuel. Les échéances climatiques et les priorités en matière d'aménagement du territoire ont évolué, ce qui impose selon eux une remise en question et un repositionnement du projet.

Questions / réponses

Un député PLR demande s'ils ont été impliqués au démarrage du projet.

M. Jungo répond que tel n'a pas été le cas. Il indique qu'à la fin de l'année 2014, ils ont été informés du projet définitif et mis devant le fait accompli. Il précise qu'ils n'avaient absolument pas connaissance de la desserte auparavant.

M^{me} Jungo ajoute que, lors de la présentation, l'ensemble des examens et analyses avaient, selon eux, déjà été effectués. Les trois variantes proposées consistaient, compte tenu du cours d'eau de la Lissolle qui longe leur exploitation, soit à implanter la desserte à deux mètres de leur maison le long de la Lissolle, soit à la positionner légèrement en retrait. Elle indique qu'ils ont été pris de court et qu'ils ont demandé pourquoi ne pas utiliser la route de Base ou la route de Certoux, mais que ces options ont été écartées. Elle souligne qu'aucune consultation préalable n'a eu lieu.

Le président relève qu'ils n'ont pas rejoint l'Association de défense des habitants de Perly et il s'interroge sur l'existence d'un intérêt particulier de leur part, alors même qu'ils partagent des intérêts communs avec celle-ci.

M^{me} Jungo répond qu'ils ont effectivement des intérêts communs, qu'ils échangent et mènent le combat ensemble. Elle explique que, dans un premier temps, ils ont souhaité ne pas se regrouper pour les recours, dans la mesure où

leurs arguments portent spécifiquement sur la préservation des terres agricoles. Il s'agissait de rester indépendants dans le cadre des procédures judiciaires et de ne pas se sentir liés, tout en maintenant des contacts étroits avec l'association.

Le président demande si l'information selon laquelle un site mixte est prévu sur le territoire français est exacte.

M^{me} Jungo répond qu'ils ont axé leur présentation sur les éléments qui leur tiennent à cœur et non sur les arguments juridiques. Elle indique que, selon leur avocat, le projet français met principalement l'accent sur le développement de l'autoroute et ne se concentre pas spécifiquement sur la route de desserte. Elle confirme toutefois qu'en France, un site mixte est prévu sur une partie du tracé. Elle ajoute qu'il existe, selon eux, davantage de trafic à Chêne-Bourg qu'à Perly et qu'ils disposent d'arguments étayés à ce sujet, réunis dans un dossier complet.

Un député PLR demande si le terrain concerné par l'expropriation comporte des installations d'irrigation.

M. Jungo répond par l'affirmative. Il précise qu'il s'agit de pleine terre et que toutes les infrastructures nécessaires à l'exploitation maraîchère sont en place.

Un député Vert remercie les auditionnés de leur présentation. Il leur demande si, en tant qu'usagers de la route, ils estiment crédible et praticable la mise en place d'un site mixte sur la route de Saint-Julien traversant le centre de Perly, avec une régulation par des feux de circulation.

M. Jungo répond par l'affirmative.

M^{me} Jungo confirme également. Elle indique qu'il leur a été opposé que la route ne serait pas suffisamment large, mais qu'elle serait déjà plus large qu'à Chêne-Bourg. Elle ajoute que, dans le cadre de l'image directrice intercommunale de Perly-Certoux, Bardonnex et Plan-les-Ouates, des membres de la population ont été invités à donner leur avis. Sur les trois premiers projets présentés, seul le troisième prévoyait la route de desserte. Elle relève que l'ensemble des paysagistes consultés recommandaient d'éviter cette desserte. Elle précise enfin que le département des transports a néanmoins décidé de maintenir ce projet.

Un député socialiste demande comment il serait possible d'orienter les usagers vers l'autoroute.

M^{me} Jungo répond qu'il existe déjà une sortie d'autoroute ainsi que des voies d'accès et qu'il conviendrait d'y apporter certains aménagements. Elle

relève qu'il est envisagé de créer une desserte parallèle à l'autoroute, avec une sortie débouchant au même endroit et destinée à la même population.

Un député socialiste demande s'ils ont pu exposer leurs propositions au Conseil d'Etat.

M^{me} Jungo répond que la direction générale des transports les a rencontrés en 2014, mais que, selon eux, les décisions étaient déjà arrêtées à ce stade. Elle indique qu'ils ont formulé d'autres propositions, qui ont été refusées en bloc. Trois rencontres ont ensuite eu lieu entre 2019 et 2021. Elle précise qu'ils ont dès lors formé opposition. Elle ajoute qu'ils se battent pour leurs terres, mais également pour la préservation des terres agricoles en général, leur exploitation étant directement concernée à hauteur d'environ 2000 mètres carrés. Elle estime enfin que le principal non-sens réside dans le fait que l'on cherche à réduire le trafic entrant à Genève au moyen du tram et d'autres mesures, tout en réalisant parallèlement une route de contournement.

Un député du Centre indique que plusieurs membres de son groupe parlementaire sont affiliés à AgriGenève et il demande aux auditionnés s'ils ont pris contact avec cette organisation.

M^{me} Jungo répond par la négative. Elle précise qu'ils en sont membres, mais qu'ils n'ont pas abordé cette question avec elle. Elle ajoute que cette suggestion lui paraît pertinente.

Un député PLR demande quelle serait leur solution privilégiée concernant la route de Saint-Julien dans le cadre de la motion, à savoir une tranchée couverte ou un site mixte.

M. Jungo répond que l'une ou l'autre de ces options pourrait être envisagée. Il ajoute que le tram pourrait également emprunter la route de Certoux. Selon lui, il appartient aux ingénieurs civils de proposer un projet viable et il estime qu'à l'époque, un projet a vraisemblablement été retenu en fonction du coût le plus bas.

M^{me} Jungo précise qu'il existe en réalité plusieurs possibilités techniques.

Une députée socialiste remercie les auditionnés de leur présentation. Elle indique avoir compris que leur position repose sur la défense des terres agricoles et de leur activité professionnelle. Elle relève qu'ils ne s'opposent pas au tram, lequel contribue également à résoudre des problèmes de circulation, et qu'il peut paraître particulier de construire une route de contournement au moment où l'on cherche à réduire le trafic.

M^{me} Jungo confirme.

Un député PLR relève que les voitures ont un impact négatif.

Une députée socialiste précise qu'elle souhaite entendre M^{me} Jungo, certains députés ayant, selon elle, tenté de lui faire dire qu'elle serait favorable à une tranchée couverte. Elle souligne que cette solution peut également avoir des conséquences sur le territoire en raison des travaux de creusement. Elle rappelle que l'objectif exprimé est de préserver les terres agricoles tout en permettant la réalisation du tram et elle mentionne que M. Jungo a indiqué que les ingénieurs devaient proposer la meilleure solution possible.

M. Jungo confirme ses propos.

Le président relève que deux sensibilités politiques distinctes semblent s'exprimer sur ce sujet.

Une députée socialiste indique qu'elle ne souhaite pas que ses propos soient interprétés sous l'angle d'un clivage gauche-droite. Elle précise qu'elle se limite à restituer ce qu'elle a entendu, à savoir la volonté de maintenir les terres agricoles, tout en comprenant les raisons justifiant la réalisation du tram.

Le président remercie les auditionnés de leur présence et les libère.

Audition de M. Christophe Hottelier, conseiller administratif, et de M. Jean Carlo Taboada, responsable du service bâtiments et infrastructures, commune de Perly-Certoux

M. Hottelier remercie la commission de son accueil et indique qu'ils se tiennent à sa disposition pour répondre aux questions.

Un député PLR remercie les auditionnés de leur présence. Il rappelle qu'une motion a été déposée afin de s'opposer à la route de contournement prévue dans le cadre de la construction du tram et demande quelle est la position du Conseil administratif de la commune sur ce projet.

M. Hottelier répond qu'il s'exprime également au nom de l'ancienne législature, laquelle avait renoncé au recours contre ce projet. Il indique que le Conseil administratif est favorable au passage du tram.

Un député PLR précise que le tram n'est pas contesté, mais que la question porte sur la construction de la route de contournement.

M. Taboada indique que la position officielle de la commune est celle du projet validé par le Conseil administratif et le Conseil municipal. Il précise que celui-ci a été soumis au Conseil administratif au mois de mai 2025, lequel a accepté les accords conclus entre la commune et le canton.

Un député PLR demande en quoi consistent ces accords.

M. Taboada explique que le premier point concerne le terminus du tram. Il était initialement prévu que celui-ci circule jusqu'à Saint-Julien uniquement

aux heures de pointe et que le terminus soit situé à l'arrêt En Louche en dehors de ces périodes. La commune de Perly-Certoux a manifesté son désaccord et le canton s'est engagé à ce que le terminus soit situé à Perly.

Il indique que d'autres points portent sur la circulation à l'intérieur du village de Perly, notamment le sens de circulation. Le canton s'est engagé à pouvoir revenir sur ces sens de circulation, le cas échéant sous réserve d'une autorisation fédérale. Cette question sera traitée dans une seconde phase.

Le troisième engagement est en lien avec l'image directrice. Dans le cadre du plan directeur communal, la commune souhaite qu'aucun développement de densification ne soit réalisé avant la construction du tram. Il précise que l'arrêté du Conseil d'Etat ne rend pas ces éléments obligatoires. Toutefois, parallèlement, le canton a élaboré une image directrice et travaille sur le développement futur de la commune. La commune de Perly-Certoux a indiqué qu'elle validait ce travail afin de préserver son caractère rural. Il ajoute que, si le tram ne devait pas être réalisé, la densification envisagée ne serait pas mise en œuvre.

Un député PLR demande si le Conseil administratif maintient toujours cette position.

M. Hottelier répond que le Conseil administratif demeure favorable au tram ainsi qu'à la construction de la route de contournement.

Un député PLR demande s'il est, selon eux, impossible de réaliser le tram sans construire la route de contournement.

M. Hottelier répond que, d'après les informations qui leur ont été transmises, il ne serait pas possible de mettre en place le tram sans la construction préalable de la route de contournement. Il précise que ces informations émanent du canton, notamment de l'OCT, et que les conseillers d'Etat leur ont indiqué que la route devait être réalisée en amont, faute de quoi le tram ne pourrait pas voir le jour.

M. Taboada indique qu'il convient de prendre en compte la vitesse commerciale des transports publics. Il rappelle qu'une disposition légale prévoit que les transports publics doivent circuler en site propre et ne pas constituer un élément modérateur du trafic. Il relève toutefois que la route de Saint-Julien resterait en site mixte, ce qui constituerait une dérogation limitée. Selon le plan directeur communal, il est envisagé de modifier la catégorie de la route de Saint-Julien afin qu'elle devienne une route de quartier et non plus une pénétrante cantonale. Dans cette perspective, la circulation du tram en mixité pourrait être admise. Le trafic serait essentiellement local et une barrière physique permettrait de limiter le flux.

Un député PLR demande si, en l'absence d'accord, le tram pourrait être réalisé sans la route.

M. Hottelier répond, à titre personnel, par l'affirmative.

M. Taboada précise que lui-même et ses prédécesseurs se sont constamment opposés à l'augmentation du trafic. Il souligne que les chaussées existantes ne sont pas adaptées au flux actuel et que le domaine routier communal n'est pas dimensionné pour absorber le volume de circulation observé.

M. Hottelier indique qu'environ 20 000 véhicules par jour transitent par les douanes de Perly et de Saint-Julien, ce qui affecte fortement la commune en raison du trafic pendulaire. Il observe qu'autrefois les embouteillages étaient principalement estivaux, liés aux départs en vacances vers le sud, alors qu'aujourd'hui la situation sur la route de Saint-Julien est plus problématique qu'auparavant. Selon lui, la construction de nouvelles routes ne constitue pas une solution durable, si ce n'est à très court terme.

Un député PLR évoque l'exemple de Vésenaz, où une tranchée couverte a été réalisée afin de maintenir l'attractivité commerciale et de réduire les nuisances, et il demande si une telle solution a été envisagée.

M. Hottelier répond qu'il n'a pas participé aux discussions à ce sujet. Il indique qu'il leur a été répondu que cette option était trop coûteuse.

M. Taboada indique que la largeur actuelle de la chaussée ne permet pas la réalisation d'une tranchée couverte, à moins de prévoir des entrées et sorties situées à une distance importante. Il relève qu'à Meyrin et à Vésenaz, les emprises routières sont beaucoup plus larges, ce qui rend ce type d'aménagement envisageable. A Perly, en revanche, la configuration est contrainte par la proximité de l'autoroute et, du côté français, la réalisation d'une tranchée nécessiterait également une longueur suffisante. Pour ces raisons, cette option a toujours été écartée, le coût étant jugé disproportionné au regard des bénéfices attendus.

Un député Vert indique qu'il a été mentionné que 17 000 véhicules traversent chaque jour le centre-ville de Saint-Julien et il demande combien de voitures pourraient être évitées grâce au tram.

M. Taboada répond que le volume passerait d'environ 18 000 véhicules à 6000 véhicules par jour.

Un député Vert demande si, dans l'hypothèse où l'option d'un trafic mixte tram/voitures serait retenue, il serait envisageable que cela fonctionne comme à la Servette, à Chêne-Bourg ou dans d'autres secteurs comparables.

M. Hottelier répond que, si des feux de circulation permettent au tram de conserver sa vitesse commerciale, cela lui paraît envisageable, tout en précisant qu'il ne s'exprime pas en qualité d'expert.

M. Taboada relève qu'actuellement déjà, en site mixte avec le bus 80, celui-ci rencontre d'importantes difficultés aux heures de pointe pour respecter ses horaires. Il estime que le tram pourrait être confronté à des problèmes similaires.

Il ajoute que le projet de tram comporte deux éléments. Il leur a été indiqué que, sans route de desserte, le tram ne serait pas réalisé, et ils n'ont pas remis en cause cet aspect. Par ailleurs, avec la construction de la route de contournement, le flux de circulation ne transiterait plus par le village de Perly, lequel serait ainsi pacifié, le trafic étant reporté sur d'autres axes.

Un député Vert indique qu'entre le tracé de la route de desserte prévue et l'autoroute de contournement, il aurait été question d'un déclassement de la zone agricole afin de la rendre constructible. Il demande si ce déclassement est maintenu ou abandonné.

M. Taboada répond que la route de desserte se situe à 90% sur le territoire de Bardonnex et non de Perly. Il précise que le projet était initialement désigné comme route de desserte, mais qu'il est désormais qualifié de route de contournement. A ce jour, aucun développement n'est prévu.

Un député Vert demande si, lors de la consultation par les autorités cantonales, la question de la sécurisation des pendulaires circulant à vélo a été abordée.

M. Taboada répond que, dans le cadre du plan directeur communal, un travail est mené sur des pistes cyclables permettant d'améliorer cette situation.

Un député Vert demande si cet aspect constitue une priorité.

M. Taboada indique que la commune participe à plusieurs groupes de travail et que l'augmentation des possibilités de stations vélos ainsi que l'encouragement à la mobilité cyclable revêtent une importance particulière.

Une députée socialiste remercie les auditionnés. Elle relève que l'image directrice prévoit une augmentation significative du nombre de futurs habitants. Elle indique avoir compris que le retrait de leur opposition était intervenu moyennant les engagements pris par le canton sur les différents points évoqués et que le Conseil municipal a adopté des mesures en ce sens depuis mai 2025. Elle demande s'ils bénéficient ainsi de garanties et s'ils poursuivent les discussions avec le département de la mobilité dans le même esprit que les accords conclus.

M. Taboada répond qu'ils sont confiants quant aux engagements pris par l'Etat. Il précise toutefois que ces engagements ne figurent pas dans les documents de base et que des compléments devront encore être formalisés. Il ajoute que le canton leur a garanti une desserte équivalente à celle d'autres lignes et que cette question de prestation ne dépend pas d'un vote.

Une députée socialiste demande si ces engagements ont fait l'objet d'un protocole.

M. Taboada répond qu'il s'agit d'un écrit du Conseil d'Etat. Il précise qu'ils disposaient d'un délai jusqu'au 30 juin pour se positionner, qu'un vote est intervenu cinq jours auparavant afin de décider de la poursuite ou non de la procédure et qu'il a été décidé de retirer leur opposition.

Le président dit qu'il a compris qu'ils se battent contre le trafic à Perly. C'est décaler la problématique, avec la desserte, et pas la combattre.

M. Taboada dit que ça ne passe plus par la commune de Perly-Certoux, ça rentre à Perly sur 50 mètres, mais ça passe ensuite sur Bardonnex et Plan-les-Ouates. Ils se battent sur les voitures pendulaires, tant qu'il y a des places de stationnement dans les lieux de travail, il y aura des voitures. Le mieux serait d'empêcher de tels volumes de lieux de stationnement sur les lieux de travail. Cette route de contournement règle le souci de la circulation, car il y aurait 10 000 à 12 000 voitures de moins à Perly chaque jour, mais elles iraient sur d'autres communes.

Le président demande si les communes voisines se sont opposées.

M. Hottelier dit que non.

Le président demande leur avis sur les alternatives proposées par la motion, à savoir, au lieu de réaliser une desserte, se raccorder à l'autoroute existante.

M. Taboada répond qu'il se réfère au plan directeur communal, lequel prévoit une volonté de pacification de la route de Saint-Julien afin qu'elle ne constitue plus une pénétrante. En se fondant sur les documents officiels, il indique que la commune souhaite un déclassement de la route de Saint-Julien pour en faire un axe intégré à un projet de quartier. Selon lui, le projet actuel répond de manière claire aux objectifs du plan directeur communal.

Le président rappelle que l'objectif du tram est de réduire la circulation dans le canton et il demande s'ils savent que le tronçon situé en France sera en trafic mixte.

M. Taboada répond par l'affirmative.

Un député du Centre demande quel est l'avis de la population de Perly et quelles sont leurs impressions quant au projet, en particulier s'agissant de la route de desserte.

M. Hottelier indique que la population de Perly est favorable à la venue du tram. En ce qui concerne la route de contournement, il précise ne pas être en mesure de se prononcer de manière générale. Il ajoute que, si l'on présente le projet comme étant indissociable du tram, une majorité des habitants accepte cette contrainte comme un mal pour un bien.

M. Taboada relève qu'il est difficile, pour des personnes qui ne sont pas ingénieurs, de mesurer concrètement l'impact d'un tel projet. Il estime que, si l'on prend le pouls de la population de Perly, celle-ci exprime surtout une lassitude face au trafic de transit qui traverse la commune. Il indique que cette question a été évoquée lors des séances d'information et dans le cadre des plans directeurs. Sur le plan technique, il considère que le sujet demeure abstrait pour de nombreux habitants. Sur le plan politique, les avis divergent. Il souligne que la population souhaite avant tout éviter que le trafic de transit emprunte des routes inadaptées, certaines ne disposant même pas de trottoirs, ce qui rend les déplacements autrement qu'en voiture particulièrement difficiles.

Un député du Centre relève que certaines routes sont très étroites et il demande si la construction de la route de desserte ne constituerait pas une solution en faveur des habitants, afin d'améliorer leur sécurité et leur tranquillité.

M. Hottelier répond que, si le trafic est effectivement dévié et ne revient pas vers Perly, cela pourrait constituer une bonne solution. Il ajoute toutefois que le trafic est comparable à l'eau, dans la mesure où il cherche toujours un passage. Il exprime la crainte que cette nouvelle route donne l'impression d'une simplification, mais qu'elle attire en réalité de nouveaux flux.

M. Taboada indique que l'on peut considérer que, pour Perly, cette route simplifierait un certain nombre d'éléments. Il relève cependant que la population continue de croître et que le contexte actuel n'est plus celui qui prévalait lors de la conception du projet. Selon lui, un transfert modal adéquat vers le tram est indispensable, mais ils ne disposent d'aucune garantie à cet égard.

Un député LJS demande si, dans l'historique du projet et lors des premières discussions, l'option d'un tram en site propre sans route de contournement a été envisagée, en laissant les voitures se reporter sur d'autres axes.

M. Taboada répond que la question de la vitesse commerciale du tram leur a toujours été présentée comme déterminante. Il indique que la problématique des douanes est également centrale. Il mentionne la volonté de fermer la douane de Certoux ainsi que celle de Saint-Julien et il précise que, dans les échanges avec d'autres communes, celles-ci expriment également le souhait de réduire ou de fermer certaines douanes. Il ajoute que de nombreux

engagements ont été pris afin de diminuer le nombre de véhicules franchissant la frontière.

M. Hottelier relève toutefois que les objectifs de réduction du nombre de voitures aux douanes n'ont pas été atteints et qu'ils se sont limités à une diminution partielle.

Un député LJS indique s'étonner que les différents conseillers d'Etat qui se sont succédé au département aient maintenu la position selon laquelle la route devait être réalisée. Il estime que l'accès à l'autoroute de contournement et la fluidité de celle-ci devraient être privilégiés.

M. Taboada souligne que, dans le sud-ouest du canton, le réseau de routes principales est limité. Il indique qu'un projet visant à créer une liaison directe vers la route de contournement n'a pas abouti, alors qu'il aurait pu constituer une solution. Il ajoute que, s'agissant du trafic individuel motorisé, il doute que le transfert modal vers les transports publics se réalise pleinement, notamment en raison de la disponibilité de places de stationnement sur les lieux de travail. Il précise qu'un élargissement des routes ne paraît pas possible, les voies existantes n'étant pas suffisamment larges pour permettre un report significatif vers les transports publics ou la mobilité cyclable.

Un député socialiste indique qu'à l'écoute des échanges, il s'interroge sur l'utilité du tram si une route de contournement est réalisée, dans la mesure où les automobilistes seraient tentés d'emprunter cette nouvelle infrastructure. Il relève en outre que des agriculteurs perdraient des terres et il estime que la logique aurait été de préserver les surfaces agricoles, de réaliser le tram sans route de contournement et de laisser les automobilistes utiliser l'autoroute ou les axes existants.

M. Taboada répond que la commune n'a pas compétence pour décider seule de ces éléments, ceux-ci s'inscrivant dans un réseau interconnecté. Il souligne que Perly est actuellement très mal desservie par les transports publics et il mentionne, à titre d'exemple, la difficulté de rejoindre l'aéroport en transports publics.

Un député socialiste relève que, dans ce cas, il suffirait de renforcer l'offre de transports publics et que les automobilistes se reporteraient sur d'autres axes routiers.

M. Taboada indique que, si le trafic de transit ne traversait plus Perly, la commune en serait satisfaite. Il ajoute que, dans les perspectives de développement passées, Perly n'a pas toujours été prise en compte de manière adéquate. Il souligne que les habitants doivent souvent se déplacer en voiture pour éviter des détours multiples. Il précise que, si le tram ne devait pas être réalisé, un renforcement de l'offre de bus serait nécessaire, l'actuelle ligne

étant déjà surchargée aux heures de pointe. Il rappelle qu'il n'existe pas de zone industrielle à Perly et que la majorité des habitants travaillent à l'extérieur de la commune. Il indique qu'il appartient aux spécialistes de proposer des alternatives, tout en insistant sur la nécessité de disposer de transports publics efficaces pour les habitants. Il cite l'exemple de Satigny, qui bénéficie d'une desserte ferroviaire.

Une députée Verte remercie les auditionnés de leur présentation. Elle interroge la commune sur l'impact économique du projet, en particulier au regard des informations selon lesquelles la venue du tram permettrait de desservir les commerces situés le long de la route de Saint-Julien, notamment les stations-service. Elle demande quelle est la position de la commune à ce sujet.

M. Hottelier indique que six stations-service sont implantées sur cet axe. Il relève que la vente de carburant est en baisse, mais que les commerces de proximité intégrés aux stations leur permettent de générer des bénéfices. Il estime que plusieurs stations-service pourraient disparaître à terme en raison de la diminution du trafic.

Une députée Verte précise que l'Association de défense des riverains et des commerçants de Perly et environs a évoqué non seulement les stations-service, mais également d'autres commerces susceptibles d'être impactés.

M. Hottelier répond qu'il ne peut pas se prononcer sur le fait de savoir si les usagers du tram s'arrêteront, par exemple, à la pharmacie.

Une députée Verte demande quelle serait l'incidence de la route de contournement sur ces commerces, dans la mesure où le passage dans le village de Perly serait réduit.

M. Hottelier indique que, s'il y a moins de passage, il y aura vraisemblablement moins d'activité commerciale. Il relève toutefois que des restaurants disposant d'une terrasse, qui ne serait plus exposée à un trafic de 18 000 véhicules par jour, pourraient devenir plus attractifs. Il ajoute que, dans les zones piétonnes, certains commerces se développeront tandis que d'autres disparaîtront.

Un député PLR indique qu'en dix minutes il est possible d'atteindre la gare de Saint-Julien, d'où partent des trains vers Annemasse et Bellegarde. Il demande si des habitants de Perly rejoignent le réseau ferré français.

M. Hottelier répond que cela ne concerne qu'une part infime de la population.

M. Taboada indique que le tram présente un intérêt et qu'il est notamment mis en avant dans une logique de transfert modal. Il précise toutefois qu'il est

difficile d'anticiper la réaction des usagers. Il relève qu'à ce jour, les habitants de Perly utilisent très peu les transports publics en raison d'une desserte insuffisante. Il ajoute que de nombreux habitants se plaignent de la difficulté à rejoindre le centre-ville.

Un député LJS demande si des études ont été réalisées concernant les nuisances que le tram pourrait engendrer.

M. Taboada répond par l'affirmative et précise que ces éléments ont été examinés dans le cadre de l'étude d'impact. Il souligne toutefois que le tram génère peu de bruit en comparaison des 18 000 véhicules qui traversent quotidiennement le secteur.

Séance du 18 mars, audition de M. Lionel Brasier, directeur général, et de M. Emmanuel Fankhauser, responsable développement, TPG

M. Fankhauser commence par un rappel de la loi sur le réseau des transports publics (LRTP – H 1 50). Faisant référence à l'art. 2, il explique que le tram de ZIPLO à Saint-Julien n'est pas seulement un souhait, mais une nécessité et une urgence. En effet, l'art. 2, let. a, précise que « la vitesse commerciale d'un bout à l'autre de la ligne est supérieure à 18 km/h pour les lignes importantes du réseau qui empruntent le réseau routier, elle est supérieure à 30 km/h pour les lignes en site propre intégral », et la lettre b indique « [qu']en dehors des heures de pointe, tous les passagers disposent en principe d'une place assise ; durant les heures de pointe, il ne doit pas être nécessaire de refuser des passagers ». Ces 2 conditions de base ne sont pas respectées sur la ligne 80, qui sera remplacée par le futur tram. En moyenne, pour la traversée de Perly, la vitesse se situe entre 6 et 12 km/h pour un bus, ce qui est plus bas qu'au centre-ville. Il s'agit donc d'une ligne mixte qui ne permet pas d'exploiter une ligne dans des conditions attractives. Ensuite, s'appuyant sur le graphique des sièges disponibles par rapport à la fréquentation tout au long de la journée, il souligne la saturation de la ligne 80. Même aux heures creuses, des personnes doivent rester debout. Le projet de tram vise ainsi à combler ces manques et à répondre avec une offre attractive.

Il cite ensuite l'art. 4 LRTP, al. 1, let. b, ch. 1 : « [d]es lignes de tramways sont développées par étapes ; elles sont réalisées en principe partout où cela est possible en site protégé ». Puis l'art. 4, al. 1, let. b, ch. 3, let. c, qui précise que « la traversée [...] de Perly ne peut se faire en partage avec le trafic général. Les standards de réalisation dès la sortie de Lancy jusqu'à l'entrée de Saint-Julien doivent se rapprocher de ceux d'un chemin de fer régional ». Aussi, il relève l'ambition qui ressort en termes d'efficacité et d'infrastructures.

Concernant la densité des habitants de Perly, il ne fait pas de doute que le tram doit passer sur la ligne prévue, afin de privilégier l'efficacité du mode de transport qu'est le tram. Au niveau de la route de desserte, les TPG ne sont pas maîtres d'ouvrage, pas plus que pour le tram, et ne peuvent dès lors pas se prononcer directement sur cet aménagement. Toutefois, cette route s'inscrit dans le projet ferroviaire global ayant été déposé dans le cadre de la même procédure d'autorisation des plans, car elle a été considérée comme indissociable du projet de tram par les autorités cantonales et fédérales. Son tracé a fait l'objet de plusieurs variantes et elle est inscrite au PDCn. Elle vise à supprimer le trafic de transit sur la route de Saint-Julien, en reportant ce trafic ailleurs pour permettre au tram de traverser Perly dans des conditions attractives.

Il souligne enfin l'importance du terme « route de desserte », en précisant qu'il ne s'agit pas d'une route de délestage ou de contournement, mais d'un aménagement ayant pour double vocation d'absorber le trafic de transit tout en assurant la desserte du village. Il aborde ensuite les alternatives mentionnées dans la motion. La tranchée couverte relève de la compétence du DSM, il commente donc l'autre option, à savoir un passage simultané du tram et du trafic individuel régulé par des feux, soit un site mixte sans possibilité de report du trafic sur une autre infrastructure. Il expose six éléments pour démontrer que cette solution n'est pas envisageable du point de vue de l'attractivité du service des TPG.

Premièrement, sans infrastructure supplémentaire, les possibilités d'amélioration par rapport à la situation actuelle sont très limitées. Avec une alternance du trafic, la vitesse serait loin des 18 km/h visés. Ensuite, la configuration des lieux est très contrainte, avec une douane d'un côté et un échangeur autoroutier de l'autre, ce qui rend difficile toute régulation du trafic individuel. D'ailleurs, l'Office fédéral des routes (OFROU) impose le maintien de la fluidité des échangeurs pour garantir le bon fonctionnement du réseau autoroutier. Troisièmement, la route comporte de nombreux accès latéraux desservant des parcelles privées, générant des conflits de mouvements (p. ex. pour tourner à gauche). Le maintien du trafic de transit dans ces conditions augmenterait les risques d'accidents et de perturbations pour le tram. Concernant la longueur du tronçon concerné (1 km environ), celle-ci ne permet pas une gestion de type « goulet d'étranglement », contrairement à d'autres sites mixtes plus courts dans le canton, où le trafic peut être retenu temporairement pour laisser passer le tram.

Il insiste ensuite sur les enjeux de stabilité du réseau, en expliquant que le futur fonctionnement reposera sur des lignes synchronisées, avec deux lignes de tram par branche circulant toutes les trois minutes. Or, une instabilité à Perly

pourrait perturber l'ensemble du réseau. Dernièrement, il souligne l'exigence de performance inscrite dans la loi et portée par les TPG. Il rappelle que le réseau de tram genevois est l'un des plus sollicités en Europe, avec notamment 100 millions de passagers annuels atteints en 2025 sur cinq lignes. Le maintien de cette performance nécessite des infrastructures, du matériel roulant et des conditions d'exploitation répondant à des standards élevés, incompatibles selon lui avec un site mixte tel qu'envisagé.

En conclusion, il indique que les TPG sont requérants par rapport aux procédures fédérales pour le projet, mais pour le compte du maître d'ouvrage qu'est l'Etat de Genève. Les TPG confirment que ce projet répond aux besoins de l'exploitation de cette future ligne et qu'il a été élaboré en coordination territoriale en tenant compte des différents enjeux liés à la gestion des transports publics et des transports de manière générale sur le Grand Genève. Par conséquent, les alternatives proposées ne permettraient pas d'atteindre les exigences souhaitées.

Questions / réponses

Un député PLR se réjouit d'apprendre qu'il y aura un passage à l'horaire cadencé à 6 minutes. Par rapport à l'équilibre entre la vitesse commerciale et la desserte, il demande quel est le temps de parcours entre Saint-Julien et Cornavin.

M. Fankhauser répond que cela prend une quarantaine de minutes.

Un député PLR demande si ce temps est considéré comme long. Citant l'exemple bâlois, il relève que les trams augmentent leur vitesse lorsqu'ils sortent des localités. Il demande si ce modèle est envisageable pour cette ligne-là. Ensuite, lors des auditions précédentes, il relève qu'il y a eu un manque de dialogue entre les différents acteurs concernés par le projet. Or, ce type de situation est appelé à se reproduire dans des projets nécessitant la création de sites propres pour le tram. Il s'interroge dès lors sur les enseignements à tirer de la situation de Perly.

M. Fankhauser confirme que le temps de parcours est long entre Saint-Julien et Cornavin, mais il s'agit d'un héritage du chemin de fer relativement peu développé autour de Genève. Ces situations seront similaires sur les autres extensions du tram et il s'agit des limites de ce moyen de transport, mais cela reste beaucoup mieux qu'un bus qui n'a pas la capacité et la stabilité horaire.

Un député PLR demande si un projet tel que le S-Bahn à Zurich a été étudié pour Genève.

M. Fankhauser dit que ce projet est assez ancien et qu'il ne peut pas réellement se prononcer dessus sachant qu'il n'était pas aux TPG à l'époque. Il s'agit à ce jour de l'exécuter.

M. Brasier explique qu'il est délicat de répondre à la question des enseignements de ce projet. En effet, les TPG peuvent avoir un avis, mais la maîtrise d'ouvrage appartient au canton et ce n'est donc pas leur domaine de compétence.

Le président comprend qu'il y a une complexité à avoir un parcours mixte sur la route de Saint-Julien. Toutefois, la commission a été particulièrement sensible à la question de la circulation dans le canton de Genève. Il relève que, du côté français, un P+R était envisagé afin de limiter le nombre de véhicules entrant sur le territoire genevois. Il exprime son incompréhension face à une approche consistant à maintenir l'entrée des voitures dans le canton, ce qui semble contraire aux objectifs de mobilité douce, ce d'autant plus qu'il y aurait le déclassement d'environ quatre hectares de terres agricoles pour la réalisation d'une route de délestage à Perly, longeant l'autoroute et rejoignant Plan-les-Ouates à proximité d'une sortie d'autoroute. Il suggère une alternative consistant à envisager une circulation du tram en sens unique sur la route de Saint-Julien, avec un retour dans l'autre sens via la route de Perly, impliquant une mixité de trafic organisée de manière unidirectionnelle. Il demande si une telle solution serait envisageable.

M. Fankhauser dit que cette solution n'a pas été étudiée et qu'il ne peut donc pas se prononcer dessus.

Le président demande à quelle date l'avant-projet a été déposé.

M. Fankhauser estime que cela remonte à 2012 ou 2013.

Le président relève que le projet est très ancien et que les problématiques ont évolué dans le canton. Aussi, il conviendrait peut-être de se remettre en question. Il dit viser l'ensemble des acteurs et non les TPG uniquement. Par rapport à l'alternative de la tranchée couverte, il demande s'il y aurait la possibilité de faire passer le tram sous terre.

M. Fankhauser répond que, techniquement, tout est faisable. Cependant, il faut du matériel roulant spécifique, adapté à la sécurité en tunnel, ainsi que des trémies d'une certaine longueur ne devant pas dépasser une certaine pente adaptée au tram. Il ajoute qu'il faudrait aussi une station souterraine et un accès, ce qui soulève beaucoup d'enjeux techniques et un budget conséquent.

Le président demande quelle est la marge de manœuvre des TPG sur les variantes techniques.

M. Fankhauser explique que, par rapport à ce projet, les TPG ont déposé les demandes d'autorisation, mais pour le compte du maître d'ouvrage qu'est l'Etat de Genève. Aussi, les TPG suivent le maître d'ouvrage tant du côté suisse que du côté français.

Un député Vert relève que ce projet soulève de nombreuses problématiques (préservation des terres agricoles, vitesse commerciale des TPG, desserte et nuisances liées au trafic automobile). Il propose d'examiner l'hypothèse selon laquelle la route de desserte ne se ferait pas, et où le tram circulerait au centre de Perly, comme prévu, avec une circulation alternée pour les autres véhicules. Il souligne que la LMCE (H 1 21) est encore peu appliquée en ce qui concerne la priorité aux transports publics aux carrefours, probablement en raison des difficultés à adapter les infrastructures existantes. Or, dans le cas présent, il s'agirait de nouveaux aménagements. Il s'interroge dès lors sur la possibilité de mettre en œuvre plus facilement ces principes de priorité aux TPG, et sur le caractère réaliste d'une circulation alternée sur ce tronçon d'environ 1 km.

M. Fankhauser répond que la marge d'amélioration est très faible, car il n'y a justement pas la place. Une partie pourrait être gérée avec la régulation en optimisant le temps, mais l'espace ne peut pas être optimisé. Par conséquent, aucun agrandissement n'est possible et l'on n'atteindrait de loin pas les performances du projet actuel.

Un député Vert relève qu'il avait été dit que ce n'était pas envisageable sous l'angle de la vitesse commerciale. Il demande si un comparatif existe avec le temps de parcours en voiture (de parking à parking), si l'on faisait un sacrifice sur cette vitesse commerciale et que le temps de parcours restait similaire à aujourd'hui.

M. Brasier indique que les arguments sont donnés dans la présentation. Il explique que des goulets d'étranglement existent à Genève sur les autres trams, mais sur des petites distances (100-200 m), ce qui ne pourrait donc pas fonctionner sur 1 km. Au-delà de la dégradation de la vitesse commerciale, avec le réseau de deux lignes à six minutes chacune, c'est-à-dire toutes les trois minutes, il y aurait le problème de la régularité. Une ligne trop irrégulière impacterait tout le réseau de tram.

Un député Vert dit avoir l'impression que la LMCE n'est jamais appliquée. Or, lorsqu'il y a de nouveaux aménagements de voirie, il faudrait respecter cette loi. Pour un nouveau tram, des feux de signalisation devraient être réglés afin d'avoir une vitesse commerciale correcte.

M. Fankhauser relève que ce n'est ici pas une zone 1 ou 2, sur laquelle il y aurait une priorisation des transports publics selon la LMCE. La loi s'applique

comme sur une zone 3, où il y a aussi des exigences de fluidité du trafic individuel.

Un député Vert demande s'ils ont une connaissance plus fine de la LMCE pour savoir, dans le cas d'espèce de Perly, ce qui serait priorisé. Il relève que cette question devrait être posée au département.

M. Brasier rappelle qu'il existe un échangeur autoroutier à proximité et que l'OFROU impose le maintien de la fluidité du trafic au niveau des feux. Dans la situation actuelle, la vitesse commerciale de la ligne 80, comprise entre 6 et 12 km/h aux heures de pointe, est pénalisée par les bouchons à l'entrée de la route de Saint-Julien. Il y a dès lors la nécessité d'une approche transfrontalière. Si des mesures de régulation impliquant un arrêt du trafic devaient être envisagées, la question du stockage des véhicules se poserait, et ceux-ci ne pourraient pas rester sur l'autoroute. La mise en place d'un feu rouge à l'entrée de Perly soulèverait, côté suisse, des difficultés importantes en matière de gestion des flux et de stockage des véhicules, et la faisabilité d'une telle mesure au regard des exigences fédérales apparaît incertaine.

Un député socialiste revient sur la route de contournement et il demande si elle est réellement nécessaire. Il estime que le territoire est petit et qu'il y a déjà une autoroute à cet endroit. Il s'interroge sur la possibilité de dériver les voitures sur l'autoroute déjà existante.

M. Brasier explique que le trafic individuel motorisé dans la traversée de Perly est incompatible avec la gestion d'un réseau de tram performant. Il faut effectivement une absence de trafic motorisé pour optimiser le réseau de tram. A la question de l'endroit où devrait passer le trafic de transit, il affirme que ce n'est pas de la compétence des TPG.

Un député du Centre relativise les propos de son préopinant. Il dit avoir contacté les paysans, via AgriGenève, qui ne lui ont pas dit qu'ils étaient opposés à ce projet. Ensuite, faisant référence à un argument des opposants selon lequel il n'est pas nécessaire de faire un site propre à Perly, il relève que sur les 1,5 km en France, le tram est en site mixte, ce qui risque également de pénaliser la stabilité horaire.

M. Fankhauser dit qu'il y a une partie en site mixte, mais qu'il y a aussi une partie en site propre. Il dit ne pas connaître exactement le projet de régulation en France, mais il se peut que le tram soit priorisé sur les sites mixtes, comme c'est le cas aujourd'hui à Annemasse où la priorisation du tram est efficace.

Un député du Centre comprend que le fait qu'il n'y ait pas une totalité de sites neutres à Saint-Julien n'est pas de nature à pénaliser la stabilité horaire.

M. Fankhauser dit que toute la ligne est planifiée selon les mêmes standards de qualité de service.

Un député du Centre relève que la vitesse commerciale interpelle, car la durée de trajet semble très longue. Comme le projet est ancien, il demande si une re-modélisation du projet à l'heure actuelle permettrait de préconiser des solutions plus rapides.

M. Fankhauser dit que des solutions plus rapides pourraient exister, mais qu'elles ne seraient pas forcément retenues. Ici, le choix a été fait sur un équilibre entre vitesse commerciale et couverture du territoire. Il dit ne pas remettre en question ce choix de l'époque.

Un député du Centre s'interroge, indépendamment du projet discuté, sur l'avenir de la mobilité douce à Genève. Il évoque l'hypothèse d'un développement accru du rail, permettant un acheminement rapide des passagers. Ce type d'infrastructures ne relèverait pas nécessairement des TPG, mais plutôt des CFF.

M. Brasier relève que le tram a déjà atteint des niveaux proches de sa capacité maximale. Il repose sur une politique d'arrêts espacés à intervalles réguliers, ce qui influence directement sa vitesse commerciale. Par exemple, sur la ligne 15, certains arrêts peuvent apparaître trop rapprochés, mais cela reflète des choix historiques et politiques. Il estime que la réflexion doit porter sur une combinaison des modes de transport, incluant le Léman Express, l'offre des TPG (tram et bus), ainsi que les projets en développement. Il mentionne en particulier le projet de liaison Jura-Léman-Salève, qui pourrait s'étendre au-delà de Saint-Julien, et pour lequel les TPG se positionnent pour exploiter un métro automatique, lequel aurait des performances beaucoup plus rapides.

M. Fankhauser dit que la question posée met en évidence les réflexions actuelles sur l'avenir de la mobilité et des transports publics à Genève à l'horizon 2040-2050 et qu'il est donc difficile d'y répondre. Prenant l'exemple d'Annemasse, où, il y a une vingtaine d'années, la pertinence de développer à la fois un tram et un train faisait débat, il relève qu'aujourd'hui cette question ne se pose plus, car les deux modes de transport remplissent pleinement leurs fonctions.

Une députée Verte s'interroge sur la pertinence de la réalisation d'une route de contournement, en relevant que de nouvelles connaissances ont émergé depuis les études menées en 2012-2013. Elle évoque une thèse de doctorat de l'EPFL (2022) mettant en évidence un phénomène selon lequel l'augmentation des capacités routières entraînerait une augmentation du trafic, car le flux fonctionne comme de l'eau. Aussi, la création d'une nouvelle infrastructure

routière pourrait attirer davantage de véhicules et se reporter ensuite sur le centre-ville et le reste du réseau des TPG. Elle demande si cette hypothèse a été prise en compte dans les analyses récentes, au regard des connaissances actuelles sur les dynamiques de trafic.

M. Fankhauser dit que l'objectif n'est pas d'offrir des capacités en plus, mais de reporter le transit actuel.

Une députée Verte demande s'il est possible de garantir que cela ne créera pas de capacités en plus.

M. Fankhauser répond que le projet ne prévoit pas d'augmenter la capacité routière. Ce point pourrait être vérifié auprès de l'OCT. Il assure que, dans tous les projets de tram, il n'est jamais question d'augmenter les capacités routières.

Une députée Verte dit qu'on pourrait imaginer, au vu de cette nouvelle offre, de la déplacer et de la réduire.

M. Fankhauser dit que c'est une stratégie de régulation du trafic qui n'est pas de leur ressort.

Une députée Verte relève que Genève n'est pas la seule région à avoir ces défis transfrontaliers. Elle demande si cela a été étudié dans les autres cantons pour des zones similaires.

M. Fankhauser dit que ces projets sont toujours élaborés par des experts qui connaissent le sujet.

Le président rebondit sur le fait que du côté français la cadence des véhicules automobiles serait prérétirée par la mise en place d'un système qui priorisera le tram et sa vitesse commerciale. Il estime qu'un tel système pourrait être installé du côté suisse.

M. Fankhauser rappelle que ce tronçon est beaucoup plus long et qu'une gestion mixte en mode goulet n'est pas possible. La rétention de trafic ne serait pas suffisamment efficace pour que le tram ait la voie libre.

Un député PLR demande combien de temps serait nécessaire à la construction du projet si l'une des propositions de la motion devait être mise en œuvre.

M. Fankhauser répond que cela prendrait entre 10 et 15 ans s'il fallait repartir de zéro.

Séance du 22 avril, audition de M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat, accompagné de M. Benoît Pavageau, directeur OCT-DTCPM, DSM

M. Maudet dit qu'il présentera la détermination du département sur la M 3172. Il présente M. Pavageau, l'un des trois directeurs de l'OCT plus

spécifiquement chargé des questions relatives aux transports en commun, au transport professionnel et à la multimodalité. Il compare ce projet de tram à une Arlésienne genevoise, puisque les déterminations judiciaires sont attendues depuis plusieurs années. Il évoque les 9 recours pendant au TAF sur ce tronçon de Plan-les-Ouates (PLO) à Perly, alors qu'il aurait déjà dû être inauguré. Comme l'instance de recours suivante est le TF, les choses ne risquent pas de bouger rapidement, si bien que la ligne de Nations à Ferney est allée plus vite. Il indique qu'il convient de revenir sur l'historique, au regard des décisions prises par le Grand Conseil, lesquelles engagent les institutions en raison de la continuité institutionnelle et de l'impossibilité de s'affranchir totalement des dispositions légales adoptées lors de législatures précédentes. Ensuite, les enjeux seront présentés à travers les questions soulevées par la motion. Il assure que ses services s'étaient déjà penchés sur ces réflexions, à l'époque où il n'était pas encore présent.

M. Pavageau revient sur le contenu de la motion et ses deux invites (préservation des terres agricoles, proposition de variante du tracé avec la réalisation de trémies souterraines au cœur du village de Perly). Comme cela vient d'être introduit par M. Maudet, le projet est au cœur de procédures judiciaires en cours depuis plusieurs années. Compte tenu de la complexité du dossier et du nombre important d'opposants sur l'ensemble de la ligne d'extension entre les Palettes et Saint-Julien, il a été décidé, en accord avec les autorités fédérales, de scinder le projet en deux parties afin de faciliter son traitement. Aussi, la procédure globale d'approbation des plans a débuté en février 2017 et a permis d'aboutir à la mise en service du tronçon des Palettes en 2021, puis à la délivrance de l'autorisation en 2023 pour le tronçon de Perly. Toutefois, depuis juillet 2023, en raison de 9 recours, une décision du TAF est toujours attendue.

Premièrement, la réalisation d'un site partagé est demandée alors même que le Conseil d'Etat a, lors de précédentes législatures, acté dans les bases légales qu'un site mixte ne devait pas être mis en place en raison de son impact négatif sur la vitesse commerciale. Il relève qu'au centre de Perly, où il est demandé de maintenir la circulation automobile, le trafic atteint environ 18 000 véhicules/jour, ce qui justifie de détourner le trafic routier du centre afin de limiter les nuisances. Deuxièmement, cette option de mixité a été examinée avec l'OFROU, lequel a indiqué que cela aurait entraîné des saturations au niveau du carrefour de sortie du diffuseur de Perly-PLO. L'OFROU s'est donc opposé à un tel projet en raison du risque de congestion pouvant remonter jusqu'à l'autoroute de contournement. Enfin, ces éléments s'inscrivent dans le cadre légal de la LRTP (rsGE H 1 50), et le Grand Conseil a, en décembre 2013, expressément prévu que la traversée de Perly ne pourrait

être réalisée en site mixte. Ceci a conduit à la mise en place d'un projet de route de desserte, également inscrit dans la planification territoriale et le PDCn.

Il relève que la ligne de bus 80 qui traverse Perly est déjà à sa capacité maximale (toutes les 6 minutes), et que la vitesse commerciale aux heures de pointe au cœur du village se situe entre 6 et 12 km/h, d'où la nécessité de scinder les fonctions. A l'échelle du projet complet, une partie est en site propre près du siège de Vacheron, et une partie du site est partagée avec du trafic local uniquement, et ne peut pas être empruntée par les frontaliers car le chemin est en tête-bêche, empêchant les frontaliers d'atteindre la douane de Saint-Julien.

Au niveau des SDA utilisées, il s'agit bien de 42 000 m², mais seulement 20 000 m² seront goudronnés. De plus, l'ARE (l'office chargé du développement des agglomérations) a approuvé cette affectation de SDA. Il précise qu'une partie des neutralisations sont liées à la proximité de l'autoroute et donc il a été décidé, plutôt que de couper en deux tous ces terrains, d'essayer de les accoler le plus possible à l'autoroute, et même s'ils ne sont plus exploitables, ils restent végétalisés. Toujours sur l'impact, la démarche se veut transparente, il existe six maisons qui sont défavorisées par le projet. Actuellement, ces habitations sont situées à proximité de champs, avec en bruit de fond celui de l'autoroute, sans infrastructure routière immédiate entre-deux. Ces six maisons subiront une dégradation de leur qualité de vie. Toutefois, pour trois d'entre elles situées à l'extrémité de la frontière française, des dispositifs antibruit sont prévus afin de respecter les normes en vigueur. Dans l'hypothèse d'un maintien du tracé à l'intérieur du village avec un site partagé, les 24 habitations concernées par la traversée de Perly seraient impactées. A ce jour, ces maisons dépassent déjà les seuils de bruit en raison du trafic d'environ 18 000 véhicules par jour. Mais, avec le projet, il aurait été nécessaire soit de démolir, soit d'isoler une part importante de ces habitations pour respecter les normes. Par ailleurs, différentes variantes de tracé ont été étudiées en lien avec les SDA, mais la réduction de la consommation de ces surfaces se ferait au détriment de maisons existantes.

Concernant les autres invites, l'hypothèse d'un passage du tram sur la route de Certoux a été examinée. Or, ce tracé n'est pas performant, dès lors qu'il ne dessert pas les zones où résident les habitants de la commune. Il ajoute que des doutes existaient quant à sa faisabilité technique (virages serrés). Par conséquent, un tel scénario conduirait en outre à maintenir 24 bâtiments en situation de dépassement des seuils de bruit au cœur du village. Ensuite, l'invite suggérerait la construction de trémies souterraines pour éviter le projet en surface. Il explique que la construction des accès aux extrémités de Perly représenterait un ouvrage de 120 m de long par 28 m de large (sachant que 18 m sont disponibles actuellement). Enfin, sur les conséquences, cela

correspondrait à une reprise complète du projet et non seulement à un ajustement, qui prendrait au minimum une dizaine d'années pour se retrouver à une situation similaire à aujourd'hui (délivrance du permis de construire).

M. Maudet indique que le Conseil d'Etat recommande le rejet de la motion. Si celle-ci devait être maintenue, elle devrait, selon lui, être retirée dans la mesure où elle contrevient aux engagements pris par le Grand Conseil en 2013. Une telle approbation poserait de multiples difficultés, en termes de crédibilité et de confiance avec les partenaires français, de temporalité, ainsi que de conception globale de la mobilité dans la zone. Il illustre son propos en évoquant l'abandon des projets routiers L1 et L2 dans la zone Genève-Sud, décidé par le Grand Conseil, dont les conséquences continuent de peser sur les schémas de circulation plusieurs années après. Ces décisions ont des effets durables, et entraînent également des pertes financières importantes ainsi qu'une atteinte à la crédibilité vis-à-vis de la Confédération. Cela remettrait aussi en cause la réalisation de l'infrastructure de tram qui est indispensable.

Il dit ne pas minimiser les difficultés et il indique avoir rencontré les recourants. Il évoque le cas des pompistes, pour lesquels une baisse significative de clientèle est attendue, ce qui impliquera des indemnités. Or, le système fédéral actuel impose en pratique d'épuiser les voies judiciaires avant d'ouvrir la question des indemnités, ce qui explique les recours engagés. Une évolution législative permettrait de mener en parallèle les procédures d'indemnisation. Il assure que le Conseil d'Etat est conscient de cette réalité, mais il soutient qu'il s'inscrit dans une logique de continuité de l'Etat. Il estime que le vin a été tiré et qu'il faut le boire.

Questions / réponses

Une députée Verte dit qu'elle ne boit personnellement pas. Elle s'interroge sur la manière dont les SDA pourraient être préservées sans nuire au tram. Le fait de sacrifier autant de SDA en raison des indemnités potentielles va contre le principe de densifier là où il faudrait. Elle concède que le tram est indispensable, mais dit ne pas comprendre pourquoi il n'est pas possible de faire avec la route déjà existante. Le contournement sera créé afin d'assurer l'entrée au canton de Genève, alors que l'objectif est de réduire les nuisances tant pour le village que le centre-ville. Elle dit avoir l'impression que ces réflexions n'ont pas été menées. En effet, des études montrent que le trafic routier agit comme de l'eau et que plus les voies sont créées, plus cela attirera des voitures. Le contournement maintiendra le flux en direction du centre-ville. Les réflexions de 2013 ne sont plus valables en 2026.

M. Maudet confirme que la réflexion a été menée en 2013, et que son groupe faisait déjà des remarques similaires. Or, un arbitrage politique s'est fait en défaveur de cette position. La discussion reste intéressante, mais la théorie de l'eau a ses limites car l'évaporation de l'eau totale n'a jamais été vérifiée. Le choix de l'époque s'était fait dans un contexte où plusieurs tranchées couvertes avaient été décidées, mais cela ne se ferait plus actuellement. D'ailleurs, la mixité était totalement rejetée à l'époque, y compris par les Verts, car l'accumulation ne fait que créer des bouchons, tant pour les trams que pour les voitures. Il évoque l'exemple de la rue de Lausanne. Par ailleurs, il estime que faire disparaître complètement les voitures par effet d'évaporation en bloquant toutes les voies est une vue de l'esprit. Par conséquent, la route de desserte est une vision politique qui a eu lieu à un moment T, et le débat a été tranché en 2013. Il dit s'interroger sur l'objectif de la motion, à savoir faire repartir le projet depuis zéro, ce qui aurait un impact sur le réseau de tram entier.

Une députée Verte dit qu'elle serait prête à assumer politiquement que le projet prenne du retard, sachant le nombre de SDA perdues, même si le projet est déjà intégré aux statistiques de la Confédération. Les SDA sont toujours existantes à l'heure actuelle et il convient de les conserver. Le travail politique serait vide de sens s'il fallait toujours accepter les décisions qui ont déjà été prises par le passé. Elle estime qu'il faut décortiquer le problème et rester sensible aux considérations qu'il serait possible d'apporter.

M. Maudet rappelle qu'il a fait le déplacement auprès de la population afin de se convaincre du projet. Il dit qu'il était initialement assez critique, mais relève que le travail d'optimisation a été fait. Il concède que le volume des SDA est conséquent, mais les arbitrages faits avec l'ARE (un service très protecteur des SDA) étaient optimaux. En effet, dans la balance des intérêts entre le bruit, les surfaces, et les nuisances générées par d'autres parcours, il dit être persuadé que le projet constitue la moins mauvaise option. Au vu de tous ces points, le Conseil d'Etat a confirmé cette décision prise par le Grand Conseil en 2013. Le projet est vital pour tout le canton et les petites communes qui font face au problème des petites douanes, ainsi que pour l'articulation avec les P+R du côté de Saint-Julien.

Une députée Verte demande s'il serait possible de se servir du tronçon de l'autoroute à proximité.

M. Maudet répond par la négative, car il s'agit de deux hiérarchies routières différentes.

M. Pavageau dit que cela a déjà été étudié. L'idée était de noyer le bruit de la route avec celui de l'autoroute, mais le terrain ne s'y prête pas, car il y a un

dénivelé très important et des enjeux de terrassement. La route a été repoussée le plus loin possible, tout en restant réalisable. Si cette route était décorrélée, le projet de tram s'arrêterait.

Un député PLR relève que ce projet semble frappé au coin du bon sens ; même si certains souhaitent le revisiter à l'aune des urgences climatiques, il a le mérite d'exister. Par ailleurs, comble de l'ironie, les Genevois ont tendance à critiquer ce qui se fait de l'autre côté de la frontière, mais force est de constater que le travail a été fait de leur côté, et que ce segment mérite d'être complété. Il dit souhaiter entendre des précisions sur le financement. Il a été dit que « un tiens vaut mieux que deux tu l'auras » ; ici, renoncer à la solution prévue impliquerait de repartir pour un délai d'environ dix ans, ce qu'il considère comme très long. Par ailleurs, l'enjeu tourne autour des subventions de 45 millions de francs ; il demande confirmation que l'examen d'une autre option conduirait à la perte de ce montant de subventions.

M. Pavageau indique que le projet s'inscrit dans le cadre du projet d'agglomération 2 (PA 2), soit au début de la décennie précédente. Par conséquent, les délais sont déjà dépassés pour garantir la conservation des financements initialement prévus. Les montants en jeu se composent de 30 millions de francs encore à affecter pour le canton de Genève, une première part ayant déjà été financée, ainsi que de 16 millions destinés à la partie française. Il ajoute qu'une seconde dérogation a été obtenue auprès de la Confédération en raison de la procédure de recours en cours. Toutefois, dès que le recours sera purgé, deux options se présenteront : soit les travaux débiteront, soit la Confédération récupérera les fonds. Une nouvelle candidature reste théoriquement possible, mais elle devrait être redéposée et défendue sans garantie d'aboutir.

Un député PLR demande si le budget tomberait.

M. Maudet ajoute qu'au-delà du coût immédiat, se pose également la question du coût en termes d'image et de crédibilité, et Genève n'a pas donné, jusqu'à présent, les signaux les plus favorables à cet égard. Pour la passerelle du Mont-Blanc par exemple, une réservation d'environ 15 millions dans le cadre du PA a été perdue, car la Confédération a conclu à son rejet suite à une votation populaire. La démocratie directe est importante, mais ces situations ne contribuent pas à renforcer la crédibilité des projets genevois auprès des autorités fédérales. Dans le cas présent, il ne s'agirait pas uniquement d'une perte de 45 millions, mais également de la nécessité de redéposer le projet dans un futur programme d'agglomération (PA 6, 7 ou 8), où il y aura de la concurrence avec d'autres projets.

Un député Vert relève des différentes auditions que le trafic actuel s'élève à environ 18 000 véhicules/jour à travers le village. Or, avec la création d'une infrastructure de tramway ou de bus financée par des fonds publics, cela devrait permettre un report modal. Il souligne que, sans mesures complémentaires visant à contraindre l'usage de la voiture individuelle, celle-ci occupant en moyenne 12 m² pour une seule personne, l'augmentation annuelle de population dans le Grand Genève, estimée entre 5000 et 7000 habitants, conduira rapidement à une nouvelle saturation. Avec une nouvelle infrastructure, les usagers de la route devraient se reporter sur le tram, ceci a été estimé à 10 000 véhicules/jour.

M. Maudet relève que le chiffre est correct.

Un député Vert dit s'être demandé s'il y a eu des mesures prises afin de favoriser les habitants qui prennent le vélo comme moyen de transport quotidien. Il constate que ce n'est pas le cas. L'incitation au covoiturage, comme dans d'autres douanes, n'a pas été faite non plus. Il estime que le nombre résiduel de véhicules ne serait pas de 9000 ou 10 000 s'il y avait des incitations à aller à vélo ou à covoiturer. Il demande si, moyennant une volonté politique, il serait possible de réduire le trafic sur cette ligne de Perly, pour qu'il soit suffisamment bas, de sorte à cohabiter avec le tram de manière réaliste. Même si la vitesse était un peu ralentie, il estime que ce serait plus intéressant pour les personnes de regarder leur téléphone en allant au travail, que de regarder le pare-chocs suivant.

M. Pavageau dit apporter une réponse partielle. L'objectif de ramener le trafic entre 8000 et 10 000 véhicules par jour constitue une cible très volontariste. Il compare avec l'exemple du tram d'Annemasse, où le report modal a atteint entre 7000 et 9000 usagers pour une agglomération d'environ 100 000 habitants, alors que le bassin versant de Saint-Julien concerne environ 30 000 personnes. Par ailleurs, plusieurs mesures sont déployées, cofinancées par la Suisse dans le cadre du PA. Il mentionne la réalisation d'un P+R en bout de ligne, déjà en chantier et qui sera prêt avant le tram. Des aménagements cyclables ont aussi été intégrés lorsque cela était possible le long du tracé du tram. Toutefois, pour le secteur de Perly, l'espace est très réduit, ce qui conduit à privilégier un apaisement du trafic afin de permettre une cohabitation facilitée entre trafic local et vélos. Il évoque enfin le développement du covoiturage du côté français à Saint-Julien, et un programme spécifique, piloté par le DSM dans le cadre des « petites douanes », visant à augmenter le taux d'occupation des véhicules, actuellement d'environ 1,04 personne, pour atteindre progressivement 1,1 voire 1,2. Or, même si ces mesures produisaient des effets positifs, il serait illusoire de penser que le trafic automobile pourrait devenir si faible qu'il pourrait y avoir un site mixte.

M. Maudet rappelle que la situation est dynamique, avec une augmentation continue du nombre d'emplois, de travailleurs frontaliers et de franchissements de la frontière. Il relève que, malgré le travail important réalisé sur les petites douanes du sud du canton, les effets restent partiellement limités, dans la mesure où toute capacité libérée est rapidement réoccupée par de nouveaux flux de frontaliers. Il met en garde contre le risque de laisser penser à un site mixte, qui attirerait en continu de nouveaux usagers et conduirait à des situations de blocage. Il estime qu'une telle évolution serait difficilement supportable pour la commune et qu'elle irait à l'encontre de l'objectif de pacification du cœur du village.

Un député socialiste estime qu'il faut penser l'aménagement du territoire à 20 ou 30 ans. Il dit être convaincu que la voiture sera un moyen de transport qui baissera à l'avenir. Dans le cas présent, une route supplémentaire est construite, au détriment des agriculteurs. Il dit ne pas comprendre cette logique, et qu'il faut conserver le territoire restant. Il estime que les frontaliers doivent trouver d'autres routes pour entrer dans le canton. Il affirme que le projet est à portée immédiate, mais que le Conseil d'Etat ne se projette pas dans l'avenir. Il demande si le maintien de ce projet est réellement si important pour l'économie genevoise.

M. Maudet estime que la question est rhétorique. Ce projet a été voté en 2013, et s'il fallait reprendre tous les projets qui ont été pensés à l'époque, rien ne se ferait. A l'époque, des routes d'évitement et des tranchées couvertes étaient fréquentes, ce qui ne se voterait plus peut-être actuellement. Concernant la tranchée couverte de Collonge-Bellerive, à 60 millions, un tel projet n'aurait plus aucune chance, mais l'on s'en félicite aujourd'hui et on peut estimer que cela apporte de la qualité de vie et que cela représente tout de même une valeur ajoutée. Il estime que la politique ne doit pas consister à revenir toujours 15 ans en arrière sur des projets. Il dit être conseiller d'Etat et tributaire de l'action de l'Etat et de décisions qui ont été prises par le Grand Conseil de l'époque. La loi dit clairement qu'il ne doit pas y avoir de mixité.

Un député socialiste comprend cette réflexion de conseiller d'Etat, mais indique que le Grand Conseil doit avoir une réflexion à long terme. En effet, la configuration et les problématiques du canton ont changé et un projet d'il y a 15 ans ne peut pas s'appliquer à aujourd'hui.

M. Maudet rappelle que 50% des personnes qui travaillent à ZIPLO viennent de France. La question est de savoir comment ils se déplacent. Il est important selon lui de concrétiser le projet, même s'il est imparfait.

Un député du Centre comprend que des recours sont pendants au TAF et que l'effet suspensif a été accordé. Il demande où en sont ces procédures, et si cela sera bientôt terminé.

M. Maudet se dit ulcéré de voir le temps que prend la procédure au niveau fédéral. La juge unique a fait le déplacement à Genève, mais les décisions ne sont pas prises. D'une part, il y a des propriétaires qui sont lésés dans la valeur de leur bien, d'autre part, il y a des acteurs économiques qui sont lésés. Les faits ne sont pas contestés, mais il faudrait que les décisions soient prises afin de gérer leurs indemnités. Il rappelle que les délais seront encore repoussés avec l'étape du TF. La démarche a été plus proactive et frontale pour le projet Nations-Ferney. Il rappelle que les procédures ont commencé en octobre 2023.

Un député du Centre relève que, si ce projet n'était pas fait, il faudrait encore 10 ans pour la réalisation d'un nouveau projet.

M. Maudet dit qu'il s'agirait de 10 ans pour l'obtention de l'autorisation de construire.

M. Pavageau indique que c'est une transposition des procédures. Il faut environ 6 ans d'études ; en comptant les éventuels recours, il faudrait ajouter 3 ans de plus au bout de la phase d'étude.

Un député du Centre se dit toutefois rassuré qu'une dérogation ait été obtenue, car il s'agit d'un recours au niveau fédéral. Il émet l'hypothèse qu'une décision soit rendue dans un court délai et que l'effet suspensif d'un recours au TF ne soit pas restitué, il demande si les travaux pourraient directement commencer.

M. Pavageau dit que l'office du génie civil est préparé à une bonne nouvelle, et se prépare à avoir des entreprises disponibles pour la fin de l'année.

M. Maudet dit que, si le TAF statue prochainement et que le recours au TF n'est pas frappé d'un effet suspensif (qui n'est pas obligatoire), les travaux pourraient commencer cette année encore.

Un député du Centre demande quel serait l'impact sur le projet si cette motion devait être acceptée par le Grand Conseil.

M. Maudet dit que la motion serait étudiée avec toute la rigueur nécessaire. Toutefois, le travail a été réalisé en commission déjà et les conclusions seraient celles qu'il énonce à ce jour.

Un député PLR répète à l'égard d'un député socialiste « un tiens vaut mieux que deux tu l'auras (pas) ». Il demande s'il est exact que toutes les infrastructures sont prêtes de l'autre côté de la frontière.

M. Maudet dit que les rails ne sont pas posés, mais que tous les travaux préparatoires ont été réalisés.

Un député PLR demande s'il est logique, sous l'angle de l'économicité, de laisser ce projet se faire, car les infrastructures existent et qu'il suffit de les relier, plutôt que d'attendre encore 15 ou 20 ans et perdre l'argent qui est déjà alloué à l'infrastructure.

M. Maudet répond par l'affirmative et clôt l'audition.

Séances du 6 mai et du 3 juin, discussions, prises de position et vote

Le président propose de passer aux prises de parole des groupes. Il prend sa casquette de député UDC pour donner l'avis de son parti.

La M 3172, qui ne vise ni à entraver le développement des transports ni à bloquer le prolongement du tram vers Saint-Julien, pose simplement une question de responsabilité : est-il possible de poursuivre le projet tel qu'il est conçu aujourd'hui, au vu de ses impacts agricoles, territoriaux et sociaux. Ce projet est largement reconnu comme imparfait, y compris par le Conseil d'Etat, qui le qualifie de « moins mauvais ». Lorsqu'un projet structurant conduit à un tel constat, il est légitime que le Grand Conseil s'interroge.

La disparition de quatre hectares de surfaces d'assolement parmi les meilleures du canton constitue un signal très inquiétant. Ces terres sont cultivées, productives et essentielles aux besoins alimentaires. Sur le plan humain, la voie de desserte s'implante à proximité immédiate des habitations. Les nuisances s'ajoutent à celles de l'autoroute existante, et l'opposition locale est forte, avec de nombreux recours : cela pose des problèmes d'acceptabilité démocratique.

On leur évoque des contraintes techniques et des délais. Or, le projet est aujourd'hui bloqué juridiquement. La motion propose simplement d'utiliser ce temps contraint pour analyser sérieusement des alternatives plutôt que de s'enfermer dans un projet vieux de dix ans. Il demande comment les politiques devraient interpréter le refus d'une régie quasi publique d'être auditionnée sur les questions d'ingénierie et de transports à la commission d'aménagement.

Il mentionne les reports modaux, pourtant érigés en priorité à Genève. Dans le projet présenté, il constate une volonté assumée de maintenir le trafic automobile actuel, alors même que l'objectif politique affiché est de désengorger Genève des voitures au profit des transports publics. Pour expliquer cette contradiction, l'Etat affirme que la circulation mixte ne serait pas possible sur ce tronçon. Or, cette justification ne résiste pas à l'examen. La circulation mixte fonctionne en amont du côté français et en aval du côté de Plan-les-Ouates. De plus, ce concept a déjà largement fait ses preuves sur cinq

axes majeurs de la Ville de Genève exploités en site mixte. Il est donc difficile de soutenir qu'elle serait soudainement irréalisable à Perly.

Une question s'impose : pourquoi créer des P+R du côté français si ce n'est pas pour favoriser le report modal. Il rappelle qu'un crédit de 39,5 millions de francs a été voté afin de cofinancer la construction de P+R et les infrastructures de transports publics en France voisine. Ces investissements n'ont de sens que s'ils s'inscrivent dans une logique claire de réduction du trafic individuel motorisé entrant à Genève.

Avec un projet en site mixte, la conclusion est évidente : la route de desserte devient inutile. On encouragera alors réellement les automobilistes à effectuer un report modal, ce qui correspond précisément à l'objectif poursuivi : limiter l'entrée de véhicules à Genève. A l'inverse, créer une route de desserte vise explicitement à préserver le flux de trafic existant. Le projet le dit noir sur blanc : on amène le tram, mais on veille à ce que le trafic automobile actuel perdure. Il y voit une incohérence manifeste. Il trouve d'autant plus troublant de constater que le projet est déjà en site mixte sur plusieurs tronçons, du côté suisse comme du côté français.

Pire encore, en février dernier, le Grand Conseil a voté un budget de quasiment 4 millions de francs pour financer, aux frais du contribuable, des P+R en France voisine, alors même que le projet discuté aujourd'hui va à contresens de cette stratégie. Des solutions intéressantes ont été examinées du côté français, comme le confirme le dossier de février 2015. Ce document précise explicitement que l'arrivée du tram devrait induire un report spatial d'une part significative du trafic. Toujours selon ce dossier, d'après les coordinateurs cantonaux, les plans directeurs communaux et les discours des différentes autorités, la voie de desserte avait à l'origine été conçue pour desservir un nouveau quartier destiné à accueillir des logements et à conduire les véhicules vers un P+R. Or, ce quartier n'existe plus, le P+R non plus : il ne subsiste que l'annexion de terres agricoles dépourvue d'une justification territoriale cohérente, uniquement au bénéfice d'un trafic périphérique que le groupe UDC affirme vouloir reporter sur les transports publics.

Il souligne que le tram est déjà là jusqu'à ZIPLO, que le tracé est réalisé du côté français et que les subventions doivent être utilisées rapidement. Il demande si l'urgence doit dicter la stratégie. Il demande comment croire qu'un projet conçu il y a quinze ans réponde efficacement aux enjeux actuels. Même le Conseil administratif de Perly-Certoux trouve ce projet catastrophique et en contradiction avec la volonté populaire et politique locale.

Il demande s'il faut se satisfaire d'un projet bancal à court terme, ou créer un projet cohérent, crédible et efficace à moyen terme. Autrement dit, il

demande s'il faut agir rapidement puis devoir recommencer plus tard, ou prendre le temps d'un diagnostic sérieux afin d'élaborer une solution efficace.

Il conclut qu'accepter cette motion, qui reste un outil politique non contraignant, n'empêche pas juridiquement l'avancement du dossier. En revanche, cela envoie un message politique clair : celui d'un Grand Conseil attentif à la protection des terres agricoles, à la qualité de vie des habitants et à une approche équilibrée de l'aménagement du territoire. Pour ces raisons, les groupes UDC et MCG invitent à soutenir la motion.

Un député socialiste mentionne que la seule motion déposée pour freiner les projets de transports publics est une motion MCG. Il s'étonne que la commission commence le traitement de cette motion par la lecture du texte du groupe UDC par le président, alors qu'un autre député UDC aurait pu prendre la parole pour le groupe, quitte à ce que le président intervienne ensuite en tant que député.

Concernant l'idée selon laquelle la route de desserte serait inutile et ne devrait pas être réalisée, il relève que le groupe UDC a fortement soutenu le tunnel des Nations. Cela l'interroge, car creuser un tunnel est écologiquement tout aussi problématique que prendre quatre hectares de surfaces d'assolement. Concrètement, il ne peut que souligner l'incohérence du groupe UDC. Mais finalement, selon lui, ce qui rassemble les groupes UDC et MCG, c'est leur opposition aux transports publics.

Il souligne que l'objectif réel est de préserver les intérêts de quelques pompistes – profession qui n'est pas un métier d'avenir – qui souhaitent conserver leur gagne-pain et qui semblent avoir des sympathies avec les groupes UDC ou MCG.

Lorsqu'on affirme que le tram fonctionne avec le trafic motorisé, il estime que c'est faux. Il prend l'exemple du tram 18 à Meyrin, systématiquement bloqué dans Meyrin-Village, alors même qu'une tranchée couverte a été construite. Mais comme la majorité de droite n'a pas eu le courage de refuser l'accès aux voitures en surface, le tram reste coincé dans la circulation malgré la tranchée couverte. Cela démontre selon lui à quel point la mixité entre tram et voitures ne fonctionne pas. Si l'on veut réellement du report modal, alors il faut prendre des décisions fortes.

Il propose un amendement au titre : « Ne sacrifions pas Perly au confort du trafic automobile ».

Un député Vert indique que les Verts sont favorables à la poursuite du tram jusqu'à Saint-Julien, à condition que cela permette un véritable transfert modal et qu'il n'y ait pas un réflexe consistant à penser que, puisque le tram prend de

la place sur la route, il faudrait construire une route parallèle pour permettre aux automobilistes de continuer à circuler comme avant.

Il relève qu'il s'agit d'un projet conçu à une époque où l'urgence climatique n'était pas la même qu'aujourd'hui, et où la situation agricole était également moins critique. Il lui paraît désormais inacceptable de construire une route parallèle à un tram en construction. Ils ont entendu avec attention les avertissements de la direction des TPG indiquant qu'ils avaient pris en compte l'hypothèse d'une circulation mixte, mais que, vu la longueur de la section concernée et la gestion des feux entre véhicules et tram, cela serait très difficile.

Il entend ces arguments, mais le groupe des Verts a également posé des questions afin de savoir si un travail avait été mené pour développer les déplacements à vélo, faciliter structurellement la mobilité cyclable et encourager le covoiturage. Aujourd'hui, une voiture à Genève transporte en moyenne 1,1 personne sur 13 m². Construire une route pour maintenir ce modèle lui paraît inaudible.

Il pense qu'en empêchant la réalisation de cette route, on oblige les autorités à trouver des solutions efficaces et à développer réellement les infrastructures permettant des déplacements rapides, confortables et sécurisés à vélo électrique – pratique de plus en plus répandue – ainsi qu'à favoriser un meilleur taux d'occupation des voitures, avec deux ou trois personnes au lieu de 1,1 actuellement.

Il relève qu'au sein du CA des TPG, il n'existe pas d'unanimité : certaines personnes considèrent qu'il est possible de faire fonctionner le tram jusqu'à Saint-Julien sans construire de route supplémentaire. Les Verts se prononceront donc en faveur de ce texte parlementaire.

Un député socialiste pense que sacrifier du terrain agricole pour une route n'est pas acceptable. Il rappelle qu'il existe une agriculture qu'il faut maintenir pour les futures générations. Une autoroute passe déjà à proximité. Il est favorable à construire le tram et à laisser les choses en l'état, en laissant l'expérience se dérouler. Il estime que certaines voitures cesseront peut-être d'emprunter cet axe. Il est toutefois opposé au fait de sacrifier du terrain agricole. Il rejoint la position des Verts.

Un député MCG n'a jamais vu de tram bloqué au village de Meyrin par des véhicules. Il est surpris par cette affirmation qu'il juge fausse. Il ajoute que cela ne demande pas de révolutionner le territoire, mais simplement d'étudier les propositions avancées par les opposants, qui ne sont pas uniquement les « pompistes » du coin. Il y a également de nombreux habitants de Perly concernés, et pas seulement. Il invite la commission à voter cette motion et à laisser le Conseil d'Etat apporter une solution.

Un député socialiste indique que, pour le tram 18, les TPG disposent de statistiques de retards. Le tram 18 est souvent retardé, coincé, voire supprimé, ce qui oblige les usagers de Meyrin à attendre les suivants. Il entend aussi certains groupes de ce Grand Conseil dire que le budget n'est pas illimité et qu'il faut se serrer la ceinture. Il a besoin d'explications : d'un côté il faut se serrer la ceinture, et de l'autre le coût d'une route souterraine se chiffre en centaines de millions de francs. Il demande comment ces partis entendent procéder, notamment s'ils envisagent une augmentation des impôts. Il ajoute qu'écologiquement, tunnels et tranchées ne sont pas neutres non plus : ce n'est pas parce que l'infrastructure n'est pas visible qu'elle n'a pas d'impact.

Le président invite le député socialiste à comparer, d'une part une tranchée couverte qui bloque un tram, et d'autre part un rond-point qui dirige le trafic vers la France et que les frontaliers empruntent massivement aux heures de pointe. Entre une tranchée couverte qui traite un tronçon traversant un village et la problématique d'un afflux massif de voitures frontalières au passage de douane, la motion ne se limite pas à la tranchée couverte, mais invite le Conseil d'Etat à examiner toutes les solutions possibles.

Un député Vert propose un amendement. A la deuxième invite de la motion, il suggère de supprimer la partie faisant mention de la tranchée couverte entre la première et la deuxième virgule. Il lit l'invite telle qu'amendée :

- *à étudier les autres solutions proposées par les opposants à ce projet, comme un passage simultané de trams et de véhicules automobiles, en utilisant une signalisation lumineuse comme régulation.*

Une députée PLR relève que le groupe PLR est conscient de l'emprise sur la zone agricole, mais s'interroge sur les réflexions menées par les prédécesseurs il y a une quinzaine d'années. Le budget était connu et voté. Elle se demande quelles analyses avaient été faites à l'époque, et pourquoi ce choix avait été validé, alors que la zone agricole était déjà un sujet sensible. Elle estime qu'il n'y avait probablement pas de meilleure solution à disposition.

Selon elle, les demandes formulées aujourd'hui ont déjà fait l'objet de procédures de consultation et ont été étudiées par le département, qui en avait tenu compte et y avait répondu. Aujourd'hui, certains estiment que le projet est ancien, dépassé, et qu'il faut mieux faire, mais 15 ans ont été nécessaires pour aboutir à ce projet. Si l'on relance de nouvelles études, elle pense que le Tribunal fédéral rendra probablement sa décision avant la fin de ces nouvelles analyses. Cela pourrait relancer le processus pour 15 ans supplémentaires, et dans 15 ans les mêmes critiques reviendraient, créant une boucle sans fin,

empêchant le tram d'aboutir alors même que la commune est appelée à se développer.

Elle regrette également que le département ne prenne pas davantage en amont contact avec les entreprises situées en bordure du futur tracé du tram. Elle constate la présence de nombreuses stations-service et estime que la suppression de la route entraînerait un risque élevé de recours. Elle ne comprend pas pourquoi ces entreprises ne sont pas davantage associées pour rechercher des solutions.

Un député du Centre indique avoir entendu que les opposants seraient les milieux agricoles. Il précise avoir discuté avec AgriGenève, qui lui a confirmé que la question avait été traitée lors du PDC 2030 et qu'un accord avait été trouvé, notamment en lien avec les surfaces d'assolement. AgriGenève aurait ainsi donné son accord à la construction.

Il souligne qu'il faut se mettre à la place des habitants de Perly, qui contrairement à ce qui a été dit, seraient favorables au tram et à une route de desserte, car ils ne supportent plus le trafic pendulaire sur leur commune. Selon lui, le flux de pendulaires est tel que les transports publics ne suffisent pas, et des alternatives sont nécessaires. Le trafic routier vers Plan-les-Ouates est une nécessité. Il estime qu'on ne peut pas affirmer que le tram résoudra tout, et que le trafic individuel doit aussi être pris en compte, ce qui justifie la route de desserte. Il mentionne également l'existence d'une commission d'indemnisation.

Le président précise qu'AgriGenève n'a pas compétence pour autoriser ou interdire quoi que ce soit sur des terrains agricoles privés. Il s'agit d'une association faîtière de l'agriculture genevoise, dont les compétences sont consultatives, représentatives et politiques, et dont le but est de défendre les intérêts de l'agriculture.

Un député LJS indique que, venant d'une petite commune subissant quotidiennement le trafic frontalier, son principal regret est que le Conseil d'Etat n'ait pas eu le courage de revoir sa copie et ait repris un projet déjà en cours sans se poser davantage de questions. Il estime qu'il aurait été possible de faire mieux qu'une route de contournement. Néanmoins, le groupe LJS souhaite que le tram avance afin de désengorger la région. Il faut donc avancer sur ce dossier et accepter, à regret, la perte de quatre hectares de surfaces agricoles pour le bénéfice du reste de la population genevoise. Le groupe LJS refusera la motion.

Un député socialiste mentionne que, si un tram performant est mis en place sur l'axe Saint-Julien – Centre-ville, les quatre hectares de surfaces agricoles pourraient peut-être être préservés.

Vote

Le président met aux voix la M 3172 :

Oui : 7 (1 S, 1 Ve, 2 MCG, 1 PLR, 2 UDC)

Non : 8 (2 S, 1 Ve, 1 LJS, 1 LC, 3 PLR)

Abstentions : —

La M 3172 est refusée.

Catégorie de débat préavisée : II (30 min)

Date de dépôt : 12 août 2026

RAPPORT DE LA PREMIÈRE MINORITÉ

Rapport de Thierry Cerutti

Les nombreux défauts du projet de route de contournement de Perly sont très clairement apparus lors du traitement de la motion en commission. Nous avons pu constater qu'étaient totalement justifiées les craintes exprimées par les habitants quant à la multiplication de nuisances et à la dégradation de l'environnement.

Le projet actuel est absurde, créant plus de problèmes qu'il n'en résout, tout en supprimant sans nécessité des zones agricoles.

Pourtant, des alternatives existent et nous pouvons les étudier. Nous avons, par exemple, la possibilité d'avoir, sur la route de Saint-Julien, un trafic partagé transport public-transport privé avec priorité au tram, réglée par des feux, comme cela se fait sur de nombreuses routes à Genève. Ce n'est pas une catastrophe, au contraire.

Il est également possible de détourner le trafic de transit sur l'autoroute de contournement située à quelques dizaines de mètres de l'axe projeté. Il est inutile de créer une nouvelle artère parallèle. Ne créons pas des nuisances et des complications supplémentaires, qui relèvent d'une absence de bon sens.

Le fait que le projet est bloqué devant les tribunaux nous permet d'étudier ces alternatives et de trouver une bonne solution. Profitons-en !

Il ne sert à rien de continuer dans l'erreur alors que nous avons la possibilité d'avoir un meilleur projet.

Les recours devant les tribunaux nous permettent d'étudier des variantes et d'être à l'écoute de l'inquiétude légitime des riverains. Nous pourrions ainsi utilement débloquer ce projet à la satisfaction des habitants de Perly, ce que demande la présente motion.

Pour le groupe MCG, cette route de contournement est construite à la française sans volonté d'économiser l'espace, en goudronnant au maximum, sans tenir compte des réalités genevoises et de son petit territoire. Nous construisons ainsi une véritable autoroute à frontaliers, qui fait doublon avec un axe existant, au détriment des riverains de Perly qui subissent les nuisances.

De plus cet accroissement prévisible du trafic automobile frontalier va obstruer d'autres axes routiers à Genève, ce qui ne résoudra aucun problème. Au contraire, cela en créera de nouveaux.

La route de contournement de Perly est l'exemple de la fausse bonne idée que nous devons abandonner au plus vite.

Pour toutes ces raisons, nous vous invitons, Mesdames et Messieurs les députés, à envoyer cette proposition de motion au Conseil d'Etat.

Date de dépôt : 18 août 2026

RAPPORT DE LA DEUXIÈME MINORITÉ

Rapport de Philippe de Rougemont

Aujourd'hui, des milliers de pendulaires traversent quotidiennement le centre de Perly en voiture pour se rendre sur leurs lieux de travail, d'études, ou pour se rendre à des commerces, des rendez-vous médicaux, etc. Le trafic massif généré est source de pollutions et de désagréments multiples tout au long des routes et agglomérations. Le projet de ligne de tram 15 reliant Genève à Saint-Julien, issu d'un consensus politique, a été pensé précisément pour offrir une alternative efficace, plus fluide, à ce flot de voitures. Le tram est une alternative qui réduit les pollutions et nuisances que nous connaissons trop bien. Mais pour obtenir ce basculement bénéfique pour la collectivité, il faut faire un choix clair au lieu de vouloir tout faire à la fois en gaspillant les ressources financières et naturelles du canton.

Trois raisons devraient emporter la majorité des élues et élus au Grand Conseil pour voter en faveur de ce projet de motion.

1. Protéger les capacités de nourrir la population

Genève et la Suisse sont dans une situation de dépendance dangereuse envers les importations pour répondre leurs besoins alimentaires de base. A Genève, 88% des aliments doivent être importés ; à l'échelle du pays, c'est 50%. La diminution de la production agricole mondiale (y compris la production suisse¹) due aux canicules et sécheresses constitue une menace² clairement documentée par l'ONU, pour notre approvisionnement futur. Les surfaces agricoles ne pourront pas être agrandies dans un temps utile pour compenser ces difficultés annoncées. La moindre des choses à faire aujourd'hui est de protéger nos surfaces agricoles afin de les maintenir et de les transmettre aux générations à venir, des générations qui auront besoin d'un territoire utile pour répondre à leurs besoins.

¹ <https://fokus.sbv-usp.ch/klima/fr/contenu/le-changement-climatique-et-ses-effets/repercussions-du-changement-climatique-sur-lagriculture-suisse-grandes-cultures-et-cultures-fourrageres.html>

² <https://news.un.org/fr/story/2025/11/1157815>

2. Obtenir les bénéfices escomptés du tram

Nous avons déjà bien infléchi les importations de combustibles fossiles (gaz, pétrole) précédemment utilisés pour alimenter les chaudières des bâtiments, c'est un succès, en cours, dont nous pouvons être fiers. Là où il nous reste un fort potentiel de progrès, c'est dans les transports. Le télétravail ne résoudra pas tout. Avec 5000 à 6000 habitants supplémentaires par an, les déplacements quotidiens cumulés ne diminueront pas.

Les plans de mobilité des dernières législatures comprennent tous le transfert modal de la voiture aux transports publics le long des axes majeurs comme celui-ci. Sur l'axe Saint-Julien-Genève, installer le tram tout en maintenant le volume identique de trafic automobile vers le centre via une nouvelle route de contournement reviendrait à financer une mesure (le tram) sans faire bénéficier la population des effets recherchés.

3. Une alternative bien plus avantageuse et plus réaliste existe

Les Vertes et les Verts émettent une forte réserve sur une partie de la deuxième invite de la motion. Un projet d'amendement sera déposé pour l'ôter de la motion. Il s'agit de l'idée formulée d'un tunnel sous Perly, dont le coût de construction et le coût (environnemental et financier) de gestion des déblais sont disproportionnés et inacceptables. Les coûts d'un tunnel supplémentaire, tout comme celui d'une route supplémentaire, sont à rejeter clairement.

La solution réaliste pour faciliter le déplacement des personnes et des biens à travers Perly combinera plusieurs mesures, que le Conseil d'Etat doit travailler, comme la conclusion du jugement du TAF l'y invite par ailleurs :

Instaurer une circulation alternée entre tram et véhicules privés, en utilisant les feux de circulation comme c'est déjà le cas ailleurs dans le canton ; canaliser une partie du trafic automobile vers l'autoroute idéalement située dans le voisinage immédiat ; faciliter le covoiturage ; faciliter les déplacements à vélo pour lesquels l'engouement est là à condition que les infrastructures sécurisées soient réalisées. Ces mesures coûteront une fraction de l'option d'un tunnel ou d'une route de contournement.

Le ralentissement de la vitesse commerciale de la ligne 15 engendré par le trafic alterné sera compensé par la mise en œuvre, attendue, de la LMCE (dans les zones urbaines) votée par la population, prévoyant que la priorité des feux de signalisation soit donnée aux transports publics.

Conclusion

Les Vertes et les Verts sont en faveur du tram 15 qui reliera Saint-Julien à Genève, à condition qu'il soit réalisé dans des conditions de remplacement du trafic automobile (18 000 véhicules/jour aujourd'hui). Cette motion va dans le même sens que le jugement du TAF. Elle demande de réaliser le tracé de tram tel que prévu, sans construire de route supplémentaire.

Cette motion doit être votée et transmise au Conseil d'Etat.

Date de dépôt : 18 juin 2026

RAPPORT DE LA TROISIÈME MINORITÉ

Rapport de Florian Dugerdil

La commission a refusé la motion 3172 par la plus courte des majorités possibles : **8 voix contre 7**. Ce résultat démontre à lui seul que les préoccupations soulevées par cette motion sont largement partagées au sein de la commission et dépassent largement les clivages politiques traditionnels.

Plus remarquable encore, lors de la séance du **6 mai 2026**, l'évolution des débats a conduit certains membres de la commission à constater qu'une majorité semblait se dessiner en faveur de la motion. Cette situation a d'ailleurs conduit une députée PLR à demander le report du vote et un député socialiste à déposer une motion d'ordre visant également à différer la décision. Ces démarches illustrent le fait que le soutien à cette motion dépassait le cercle de ses signataires et que son adoption apparaissait alors comme une possibilité réelle.

La minorité considère dès lors qu'il est essentiel de rappeler les raisons qui justifient l'acceptation de cette motion.

Une motion de bon sens

Contrairement à ce qui a parfois été affirmé durant les travaux, la M 3172 ne s'oppose ni au tram du Grand Genève ni au développement des transports publics.

La motion demande simplement que le Conseil d'Etat réexamine sérieusement les alternatives permettant d'éviter :

- la destruction de près de **40 000 m² de terres agricoles, soit environ 4 hectares de surfaces d'assolement parmi les meilleures du canton** ;
- l'implantation d'une nouvelle route de contournement ;
- la dégradation de la qualité de vie des riverains ;
- la fragilisation d'un important tissu économique local.

La motion ne vise qu'à demander un réexamen de variantes techniquement envisageables : tracés alternatifs, maintien partiel du trafic en site mixte ou autres solutions permettant de concilier mobilité, agriculture et qualité de vie.

Sacrifier quatre hectares de terres agricoles en 2026 est un non-sens

L'un des éléments les plus frappants mis en évidence par les auditions concerne la destruction programmée d'importantes surfaces agricoles.

La famille d'agriculteurs, exploitants maraîchers depuis plusieurs générations, a rappelé que le projet entraînerait l'expropriation directe d'une partie de leur exploitation et la destruction d'environ 40 000 m² de terres agricoles de grande qualité.

Durant son audition, cette famille a relevé l'incohérence qu'il y a à vouloir simultanément :

- promouvoir la sécurité alimentaire,
- protéger les surfaces d'assolement,
- lutter contre l'artificialisation des sols,

tout en réalisant une nouvelle route parallèle à une autoroute déjà existante.

Même le représentant socialiste auditionné en commission a reconnu qu'il pouvait paraître paradoxal de construire une route de contournement au moment même où l'on cherche à réduire le trafic automobile.

Plusieurs commissaires des Vert-e-s se sont également opposés à ce sacrifice agricole, estimant qu'il n'était plus acceptable, à l'heure de l'urgence climatique et de la préservation des terres cultivables, de construire une route parallèle à une infrastructure de transport public destinée précisément à favoriser le report modal.

Une population locale largement ignorée

Les auditions ont démontré que de nombreux riverains ont eu le sentiment d'être mis devant le fait accompli.

L'Association de défense des riverains et commerçants de Perly et environs a expliqué avoir tenté pendant plus de dix ans de faire entendre sa voix sans succès. Elle représente plusieurs dizaines de membres actifs et rassemble régulièrement plus d'une centaine de participants lors de ses réunions.

Les auditionnés ont dénoncé :

- l'absence de réelle prise en compte de leurs propositions ;
- l'impact majeur des travaux sur le village ;
- les nuisances supplémentaires pour les habitants ;
- la détérioration du cadre de vie ;
- les atteintes portées à la vie sociale et économique de Perly.

Les représentants des riverains ont rappelé qu'ils ne s'opposaient pas au tram mais à la route de contournement.

Un tissu économique menacé

Les auditions ont également permis de constater qu'un nombre important d'emplois pourrait être mis en péril.

La présentation de l'association évoque entre **200 et 250 emplois directement menacés**, ainsi qu'une fragilisation durable du tissu économique local.

Les commerçants ont expliqué que leur activité est historiquement liée à l'axe de la route de Saint-Julien et que les longues années de chantier, puis la modification profonde des flux de circulation, risquent d'entraîner la disparition de plusieurs entreprises.

Fait notable, le Conseil d'Etat lui-même a reconnu que certains acteurs économiques, notamment les exploitants de stations-service, subiraient des pertes importantes et devraient être indemnisés.

Des alternatives existent

Les auditions ont démontré que les opposants ne se contentent pas de critiquer le projet actuel.

Plusieurs variantes ont été évoquées :

- utilisation de la route de Certoux ;
- maintien d'un trafic mixte tram-automobiles ;
- adaptation des infrastructures existantes ;
- amélioration de l'utilisation de l'autoroute ;
- solutions favorisant davantage le report modal.

Ces variantes ont été défendues tant par les riverains que par les exploitants agricoles auditionnés. La motion ne demande d'ailleurs rien d'autre que leur étude sérieuse.

Une évolution des sensibilités politiques

Les débats ont montré que les interrogations sur ce projet ne se limitent ni à la droite ni à la gauche.

Les Vert-e-s ont soutenu la motion en estimant qu'il était incohérent d'investir massivement dans le tram tout en créant simultanément une nouvelle route destinée à maintenir le trafic automobile actuel.

Un député socialiste a également soutenu la motion lors du vote final.

Plusieurs interventions ont insisté sur la nécessité d'encourager les transports publics, le vélo et le covoiturage plutôt que de poursuivre une

logique routière héritée d'une époque où les priorités environnementales étaient différentes.

Le choix incompréhensible et regrettable de certains représentants du monde agricole

La minorité ne peut toutefois passer sous silence un élément particulièrement frappant des travaux de la commission.

Alors que les auditions ont démontré qu'environ quatre hectares de terres agricoles seront définitivement soustraits à la production, que des exploitants agricoles seront directement touchés par des expropriations et que les enjeux de sécurité alimentaire sont régulièrement invoqués dans les débats publics, certains députés issus de formations traditionnellement proches du monde agricole ont choisi de soutenir le projet de déclassement.

Le groupe LJS a ainsi déclaré accepter, « à regret », la perte de quatre hectares de surfaces agricoles afin de permettre la poursuite du projet. Que ce même groupe ait ensuite été désigné rapporteur de majorité est un signal politique fort. La population appréciera le paradoxe consistant à reconnaître le caractère dommageable du projet pour l'agriculture tout en défendant officiellement son maintien. Ce choix illustre également combien le débat fut tendu et combien la majorité ayant conduit au refus de la motion reposait sur des équilibres fragiles.

Conclusion

La M 3172 ne demandait ni l'abandon du tram ni le blocage du développement des transports publics.

Elle demandait simplement :

- le respect des habitants ;
- la préservation des meilleures terres agricoles du canton ;
- la protection de centaines d'emplois locaux ;
- l'étude sérieuse de variantes ;
- une remise à jour d'un projet conçu il y a plus de quinze ans dans un contexte très différent.

Au terme des travaux de la commission, cette position a été rejetée par la plus faible des marges, **8 voix contre 7**, après avoir bénéficié d'un soutien suffisamment important pour que certains groupes demandent le report du vote lorsqu'une majorité favorable semblait se dessiner.

Pour la minorité, il reste indispensable d'envoyer un signal clair en faveur de la protection des terres agricoles, de la qualité de vie des habitants de Perly

et d'un aménagement du territoire plus cohérent avec les objectifs de mobilité et de durabilité poursuivis par notre canton.

Pour toutes ces raisons, la minorité vous invite à accepter l'amendement général ci-dessous et à renvoyer la motion 3172 au Conseil d'Etat.

Amendement de la 3^e minorité

Invites (nouvelle teneur)

invite le Conseil d'Etat

- *à ne pas recourir contre l'arrêt du Tribunal administratif fédéral concernant le projet précité ;*
- *à renoncer définitivement au projet de construction de la route d'évitement de Perly, afin notamment de préserver les terres agricoles et les surfaces d'assolement concernées ;*
- *à mettre en place un dispositif de régulation du trafic par reconnaissance automatisée des plaques d'immatriculation, dans le respect du droit applicable en matière de protection des données, permettant de limiter le trafic individuel motorisé de transit, tout en garantissant notamment l'accès aux riverains domiciliés dans un périmètre d'un kilomètre autour du poste-frontière ainsi qu'aux personnes se rendant dans les commerces et établissements situés le long de la route de Saint-Julien ;*
- *à fermer le pont de Certoux au trafic individuel motorisé, sous réserve des véhicules d'urgence, des services publics et des autres ayants droit indispensables, et à y aménager une voie verte sécurisée destinée à la mobilité douce, afin d'offrir un itinéraire continu et pacifié aux piétons et aux cyclistes.*

Développement

L'arrêt récent du Tribunal administratif fédéral relatif au projet de prolongement du tram 15 et aux aménagements routiers prévus à Perly invite à réexaminer l'opportunité de certains éléments du projet.

Le présent amendement général part du constat que les surfaces agricoles du canton de Genève, et en particulier les surfaces d'assolement, constituent une ressource limitée dont la préservation revêt une importance stratégique. Or, la réalisation de la route d'évitement envisagée conduirait à la suppression et à l'imperméabilisation de plusieurs dizaines de milliers de mètres carrés de terres agricoles.

Par ailleurs, la nécessité de préserver la qualité de vie des habitantes et habitants de Perly ainsi que de limiter les nuisances liées au trafic de transit demeure pleinement reconnue. Toutefois, l'objectif principal du prolongement du tram 15 consiste à renforcer l'attractivité des transports publics et de la mobilité douce afin de favoriser le report modal et de réduire la part du trafic individuel motorisé.

Dans ce contexte, la construction d'une nouvelle infrastructure routière destinée notamment à accueillir du trafic de transit apparaît difficilement conciliable avec les objectifs poursuivis par le développement de l'offre de transports publics. Des mesures de gestion et de régulation du trafic permettent en effet de maintenir l'accessibilité nécessaire aux riverains et aux activités économiques locales tout en limitant le trafic de transit à travers le village.

Des expériences récentes menées en Suisse montrent qu'il est possible d'atteindre cet objectif sans recourir à la création de nouvelles infrastructures routières. La commune de Birsfelden (BL) a ainsi mis en place un système de contrôle automatique du trafic de transit destiné à protéger les quartiers résidentiels du trafic de délestage tout en préservant l'accès des habitants, des entreprises et des services publics. Cette mesure repose sur une régulation ciblée des flux de circulation plutôt que sur l'augmentation des capacités routières et constitue un exemple intéressant d'alternative permettant de réduire les nuisances liées au trafic tout en limitant la consommation de territoire.

Enfin, le pont de Certoux offre l'opportunité d'améliorer les conditions de déplacement des piétons et des cyclistes grâce à la création d'un itinéraire de mobilité douce sécurisé, attractif et apaisé.

Le présent amendement vise ainsi à privilégier des solutions répondant aux objectifs de report modal, de préservation des terres agricoles et d'amélioration du cadre de vie local, sans recourir à la réalisation de la route d'évitement projetée.