



Date de dépôt : 15 septembre 2025

Rapport
de la commission des pétitions chargée d'étudier la pétition pour
des transports publics plus efficaces et fiables à Vernier

Rapport de majorité de Sandro Pistis (page 3)

Rapport de minorité de Jean-Pierre Tombola (page 13)

Pétition (2232-A)

pour des transports publics plus efficaces et fiables à Vernier

Les transports publics ne sont vraiment pas efficaces à Vernier

- Bus coincés dans la circulation, retards chroniques et demi-tours avant le terminus
- Bus et trams complètement remplis avant qu'on ne puisse y entrer
- Temps d'attente énorme le week-end, malgré une fréquentation importante
- Mauvaise liaison entre les quartiers
- Desserte médiocre en train

CELA DOIT CHANGER !

Nous demandons :

- L'augmentation des fréquences et des capacités des bus et des trams traversant la Ville de Vernier, également le week-end et en soirée.
- La mise en site propre, ou à défaut des présélections et des feux prioritaires, pour les lignes de bus urbaines.
- L'arrêt immédiat des demi-tours avant le terminus.
- La réalisation rapide de la halte de Châtelaine, plus de trains sur la ligne LS et une liaison directe à la rive gauche sans passer par la gare Cornavin.

N.B. 208 signatures¹
Les Verts Vernier
p.a. M. Patrick Arnoldi
Route de Peney 42A
1214 Vernier

¹ Pour information, la pétition est en outre munie d'environ 52 signatures électroniques.

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Sandro Pistis

Mesdames et Messieurs les députés, nous avons traité la pétition P 2232 titrée « pour des transports publics plus efficaces et fiables à Vernier » durant deux séances, le 10 mars et le 19 mai 2025, sous la présidence de M. Alexis Barbey. Que ce dernier soit remercié de la qualité de la présidence.

Les procès-verbaux ont été tenus par M. Christophe Vuilleumier et les séances préparées par M. Raphaël Audria et M^{me} Nadia Salama. Qu'ils soient également remerciés de l'engagement et de l'organisation du programme.

Audition des pétitionnaires

Le 10 mars 2025, nous avons procédé à l'audition de MM. Patrick Arnoldi, Cédric Briner et Pierre Bleiker, pétitionnaires Les Verts de la commune de Vernier.

M. Briner prend la parole et déclare que le but de cette pétition est d'offrir une meilleure desserte de transports publics à Vernier qui est excentrée par rapport au reste du canton.

Il rappelle que les bus ne sont pas en site propre, et il mentionne qu'il arrive parfois que certaines lignes doivent rebrousser chemin. Il mentionne que le BHNS sera pour sa part en site propre sur une large partie du tronçon, mais pas tout au long de son parcours malheureusement. Il évoque également les trains et déclare que les fréquences ne sont pas très élevées. Il pense que les trains devraient en outre profiter du viaduc pour relier La Praille.

Il déclare encore que les bus sont bondés et qu'il faut parfois attendre deux ou trois bus pour pouvoir entrer, ce qui est d'autant plus problématique pour les familles et les poussettes.

M. Arnoldi déclare que ces doléances sont récurrentes parmi la population de Vernier et il remarque qu'améliorer l'utilisation du bus implique une amélioration de la desserte avec des cadences plus élevées et des horaires respectés.

La députée LC signale habiter Vernier et bien connaître la situation. Elle indique que le BHNS ne pourra jamais être entièrement en site propre faute d'espace, à Châtelaine par exemple. Elle ajoute qu'un second tronçon, à Peney, a été complètement refait et devrait être complètement détruit pour accueillir

un site propre. Elle se demande en fin de compte quelle serait la solution proposée par les pétitionnaires.

M. Bleiker déclare que les pétitionnaires n'ont pas de solution toute faite, mais il déclare que la situation est problématique. Il ajoute que le BHNS ne verra pas le jour avant longtemps, étant prévu pour 2036-2040. Il remarque également que l'élargissement autoroutier impactera inévitablement Vernier, une commune qui compte 40 000 habitants qui sont très enclavés. Il rappelle par ailleurs que la ligne de train de La Plaine est à la demi-heure. Il pense, quoi qu'il en soit, que les travaux seront très compliqués.

M. Briner rappelle qu'il est question de réduire de 40% le trafic individuel, soit environ 50% de voitures en moins, et il estime qu'il est donc nécessaire de renoncer à certains modes de transport. Il évoque ensuite la route de Peney qui est souvent empruntée par des camions, qui ont comme seule solution de passer par Vernier. Il ajoute que depuis IKEA jusqu'à Châtelaine, ce sont quatre voies qui existent actuellement.

La même députée remarque que Vernier a trois grandes zones industrielles et elle observe une majorité de camionnettes et de camions, soit du transport professionnel, sur cet axe. Et elle ne croit pas qu'il soit possible de demander à ces transporteurs de renoncer à leurs véhicules. Elle demande quelle est la proportion entre les différents modes de transport.

M. Briner répond que 40% du trafic est professionnel, mais il mentionne que, sur l'axe principal devant IKEA, ce n'est plus qu'un véhicule sur 10 qui est un camion. Il répète qu'il est difficile de faire comprendre aux citoyens la situation sans leur offrir d'alternative.

Cette députée s'interroge sur le projet de pôle foot le long de la route de Peney, un projet qui signifie accroître encore plus le trafic.

M. Arnoldi répond que les discussions sont pour l'heure bloquées, mais il mentionne qu'il était question d'augmenter les TPG, selon M. Apothéloz, pour éviter un accroissement du transport individuel. Il ajoute que ce projet semblait permettre de limiter le trafic individuel en général, mais il ne sait pas ce qu'il en est à présent. Il ajoute que ce projet semblait lié au projet de BHNS avec une poursuite de la ligne jusqu'à Givaudan.

M. Bleiker remarque que ce sont des projets d'avenir, et il déclare que l'on sait que le BHNS verra le jour avec la gratuité des transports publics pour les jeunes. Cela étant, il mentionne que tous les hivers, les bus opèrent des demi-tours à Châtelaine, ce qui est insupportable pour la population. Il ajoute qu'il faudrait que ces bus puissent rallier le village de Vernier. Il mentionne que la pétition demande aussi qu'il y ait assez de place dans les bus et une amélioration de la desserte ferroviaire.

Un député PLR remarque que les pétitionnaires semblent dire que Vernier est désavantagé par rapport au reste du canton.

M. Briner répond que la pétition demande une meilleure dotation pour les lignes de bus. Il remarque que certains bus ne parviennent pas à rallier Vernier. Il observe n'avoir pas pu entrer dans un bus pour Vernier depuis la gare de Cornavin avec ses enfants tellement le véhicule était bondé. Il déclare qu'il y a donc une réelle problématique. Il signale que le tram depuis Meyrin est en site propre pour sa part.

Ce député PLR demande quel est le rôle de la commune et sa position par rapport à cette pétition.

M. Briner répond que la route de Vernier est du domaine cantonal. Il ajoute que la commune se bat, écrit des courriers au Conseil d'Etat, mais n'a pas de compétence sur cette route. Il ajoute que la route de Peney est également cantonale. Il signale que Vernier réaménage les routes et les arrêts sur les tronçons sur lesquels elle est compétente.

Le député S rappelle qu'Avenir Suisse indique que les TPG sont les plus lents de Suisse à tel point qu'il est plus rapide de marcher que d'attendre un bus. Il mentionne que la situation est une véritable aberration économique. Il signale ensuite habiter aux Eaux-Vives où passe la ligne 6 et il remarque que des camions se parquent sur le site propre de cette ligne, bus qui ne parvient pas non plus à tourner au terminus qui est au niveau de la rampe de Cologny. Il estime dès lors que le problème relève de l'ensemble de cette ligne. Il mentionne en outre que le feu qui était prévu pour entrer dans le quartier des Eaux-Vives a été placé en clignotant à la demande des communes de la rive gauche afin d'éviter des bouchons trop importants, ce qui entrave évidemment la ligne 6.

M. Bleiker répond que Vernier se sent inévitablement lésée par rapport au reste du canton. Il rappelle qu'il y a des citernes partout, des avions de 6h30 à 00h30, des camions qui passent près de l'école et des crèches, et des TPG qui ne parviennent pas jusqu'au village. Il observe que plusieurs projets comme celui de Bernex ou celui du Léman Express ont été développés ces dernières années et il remarque que l'on dit qu'un tram pour Vernier ne vaut pas la peine. Donc, il répète que Vernier se sent lésée.

M. Briner ajoute que les pétitionnaires ne sont pas opposés aux camionnettes ni à l'économie, mais il mentionne qu'il est simplement question d'améliorer les TPG.

Le député S demande quelle ligne fait demi-tour.

M. Bleiker répond que les lignes 6 et 19 opèrent un demi-tour à Châtelaine. Il ajoute que les transbordements peuvent être compliqués pour les personnes

âgées, ce d'autant plus que les bus sont toujours bondés. Il ajoute que les habitants du Lignon observent aussi que les lignes 7 et 9 opèrent un demi-tour.

Une députée Ve se demande si des entreprises et des commerçants soutiennent la pétition.

M. Briner répond que les pétitionnaires n'ont pas approché ces derniers.

Cette députée demande si les pétitionnaires ont pris contact avec les TPG.

M. Arnoldi répond que les pétitionnaires n'ont pas approché les TPG à titre personnel, mais il mentionne que les membres de l'exécutif de la commune échangent en effet avec les TPG.

Il ajoute qu'il semblerait que Vernier profitera à terme du BHNS, mais il répète que ce dernier est prévu à l'horizon 2040 pour être opérationnel à 100%. Il rappelle que la commune de Vernier ne s'arrête pas uniquement à Vernier-Village, et comporte aussi des quartiers comme le Lignon dont les habitants se sentent également mal desservis par les TPG. Il ajoute que les Avanchets semblent être mieux servis, notamment par le tram.

Il répète que les pétitionnaires ne veulent exclure personne de la route. Il signale que la route de Meyrin voit également beaucoup de camions, une route qui est pourtant plus fluide que la route de Vernier puisque cette route est mieux desservie.

Un député S déclare que cette pétition est judicieuse, ce d'autant plus qu'il n'y a pas de liaison directe entre plusieurs quartiers de cette commune. Il ajoute que les habitants du Lignon doivent changer de bus à deux reprises pour se rendre à l'aéroport. Il demande quelles seraient les entités que la commission devrait auditionner.

M. Briner pense qu'il pourrait être intéressant d'entendre la FER, les transports publics et les experts du climat.

M. Arnoldi ajoute qu'il n'y a pas de cohérence au sein de la Ville de Vernier. Il indique ainsi que le parcours entre l'aéroport et le centre-ville est plus rapide qu'entre l'aéroport et Vernier.

Un député MCG remarque que la pétition comporte 300 signatures pour une commune de 36 000 habitants. Il ajoute ne pas partager le point de vue des pétitionnaires sur les bus. Il rappelle que des axes ont été réduits, cela engendrant des bouchons. Il pense que le système fonctionne bien à Genève par rapport à d'autres cantons ou d'autres pays. Il demande alors si les TPV existent toujours et pourquoi, cas échéant, ils ont été supprimés. Il demande ensuite si les représentants des partis qui siègent au sein du conseil d'administration des TPG ont été approchés. Il ne conteste pas les bouchons, mais il rappelle qu'il en va de même partout dans le canton. Il pense par ailleurs

que des erreurs ont été commises. Il ne voit pas, par exemple, de nombreux vélos emprunter la piste cyclable sur la route de Vernier. Il ne comprend pas que les pétitionnaires, dont le parti est majoritaire dans cette commune, soient ici. Il rappelle que Vernier-Village a été complètement réaménagé.

M. Briner rappelle que les bus qui font demi-tour ne relèvent pas de la compétence communale. Il ajoute que la route de Peney avait pour avantage de permettre aux voitures de dépasser les bus qui étaient arrêtés, ce qui n'est plus possible actuellement. Il explique ensuite qu'il est compliqué de faire signer une pétition. Quant aux transports publics de Vernier, il rappelle que cette commune n'est plus déconnectée de Genève, et il remarque que les TPG ne sont pas censés être centrés uniquement sur la Ville de Genève.

M. Bleiker remarque qu'il a existé en son temps une compagnie des transports publics de Vernier, laquelle a été intégrée aux TPG pour des questions de gestion. Il remarque que les Verts sont au nombre de 7 au sein du Conseil municipal de Vernier et il ne pense pas que cela constitue une majorité.

Le député MCG répète être surpris par le nombre de signatures de cette pétition. Il ajoute qu'il y a eu des suppressions de voies sur la route de Peney, et que les bus qui s'arrêtent à la hauteur de Montfleuri entraînent des bouchons. Il rappelle que des réaménagements ont été réalisés, lesquels ne fonctionnent pas, ce qui le choque.

M. Briner répond que la route de Peney a été réaménagée avec une suppression de la double voie sur 30 mètres. Il ne croit pas qu'il soit possible d'en vouloir à la commune pour des éléments routiers qui ne relèvent pas de sa responsabilité.

M. Bleiker remarque que la pétition concerne les demi-tours intempestifs des bus, ainsi que les bus bondés et le train qui n'est pas au quart d'heure, train qui ne relie pas Lancy-Pont-Rouge.

Un député PLR rappelle que les pétitions sont des demandes qui visent des objectifs. Il ajoute que les pétitions ne reposent pas sur des droits politiques, ce qui implique que le nombre de signatures n'est pas important. Il mentionne comprendre les trois premières invites, mais la quatrième invite évoquant « LS » lui échappe. Il demande ce qu'est LS.

M. Bleiker répond que c'était l'appellation de la ligne ferroviaire.

Le député PLR souhaite savoir ce que les pétitionnaires demandent à propos de Lancy-Pont-Rouge.

M. Briner répond qu'une bifurcation ferroviaire existe et qu'il serait possible de passer par le viaduc de la Jonction pour permettre à la ligne de Vernier de rallier Lancy-Pont-Rouge.

Une députée Ve rappelle qu'une pétition avec une seule signature peut être renvoyée au Conseil d'Etat. Elle demande si les TPG ont l'obligation légale d'atteindre le terminus.

M. Bleiker l'ignore.

M. Arnoldi répond que les demi-tours sont moins fréquents à présent, demi-tours autorisés s'il y a des travaux effectués sur les voies de circulation, ce qui était le cas à Châtelaine. Il remarque toutefois que des travaux sont à nouveau en cours à Châtelaine.

Audition du département

Le 19 mai 2025, nous avons entendu le département en présence du conseiller d'Etat du DSM, M. Pierre Maudet, ainsi que de M. Christian Gorce, ingénieur, directeur général – OCGC, et de M. Benoît Pavageau, directeur OCT.

M. Pavageau prend la parole et déclare que cette pétition comporte plusieurs invites, et il mentionne que le plan d'action mis en place par le canton permet de répondre à ces différentes sollicitations. Il explique ainsi que l'offre tramway va être développée sur la route de Meyrin à l'horizon 2027 avec un alignement de la ligne 18, qui l'empreinte, sur la même fréquence que la ligne 14, soit une fréquence de 3 minutes. Il ajoute que le corridor sur la route de Vernier, sur lequel passent les lignes 6 et 19, verra les véhicules de ces deux lignes, remplacés par des bus Tosa de 24 mètres de long. Il précise que cette modification permet d'augmenter la capacité de 25%. Il signale que le premier véhicule sera livré au début du mois de juillet et que ces bus Tosa seront déployés sur ces deux lignes en 2026.

Il mentionne par ailleurs que les lignes 23 et 28 qui traversent le quartier de l'Etang seront doublées avec un bus de chaque toutes les 10 minutes. Quant aux lignes 54 et 55, plus régionales, il précise qu'elles aussi seront doublées ; mais il indique que la commune de Vernier doit encore aménager le terminus d'ici à la fin de l'année pour ce faire. Quant aux lignes de nuit, elles seront prolongées jusque vers 1h et débiteront dès 4h.

Il évoque ensuite la demande de la pétition portant sur les sites propres et il déclare qu'un projet de BHNS, bus à haut niveau de service, permettra de relier Genève à la Zimeysa via Vernier. Il indique à cet égard que les travaux ont commencé à la Zimeysa, le chantier devant commencer en 2026 au niveau du village, le secteur 3 étant encore à l'étude. Il déclare que ces bus électriques seront déployés progressivement avec une fréquence toutes les 3,45 minutes.

Il signale ensuite que les bus qui opèrent un demi-tour relèvent d'un mode d'exploitation qui n'est pas unique à Vernier. Il évoque ainsi l'individu qui a

été neutralisé dans le quartier des Pâquis quelques jours au préalable – un événement ayant entraîné des perturbations importantes sur le réseau –, et il déclare que ce sont des aléas inhérents à l'exploitation du réseau – aléas qui sont ponctuels. Bien entendu, les sites propres permettront de limiter ces perturbations. Mais il explique que ces demi-tours sont réalisés lorsque deux véhicules se suivent à peu de distance, le premier rebroussant alors chemin afin de rattraper le retard.

Quant au ferroviaire, il déclare que les CFF doivent expérimenter une ouverture au tunnel du Furet qui n'est utilisé pour le moment que pour les trains de marchandises. La demande a été faite pour tester 9 courses par jour en liaison directe pour les passagers. Il ajoute que le Conseil d'Etat a par ailleurs obtenu un crédit de 70 millions de francs de la Confédération pour moderniser cet axe afin de pouvoir l'utiliser plus couramment à l'avenir. Quant à la ligne Léman Express sur La Plaine et une fréquence au quart d'heure, il mentionne qu'il s'agit d'un projet CFF et qu'il est nécessaire d'attendre la gare souterraine de Cornavin pour répondre à cette demande. Il évoque encore la halte de Châtelaine et déclare qu'il est encore nécessaire de terminer le tunnel pour créer cette halte en 2040.

M. Maudet rappelle que Vernier possède des centralités différentes, mais il remarque que l'offre, qui vient d'être exposée, devrait répondre à l'ensemble des besoins de cette commune. Il mentionne que le scénario qui a été déroulé, du moins son planning, est bien entendu sous réserve des recours potentiels.

Le président ne comprend pas l'explication sur les rebroussements.

M. Pavageau répond que, lorsqu'un tram est rattrapé par un autre tram, il peut rebrousser chemin au niveau d'un aiguillage afin d'optimiser la ligne, sans perturbation pour les passagers qui peuvent monter dans le véhicule qui suit.

Une députée LC remarque que le rebroussement est une bonne chose lorsqu'il y a en effet un bus ou un tram derrière. Elle signale ensuite qu'il y a beaucoup de monde à Vernier, en raison des cités et des personnes qui viennent y travailler. Elle remarque que le Léman Express, qui est déjà saturé, devrait rallier Vernier, mais elle demande quand arriveront ces rames.

M. Pavageau répond que le Léman Express est en effet saturé le matin, mais il mentionne que l'offre répond à la demande sur la ligne de la Plaine. Il ajoute que les CFF ont lancé un appel d'offres pour du matériel roulant, lequel sera livré en 2032. Il précise qu'il s'agira de rames de deux niveaux sur 100 mètres de long.

Cette députée évoque ensuite le BHNS et demande ce qu'il en sera de cette ligne et de son efficacité, compte tenu des goulets d'étranglement du

Pont-de-l'Ecu et du pont de l'autoroute, si l'emprise de terrain dédié au bus n'est pas suffisante.

M. Pavageau répond qu'il y a assez d'espace à la Zimeysa, et que des voies sont déjà réservées au niveau de la mairie. Le point noir principal qui est le franchissement de l'autoroute nécessite des études, lesquelles sont en cours. Il pense qu'il s'agira sans doute d'usage mixte selon les horaires. Quant au Pont-de-l'Ecu, ce dernier sera reconstruit et permettra le passage du BHNS. Il ajoute qu'une voie sera par ailleurs réservée au bus au niveau de Châtelaine. Il indique que les travaux débiteront en 2026.

La députée signale ensuite que l'éclairage nocturne est éteint à Vernier de 1h à 5h afin de préserver la faune et le sommeil des habitants, et elle se demande si cet éclairage nocturne restera malgré l'élargissement des horaires de nuit.

M. Pavageau répond que cette question n'a pas été étudiée, mais il en prend note.

Un député S remarque que les liaisons sont mauvaises entre les différents quartiers de Vernier et il se demande si l'offre viendra répondre à ce problème. Il signale par ailleurs que les délais d'attente semblent également très importants le week-end pour les utilisateurs des transports publics.

M. Pavageau répond que la fréquentation des TPG le samedi est de plus en plus similaire à celle du vendredi. Il ajoute que l'offre a augmenté en 5 ans de 30% pour répondre principalement à la demande le soir et le week-end. Il indique par ailleurs que la ligne 28 passera par le quartier de l'Etang après une série de tests, conformément à l'accord entre le canton et la commune.

Le président se demande pourquoi Les Verts de Vernier ont déposé une pétition et non une motion.

Une députée Ve répond que cette pétition n'a pas été évoquée durant le caucus de son groupe, et elle ne peut donc pas répondre à cette question.

Discussions et prises de position

Un député LJS propose le renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat afin d'améliorer la situation, même si des mesures sont planifiées.

Une députée LC partage cette opinion. Elle regrette toutefois la lenteur de ces améliorations.

Un député MCG déclare que son groupe est en faveur du dépôt. Il observe que cette pétition prétend que les bus sont bloqués dans la circulation, mais il en va de même pour les voitures et les vélos. Il ajoute que cet axe qui a été entravé par des mesures d'aménagement souhaitées voit inévitablement des

bouchons se former. Il pense que cette pétition désinforme ses lecteurs et il déclare que son groupe n'est pas d'accord avec ces propos. Il mentionne que les problèmes sont inhérents aux aménagements promus par la commune de Vernier et plus particulièrement par Les Verts de cette commune, Verts qui ont déposé cette pétition.

Un député S remarque que ce problème est une réalité qui est inhérente au trafic. Et il pense qu'il est raisonnable de renvoyer cette pétition au Conseil d'Etat.

Un député PLR mentionne que son groupe partage l'avis du député MCG, d'autant plus que le Conseil d'Etat a répondu à toutes les demandes de la pétition. Il rappelle que l'on se plaint bien souvent des surcharges des services de l'Etat, mais il n'est pas certain qu'il soit utile de demander un ixième rapport à ces derniers.

Une députée PLR observe que les pétitionnaires peuvent se rapporter à l'audition du magistrat et de ses services qui sera reprise dans le rapport.

Le député UDC partage également cet avis. Il ajoute que son groupe demandera le dépôt de cette pétition.

La députée LC indique que le Grand Conseil n'aurait jamais su ce qui se passait sans cette pétition, et elle pense que le Conseil d'Etat a préparé sa réponse en fonction de celle-ci. Elle ajoute que, par respect pour les pétitionnaires, il serait judicieux de renvoyer cette pétition au Conseil d'Etat.

Une députée Ve rappelle qu'il y a 250 signatures et elle mentionne que c'est la population qui demande des réponses. Elle pense dès lors qu'il faut renvoyer cette pétition au Conseil d'Etat.

Un député MCG déclare qu'il est techniquement impossible d'opérer un demi-tour avec la voiture au niveau du centre commercial de Vernier, raison pour laquelle les véhicules doivent remonter jusqu'à Vernier, occasionnant d'autant plus de trafic. Il insiste sur le fait que les voies ont été réduites de manière volontaire et qu'il s'agit d'un problème d'aménagement.

Un député PLR déclare que les pétitionnaires auront accès au rapport, et il ne croit pas qu'il y ait un manque de respect à l'égard des pétitionnaires si cette pétition est déposée sur le bureau du Grand Conseil. Une fois encore, il rejoint les propos du député MCG.

Le président passe au vote du renvoi de la P 2232 au Conseil d'Etat :

Oui : 7 (3 S, 2 Ve, 1 LJS, 1 LC)

Non : 8 (2 MCG, 4 PLR, 2 UDC)

Abstentions : —

Le renvoi de la P 2232 au Conseil d'Etat est refusé.

Le président passe au vote du dépôt de la P 2232 sur le bureau du Grand Conseil :

Oui : 8 (2 MCG, 4 PLR, 2 UDC)

Non : 6 (3 S, 1 LC, 2 Ve)

Abstentions : 1 (1 LJS)

Le dépôt de la P 2232 sur le bureau du Grand Conseil est accepté.

Mesdames et Messieurs les députés, au vu de ce qui précède et au nom de la majorité de la commission des pétitions, je vous invite à déposer ce texte sur le bureau du Grand Conseil.

Date de dépôt : 14 juillet 2025

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de Jean-Pierre Tombola

Contexte et constat

A Vernier, le trafic individuel motorisé est très dense à tel point que les bus des Transports publics genevois (TPG) sont coincés dans la circulation, ce qui entraîne des retards chroniques et des demi-tours avant le terminus. Les pétitionnaires affirment que les bus et trams sont complètement remplis avant qu'on ne puisse y entrer et que le temps d'attente est énorme surtout le week-end, malgré une fréquentation importante. Les pétitionnaires relèvent également une mauvaise liaison des TPG entre les quartiers, sans oublier une desserte médiocre en train. Face à ce constat, la pétition demande essentiellement une amélioration de l'offre et une meilleure desserte des transports publics à Vernier.

Plus précisément, les pétitionnaires demandent :

- L'augmentation des fréquences et des capacités des bus et des trams traversant la Ville de Vernier, également le week-end et en soirée.
- La mise en site propre, ou à défaut des présélections et des feux prioritaires, pour les lignes de bus urbaines.
- L'arrêt immédiat des demi-tours avant le terminus.
- La réalisation rapide de la halte de Châtelaine, plus de trains sur la ligne LS et une liaison directe à la rive gauche sans passer par la gare Cornavin.

Quel est le but de cette pétition ?

Le but de cette pétition est d'offrir une meilleure desserte de transports publics à Vernier. De l'avis des pétitionnaires, les bus y sont bondés à tel point qu'il faut parfois attendre deux ou trois bus pour pouvoir entrer, ce qui est d'autant plus problématique notamment pour les familles, les personnes à mobilité réduite, les seniors, ou encore les mamans avec les poussettes. Pour rappel, la Ville de Vernier est excentrée par rapport au reste du canton. Les bus ne sont pas en site propre, et il arrive parfois que certaines lignes de bus doivent

rebrousser chemin. Bien que le BHNS sera en site propre, il ne le sera que sur une partie du tronçon, mais pas tout au long de son parcours. Les fréquences des trains ne sont pas très élevées et ces derniers devraient en outre profiter du viaduc pour relier Vernier à La Praille. Pour toutes ces raisons, les pétitionnaires demandent une amélioration de la desserte par des cadences de bus plus élevées et le respect des horaires, ce qui par conséquent améliore l'utilisation du bus. Ces doléances sont récurrentes parmi la population de Vernier.

La pétition demande une meilleure dotation pour les lignes de bus, car certains bus ne parviennent pas à rallier Vernier. Elle demande aussi qu'il y ait assez de places dans les bus et une amélioration de la desserte ferroviaire. Le temps presse, il est temps d'agir et de remédier à la situation. En gros, la pétition concerne les demi-tours intempestifs des bus, ainsi que les bus bondés et le train qui n'est pas au quart d'heure, train qui ne relie pas Vernier à Lancy-Pont-Rouge.

Lors des auditions, les pétitionnaires ont fait remarquer que le BHNS ne verra pas le jour avant longtemps, soit à un horizon 2036-2040 et ne pourra jamais être entièrement en site propre faute d'espace, à Châtelaine par exemple. Depuis IKEA jusqu'à Châtelaine, ce sont quatre voies qui existent actuellement.

Vernier est désavantagée par rapport au reste du canton

Les pétitionnaires ont attiré l'attention de la commission sur le fait que l'élargissement autoroutier impactera inévitablement la Ville de Vernier qui compte près de 40 000 habitants déjà fort impactés par des nuisances aéroportuaires, l'autoroute, les citernes, la forte densité du trafic de transit sur la route de Vernier, la route de Meyrin, l'avenue Louis-Casaï, la route de Peney qui est souvent empruntée par des camions et des camionnettes, soit 40% du trafic professionnel, qui ont comme seule solution de passer par Vernier. Il a été rappelé que, sur l'axe principal devant IKEA, ce n'est plus qu'un véhicule sur 10 qui est un camion. Dans ce contexte, il est difficile de faire comprendre aux citoyens la situation sans leur offrir d'alternative, c'est la raison d'être de cette pétition.

Tous les hivers, les bus opèrent des demi-tours à Châtelaine, ce qui est insupportable pour la population. Il conviendrait que ces bus puissent rallier le village de Vernier. Il a été rappelé que la Ville de Vernier réaménage les routes et les arrêts sur les tronçons sur lesquels elle est compétente. Il revient au canton d'assumer ses responsabilités s'agissant des routes cantonales.

De l'avis des pétitionnaires, Vernier se sent inévitablement lésée par rapport au reste du canton. Il rappelle qu'il y a des citernes de partout, des avions de 6h30 à 00h30, des camions qui passent près de l'école et des crèches, et des TPG qui ne parviennent pas jusqu'au village. En effet, plusieurs projets comme celui de Bernex ou celui du Léman Express ont été développés ces dernières années et l'on dit qu'un tram pour Vernier ne vaut pas la peine. De toute évidence, Vernier se sent lésée. Il convient de relever le fait que les pétitionnaires ne sont pas opposés aux transports professionnels par camion ou camionnette pour les besoins de l'économie, mais il est simplement question d'améliorer l'offre des TPG comme alternative ou compensation aux diverses nuisances que subissent les Verniolanes et Verniolans.

La liberté de choix du mode de transport est mise en cause à Vernier

Lors de l'audition, les pétitionnaires ont précisé que les lignes 6 et 19 opèrent un demi-tour à Châtelaine, et que les transbordements peuvent être compliqués pour les personnes âgées, ou les personnes à mobilité réduite, ce d'autant plus que les bus sont toujours bondés. Pour exemple, les habitants du Lignon observent aussi que les lignes 7 et 9 opèrent un demi-tour, or ces lignes de bus relèvent des compétences des TPG et ne sont pas de la compétence municipale. Cette situation montre clairement que la liberté du choix du mode de transport est donc remise en question pour privilégier le transport individuel motorisé.

De l'avis de la 2^e minorité, cette pétition est judicieuse, ce d'autant plus qu'il n'y a pas de liaison directe entre plusieurs quartiers de cette commune car, pour illustration, les habitants du Lignon doivent changer de bus à deux reprises pour se rendre à l'aéroport. Il n'y a pas de cohérence des transports publics au sein de la Ville de Vernier. Le parcours entre l'aéroport et le centre-ville est plus rapide qu'entre l'aéroport et Vernier. Lors des auditions, les pétitionnaires ont rappelé que les aménagements de la route de Peney relèvent du canton et non de la responsabilité de la Ville de Vernier.

S'agissant de la demande concernant la jonction entre Vernier et Lancy-Pont-Rouge, les pétitionnaires ont expliqué qu'une bifurcation ferroviaire existe et qu'il serait possible de passer par le viaduc de la Jonction pour permettre à la ligne de Vernier de rallier Lancy-Pont-Rouge.

Audition du département

Lors de l'audition de M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat, DSM, accompagné de M. Christian Gorce, ingénieur, directeur général – OCGC :

M. Maudet a rappelé que Vernier possède des centralités différentes, mais que l'offre du département devrait répondre à l'ensemble des besoins de cette commune. Toutefois, il a mentionné que le planning des actions prévues est bien entendu sous réserve des recours potentiels.

Les promesses du département :

Une augmentation de la capacité de 25% est prévue d'ici 2026, notamment par le remplacement des lignes 6 et 19 par des bus Tosa de 24 mètres de long.

M. Benoît Pavageau, directeur OCT, a mentionné que le plan d'action mis en place par le canton permet de répondre aux différentes invites de la pétition. Il a été expliqué que l'offre tramway va être développée sur la route de Meyrin à l'horizon 2027 avec un alignement de la ligne 18, qui l'emprunte, sur la même fréquence que la ligne 14, soit une fréquence de 3 minutes. Il ajoute que le corridor sur la route de Vernier, sur lequel passent les lignes 6 et 19, verra les véhicules de ces deux lignes remplacés par des bus Tosa de 24 mètres de long. Pour le département chargé de la mobilité, cette modification permet d'augmenter la capacité de 25%. Il signale que le premier véhicule sera livré au début du mois de juillet 2025 et que ces bus Tosa seront déployés sur ces deux lignes en 2026.

Doublement des lignes 23 et 28 qui traversent le quartier de l'Etang

Il mentionne par ailleurs que les lignes 23 et 28 qui traversent le quartier de l'Etang seront doublées avec un bus de chaque toutes les 10 minutes. Quant aux lignes 54 et 55, plus régionales, il précise qu'elles aussi seront doublées ; mais il indique que la commune de Vernier doit encore aménager le terminus d'ici à la fin de l'année pour ce faire. Quant aux lignes de nuit, elles seront prolongées jusqu'à 1h et débuteront dès 4h.

Concernant la demande de la pétition portant sur les sites propres, il a été déclaré qu'un projet de BHNS, bus à haut niveau de service, permettra de relier Genève à la Zimeysa via Vernier. Les travaux ont commencé à la Zimeysa, le chantier devant commencer en 2026 au niveau du village, le secteur 3 étant encore à l'étude, et ces bus électriques seront déployés progressivement avec une fréquence toutes les 3,45 minutes. Il a été signalé que les bus qui opèrent un demi-tour relèvent d'un mode d'exploitation qui n'est pas unique à Vernier, car des événements peuvent entraîner des perturbations importantes sur le réseau, et il s'agit généralement des aléas ponctuels inhérents à l'exploitation du réseau. Les sites propres permettront de limiter ces perturbations. Mais il explique que ces demi-tours sont réalisés lorsque deux véhicules se suivent à peu de distance, le premier rebrousant alors chemin afin de rattraper le retard.

Qu'en est-il de la liaison ferroviaire ?

Quant au ferroviaire, le département déclare que les CFF doivent expérimenter une ouverture au tunnel du Furet qui n'est utilisé pour le moment que pour les trains de marchandises. La demande a été faite pour tester 9 courses par jour en liaison directe pour les passagers. Il ajoute que le Conseil d'Etat a par ailleurs obtenu un crédit de 70 millions de francs de la Confédération pour moderniser cet axe afin de pouvoir l'utiliser plus couramment à l'avenir. Quant à la ligne Léman Express sur La Plaine et une fréquence au quart d'heure, il mentionne qu'il s'agit d'un projet CFF et il rappelle qu'il est nécessaire d'attendre la gare souterraine de Cornavin pour répondre à cette demande. Il évoque encore la halte de Châtelaine et il déclare qu'il est encore nécessaire de terminer le tunnel pour créer cette halte en 2040.

Conclusion

Mesdames et Messieurs, au-delà des promesses du département, les problèmes soulevés par la pétition sont réels et d'actualité. Le planning des projets mentionnés par le département et leur concrétisation est bien entendu sous réserve des recours potentiels.

De l'avis de la minorité, le problème de rebroussement des lignes de bus, la fréquence des trains qui ne sont pas au quart d'heure, les bus bloqués par la forte densité de trafic automobile, les mauvaises liaisons des TPG entre les différents quartiers de Vernier, les délais d'attente trop longs surtout le week-end pour les utilisateurs des transports publics sont autant de préoccupations des Verniolanes et Verniolans qui attendent aujourd'hui des réponses concrètes. Il est très urgent de trouver des solutions qui permettent à tout le monde de choisir et utiliser le mode de transport qui lui convient et plus précisément qui permettent aux usagers des TPG à Vernier d'accéder à une amélioration de l'offre des transports publics maintenant. Tout le monde doit avoir la liberté de choix de son mode de transport.

Mesdames et Messieurs les députés, pour toutes ces raisons, la minorité votera le renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat et vous invite à faire de même.