



Date de dépôt : 16 septembre 2026

Rapport du Conseil d'Etat

au Grand Conseil sur la motion de Michael Andersen, Christo Ivanov, Florian Dugerdil, Guy Mettan, Stéphane Florey, Yves Nidegger, Lionel Dugerdil, Daniel Noël, Patrick Lussi : BHNS-GVZ : une menace pour la fluidité du trafic ainsi que pour les besoins en mobilité de notre économie

En date du 11 décembre 2025, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une motion qui a la teneur suivante :

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

- la situation chaotique en matière de circulation due aux nombreux travaux en cours sur le canton engendrant la suppression temporaire de plusieurs voies de circulation;*
- la saturation constante du réseau routier matin et soir n'offrant aucune marge de manœuvre en matière de suppression des voies de circulation;*
- le coût économique que la saturation, pour ne pas dire la paralysie, du réseau routier fait peser sur les entreprises de notre canton;*
- le projet du BHNS-GVZ faisant l'objet d'une enquête publique publiée dans la FAO du 16 avril 2025, qui entraînera la suppression d'une voie de circulation pour le TIM des deux côtés de la rue de Lyon et l'avenue de Châtelaine;*
- les voies de circulation et carrefours où circulera le BHNS-GVZ qui sont déjà en limite de capacité, voire saturées;*
- l'important risque de « gridlock » si le projet du BHNS-GVZ devait voir le jour entraînant une paralysie totale du trafic sur la rive droite;*

- *l'important coût économique que subiraient les entreprises du canton si ce projet devait se concrétiser;*
- *l'absence de compensation pour 99 places de stationnement TIM, 62 places 2RM ainsi que 19 places hors secteur;*
- *l'abaissement de la limitation de vitesse de 50 km/h à 30 km/h sur un axe primaire remettant en cause la hiérarchie du réseau routier et faisant peser un risque de dispersion du trafic dans les quartiers;*
- *l'obligation faite à l'Etat de garantir la fluidité du trafic conformément à l'art. 190 de la constitution genevoise ainsi qu'à la LMCE,*

invite le Conseil d'Etat

à surseoir à l'extension du BHNS-GVZ telle que publiée dans l'enquête publique n° 7405 parue le 16 avril 2025 dans la FAO, tant que des alternatives crédibles pour les transports professionnels et le trafic individuel motorisé ne sont pas opérationnelles, en particulier le barreau de Montfleury et la demi jonction Vernier-Canada.

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Le Conseil d'Etat rappelle que le projet de bus à haut niveau de service (BHNS) reliant le territoire de la Ville de Genève à Vernier et à la zone industrielle Meyrin-Satigny-Vernier ZIMEYSAVER (GVZ) s'inscrit pleinement dans la politique cantonale de mobilité et le cadre légal cantonal, soit la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, du 5 juin 2016 (LMCE; rs/GE H 1 21) ainsi que la loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988 (LRTP; rs/GE H 1 50). Il s'agit d'un projet d'infrastructure de transports collectifs structurant de la rive droite, qui se déploie du centre-ville (rue de Lyon) jusqu'à la ZIMEYSAVER (giratoire Mandement – Meyrin) et dont une section de la zone industrielle est actuellement en travaux (à la suite de l'autorisation délivrée par l'office des autorisations de construire le 4 juillet 2023).

Ce projet est une mesure cofinancée par le projet d'agglomération de 3^e génération (PA3) à hauteur de 23 millions de francs et constitue l'une des principales mesures du plan d'actions des transports collectifs (PATC) pour la période 2024-2028, adopté par le Conseil d'Etat le 29 mai 2024, à la suite du vote du Grand Conseil du 22 mars 2024. Ce projet est donc reconnu d'importance stratégique au niveau communal et cantonal.

L'enquête publique n°7405, publiée en date du 16 avril 2025 dans la Feuille d'avis officielle (FAO) et visée par la présente motion, est complémentaire à l'autorisation de construire portant sur le réaménagement de l'espace public pour l'insertion du BHNS-GVZ sur le secteur désigné S5+, s'étendant de la route de Vernier au droit du chemin de l'Ecu puis de l'avenue de Châtelaine jusqu'au bas de la rue de Lyon, au carrefour avec la rue de la Servette. Cette autorisation de construire, délivrée le 20 juin 2025, fait l'objet d'un recours auprès du Tribunal administratif de première instance (TAPI). Ladite autorisation précise que ce tronçon sera essentiellement limité à 30 km/h, d'une part, pour respecter l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit, du 15 décembre 1986 (OPB; RS 814.41) et d'autre part, pour augmenter la sécurité et développer les mobilités actives. Des pistes cyclables seront créées sur la quasi-totalité du tronçon dans les 2 sens, et les trottoirs seront également élargis. Enfin, les voies de bus seront essentiellement positionnées au milieu de la chaussée, avec des arrêts qui desserviront les principales zones de population et d'activité du tronçon.

L'assainissement du bruit routier sur l'axe concerné, qui découle des règles d'application de l'OPB, est un impératif du projet. Pour cela, il est nécessaire de réduire le trafic motorisé attendu par des mesures de trafic et de transfert modal, et également d'abaisser le régime de vitesse sur le tracé.

Associées à la pose d'un revêtement phonoabsorbant et à l'éloignement de l'axe de la chaussée des façades, ces 2 mesures, nécessaires et cumulatives, ne permettent toutefois pas à elles seules de répondre complètement aux exigences légales. La Ville de Genève devra ainsi, en complément, changer à ses frais de nombreuses fenêtres sur certains bâtiments le long de l'axe.

Situé à l'intérieur de la ceinture urbaine, cet axe n'est plus voué à accueillir du trafic de transit. Il ne s'agit pas d'un axe du réseau primaire, comme les motionnaires l'indiquent, mais bien d'un axe du réseau secondaire, voire de quartier s'agissant du bas de la rue de Lyon. Cela est conforme à la nouvelle hiérarchie du réseau routier, inscrite dans le plan d'actions du réseau routier (PARR) 2024-2028, adopté par le Conseil d'Etat le 4 décembre 2024, à la suite du vote du Grand Conseil du 31 octobre 2024.

Le schéma de circulation porté par le projet oriente de manière tangible le trafic motorisé vers la ceinture urbaine, afin d'éviter le trafic de transit au centre-ville. La stratégie de régulation envisagée (signalisation lumineuse) vise à stocker les véhicules en amont du périmètre du centre-ville, afin de fluidifier le trafic à l'intérieur de la ceinture urbaine. De ce fait, aucun effet de « grid lock » n'est donc attendu.

Afin d'offrir un aménagement homogène, cohérent et fonctionnel, le projet a fait l'objet d'une étude traitant de l'ensemble de l'espace public, intégrant de nouvelles exigences en matière de mobilité et de qualité urbaines (végétalisation, lutte contre les îlots de chaleur, etc.). L'objectif est d'assurer la progression des transports collectifs et un fonctionnement du réseau routier cohérent avec sa hiérarchie, tout en développant les itinéraires de mobilité active sécurisés et la qualité de vie d'un périmètre largement dévolu aux logements et destiné à accueillir de nouvelles habitantes et de nouveaux habitants, et équipements publics (centre culturel de Châtelaine, notamment). En outre, le projet ne prévoit la suppression d'une voie de circulation sur les 2 voies existantes que sur une section de 500 m au niveau du quartier de Châtelaine. Sur le reste de la section en Ville de Genève, seules certaines voies de présélection seront réaménagées au profit d'une nouvelle voie bus en site propre.

S'agissant du stationnement, le périmètre du projet s'étend sur des secteurs soumis ou non à l'obligation de compensation des places supprimées. Dans les secteurs concernés par cette obligation, l'ensemble des places de stationnement supprimées sera compensé selon les modalités d'application de l'article 7B de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987 (LaLCR; rs/GE H 1 05), dépendant du périmètre considéré; et en nombre équivalent dans un parking

en ouvrage à usage public. La compensation de toutes les places de livraison supprimées sera également assurée.

Dans la partie située hors périmètre de compensation obligatoire, environ 20% des places du secteur (dans un rayon de 100 m) sont supprimées, ce qui correspond à 95 places. Toutefois, 63 places pourront être immédiatement restituées, soit deux tiers de l'offre supprimée. Le tiers restant devra être compensé dans le cadre de futurs projets de stationnement, tel que le parking souterrain public prévu dans le plan directeur de quartier Concorde. Quant aux deux-roues motorisés, ils bénéficieront de places mixtes visant à atteindre leur compensation intégrale.

Les services cantonaux et communaux ont mené en 2025 une étude portant sur les processus des livraisons le long de l'axe rue de Lyon – avenue de Châtelaine, ce qui a permis d'analyser l'offre et les usages actuels du stationnement dédié aux « livraisons » le long de l'axe d'insertion du BHNS-GVZ, ainsi que de quantifier les besoins des commerçantes et commerçants en la matière. Pour cela, une enquête de terrain en porte-à-porte a été réalisée entre la fin du mois de novembre et le début du mois de décembre 2025, dans le cadre de laquelle 31 entretiens ont été réalisés, complétés par un questionnaire en ligne envoyé à 135 commerces et entreprises susceptibles de nécessiter des livraisons régulières selon le registre du commerce.

Cette étude a démontré notamment que :

- les commerces sont répartis de manière hétérogène le long du linéaire, avec des « zones de concentration » situées au niveau de Châtelaine-Village, de la place des Charmilles et du bas de la rue de Lyon (Dôle-Servette);
- l'offre actuelle de places de livraison répond à la demande. Néanmoins, des usages illicites sont observés. La mise en service du projet BHNS-GVZ rendra l'usage de l'espace public plus contraint avec des livraisons qui devront être organisées dans les rues adjacentes à l'axe du bus;
- les véhicules de livraison sont de gabarits variés, dont une proportion non négligeable de poids-lourds, ce qui implique que les places de livraison projetées puissent accueillir des véhicules de grande taille;
- l'approvisionnement des magasins est garanti.

Elle conclut que le projet autorisé en juin 2025 répond aux besoins identifiés pour les livraisons des commerces, moyennant des adaptations de marquage (dimensions) de certaines places de livraison, en plus d'un contrôle régulier de leur occupation.

Le Conseil d'Etat considère que le maintien de la situation actuelle ne ferait qu'accentuer les difficultés de circulation observées dans ce secteur et continuerait de péjorer la vitesse commerciale des transports publics ainsi que les conditions dans lesquelles évoluent les transports professionnels. Or, le canton souhaite précisément prioriser ces derniers et mettre en œuvre des mesures en leur faveur. Cette orientation s'est notamment concrétisée par la récente adoption par le Grand Conseil, sur proposition du Conseil d'Etat, du principe d'une vignette réservée pour les transports professionnels (loi 13718 modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR – H 1 05), du 7 mai 2026).

L'introduction de cette vignette, prévue pour le début de l'année 2027, permettra le déploiement rapide de projets pilotes destinés à favoriser les transports professionnels, tant en matière de circulation que de stationnement. Elle offrira également une réponse à l'une des préoccupations des milieux concernés concernant le projet de BHNS, en envisageant d'autoriser l'accès des transports professionnels au bas de la rue de Lyon, ceci en adaptant la voirie en conséquence.

Indépendamment du recours pendant devant le TAPI, le canton entend dans ce contexte poursuivre les discussions dans ce sens avec les milieux économiques concernés. Un important travail de concertation a déjà été initié par l'office cantonal des transports avec les associations représentant les milieux professionnels (notamment Genèvemobilité, ASTAG, TCS) et se poursuivra en vue de parfaire le projet.

Finalement, il ressort des travaux de la commission des transports et de l'invite unique votée, issue des amendements, que les motionnaires ne remettent pas en cause le bien-fondé du projet, mais veulent en modifier la temporalité et en substance surseoir à son extension tant que le barreau de Monfleury et la demi-jonction Vernier-Sud ne sont pas réalisés.

Le Conseil d'Etat est conscient de l'importance fondamentale de ces 2 infrastructures pour fluidifier le secteur de la ZIMEYSAVER, améliorer son accès et permettre aux transports professionnels de circuler plus efficacement avec un accès direct au secteur autoroutier. En raison du retard subi par le projet de demi-jonction porté par la Confédération, dont la mise en service est prévue à l'horizon 2033, il a été décidé d'accélérer la réalisation, de compétence cantonale, de la première partie du barreau de Montfleury avec une perspective opérationnelle de mise en œuvre à l'horizon 2029, se rapprochant ainsi des souhaits des motionnaires. Le rapport du Conseil d'Etat sur la motion 3182 (M 3182-B) détaille ces éléments.

Le Conseil d'Etat estime qu'il n'est pour autant pas souhaitable de prolonger le délai de mise en service du BHNS, dont la réalisation est d'ores et déjà prévue en plusieurs étapes, la première étant en voie d'achèvement sur le secteur de la ZIMEYSAVER.

Si l'actuel recours pendant devant le TAPI retarde d'ores et déjà sensiblement le projet, un arrêt volontaire de celui-ci sur sa section du centre-ville provoquerait la perte de subventions fédérales et générerait un dégât d'image et de crédibilité pour le canton, à l'heure où la Confédération vient de lancer la consultation portant sur le programme d'agglomération de 5^e génération (PA5), particulièrement favorable pour Genève.

Au vu de ce qui précède, le Conseil d'Etat estime qu'il n'est dès lors pas opportun de surseoir à la réalisation de ce tronçon essentiel du projet de BHNS Genève-Vernier-ZIMEYSAVER, dont la finalisation intégrale et rapide est cruciale au regard des enjeux de mobilité pour le développement économique et démographique de notre canton. De surcroît, étant donné les importants travaux à venir dans le périmètre de la gare Cornavin à partir de 2029 et pour plus de 10 ans, il est nécessaire de pouvoir garantir à cet horizon l'efficacité des transports collectifs et professionnels, de même que réaménager l'espace public pour renforcer l'attractivité des mobilités actives sur cet axe.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite à prendre acte du présent rapport.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

Le vice-chancelier :
Patrick FERRARIS

La présidente :
Anne HILTPOLD