



Date de dépôt : 18 août 2026

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier la proposition de motion de Gabrielle Le Goff, Ana Roch, Arber Jahija, Jean-Marie Voumard, Danièle Magnin, Sandro Pistis, Thierry Cerutti, François Baertschi, Christian Flury pour le maintien de l'accès routier entre la route de Colovrex et le chemin Auguste-Vilbert dans le cadre du chantier du tram des Nations

Rapport de majorité de Jacques Jeannerat (page 3)

Rapport de minorité de Gabrielle Le Goff (page 24)

Proposition de motion (3175-A)

pour le maintien de l'accès routier entre la route de Colovrex et le chemin Auguste-Vilbert dans le cadre du chantier du tram des Nations

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

- qu'une solution d'aménagement, notamment la construction d'un mur de soutènement en contrebas de l'église Saint-Hippolyte, permettrait de maintenir l'accès routier existant ;
- que l'évaluation technique, financière et géotechnique de cet ouvrage relève des services cantonaux compétents ;
- que la réouverture en double sens de l'Ancienne-Route à la hauteur de l'Union européenne de radio-télévision (UER) jusqu'au croisement avec le chemin Auguste-Vilbert – conséquence directe de la fermeture de l'accès au chemin Auguste-Vilbert par la route de Colovrex – attirera inévitablement une circulation de transit non locale, générant un report de trafic non souhaité vers le chemin des Crêts-de-Pregny, axe trop étroit pour supporter un double sens intensif et déjà fortement utilisé par des piétons et usagers de la mobilité douce et dont la configuration actuelle suscite des préoccupations de sécurité ;
- qu'une solution maintenant cet accès éviterait la réouverture en double sens d'une partie de l'ancienne route et réduirait également la pression sur les axes cantonaux voisins et favoriserait une meilleure fluidité globale du trafic ;

invite le Conseil d'Etat

- à solliciter auprès du département des infrastructures l'étude et la réalisation d'un aménagement permettant le maintien sécurisé de l'accès entre la route de Colovrex et le chemin Auguste-Vilbert ;
- à demander que cette étude soit intégrée immédiatement à la planification en cours des travaux du tram sur la route de Ferney.

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Jacques Jeannerat

La commission des transports s'est réunie à trois reprises sous la présidence de M. Pascal Uehlinger les 21 avril, 28 avril et 5 mai 2026. Les procès-verbaux ont été tenus avec exactitude par M^{me} Rania Nassereddine.

Présentation de la motion par M^{me} Gabrielle Le Goff, auteur

M^{me} Le Goff indique que cette proposition de motion est intitulée « pour le maintien de l'accès routier entre la route de Colovrex et le chemin Auguste-Vilbert dans le cadre du chantier du tram des Nations ». Elle estime que le chantier de la future ligne de tram des Nations constitue un projet majeur pour la mobilité de l'agglomération genevoise. Il exige de nombreuses adaptations du réseau routier, tant cantonal que communal, et implique des modifications substantielles de la circulation dans plusieurs quartiers. La planification actuelle prévoit la fermeture de l'accès routier reliant la route de Colovrex au chemin Auguste-Vilbert, au niveau de la route de Ferney à la place de Carantec.

En plus du tram, la construction de 300 logements sur la place de Carantec et le chemin Auguste-Vilbert va impacter la route de Colovrex. La route de Colovrex sera définitivement fermée au niveau du croisement avec le chemin Auguste-Vilbert. Elle indique qu'avant les habitants du chemin Auguste-Vilbert ainsi que les personnes se rendant à l'église Saint-Hippolyte avaient un accès direct à la route de Ferney au niveau de la place de Carantec. Cet accès direct sera supprimé et le chemin Auguste-Vilbert devient un cul-de-sac.

Afin de ne pas péjorer la vie de tout un quartier, la motion M 3175 demande :

- que la faisabilité technique, géotechnique et financière d'un tel aménagement soit examinée par les services cantonaux compétents au plus vite ;
- qu'elle soit intégrée au projet pendant qu'il est encore temps.

Nous parlons d'un ajout mineur mais essentiel, car tout grand projet se doit de prendre en compte :

- la sécurité des enfants et des personnes âgées ;

- le respect des habitants ;
- le fait de ne pas forcer le dogmatisme au détriment du bon sens.

Questions

Un député Vert estime qu'il s'agit d'une affaire très locale et souhaite connaître la position des autorités communales. Il demande si M^{me} Le Goff a déjà abordé cette question au niveau communal, si le Conseil administratif a été saisi du dossier ou s'il a déjà pris position à ce sujet.

M^{me} Le Goff indique ne pas avoir saisi le Conseil administratif ni le Conseil municipal à ce sujet, dans la mesure où le mur de soutènement concerné se situe sur la route de Ferney, laquelle est une route cantonale.

Une députée PLR s'interroge sur le fait que cette problématique n'ait pas été soulevée plus tôt, relevant que les travaux ont déjà débuté. Elle suppose qu'un processus préalable, incluant sûrement des consultations, a eu lieu et cela questionne dès lors les raisons pour lesquelles cette question n'émerge qu'à ce stade.

M^{me} Le Goff indique que, lors de la phase de consultation, cette problématique avait été signalée par un groupe de travail. Elle précise qu'il avait ensuite été dit que le mur de soutènement était peu esthétique car en béton.

La même députée demande si la commune a réagi à ce sujet.

M^{me} Le Goff répond par la négative.

Audition conjointe de M. Laurent Jimaja, maire de la commune du Grand-Saconnex, de M^{me} Nuria Fernandez, adjointe de la cheffe du service aménagement, travaux publics et énergie, Ville du Grand-Saconnex, et de M. Philippe Pasche, conseiller administratif de la commune de Pregny-Chambésy

M. Pasche exprime un soutien sans réserve à la motion, qui vise à rétablir l'accès au chemin Auguste-Vilbert depuis la route de Colovrex. Il précise que cette position repose sur une analyse technique et objective de la situation actuelle, corroborée par les constats préoccupants des services communaux. Il relève que la configuration actuelle, qui contraint le trafic à emprunter l'Ancienne-Route en double sens, est problématique. Il indique, en se référant aux observations du technicien communal, que cette situation risque de se détériorer avec l'augmentation prévisible du trafic de transit. Cette hausse est notamment liée au non-respect des restrictions par certains usagers non riverains, ainsi qu'à la multiplication des constructions en cours dans le secteur

des Crêts-de-Pregny, qui accroît le nombre d'usagers autorisés. Il souligne que les risques identifiés sur le chemin de Crêts-de-Pregny sont significatifs et rendent l'adoption de la motion nécessaire. Il met en évidence plusieurs problématiques : d'abord, une inadéquation morphologique, car la largeur très réduite du chemin oblige actuellement les véhicules à empiéter sur le trottoir pour se croiser, ce qui ne permet pas d'absorber une augmentation du trafic ; un enjeu de sécurité publique, car la sécurité des piétons, déjà fragile, serait encore dégradée par l'augmentation du flux de véhicules, l'infrastructure n'étant pas dimensionnée pour accueillir un tel volume, en particulier en cas de passage de poids lourds ; une dégradation structurelle, car des problèmes affectent déjà les infrastructures existantes et que l'augmentation du trafic accélérerait la détérioration du revêtement et des aménagements. Il indique que le constat de terrain est sans équivoque, le trafic de transit a déjà fortement augmenté sur cet axe, utilisé quotidiennement. Ignorer ces signaux exposerait la commune à des risques sécuritaires et financiers. Il estime donc que l'ouverture de l'accès depuis la route de Colovrex constitue non seulement une mesure de commodité, mais également une nécessité en termes de sécurité publique et de préservation des infrastructures communales. Il précise que cette position est celle du Conseil administratif de Pregny-Chambésy.

M. Jimaja souligne, lui, que les services cantonaux ont mené un travail approfondi en collaboration avec la commune, en examinant l'ensemble des variantes possibles concernant la fermeture ou non du chemin Auguste-Vilbert. Il précise que les enjeux ne se limitent pas à la mobilité, mais concernent également le PLQ Carantec, aujourd'hui en force, qui a influencé les choix retenus. Il rappelle que le projet s'inscrit dans une logique régionale, notamment en lien avec l'extension du tramway vers Ferney. Il indique que la commune du Grand-Saconnex adopte une position différente de celle de la commune voisine, dans la mesure où plusieurs variantes avaient été étudiées dans les phases préliminaires. Il précise que le COPIL a retenu l'option consistant à fermer une section du réseau de quartier, plutôt que de réaliser un ouvrage de soutènement qui aurait atteint jusqu'à quatre mètres de hauteur. Il souligne qu'un tel ouvrage aurait eu un impact visuel important, notamment sur l'église Saint-Hippolyte, élément patrimonial majeur. Il indique que la commission des monuments, de la nature et des sites (CMNS) ainsi que l'Office fédéral de la culture ont été consultés et ont rendu un préavis favorable au projet adopté. Il relève que le projet a fait l'objet de plusieurs années d'études et d'arbitrages. S'agissant des reports de trafic évoqués, il indique souhaiter disposer d'éléments concrets sur les mesures permettant de les objectiver. Il rappelle que certaines adaptations ont déjà été mises en œuvre, notamment l'ouverture du haut de l'Ancienne-Route, à la suite d'un accord

conclu avec une association, « Radar ». Il souligne que le développement du tramway implique de tenir compte des évolutions urbaines en cours et à venir. Dans cette perspective, il considère que la fermeture du chemin Auguste-Vilbert au niveau de Saint-Hippolyte constitue une solution cohérente, au regard de l'ensemble des études réalisées. Il estime par ailleurs qu'il serait pertinent d'auditionner l'OCP ainsi que les services de l'urbanisme, compte tenu de leur implication dans le PLQ Carantec, déjà en cours de réalisation et représentant des investissements importants. Il relève que la commune du Grand-Saconnex est fortement impactée par les chantiers qui ont lieu actuellement. Il estime qu'interrompre ou modifier les projets sur la base de la motion engendrerait des coûts supplémentaires pour la commune et le canton, ainsi que des risques en termes de crédibilité. Il indique que, contrairement à ce que pourrait laisser penser la motion, les différentes options ont été largement étudiées. Il invite dès lors la commission à rejeter la motion, précisant que la commune du Grand-Saconnex y est fermement opposée.

Un député socialiste revient sur le fait qu'il a été mentionné que les projets ont été élaborés de manière approfondie. Il en déduit que les oppositions exprimées aujourd'hui interrogent, dans la mesure où les procédures publiques ont eu lieu plusieurs années auparavant. Il indique ainsi que les personnes qui se manifestent en 2025 apparaissent comme s'étant « endormies » lors des enquêtes publiques menées en 2015 et 2016.

M. Jimaja indique que le projet a été adopté et soumis à enquête publique et que les riverains ont été bien informés. Il relève que les effets de ces projets ruissellent, mais que chacun n'accepte pas nécessairement qu'ils se produisent à proximité de son propre lieu de vie.

Le même député s'interroge sur la dimension relative à la part modale des déplacements des habitants des communes concernées. Il demande si des données plus précises sont disponibles, notamment s'agissant des TIM, et si celle-là est supérieure ou inférieure à la moyenne cantonale dans ces communes. Il s'interroge également sur les effets attendus du projet de tramway à cet égard. Il demande si les reports de trafic évoqués ne doivent pas être mis en perspective avec un objectif plus large de report modal.

M. Pasche précise qu'il s'agit principalement d'un périmètre composé de zones villas, avec des parcelles qui évoluent progressivement vers de petits lotissements, ce qui entraîne une augmentation du trafic local sur ce chemin. Il relève que la commune subit déjà un trafic de transit important, notamment via la route de Collex et la route de Lausanne. Dans ce contexte, il estime que l'ajout d'un axe supplémentaire de transit sur un chemin inadapté à absorber davantage de circulation constituerait un risque. Il indique en revanche rejoindre son collègue s'agissant des effets attendus de l'arrivée du tramway,

en relevant que celui-ci pourrait favoriser un report modal, notamment de la part des travailleurs frontaliers, vers les transports publics.

M. Jimaja confirme que des mesures d'accompagnement ont été mises en place, en anticipation des évolutions de trafic. Il indique que, sur l'Ancienne-Route, un régime de circulation réservé aux riverains a été instauré. Il souligne que la gestion de ce type de situation implique de répondre à des demandes parfois contradictoires. Il mentionne notamment les sollicitations de l'association « Radar », qui préconise une fermeture, alors que des impératifs de fluidité du trafic et d'accessibilité conduisent à maintenir une ouverture. Il précise que cet accès est strictement limité aux riverains autorisés. Il ajoute que la police municipale effectue des contrôles ponctuels et procède à des amendes en cas d'infraction, ce qui a permis de réduire le trafic de moitié.

M. Jimaja indique que les travaux ont été menés non seulement par les services de l'Etat, mais également présentés à l'ensemble des conseillers municipaux. Il souligne que les décisions prises ne reposent pas sur des dogmes, mais sur une analyse des intérêts, dans le but de défendre les intérêts de la commune. Il précise que plusieurs questions posées relèvent également de la compétence du département. Il relève que les mesures mises en œuvre ont fait l'objet d'évaluations, mentionnant notamment une diminution d'environ la moitié du trafic sur l'Ancienne-Route. Il insiste sur le fait que le Conseil administratif doit prendre en compte l'ensemble des paramètres pertinents et répondre aux oppositions lorsqu'elles se manifestent.

Il indique que des démarches de concertation ont été menées à différents niveaux, incluant des séances publiques ainsi qu'une « maison des projets » permettant aux citoyens de s'informer et d'interpeller les autorités. Il ajoute que le projet Carantec a dû être adapté au fil du temps, notamment en raison des oppositions et de l'évolution du calendrier du tramway, dont la mise en œuvre est intervenue plus rapidement que prévu. Ces éléments ont conduit à intégrer de nouvelles contraintes dans le projet. Il indique qu'il s'agit d'une démarche évolutive et non dogmatique. Il souligne enfin que toute réévaluation du projet entraînerait un retard d'au moins deux ans, alors même que les travaux ont déjà débuté.

Une députée du PLR relève donc que les travaux ont déjà débuté et que l'adoption de la motion impliquerait un retard ainsi que de nouvelles perturbations. Elle demande si, au regard des impacts évoqués, notamment la fragmentation des quartiers et les nuisances liées aux travaux, ils estiment que les bénéfices attendus justifient une telle remise en question du projet.

M. Pasche indique que la demande vise avant tout à garantir la sécurité et le bien-être des habitants. Il précise qu'une augmentation du trafic sur le

chemin des Crêts-de-Pregny aurait des conséquences directes, dans la mesure où cette infrastructure n'est pas aujourd'hui en capacité d'absorber un volume de circulation supplémentaire. Il indique comprendre les remarques relatives au risque de fragmentation du territoire communal. Il relève toutefois que la commune de Pregny-Chambésy est déjà traversée par des infrastructures majeures, notamment l'aéroport, les voies CFF et l'autoroute, sans que la commune s'en plaigne.

M. Jimaja indique que l'Ancienne-Route, qui avait été mise en sens unique à un moment donné, a été rétablie en double sens. Il précise que cette évolution est intervenue à la suite d'un accord conclu avec l'association « Radar ». Il ajoute que les autorités ont ensuite dû rencontrer à nouveau cette association afin d'expliquer les raisons de ce changement, ainsi que le maintien d'un accès réservé aux riverains sur la partie basse de l'Ancienne-Route, restée en sens unique.

Audition de M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat, de M. David Favre, directeur général de l'OCT, de M. Thierry Messenger, directeur DPRM, et de M. Nicolas Simond, chef de service DTCPM – DSM

M. Maudet explique que les travaux sont en cours et les autorisations déjà délivrées. Il indique que l'arrivée du tramway est bien accueillie. Il considère qu'une audition complémentaire pourrait être envisagée afin de clarifier les raisons ayant conduit aux choix retenus. Toutefois, il souligne que le projet se trouve désormais à un stade trop avancé pour permettre des ajustements significatifs, les travaux ayant déjà débuté. Il indique qu'il n'existe plus de marge de manœuvre réelle, tout en précisant rester à disposition pour d'éventuels échanges.

M. Maudet explique que toutes les options politiques peuvent être entendues, mais il souligne l'existence d'un problème institutionnel dans ce dossier. Il rappelle qu'un processus complet a été mené et qu'une autorisation est désormais en force. Il précise que la commission n'a pas vocation à se substituer à l'autorité judiciaire. Il indique que, même en cas d'adoption de la motion, le département n'ira pas dans son sens, dès lors que les décisions ont été prises conformément aux procédures démocratiques et institutionnelles. Il estime que le parlement ne doit pas revenir sur des compétences relevant du pouvoir judiciaire. Il souligne que, dans ce dossier, les autorités ont agi de manière exemplaire. Il mentionne notamment plusieurs déplacements sur le terrain au Grand-Saconnex, ainsi que l'organisation de réunions avec les communes concernées et des échanges individuels avec les recourants. Il estime qu'un signal politique allant à l'encontre de ce processus serait

problématique, dans la mesure où il pourrait donner l'impression que le Grand Conseil s'érige en juge. Il comprend certaines préoccupations, notamment en lien avec la multiplication des sens uniques ou des fermetures de routes. Il rappelle toutefois que la commune du Grand-Saconnex a pris une position claire sur ce dossier et il souligne que le canton veille généralement à respecter les positions des communes. Il se dit disposé à revenir en détail sur l'ensemble du processus ayant conduit à la solution retenue.

M. Maudet présente M. Simond, chef de service chargé de ce secteur, qui travaille sous les ordres de M. Messenger.

M. Simond présente en préambule la démarche du projet de tram des Nations-Grand-Saconnex. Il précise qu'il s'agit de l'extension de la ligne de tram reliant les Nations au Grand-Saconnex, puis à Ferney-Voltaire. Ce projet transfrontalier concerne la Ville de Genève, la Ville du Grand-Saconnex ainsi que la Ville de Ferney-Voltaire. Il explique que les études ont débuté en 2019. Les travaux ont débuté à l'automne 2025 et la mise en service est prévue pour décembre 2028. Il ajoute que le projet est piloté par le DSM, en intégrant le DT, avec une participation de la Ville de Genève et de la Ville du Grand-Saconnex.

M. Simond poursuit en abordant plus spécifiquement la fermeture d'une section du chemin d'Auguste-Vilbert. Il indique qu'il est nécessaire de recadrer les enjeux. Il précise qu'il s'agit d'un axe de rue de quartier, appartenant à un réseau ayant uniquement une fonction d'accessibilité locale et non de transit. Il explique que, dans le cadre du projet présenté, il a été décidé de fermer à la circulation générale la section indiquée en rouge (page 4), d'une longueur de 60 mètres, reliant d'un côté la place de Carantec et de l'autre, le parvis de l'église Saint-Hippolyte. Il relève que plusieurs séquences se sont révélées particulièrement complexes dans le cadre de l'insertion du projet de tramway. Il explique que ces différents secteurs ont présenté d'importantes contraintes, tant sur les plans topographique, foncier que patrimonial, pour permettre l'insertion, dans cet espace restreint, d'une voie de tram, de voies de bus, de deux voies de circulation TIM, ainsi que d'aménagements destinés aux cyclistes et aux piétons.

M. Simond indique que ce secteur présentait plusieurs enjeux, notamment du point de vue des bâtiments, ainsi qu'un ancien mur ancré dans le patrimoine et le paysage. Il mentionne également la Cure, inscrite à l'inventaire cantonal, de même que la Croix recensée à l'inventaire (page 5). Il précise qu'une inscription à l'inventaire ne signifie pas qu'un objet est classé, mais que son importance patrimoniale est reconnue. Dès lors, ces éléments ne peuvent pas être simplement déplacés et toute intervention doit également être examinée par la CMNS. Il indique par ailleurs que le talus Saint-Hippolyte présente une

différence de niveau de près de dix mètres entre le haut et le bas, avec une route située au milieu. Il souligne ainsi que le contexte est particulièrement complexe et que plusieurs enjeux doivent être arbitrés. Afin d'illustrer ces contraintes (page 6), il présente la photographie du « S » de la route située dans le talus. Il explique qu'il existe près de 5,5 mètres de différence de hauteur entre les deux centres de chaussée sur un rayon horizontal de douze mètres. Il relève ainsi qu'il s'agit d'une géométrie routière peu confortable et très contrainte, davantage comparable à une route de col alpin qu'à une desserte de quartier.

Lors de l'avant-projet mené en 2019 afin de commencer à évaluer l'insertion du tram, plusieurs variantes ont d'abord été étudiées dans le but de ne pas toucher au talus, celui-ci constituant une composante patrimoniale et paysagère forte du secteur et représentant un élément important à prendre en compte dans le projet. Il explique qu'une première approche consistait à travailler uniquement dans l'espace rue existant. Toutefois, cette solution nécessitait une emprise importante et aurait potentiellement impliqué la suppression de la Cure, bâtiment inscrit à l'inventaire, ce qui n'était pas envisageable. Une autre possibilité consistait à supprimer le trafic individuel, soit le lien entre la place de Carantec et le chemin du Pommier. Cette option a également été écartée, car elle aurait engendré d'importantes perturbations du trafic dans la zone villas. A l'issue de cette analyse, il a été conclu qu'aucune de ces variantes ne pouvait être retenue et qu'il était nécessaire de travailler sur une extension de l'emprise dans le talus (page 8). Il indique sur le plan présenté page 8, que le trait vert correspond à l'ancien fond de trottoir, tandis que les éléments en vert représentent le futur fond de trottoir. Il précise qu'environ sept mètres d'emprise sont nécessaires à l'intérieur du talus, cette emprise étant indispensable à la réalisation du tramway et des aménagements routiers. Il souligne que le projet a déjà été optimisé au maximum à cet endroit.

M. Simond relève également que les éléments en violet (page 8) correspondent au fond de trottoir actuel du chemin d'Auguste-Vilbert et qu'il existe moins d'un mètre d'écart entre le futur fond de trottoir et le fond de trottoir actuel de la chaussée. A cet endroit, la différence de niveau n'est pas de quatre mètres, mais d'environ 2,40 mètres. Dès lors, la question s'est posée de savoir s'il convenait de réaliser un mur ou un talus afin de gérer cette différence de niveau dans la zone hachurée (page 8). Il indique que les deux variantes ont été testées (page 9). La première consistait à maintenir la circulation au moyen d'un mur de soutènement de 3,40 mètres en saillie, notamment afin de respecter les normes de sécurité liées aux risques de sortie de chaussée des véhicules. La seconde variante reposait sur un système de terrasses permettant de gérer le différentiel de niveau. Toutefois, cette solution ne permettait plus de disposer des sept mètres nécessaires au croisement des

véhicules, dès lors que, même dans une zone limitée à 30 km/h, il est nécessaire de conserver au minimum 3,30 mètres par voie, d'autant plus qu'il s'agit d'un virage.

Il rappelle ainsi qu'une variante permettait le maintien de la circulation automobile dans le quartier, mais sans possibilité de plantation, alors même que le talus est aujourd'hui végétalisé, ce qui représente un enjeu important en termes d'acceptation du projet. Il précise que des arbres ont déjà dû être abattus dans le cadre du projet et qu'ils devront être compensés, ce que la variante avec mur ne permettait pas. Selon lui, cette variante aurait également rompu la perspective paysagère actuelle, alors que la solution du talus permet de préserver et de mettre en valeur la Cure et l'église, qui constituent des éléments patrimoniaux importants. Il explique que la variante du talus en terrasses offre une nouvelle valeur d'usage, puisqu'elle permet de restituer un talus végétalisé. Elle garantit également le maintien du passage des véhicules de secours en conformité avec le PLQ Carantec, tout en permettant surtout d'assurer une transition sécurisée ainsi qu'un itinéraire adapté pour les cyclistes et les piétons.

M. Simond indique, sur la base de ces démarches et des variantes analysées, que le COPIL a validé l'avant-projet le 23 janvier 2020, avec la variante du talus en terrasses, celle-ci étant considérée comme la solution répondant le mieux à l'ensemble des enjeux auxquels le projet était confronté. Il précise que cette variante répond notamment aux enjeux de protection du patrimoine soulevés par le SMS et la CMNS. Il explique que la mise au point de cet aménagement a nécessité un important travail de concertation avec la CMNS et que le projet a été présenté à quatre reprises devant cette instance afin de trouver la solution permettant de préserver au mieux l'ensemble des éléments patrimoniaux concernés. Il relève que la CMNS souhaitait initialement un simple talus, sans emmarchements ni fonctions d'usage particulières. Le système finalement retenu a toutefois permis d'intégrer ces aménagements tout en garantissant davantage d'espace, notamment pour le passage de véhicules lourds. Il souligne que cette variante en terrasses répond aux enjeux patrimoniaux et a démontré, sur le volet mobilité, qu'elle ne remettait pas en cause l'accessibilité au chemin d'Auguste-Vilbert. Dans le cadre du projet de tram, un important travail d'analyse de mobilité a été réalisé à travers le rapport d'impact sur l'environnement. Celui-ci a permis d'évaluer la demande en mobilité à différents horizons temporels et selon plusieurs scénarios. Les analyses ont également pris en compte l'ensemble des développements urbains planifiés dans le secteur jusqu'en 2030, notamment les PLQ Carantec et Morillons-Parc, ces projets constituant des générateurs de trafic intégrés aux études de mobilité. Il précise d'ailleurs que la fermeture du

chemin d'Auguste-Vilbert a fait l'objet d'un dossier spécifique dans le rapport d'impact sur l'environnement.

Concernant les modifications apportées aux schémas de circulation, il indique qu'entre-temps la route des Nations a été mise en service en tant que nouvel axe primaire du secteur. La route de Ferney, auparavant axe principal, a ainsi été reclassée en axe secondaire. Il explique également que, sur le chemin d'Auguste-Vilbert et l'ensemble des voies connexes du quartier, des mesures d'accompagnement ont été prévues et déjà mises en œuvre, notamment sur l'Ancienne-Route, avec l'instauration de sens uniques et de restrictions de trafic réservées aux habitants du secteur (page 12). Il précise que le chemin des Crêts-de-Pregny reste accessible depuis la route de Colovrex et l'Ancienne-Route. Afin de faciliter l'accessibilité locale, la commune a également décidé de rétablir le double sens sur la section de l'Ancienne-Route située entre le chemin d'Auguste-Vilbert et le chemin des Crêts-de-Pregny, alors qu'elle était auparavant à sens unique. Cette mesure permet notamment aux habitants du chemin d'Auguste-Vilbert ainsi qu'aux riverains de l'Ancienne-Route (n^{os} 19 à 26) et aux services de voirie de rejoindre plus facilement le chemin d'Auguste-Vilbert, simplifiant ainsi les parcours. Il ajoute que, pour une personne arrivant depuis le chemin du Pommier, il ne sera plus nécessaire de descendre par la route de Colovrex puis de remonter par l'Ancienne-Route pour accéder au PLQ. Il sera désormais possible d'emprunter directement le chemin du Pommier puis de se rendre depuis le giratoire au PLQ. De même, les automobilistes arrivant depuis l'autoroute emprunteront principalement la route des Nations puis la route des Morillons pour accéder au PLQ. Il reconnaît toutefois que les véhicules provenant du chemin Sarasin devront désormais passer par la route de Colovrex puis remonter par l'Ancienne-Route pour rejoindre le PLQ, ce qui représente environ 400 mètres supplémentaires en voiture. Il estime néanmoins que cette distance demeure acceptable.

Concernant la procédure fédérale, il indique que cette question faisait partie intégrante du dossier mis à l'enquête publique, laquelle a fait l'objet d'une publication annonçant la possibilité de consulter le dossier du tramway. L'enquête publique s'est déroulée entre mai et juin 2022 et a duré trente jours. Cinquante oppositions individuelles ainsi qu'une opposition collective contre le projet de tramway ont été déposées. Il précise que ces oppositions ont été traitées avec les opposants par le biais d'échanges d'écritures. Parmi elles, huit oppositions, soit sept individuelles et l'opposition collective, comportaient un grief relatif à la fermeture du chemin d'Auguste-Vilbert. Les opposants ont reçu des réponses à leurs remarques et ont ensuite eu la possibilité de répondre. Il indique finalement que l'OFT a considéré que l'ensemble des intérêts publics et privés avaient été correctement pris en compte dans le cadre du projet et que

la mise en impasse du chemin d'Auguste-Vilbert était justifiée. Les griefs relatifs à cette question ont dès lors été rejetés.

M. Simond indique que, si le projet devait être repris afin de réaliser, par exemple, un mur de soutènement, cela entraînerait l'arrêt immédiat des travaux, le talus étant en cours d'aménagement (page 16). Une telle modification impliquerait également la démolition des aménagements déjà réalisés. Il explique qu'il faudrait alors redéfinir le projet du tramway, puis le redéposer dans le cadre d'une nouvelle enquête publique et technique. Cela engendrerait un retard de 18 à 24 mois sur la mise en service, dans l'hypothèse où la procédure se déroulerait sans recours, ainsi qu'un impact financier majeur, notamment au regard des entreprises déjà engagées sur le chantier. Il précise par ailleurs que la CMNS rendrait très probablement un préavis défavorable sur une telle modification, ce qui bloquerait la procédure. Il rappelle également que les aménagements prévus dans le cadre du tramway ont été intégrés aux adaptations du PLQ Carantec. Dès lors, toute modification du projet nécessiterait l'abrogation du PLQ Carantec, son adaptation puis sa remise à l'enquête publique, créant ainsi de nouvelles incertitudes autour d'un PLQ ayant déjà un historique complexe. Il ajoute enfin que la commune devrait également entreprendre de nouveaux travaux afin d'adapter le réseau d'assainissement.

Discussion interne

Un député du Centre a trouvé l'audition instructive, tout en exprimant certaines interrogations. Il relève en particulier que la position de la commune de Pregny-Chambésy apparaît clairement opposée au projet, alors même que la commission ne dispose pas nécessairement de leviers d'action directs sur celui-ci. Il s'interroge sur la suite à donner dans ce contexte.

Un député de LJS souligne que la démonstration a été faite par le département et qu'un retard de 24 mois serait difficilement envisageable. Il estime que les éléments ont désormais été clairement exposés et il indique que son groupe refusera cette motion.

Un député Vert rappelle qu'un élément n'a pas été évoqué dans l'historique, à savoir qu'un référendum avait été lancé au Grand-Saconnex contre ce projet de tram. Il rappelle également que le MCG s'était opposé au projet de tramway et avait même formulé des propositions de tracés très peu logiques. Il estime qu'il convient de s'opposer à cette motion, d'abord pour des raisons esthétiques. Il rappelle qu'un PLQ existe à cet endroit et qu'il a précisément cherché à mettre en valeur l'église historique Saint-Hippolyte. Selon lui, construire un mur à cet emplacement serait à la fois inesthétique et

incohérent. Il ajoute que, pour les habitants du chemin d'Auguste-Vilbert, même si certains devront peut-être parcourir un léger détour supplémentaire, leur qualité de vie s'en trouvera améliorée, puisqu'ils ne subiront plus de trafic de transit. Concernant le chemin des Crêts-de-Pregny, il estime qu'il n'existe aucune raison pour qu'un trafic de transit s'y reporte. Il indique avoir lu le procès-verbal relatif à l'audition de la commune de Pregny-Chambésy et il relève que cette dernière évoquait avant tout une crainte de trafic de transit. Or, selon lui, depuis la remise en double sens de l'Ancienne-Route, aucun report de trafic n'a été observé sur ce secteur. Il considère dès lors que cette inquiétude peut être levée, dans la mesure où il n'existe aucune raison pour qu'un trafic de transit provenant des organisations internationales emprunte cet itinéraire. Il indique que son groupe s'opposera à cette motion.

Une députée du PLR annonce que son parti s'opposera à cette motion, celle-ci intervenant trop tardivement alors que les travaux ont déjà été réalisés. Elle estime que les explications fournies ont permis de mieux comprendre la décision prise et elle précise que, pour sa part, celle-ci ne la choque pas. Selon elle, si certaines personnes ne respectent pas les règles de circulation, il appartient alors à la police municipale d'effectuer les contrôles nécessaires, ce qui ne relève pas de la compétence du Grand Conseil. Elle indique que son groupe s'opposera à cette motion.

Un député du PS indique que le projet est désormais réalisé et que des discussions ont déjà eu lieu. Dès lors, son groupe refusera cette motion.

Vote

Le président met aux voix la M 3175 « pour le maintien de l'accès routier entre la route de Colovrex et le chemin Auguste-Vilbert dans le cadre du chantier du tram des Nations » :

Oui :	4 (2 MCG, 1 UDC, 1 LC)
Non :	10 (4 PLR, 1 LJS, 2 Ve, 3 S)
Abstentions :	—

La M 3175 est refusée.

M3175 - pour le maintien de l'accès routier entre la route de Colovrex et le chemin Auguste-Vilbert dans le cadre du chantier du tram des Nations

Audition du DSM en commission des transports
du Grand Conseil - 5 mai 2026



Sommaire

- Rappel du projet, processus
- Enjeux du talus St-Hippolyte et fermeture d'une partie du ch. A.-Vilbert
- Rappel des études de mobilité, RIE et fermeture Vilbert
- Impacts d'une réévaluation de projet

Le projet du tramway Nations - Grand-Saconnex

- Extension de la ligne de tramway de la Place des Nations au Grand-Saconnex et Ferney-Voltaire ;
- Etudes débutées en 2019, travaux engagés à l'automne 2025 et mise en service prévue en décembre 2028 ;
- Gouvernance de projet portée par le DSM et intégrant le DT, la Ville de Genève et la Ville du Grand-Saconnex.

04/05/2026 - Page 3

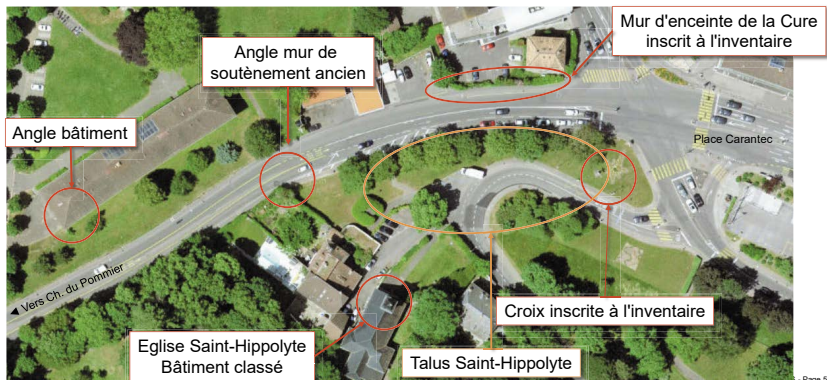
Fermeture d'une section du ch. A.-Vilbert



04/05/2026 - Page 4

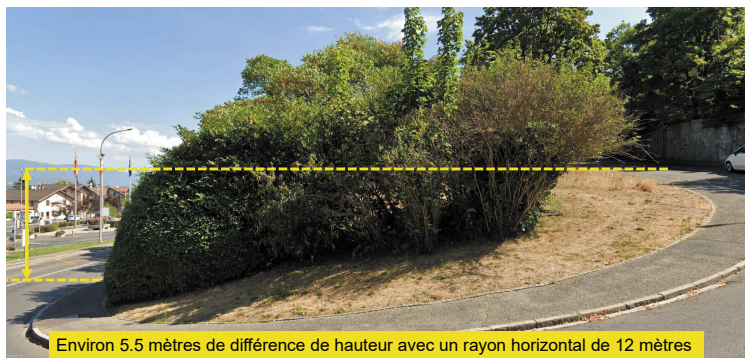
Contexte du secteur Pommier - Carantec

- Une section à forte contrainte foncière, topographique et patrimoniale



Contexte du secteur Pommier - Carantec

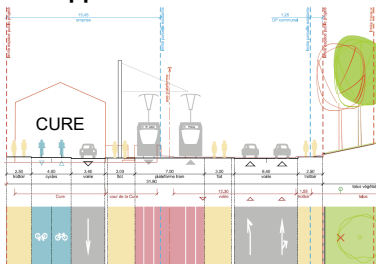
- Fort dénivelé entre la chaussée de part et d'autre du virage Saint Hippolyte



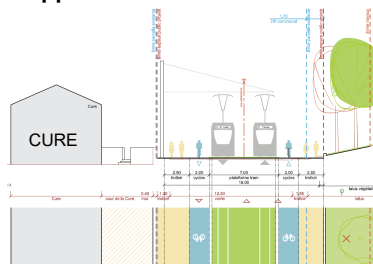
Contexte du secteur Pommier - Carantec

- Des variantes d'insertion ont été testées en avant-projet afin de ne pas impacter le talus, en maintenant ou enlevant certaines fonctions ou bâtiments

En supprimant la Cure ?



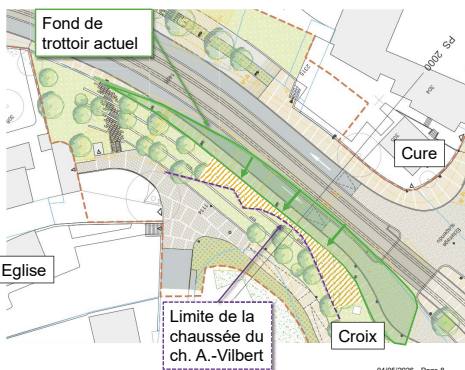
En supprimant le trafic individuel ?



04/05/2026 - Page 7

Insertion du projet au droit de la Cure

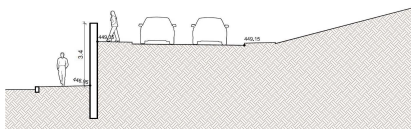
- Aucune de ces deux variantes n'est envisageable pour le fonctionnement territoire ou l'acceptation du projet
- Une emprise (en vert) de 7 m. au plus large dans le talus Saint-Hippolyte est impérative pour la réalisation du tramway et des aménagements routiers
- La surface hachurée orange implique une forte différence de niveau sur une faible largeur
- Création d'un mur ou d'un talus ?



04/05/2026 - Page 8

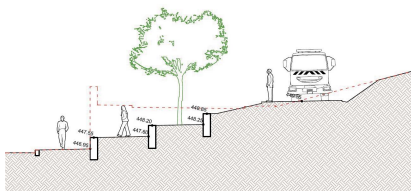
Traitement du talus Saint-Hippolyte

Mur de soutènement



- Maintien de la circulation automobile
- Pas de possibilité de plantations
- Le mur casse la perspective paysagère

Talus planté en terrasses



- Permet le passage des véhicules de secours (accès SIS au PLQ)
- Permet de planter le talus
- Donne une nouvelle valeur d'usage pour ce lieu

04/05/2026 - Page 9

Choix de la variante "talus en terrasse"

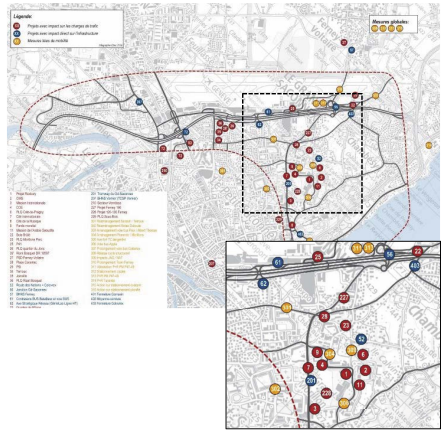
- Variante élaborée en collaboration avec les services préavisers de la thématique patrimoniale
- Répond ainsi aux enjeux de protection du patrimoine soulevé par SMS, CMNS
- Accessibilité riveraine maintenue malgré la fermeture d'une section du ch. A.-Vilbert

➤ Choix validé par l'ensemble des membres du COPIL à la fin de l'avant-projet le 23 janvier 2020

04/05/2026 - Page 10

Mobilité : un volet complet des études de projet

- Évaluation de la demande mobilité comparée à différents horizons sur le périmètre d'étude
- Prise en compte des développements urbains planifiés dans le secteur jusqu'à 2030, notamment PLQ Carantec et PLQ Morillon-Parc
- Fermeture d'une section du ch. A.-Vilbert > dossier spécifique dans le rapport d'impacts sur l'environnement



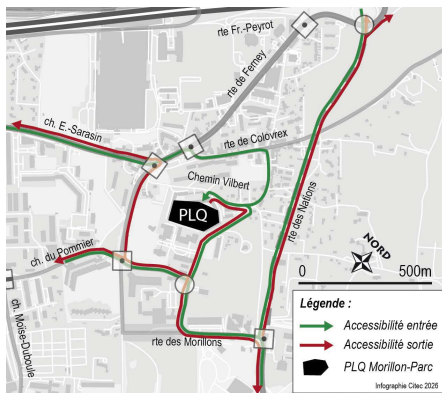
Modification du schéma de circulation

- Restrictions de circulation sur l'Ancienne-Route
- La police municipale n'a pas observé de trafic de transit non autorisé sur l'Ancienne-Route
- L'itinéraire par le ch. des Crêts-de-Pregny ne représente aucun intérêt/gain pour le report de transit
- Le ch. des Crêts-de-Pregny n'est pas enclavé



Accessibilité au ch. A.-Vilbert

- L'accessibilité pour les riverains de Vilbert est garantie, adaptée aux besoins locaux et cohérente avec le schéma de circulation



04/05/2026 - Page 13

Déroulé de la procédure fédérale d'approbation des plans du tramway Nations - Grand-Saconnex

- Rappel des principales étapes :
 - Avril 2022 : dépôt du dossier de la procédure d'approbation des plans (PAP) auprès de l'OFT
 - Mai-juin 2022 : enquête publique de 30 jours avec publication FAO
 - Juin 2022-novembre 2023 : échanges d'écritures (traitement des oppositions et préavis)
 - Décembre 2023 – février 2024 : séance de conciliation en présence de l'OFT
 - 21 janvier 2025 : rendu de la décision d'approbation des plans (DAP)
 - Juillet 2025 : Entrée en force de la DAP
- Oppositions formulées :
 - 50 oppositions individuelles et une opposition collective contre le projet de tramway
 - 8 oppositions (7 individuelles et l'opposition collective) comportaient un grief sur la fermeture du chemin Vilbert
 - L'OFT a considéré que l'ensemble des intérêts publics et privés avaient été correctement pris en compte et que la mise en impasse du chemin Vilbert est justifiée. Il a donc rejeté les griefs à ce sujet.

Enjeux liés à une reprise du projet afin de maintenir le ch. A.-Vilbert ouvert

- Le talus est actuellement en travaux, les fondations des terrasses sont réalisées > arrêt immédiat des travaux et démolition des aménagements réalisés
- Le projet du tramway devra être modifié puis redéposé en enquête publique et technique > retard de 18-24 mois sur la mise en service, si tout se déroule bien (hors recours) et impact financier majeur
- La CMNS préavisera très certainement défavorablement le projet, ce qui bloquera la procédure
- Il faudra abroger le PLQ Carantec, l'adapter et le remettre en enquête publique
- La commune du Grand-Saconnex devra refaire des travaux pour adapter le réseau d'assainissement

04/05/2026 - Page 15

Travaux en cours dans le talus Saint-Hippolyte



04/05/2026 - Page 16

Merci de votre attention

Date de dépôt : 18 août 2026

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de Gabrielle Le Goff

POSITION DE LA MINORITÉ – Une infrastructure majeure ne peut pas être réalisée au prix de la sécurité quotidienne, de l’accessibilité d’un quartier et du déplacement des nuisances vers une commune voisine.

La M 3175 demande une vérification sérieuse et une solution pragmatique avant qu’un choix irréversible ne s’impose aux habitants pendant des décennies.

La minorité de la commission vous invite à accepter la motion M 3175. Cette motion ne remet pas en cause le tram des Nations. Elle demande que sa réalisation ne sacrifie pas, au nom d’un projet d’ensemble, la sécurité et la qualité de vie concrète des habitants du Grand-Saconnex et de Pregny-Chambésy.

La motion a été examinée au cours de trois séances de commission, représentant au total deux heures et une minute de présentations et de débats. Malgré ce temps consacré à son traitement, la majorité des onze questions posées par la première signataire de la motion n’a pas reçu de réponse. Cette lacune est d’autant plus regrettable que la majorité de la commission n’a pas souhaité donner suite à la proposition d’auditionner la fédération réunissant les associations de quartier du Grand-Saconnex (FLAGS).

1. Une motion de bon sens, et non une opposition au tram

Le chantier du tram des Nations constitue un projet important pour la mobilité de l’agglomération. Précisément parce qu’il s’agit d’un grand projet public, il doit intégrer les réalités locales et corriger ses effets indésirables lorsqu’ils apparaissent. Soutenir le tram ne signifie pas accepter sans discussion chacune des conséquences de son implantation.

La fermeture définitive d’une section de 60 mètres du chemin Auguste-Vilbert transforme cet axe en impasse pour la circulation automobile générale. Elle impose une nouvelle organisation des déplacements : remise à double sens d’une partie de l’Ancienne-Route, détours pour certains riverains et risque de report vers le chemin des Crêts-de-Pregny. Cette modification intervient en

parallèle de l'arrivée d'environ 300 logements à Carantec et d'autres développements urbains importants dans le secteur.

La motion ne demande donc ni l'abandon du tram ni le maintien du statu quo. Elle demande l'examen rapide d'un aménagement permettant de préserver un accès routier local, ou de toute solution équivalente conciliant le tram, la sécurité, le patrimoine et les besoins des habitants.

2. Deux communes voisines, deux constats radicalement différents

L'audition conjointe des autorités du Grand-Saconnex et de Pregny-Chambésy a révélé un désaccord profond. Celui-ci ne peut pas être balayé comme une simple divergence d'appréciation.

Le Conseil administratif de Pregny-Chambésy a apporté un soutien sans réserve à la motion. Son magistrat chargé de la mobilité et de la sécurité a décrit un chemin des Crêts-de-Pregny trop étroit, sur lequel les véhicules doivent déjà empiéter sur le trottoir pour se croiser. Il a évoqué des risques pour les piétons, une infrastructure incapable d'absorber une hausse du trafic, une dégradation accélérée de la chaussée et des conséquences financières pour la commune.

Son constat a été sans ambiguïté : le trafic de transit aurait déjà fortement augmenté sur cet axe. A l'inverse, le Grand-Saconnex a défendu la solution retenue et le département a indiqué qu'aucun trafic de transit massif n'avait été observé. Ces affirmations opposées auraient dû conduire la commission à exiger des données actuelles, partagées et vérifiables avant de conclure.

3. L'absence de comptages récents fragilise la démonstration du département

Le département affirme que la route des Nations absorbe désormais l'essentiel du trafic de transit et que les automobilistes n'auraient aucun intérêt à emprunter le chemin des Crêts-de-Pregny. Mais il reconnaît simultanément qu'aucun comptage récent ne démontre la situation réelle sur ce tronçon.

Cette faiblesse est centrale. Une absence d'observation par la police municipale ne remplace pas une campagne de comptage effectuée aux heures pertinentes, avec distinction entre trafic riverain et trafic de transit. Le département a d'ailleurs indiqué que des comptages seraient réalisés ultérieurement, vraisemblablement après la mise en service du tram, lorsque les flux seront stabilisés.

Autrement dit, la commission a été invitée à rejeter la motion avant de disposer des données que l'administration elle-même juge utiles pour évaluer

la situation. Pour la minorité, gouverner ne consiste pas à attendre que les difficultés soient définitivement installées pour les mesurer.

4. Onze questions posées, une majorité de réponses toujours incomplètes

Lors de l'audition des communes, la première signataire de la motion a posé onze questions précises :

1. Disposez-vous d'une **étude et des mesures** concernant l'augmentation du trafic de transit suite aux reports sur : l'Ancienne-Route et le chemin des Crêts-de-Prégny et la mise en double sens d'une partie de l'ancienne route ?
Si oui, quels sont les résultats ?
2. Quelle est votre évaluation des impacts sur la **sécurité des enfants**, notamment à proximité de l'école du Village ?
3. Avez-vous évalué l'impact combiné du tram + **300 nouveaux logements** sur le trafic ?
4. **Le quartier est-il aujourd'hui sous-dimensionné en termes d'accès routier ?**
5. Comment anticipez-vous l'évolution du trafic une fois les logements occupés ?
6. Avez-vous analysé la solution du **mur de soutènement** évoquée dans la motion ?
7. Si oui :
pour quelles raisons n'a-t-elle pas été retenue ?
s'agit-il uniquement d'un critère esthétique ?
8. Seriez-vous favorables à une **réévaluation rapide** de cette option ? Sinon, pourquoi ?
9. Avez-vous été saisis par des habitants ou associations sur ce sujet ?
10. Considérez-vous que la solution actuelle :
*privilégie un **dogme de mobilité** ?*
ou répond réellement aux besoins des habitants ?
11. Etes-vous prêts à soutenir une adaptation du projet **si elle améliore concrètement la qualité de vie locale** ?
12. Pensez-vous que la situation actuelle est **satisfaisante sur le long terme** pour les habitants actuels et futurs ?

Le président a proposé que les réponses restantes soient transmises par écrit. Or aucun document comportant une réponse complète, individualisée et numérotée du Conseil administratif du Grand-Saconnex n'a été produit dans les pièces examinées.

L'audition ultérieure du département a certes apporté des informations utiles, mais la majorité des questions listées ci-dessus est restée sans réponse complète, directe et vérifiable. En particulier :

- aucune évaluation spécifique de la sécurité des enfants à proximité de l'école du Village n'a été présentée ;
- aucune réponse directe n'a été fournie sur le caractère éventuellement sous-dimensionné des accès routiers du quartier ;
- aucune projection chiffrée de l'évolution du trafic après l'occupation des nouveaux logements n'a été communiquée ;
- aucune étude comparative récente et chiffrée n'a été produite sur les effets du double sens de l'Ancienne-Route et sur le chemin des Crêts-de-Pregny ;
- aucune réponse complète n'a été donnée sur l'ouverture contrôlée aux seuls riverains au moyen des bornes déjà prévues.

Une étude générale de mobilité intégrant les développements urbains jusqu'en 2030 ne dispense pas de répondre à des questions locales et concrètes lorsque le schéma de circulation est modifié et que des risques de sécurité sont signalés sur le terrain.

5. La sécurité des enfants et des piétons ne peut pas être une variable d'ajustement

La remise à double sens d'une partie de l'Ancienne-Route concerne un secteur étroit, à proximité de l'école du Village, de la mairie et d'itinéraires cyclables. Le chemin des Crêts-de-Pregny présente lui aussi une morphologie défavorable : faible largeur, croisement difficile et empiètement possible sur le trottoir.

La majorité a essentiellement retenu l'argument selon lequel le trafic de transit serait interdit et devrait donc être sanctionné. Cette réponse est insuffisante. Une interdiction sur un panneau ne protège pas, à elle seule, un enfant qui traverse la chaussée. Lorsque les restrictions ne sont pas respectées, l'autorité doit soit garantir un contrôle réellement efficace, soit adapter l'aménagement afin de prévenir le danger.

La politique de mobilité doit partir de la vie quotidienne des habitants. Elle ne peut pas se limiter à considérer qu'un détour de 400 mètres est

acceptable ou qu'un trafic n'a théoriquement aucun intérêt à passer par un quartier. Ce qui compte, c'est ce qui se produit réellement sur le terrain.

6. Le mur a été étudié, mais aucune comparaison complète n'a été soumise à la commission

Le département a démontré que la variante du mur de soutènement avait été examinée lors de l'avant-projet. Il a présenté des contraintes sérieuses : mur d'environ 3,40 mètres, impact paysager, impossibilité de replanter le talus, protection de l'église Saint-Hippolyte, de la Cure et des éléments inscrits à l'inventaire, ainsi que coordination avec le PLQ Carantec.

La minorité ne nie pas ces contraintes. Elle constate toutefois que la commission n'a reçu ni comparaison financière détaillée des variantes, ni expertise géotechnique complète, ni véritable analyse de variantes intermédiaires. La discussion a été enfermée dans une opposition binaire entre le mur initial et la fermeture à la circulation générale.

Or l'audition a révélé que le passage restera physiquement praticable pour des véhicules lourds et qu'il sera équipé de bornes automatiques rétractables. Les véhicules de secours, les services publics, les convois funéraires, des véhicules agricoles et certains habitants pourront l'emprunter. Dès lors, la proposition d'autoriser également, sous conditions strictes, les seuls riverains du chemin Auguste-Vilbert méritait une étude sérieuse. Cette solution de compromis aurait pu répondre aux préoccupations de sécurité sans rétablir un axe général de transit.

7. L'argument du fait accompli ne doit pas remplacer le débat politique

Le département a annoncé qu'une modification du projet entraînerait un retard de 18 à 24 mois, un impact financier majeur, une nouvelle procédure d'enquête, une probable opposition de la CMNS et une adaptation du PLQ Carantec. Ces conséquences doivent être prises au sérieux.

Mais l'argument selon lequel il serait désormais trop tard ne répond pas au fond. Le problème avait été signalé durant les études et huit oppositions, sept individuelles et une collective, comportaient déjà un grief relatif à la fermeture du chemin Auguste-Vilbert. La demande n'est donc ni soudaine ni artificielle.

Une démocratie crédible doit encore pouvoir corriger un projet lorsque les travaux commencent, surtout lorsqu'il s'agit d'éviter des nuisances et des risques qui dureront plusieurs décennies. Plus un projet avance, plus la prudence est nécessaire ; mais plus les conséquences deviennent irréversibles, plus le contrôle politique doit être exigeant.

8. La majorité n'a pas voulu entendre les associations de la commune

Un citoyen du Grand-Saconnex a demandé à être auditionné. La première signataire de la motion a également proposé l'audition de la fédération réunissant les associations de quartier du Grand-Saconnex (FLAGS). Cette audition a été refusée par 9 voix contre 3 et 2 abstentions.

La majorité a donc écarté la proposition d'entendre les représentants des associations de la commune, alors même que plusieurs questions demeuraient sans réponse complète et que les constats du Grand-Saconnex, de Pregny-Chambésy et du département se contredisaient. Elle a considéré que la procédure était achevée et que de nouvelles auditions créeraient de faux espoirs. Pour la minorité, ce raisonnement inverse l'ordre des priorités : **ce n'est pas parce qu'une décision administrative est avancée que l'expérience des habitants cesse d'être pertinente**. Cette audition aurait précisément permis de vérifier les affirmations contradictoires relatives au trafic, à la sécurité et au respect des restrictions.

9. Une position de la motion : défendre les habitants avant les schémas

La motion défend une mobilité pragmatique, conçue pour les habitants et non contre eux. La minorité de la commission refuse que les quartiers périphériques supportent les conséquences de décisions prises à distance, sur la base de modèles qui ne sont pas confrontés assez rapidement à la réalité du terrain.

Cette motion incarne trois principes simples :

- la sécurité des enfants, des personnes âgées, des piétons et des cyclistes doit primer ;
- les nuisances ne doivent pas être déplacées d'une commune vers une autre ;
- un grand projet doit rester capable d'intégrer une correction locale raisonnable lorsqu'elle améliore durablement la vie d'un quartier.

Il ne s'agit pas de choisir entre le tram et les automobilistes. Il s'agit de refuser une planification rigide qui oppose artificiellement les modes de transport et qui demande ensuite aux habitants de s'adapter à toutes ses conséquences.

10. Conclusion : accepter la M 3175

Les auditions n'ont pas permis de lever les inquiétudes essentielles. Elles ont au contraire confirmé l'existence d'un désaccord entre les communes, l'absence de comptages récents, des réponses incomplètes sur la sécurité près de l'école et la possibilité technique d'un accès contrôlé à certains véhicules.

La motion M 3175 offre au Conseil d'Etat l'occasion de reprendre l'examen de la situation avec méthode, transparence et pragmatisme. Son acceptation ne signifie pas que le Grand Conseil impose immédiatement un ouvrage déterminé. Elle signifie qu'il refuse de fermer la porte à une solution plus sûre et plus respectueuse des habitants avant que les choix réalisés ne deviennent définitivement irréversibles.

Au vu de ces explications, la minorité de la commission des transports vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à accepter la motion M 3175.

M 3175

Proposition de motion

Pour le maintien de l'accès routier entre la route de Colovrex et le chemin Auguste-Vilbert dans le cadre du chantier du tram des Nations

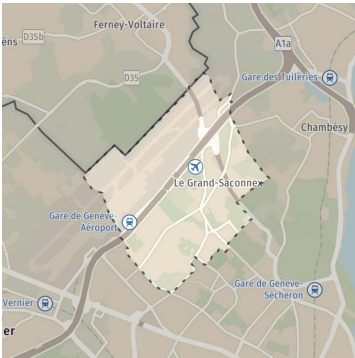
COMMISSION DES TRANSPORTS
21 AVRIL 2026

Présentation de Gabrielle Le Goff

Signataires: Gabrielle Le Goff, Ana Roch, Arber Jahija, Jean-Marie Voumard, Danièle Magnin, Sandro Pistis, Thierry Cerutti, François Baertschi, Christian Flury

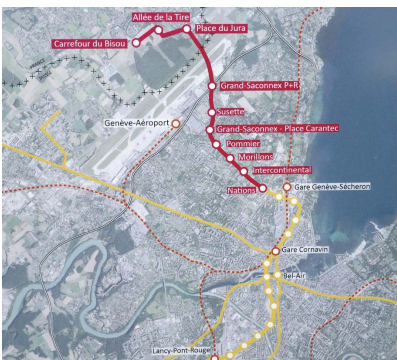
PROBLÈME MAJEUR: Impact du tram des Nations sur la circulation au cœur du Grand-Saconnex

Ville du Grand-Saconnex



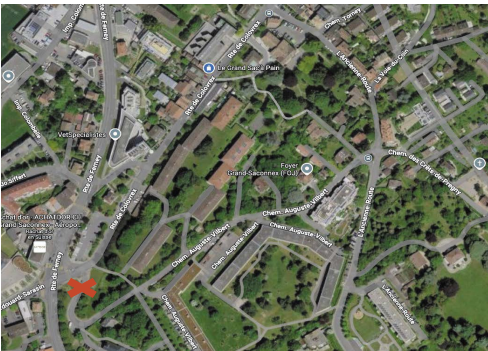
21/04/2024

Extension du tram 15, le tram des Nations



PROBLÈME MAJEUR: Impact du tram des Nations sur la circulation au coeur du Grand-Saconnex

- Le contexte:
 - Le chantier de la future ligne de tram des Nations constitue un projet majeur pour la mobilité de l'agglomération genevoise. Il exige de nombreuses adaptations du réseau routier, tant cantonal que communal, et implique des modifications substantielles de la circulation dans plusieurs quartiers.
- Impact direct sur tout le quartier à proximité de la place de Carantec
 - La planification actuelle prévoit la **fermeture de l'accès routier reliant la route de Colovrex au chemin Auguste-Vilbert**, au niveau de la place Carantec située sur la commune du Grand-Saconnex.



21/04/2024

3

PROBLÈME MAJEUR: Impact de la construction de 300 logements sur la place de Carantec et le chemin Auguste-Vilbert



Zone impacté par le tram et les constructions



Zone impacté par le tram et les constructions

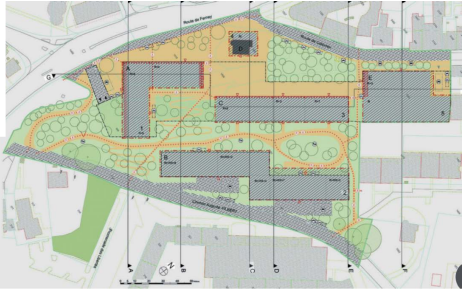
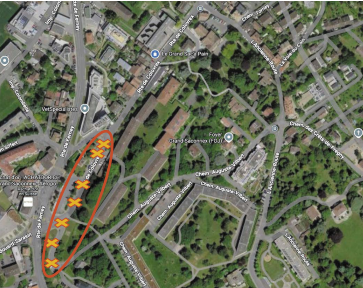
21/04/2024

4

PROBLÈME MAJEUR: Impact de la construction de 300 logements sur la place de Carantec et le chemin Auguste-Vilbert

• Impact des constructions à Carantec

- La route de Colovrex sera définitivement fermée au niveau du croisement avec le Chemin Auguste-Vilbert



La route de Colovrex au niveau de la place de Carantec est remplacée par un chemin pedestre

5

AVANT / APRÈS LE TRAM

- **AVANT** : Les habitants du chemin Auguste-Vilbert ainsi que les personnes se rendant à l'église St-Hippolyte avait un accès direct à la route de Ferney au niveau de la place de Carantec
- **APRÈS** : Cet accès direct est supprimé et le chemin Auguste-Vilbert devient un cul-de-sac.





CONSEQUENCES: REPORT DU TRAFIC

- Pour rentrer chez eux :

Les véhicules venant de Casai par le Chemin Edouard-Sarasin devront emprunter la route de Colovrex puis l'Ancienne-Route,

Les véhicules venant des Nations devront emprunter l'Ancienne-Route mise à double-sens.

- Pour sortir de chez eux:

Les véhicules devront obligatoirement emprunter l'Ancienne-route pour rejoindre la route des Nations ou le chemin du Pommier

- Pour le **trafic de transit** accru par la mise en double sens de l'Ancienne-route

Les véhicules devront obligatoirement emprunter le chemin des Crêts-de-Prégny qui n'est pas adapté à un trafic à double sens important.



Accès supprimé suite au réaménagement de la place de Carantec

21/04/2024

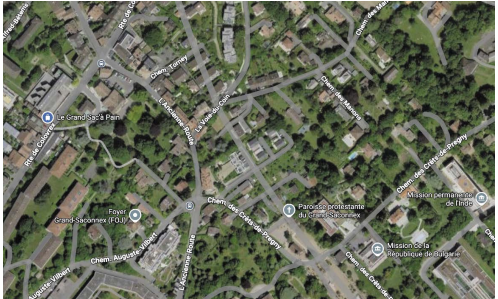


IMPACTS SUR LA SÉCURITÉ

Les reports du trafic sur la route de Colovrex et l'Ancienne-route ont un impact aux heures sensibles sur la sécurité des piétons et en particulier des enfants et des personnes âgées et des cyclistes.

- A proximité de l'école de Grand-Saconnex Village
- Sur l'Ancienne-route à proximité de la mairie
- Sur le Chemin des Crêts-de-Prégny*
- *Le raccordement cycliste au quartier de la mairie depuis les Nations n'est plus possible*

* La commune de Prégny-Chambésy semble passablement mécontente de cette surcharge de trafic !



✗ ERREUR DE PLANIFICATION OU DOGMATISME?

La fermeture définitive de l'accès au Ch. Auguste-Vilbert depuis la route de Ferney au niveau de la place de Carantec n'est pas inéluctable!

- Le problème est connu depuis le début des études sur le Tram
- Une solution simple consistant en la construction d'un simple mur de soutènement a été identifiée
- Mais à ce jour elle n'a pas été intégrée dans la planification sous prétexte qu'un mur n'est pas écologique!



✗ Fermeture du Chemin Auguste Vilbert

9

21/04/2024

🧱 SOLUTION CONCRÈTE ET RESPECTUEUSE DE L'ENVIRONNEMENT

Un mur de soutènement offre une solution réaliste et peu coûteuse

- Le mur de soutènement peut être enrichi de verdure, voire arborisé
- Le mur maintient l'accès aux riverains
- L'ancienne-route n'a plus besoin d'être à double-sens, réduisant ainsi les nuisances pour la commune de Prégny-Chambes



21/04/2024

10



MOMENT CRITIQUE

La **faisabilité technique, géotechnique et financière** d'un tel aménagement doit être examinée par les services cantonaux compétents.

- Les travaux sont en cours
- La fenêtre d'action est limitée
- ➡ Après : ce sera trop tard



21/04/2024

11



LA MOTION M3175 DEMANDE

Afin de ne pas péjorer la vie de tout un quartier au centre d'une ville du canton pendant des décénies la motion M3175 demande :

- Que la **faisabilité technique, géotechnique et financière** d'un tel aménagement soit examinée par les services cantonaux compétents au plus vite.
- Qu'elle soit intégrée au projet pendant qu'il est encore temps.



21/04/2024

12

🔥 MESSAGE POLITIQUE

Nous parlons d'un ajout mineur mais essentiel car tout grand projet se doit de prendre en compte:

- La sécurité des enfants et des personnes âgées
- Le respect des habitants
- De ne pas forcer le dogmatisme au détriment du bon sens



Emplacement du mur au carrefour Route de Ferney, route de Colovrex et Ch. Auguste Vilbert au 19/04/2026

21/04/2024

13

M 3175

Proposition de motion

Pour le maintien de l'accès routier entre la route de Colovrex et le chemin Auguste-Vilbert dans le cadre du chantier du tram des Nations

**Merci d'accueillir favorablement
cette motion
Merci de votre attention**

Signataires: Gabrielle Le Goff, Ana Roch, Arber Jahija, Jean-Marie Voumard, Danièle Magnin, Sandro Pistis, Thierry Cerutti, François Baertschi, Christian Flury