



Date de dépôt : 18 mars 2026

Réponse du Conseil d'Etat

**à la question écrite urgente de Matthieu Jotterand :
Elargissement de l'autoroute de contournement : des coûts hors
de contrôle ?**

En date du 13 février 2026, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

En novembre 2024, le peuple suisse a démontré toute sa réticence à de nouvelles autoroutes. En particulier, les communes riveraines de l'autoroute ont pu exprimer un rejet net des projets autoroutiers concernés.

Alors que le résultat du vote et différents sondages récents laissent supposer qu'une large part de la population ne veut pas de ces autoroutes¹, le projet d'élargir l'autoroute de contournement semble toujours plus d'actualité pour le DETEC et le DSM.

L'élargissement de l'autoroute, qui pourrait passer pour un simple remblai sur les côtés, est d'ailleurs la construction d'une demi-autoroute à trois voies en parallèle de l'existante !²

¹ <https://www.ate.ch/medias/un-sondage-le-montre-la-population-soppose-a-une-reprise-des-projets-dextensions-autoroutieres>

² <https://www.ge.ch/document/35177/annexe/file/293238>, p. 11.

Plus inquiétant, le budget semble à la dérive. En effet, en 2023, le tronçon Perly-Bernex était évalué à 491 millions de francs³, ce qui se révèle déjà excessivement cher pour un projet passiste à rebours du nécessaire report modal et sacrifiant de précieuses surfaces d'assolement.

Quelques années plus tard à peine, dans les documents publiés suite à l'étude Transports'45⁴, le même tronçon est évalué à... 1000 millions, il faut donc bien lire UN MILLIARD DE FRANCS !

Mes questions sont donc les suivantes :

- Comment le projet a-t-il pu doubler de prix et se renchérir d'un demi-milliard de francs en si peu de temps ?*
- Le coût, qui excède ainsi 200 millions par kilomètre, pour un aménagement routier qui, par définition, ne produira aucun report modal (les « bus express » ne paraissent que peu crédibles et, surtout, seraient largement compensés par de nombreux automobilistes attirés par l'espace supplémentaire sur la chaussée, comme le démontrent largement les études sur la question), est-il perçu comme supportable par le Conseil d'Etat ?*
- La transformation de la douane de Bardonnex est-elle en sus, renchérissant encore – et si oui, de combien – ce tronçon ?*

Je remercie par avance le Conseil d'Etat de ses réponses.

³ Message concernant le plafond des dépenses pour les routes nationales sur la période 2024-2027, l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales, le crédit d'engagement et la modification de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales, p. 53.

⁴ <https://www.uvek.admin.ch/fr/transports-45#Fiches-d'information>, Fiche d'information 1 : Projets ferroviaires, routiers et d'agglomération, p. 5.

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Pour l'élaboration du programme de l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales, l'Office fédéral des routes (OFROU) s'est fondé sur des coûts estimatifs issus de ratios globaux pour évaluer l'élargissement de l'autoroute entre Perly et Bernex, car les études n'en étaient encore qu'au stade préliminaire. Le coût de ce projet avait alors été articulé à hauteur de 491 millions de francs, s'inscrivant dans une planification budgétaire à moyen et long terme, et ne correspondait pas à un devis détaillé d'un projet précis.

Au cours des années suivantes, l'OFROU a poursuivi les études en examinant une dizaine de variantes, pour aboutir à la solution d'un nouveau tube à 3 voies, comprenant la conservation des deux tubes existants en direction de la France et la construction d'un nouveau tube en direction de la Suisse. Lors de la mise en consultation du dossier de projet auprès du canton de Genève et des communes concernées, plusieurs demandes ont été formulées puis intégrées aux études, notamment la couverture de l'autoroute sur la plaine de l'Aire (estimée à 190 millions de francs), la prolongation des tubes du tunnel de Confignon de 150 mètres vers le nord et l'adaptation du projet de réaménagement de la jonction de Bernex. Ces évolutions de projet et l'avancement des études expliquent l'augmentation du coût global du projet, désormais estimé à environ 1 milliard de francs, conformément à l'étude Transports⁴⁵.

Il est par ailleurs rappelé que ces infrastructures autoroutières relèvent de la compétence de la Confédération, qui définit les orientations stratégiques et les standards d'aménagements des routes nationales. Il en va de même pour la plateforme douanière de Bardonnex, exploitée par l'Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières (OFDF), qui est, de ce fait, dissociée des projets autoroutiers tant du point de vue des études que des coûts. L'étude du réaménagement de la plateforme va être approfondie pour venir accompagner le projet de finalisation du contournement autoroutier, mais aucun montant n'est encore articulé.

Le Conseil d'Etat est convaincu que ces projets sont nécessaires et utiles à la mobilité multimodale du Grand Genève, la finalisation du contournement autoroutier représentant un outil de réorganisation des flux indispensable pour réduire le trafic de transit dans les zones urbaines, tout en favorisant et en sécurisant les mobilités actives, conformément à la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE; rs/GE H 1 21) acceptée par le peuple le 5 juin 2016.

En effet, en plus d'assurer les échanges routiers internationaux, cette infrastructure doit également canaliser une part importante du trafic accédant à l'agglomération urbaine genevoise, de manière à diminuer les flux sur les axes pénétrants au profit des transports publics et des mobilités actives, et ainsi libérer l'hypercentre et les centres urbains d'une part importante du trafic, ce qui aura un effet bénéfique sur la qualité de vie de leurs habitantes et habitants. En cela, elle poursuit les buts de la LMCE, qui s'appuie sur le périphérique autoroutier pour contourner l'agglomération urbaine.

En sus du délestage des réseaux routiers cantonaux et communaux, cette infrastructure a vocation à canaliser le trafic de marchandises et le transit international entrant par la porte sud-ouest de la Suisse que représente Genève, grâce au réaménagement nécessaire de la plateforme douanière de Bardonnex, de manière à mieux protéger les petites douanes et les habitantes et habitants des villages limitrophes du trafic de transit.

Enfin, la création d'un troisième tube permettra également de rendre le système autoroutier beaucoup plus résilient face à des accidents ou des travaux d'assainissement lourds, tels que des rénovations incontournables après 50 ans d'exploitation, en journée dans un tunnel, événements qui peuvent conduire à une paralysie quasi totale du réseau routier urbain, pénalisant tous les modes de transports ainsi que les services de secours.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :

Michèle RIGHETTI-EL ZAYADI

Le président :

Thierry APOTHÉLOZ