

PROCES-VERBAL DE LA SEANCE EXTRAORDINAIRE DU CONSEIL MUNICIPAL DU 9 FÉVRIER 2017

Présents-es :	M. René GISIGER, Président
	Mmes Corinne BAUDET, Célia BLATTER BARROS DA SILVA, Simone BOWMAN (Vice-présidente), Laurence FERNANDEZ-PAGE, Geneviève MAYTAIN, Bénédicte DE RAEMY et Prisca WASEM
	MM. David BEDERT, Bastien BLANCHARD, Christian CHEYROUX, Steve DELAUDE, Thomas GAUDIN, Stéphane HILTY, Michel MOUTON, Raphaël PRINA, Philippe ROUX, Stéphane SCHWEIZER et
Secrétaire :	M. Jacques NIERLE, Secrétaire général
Conseil administratif :	MM. Fernand SAVIGNY et Yves Marie TRONO, Conseillers administratifs
Excusés :	M. Christian GORCE, Maire, et M. Philippe SIMON
Procès-verbaliste :	Mme Véronique PRETI

ORDRE DU JOUR

A. Projet d'extension du réseau tramway Palettes – St. Julien via Perly-Certoux: enquête publique (complément d'information)1

Le Président, M. René Gisiger, souhaite la bienvenue à l'assemblée. Il salue MM. Yves-Marie Trono et Fernand Savigny, Conseillers administratifs ainsi que le public présent. Il excuse les absences de MM. Gorce et Simon.

Il ouvre la séance à 20h45.

En préambule, il annonce l'invitation lancée par le FCPC aux Conseillers municipaux dans le cadre de son traditionnel tournoi en salle les 25 et 26 février. La verrée de l'amitié a lieu le dimanche 26 février 2017 à 11h.

A. Projet d'extension du réseau tramway Palettes – St. Julien via Perly-Certoux: enquête publique (complément d'information)

Le Président rappelle que l'enquête publique court jusqu'au 21 février 2017 et que ce débat suit la présentation qui a été faite aux Conseillers municipaux par le mandataire de la commune, Team+, sur les oppositions de la commune.

M. Cheyroux signale que, dans le plan mis à l'enquête, le dossier no 96 nommé « Dossier Desserte », comporte deux pages, dont une qui renvoie à un numéro 1.1.9, lequel informe que « le dossier sera disponible ultérieurement, etc... ». M. Cheyroux souhaite des informations sur le délai auquel ce dossier sera disponible.

M. Savigny répond qu'il ne le sait pas mais que beaucoup d'éléments viendront après, qui ne sont pas nécessaires dans le cadre de la procédure actuelle. Par rapport au dossier PAP, plusieurs autres fiches présentent cette information.

COMMUNE DE PERLY-CERTOUX

M. Mouton rappelle que le Conseil municipal est pratiquement unanimement opposé à la station En Louche avec les 4 voies prévues. Il demande pourquoi on ne demanderait pas deux voies seulement. La troisième voie pourrait être aussi réalisée à la ZIPLO. Il ne voit pas l'intérêt d'une troisième voie à En Louche et propose qu'on demande deux voies à Perly.

Le Président dit approuver à 100% cette proposition et passe la parole à M. Delaude.

M. Delaude rappelle qu'une rame sur deux devra s'arrêter là, donc il faut une troisième voie. Demander deux voies, ce qui lui conviendrait, irait contre le principe d'un tram sur deux en arrêt là, ce qui lui irait aussi, mais il doute que cela soit accepté.

M. Mouton doute qu'il y ait tellement de gens supplémentaires entre la ZIPLO et Perly, le tram sur deux pourrait aussi s'arrêter à Plan-les-Ouates.

M. Trono rappelle que l'endroit où M. Mouton voudrait stopper le tram se trouve sur le territoire de la commune et non sur celui de Plan-les-Ouates.

M. Savigny estime que l'endroit où l'on stoppe un tram sur deux est un argument fondamental. Finalement, le tram est fait pour desservir St-Julien-en-Genevois et on stoppe un tram sur deux pour y aller. M. Savigny se demande si c'est encore nécessaire d'avoir une station aussi importante dans ce cas. La commune pourrait argumenter en demandant que cette voie d'arrêt soit située à un endroit plus approprié, par exemple, près de l'autoroute, plutôt qu'indiquer un endroit précis.

M. Gaudin indique que si la zone En Louche avait été urbanisée, cela aurait eu un intérêt. Peut-être que la réponse sera donnée sur la base d'un développement futur de la zone.

M. Savigny dit qu'il ne le pense pas car le nombre d'habitants dans cette zone sera moins élevé qu'au centre du village et surtout à St-Julien.

Mme Wasem évoque le terminus de Bernex, qui est sur deux voies. Il lui paraît techniquement possible d'avoir deux voies et de faire repartir un tram sur deux sur deux voies. Même à 1 km plus loin, une voie de déstaging est réaliste. Il faudra poser la question de savoir pourquoi on prévoit trois voies alors que techniquement, deux voies rendent possibles l'arrêt d'un tram sur deux. Mme Wasem estime que le retour en arrière d'un tram sur deux serait possible à Ravières.

M. Savigny répond que la station En Louche n'est pas un terminus. Il faut aussi intégrer la circulation, le tram qui reviendrait en arrière se heurterait aux voitures, si le retour en arrière se faisait à l'arrêt Ravières.

Mme Wasem maintient que ce serait possible plus loin, en direction de la douane.

M. Mouton demande s'il est prévu un P+R à En Louche. On lui répond non. Il poursuit qu'un P+R serait possible près du pont.

Le Président répond qu'il ne faut pas rentrer là-dedans.

M. Bédert demande pour quelle raison un tram sur deux est-il stoppé ici, car il lui semble qu'un tram sur deux sera vide. Ecologiquement parlant, ce n'est pas judicieux.

Le Président répond qu'une explication a été donnée sur le fait que la France ne veut pas payer la redevance, et aussi, lors de la présentation aux Perlysiens, qu'il fallait avoir une station sur Suisse pour les trams en panne, et non sur France.

M. Trono rappelle que l'objet de ces oppositions est que cela va obliger le canton à fournir toutes les explications.

Mme Fernandez Page souligne aussi que le terminus du 15 à Palettes se trouve sur deux voies uniquement.

M. Savigny, revenant sur la proposition de Mme Wasem, indique que si tous les trams allaient jusque devant le garage Bourgeois, ce tronçon en sens unique, selon la proposition communale, permettrait le retour en arrière du tram sans conflit avec le trafic individuel. Cela permettrait une meilleure desserte de ce lieu, ce qui serait en cohérence avec un futur projet de parking qui existe de ce côté-là de l'autoroute, ce projet de parking étant en dehors du dossier du tram.

M. Cheyroux demande s'il serait pertinent de proposer aux TPG de placer cette station contre la frontière, près du P+R. Il estime qu'il y a de la place, perpendiculairement à la route de St-Julien, pour cette station de stockage de rames.

COMMUNE DE PERLY-CERTOUX

Cette intervention soulève une discussion, et sur la base d'une diapositive de situation, M. Cheyroux concède qu'il n'y a pas de place.

M. Mouton en vient à la route de desserte. Il pense avoir entendu le mandataire dire que la route était en hauteur et que cela ne justifiait pas les murs anti-bruit. Ce que M. Mouton ne comprend pas.

MM. Savigny et Trono précisent qu'il y a un mur antibruit, mais qu'il ne va pas tout le long de la route.

M. Trono précise que le projet cantonal respecte totalement la loi sur le bruit. Formuler une opposition sur ce point ferait chou blanc. Il n'y a pas de maisons à certains endroits qui nécessiteraient un mur anti-bruit.

M. Savigny ajoute que, s'agissant d'une nouvelle construction de route, ce sont les normes les plus sévères qui doivent être respectées. La seule exception est la jonction avec la route de St-Julien vers la douane, où un mur n'est techniquement pas possible.

M. Cheyroux veut rajouter une facette. D'accord pour les habitations proches, mais il parle pour tous les riverains de la Lissole, qui ne sont pas à quelques mètres de la route et n'ont pas été mesurés. Ils n'ont aucun obstacle pour réduire le bruit qui sera généré par les 15'000 à 20'000 véhicules qui passeront. Il propose que la question soit posée de la protection du bruit sur toute la longueur de la route de desserte, pour les habitants de la Lissole et pour les futurs habitants de la zone.

M. Savigny répète que les normes seront respectées, et que la commune ne peut pas exiger davantage.

M. Trono rappelle que la loi n'impose pas de murs pour les installations existantes. Pour les nouvelles habitations, elles devront intégrer les normes antibruit, dont la construction éventuelle d'un mur.

M. Cheyroux revient sur un schéma des émissions sonores. Il relève que la route de St-Julien est en rouge, car elle a de fort bruit, et la zone de la Lissole est en jaune. Il redoute que la zone en jaune soit rouge par la suite.

M. Gaudin redit que les mesures ont été faites, y compris pour la zone future, avec des algorithmes. Les murs antibruit sont proposés suite à ces études techniques, à certains endroits où c'est nécessaire.

M. Trono rappelle qu'il sera posé un enrobé phono-absorbant, qui réduit le bruit des véhicules.

M. Prina estime que si l'on veut anticiper ce qui va se passer, c'est le déplacement de la zone rouge sur la zone jaune, la zone rouge de la route de St-Julien redevenant jaune.

M. Savigny redit que ce qui doit se construire le sera en fonction des normes anti-bruit les plus sévères. L'existant ne va pas changer.

M. Delaude revient sur la route de St-Julien : elle est située entre deux rangées de bâtiments, qui retiennent le bruit. Il redoute que sur la nouvelle route, le bruit se propage bien plus loin que celui de la route de St-Julien. Déjà, selon comment souffle le vent, le bruit de l'autoroute se propage très loin.

M. Cheyroux rappelle qu'il milite pour avoir un mur de 2m de haut qui soit antibruit, qui canalise les odeurs et limite la lumière.

Mme Wasem invite à se souvenir que des constructions vont venir le long de cette route, qui feront paroi antibruit.

M. Trono rappelle que la route de contournement a été un combat de tous les jours, pour ne pas avoir les voitures de la route de St-Julien détournées dans les villages. La commune a finalement gagné puisque cela a été un préalable inscrit dans une loi pour l'arrivée du tram.

M. Delaude souligne que cette route était prévue à la hauteur de l'autoroute, pas forcément en surface.

M. Savigny précise que la route doit aussi desservir une zone de développement. Elle ne pouvait pas être enterrée.

M. Delaude s'est laissé dire qu'il était difficile de déclasser de la zone agricole pour en faire une zone artisanale. Comme les Conseillers administratifs lui disent que c'est inscrit dans le plan directeur cantonal, il se demande si c'est encore au goût du jour, vu les discussions sur les surfaces d'assolement.

M. Trono rappelle que c'est la commune de Bardonnex qui est concernée, et elle ne s'est pas opposée au PDCant. Elle a donc accepté la possibilité d'un développement dans cette zone de son territoire.

M. Hilty demande s'il a été envisagé de faire la route dans une tranchée, comme à Vézenaz.

M. Savigny indique que la commune était ouverte à toutes les solutions, pourvu que le trafic ne vienne pas sur le chemin de la Mairie et dans les villages. Ce sont les mandataires du canton qui ont planché sur les solutions.

COMMUNE DE PERLY-CERTOUX

M. Trono rappelle que les deux tranchées réalisées dans le canton ont coûté cher aux communes, car l'ardoise a doublé pendant les travaux et elles ont dû en financer une partie... Pour l'instant, la route de desserte ne coûte pas un centime à Perly.

M. Cheyroux demande pourquoi il manque un trottoir sur la route de la desserte, entre Ravières et douane.

Des voix répondent que les piétons emprunteront plutôt la route de St-Julien. M. Delaude complète en indiquant qu'une balade là n'est pas super bucolique.

Le Président demande qui veut s'exprimer sur le giratoire proposé ou le cheminement pour les riverains vers les garages.

M. Bédert relève que, sur la présentation du giratoire, le bus accède mais pas les véhicules. Les riverains de la route de Certoux devront redescendre en direction de la ville et remonter pour aller dans le village.

M. Prina indique qu'il est contre le giratoire. Il souhaite que soit appliqué ce qui était prévu au départ, une barrière, pour faire une impasse, et c'est tout.

M. Delaude indique que le giratoire fait du sens si la circulation arrive jusqu'à un certain point. Il faut trancher d'abord sur le sens unidirectionnel ou bidirectionnel et ensuite, on peut décider « impasse ou giratoire ».

M. Prina est favorable à un sens unidirectionnel, car cela met le tram en site propre sur la moitié de la route de St-Julien dans un sens, sur l'autre moitié dans l'autre sens. M. Prina dit comprendre le souhait d'avoir les deux directions mais on ne peut pas avoir le beurre et l'argent du beurre, il faut choisir. Là on va aider les gens qui iront dans la zone artisanale, proche d'En Louche. Mais les gens pourront faire le détour, comme tout le monde. M. Prina indique que lui-même sera obligé de faire le tour pour aller chez lui. Il reconnaît qu'en ville, quand des rues sont mises en sens unique, on peste quand on doit faire le tour mais on finit par s'en accommoder. A Perly, ce sera la même chose.

M. Bédert abonde, ajoutant que c'est aussi ce qui s'est produit pendant les travaux à la route de Certoux.

M. Delaude revient sur la question bidirectionnel ou pas. Concernant le plan de la station En Louche, il a un doute sur l'emplacement de l'entrée de la zone artisanale.

Comme plusieurs Conseillers municipaux discutent sur sa situation, le Président demande l'ordre. Finalement, l'emplacement est trouvé.

Mme Wasem dit être contre le giratoire, car la commune perdrait l'avantage de sa proposition de mettre la station En Louche à deux voies.

La parole n'étant plus demandée, le Président résume les discussions : pour la station En Louche, lors de la dernière séance, il avait été demandé de supprimer une voie sur les quatre du projet cantonal, la demande lors de cette séance est de demander qu'elle comporte deux voies seulement.

Mme Wasem précise « avec un délestage plus loin ».

Le Président met cette proposition aux voix.

Par 17 voix « pour », soit à l'unanimité des membres présents, le Conseil municipal demande que la commune formule, dans son opposition au projet d'extension du tram, une demande de réduction des voies prévues à la station En Louche de quatre voies à trois, voire deux voies seulement si c'est possible.

Comme des Conseillers municipaux discutent de la formulation de l'opposition dans le document que la commune remettra à l'Office fédéral des transports, M. Trono précise le sens comme suit : la commune ne comprend pas pourquoi quatre voies sont nécessaires, pour elle, trois, voire même deux voies sont possibles et que la commune souhaite avoir les mêmes cadences de tram à l'intérieur du village de Perly, ce qui ne nécessiterait pas une telle infrastructure. Deux voies seraient suffisantes. M. Trono souligne que ce sera alors au canton de préciser pourquoi ce n'est pas possible. Il avertit qu'il faudra voir avec le mandataire si la proposition directe de deux voies ne serait pas un autogol pour la commune. Si ce n'est pas le cas, la commune demandera les 2 voies directement.

Mme Wasem ajoute qu'il faudrait mettre en corrélation la proposition du mandataire relative aux circulations, qui ouvre une possibilité de mettre le tram en site propre, avec la demande de réduction des voies de la station En Louche à 2 voies.

Le Président revient sur le bruit sur la route de contournement : la commune demande que le maximum soit fait pour protéger les riverains du bruit de cette route.

COMMUNE DE PERLY-CERTOUX

Plusieurs Conseillers municipaux rappellent que le maximum est déjà fait.

Sans vote, la proposition de demander que le maximum soit fait pour protéger les riverains du bruit de la route de desserte est abandonnée.

M. Trono réprecise que les normes sont déjà respectées, on ne peut demander davantage.

Le Président annonce le troisième point, qui est l'abandon du giratoire.

M. Delaude rappelle que la première question est de savoir où l'on arrête le trafic venant de Saint-Julien et allant vers Plan-les-Ouates.

Le Président indique que le mandataire a arrêté le trafic à la route des Ravières.

M. Delaude indique que, si le trafic est stoppé là, il n'y a pas besoin de giratoire ni de cul-de-sac car il n'y a pas de trafic qui y va. Pour lui, la question de savoir si le sens unique doit être repoussé du carrefour des Ravières plus bas en direction de Plan-les-Ouates relance la discussion sur le giratoire ou le cul-de-sac.

M. Trono rappelle que le mandataire a expliqué que cela affaiblissait le concept complet de circulation proposé par la commune. Avec son concept de circulation, la commune libère la possibilité de mettre le tram en site propre. M. Trono invite le Conseil municipal à formuler des oppositions en cohérence les unes avec les autres, pour ne pas prêter le flanc à la critique.

Mme Wasem rejoint M. Prina sur le temps d'adaptation nécessaire pour s'habituer à faire une boucle. Elle se déclare favorable au double sens jusqu'aux Ravières.

M. Savigny intervient pour rappeler que la question est celle de savoir si l'on veut un double sens dans ce tronçon Ravières-En Louche, si l'on dit non, il n'y a pas besoin de giratoire.

M. Trono précise que du coup, on reste sur le concept du mandataire.

Du coup, conclut le Président, ce serait non. Il demande si tout le monde est d'accord avec ça.

MM. Savigny et Trono demandent qu'une question soit formulée. M. Trono propose que la question soit : voulez-vous le concept du mandataire ou voulez-vous qu'on demande au mandataire de faire évoluer le concept avec le tronçon Ravières-En Louche en double sens.

Le Président s'excuse auprès de M. Trono mais il croit que le Conseil municipal s'était déjà mis d'accord le 26 janvier 2017 sur cette question.

Plusieurs Conseillers municipaux disent que non, M. Savigny en doute car le 26 janvier, la question du giratoire n'avait pas émergé.

Mme Baudet rappelle que le 26, le Conseil avait donné suite à la proposition de M. Cheyroux d'ouvrir ce tronçon à la circulation, pour favoriser l'accès à la zone artisanale située à En Louche. Maintenant, le Conseil municipal doit dire s'il reste sur la proposition de ne pas ouvrir ce tronçon ou non.

Le Président met donc aux voix la proposition du mandataire, de ne pas ouvrir ce tronçon à la circulation.

Par 14 voix « pour », trois voix « contre » et aucune abstention, la proposition du mandataire de fermer à la circulation le tronçon Ravières-En Louche de la route de St-Julien est retenue.

La parole n'étant plus demandée, le Président clôt cette séance extraordinaire à 21h55.

Le Président du Conseil
René Gisiger

La Vice-présidente du Conseil
Simone Bowman

Le Secrétaire
Jacques Nierlé