



GRAND CONSEIL

de la République et canton de Genève

M 3134-A

Date de dépôt : 24 novembre 2025

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier la proposition de 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

Rapport de majorité de Stéphane Florey (page 4)

Rapport de première minorité de Caroline Marti (page 51)

Rapport de seconde minorité de Julien Nicolet-dit-Félix (page 76)

Proposition de motion

(3134-A)

BHNS-GVZ : une menace pour la fluidité du trafic ainsi que pour les besoins en mobilité de notre économie

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.

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Stéphane Florey

La commission des transports s'est réunie les 2, 16, 23 et 30 septembre ainsi que les 7 et 14 octobre 2025 sous la présidence de M. Pascal Uehlinger.

MM. Pierre Maudet, conseiller d'Etat chargé du DSM, et David Favre, directeur général à l'office cantonal des transports (OCT), ont assisté à tout ou partie de ces diverses séances.

Les procès-verbaux ont été tenus par M^{me} Rania Nassereddine. Qu'elle soit ici remerciée de la qualité de ses comptes rendus.

Audition de M. Michael Andersen, auteur de la motion

M. Andersen débute son audition en présentant le tracé du BHNS sur un diaporama afin que chacun soit à jour sur le projet. Il rappelle que cette motion, déposée le 3 juin 2025, est liée à une autorisation de construire ayant fait l'objet d'un recours par l'ASTAG ainsi qu'à un communiqué de presse signé par la NODE, l'ACS, l'UPSA et l'ASTAG. Cette conférence a eu lieu le 22 août. Il souligne que l'Etat doit garantir la fluidité du trafic conformément à l'article 190 de la constitution et d'après la LMCE, et il estime qu'un tel projet comporte le risque de ne pas respecter cette exigence. Il mentionne qu'une étude réalisée par le TCS conclut à un risque de saturation totale du trafic si le projet de BHNS devait se poursuivre.

M. Andersen rappelle ensuite que le BHNS circule en site propre, à l'instar d'un tram, avec un tracé dédié. Il évoque le recours de l'ASTAG, soutenu par plusieurs autres associations sur la question des secteurs 4 et 5. Concernant le secteur de Châtelaine et de la rue de Lyon, il estime qu'il est difficile d'imaginer la mise en place du BHNS sans empiéter sur les voies réservées aux transports individuels motorisés, ce qui entraînerait une réduction de leur flux. Il souligne également la suppression de plus de 100 places de stationnement, sans que celles-ci soient forcément compensées, car certaines zones ne nécessitent pas, selon la loi, de compensation obligatoire.

M. Andersen poursuit en expliquant que le projet pose un problème pour les voies réservées aux transports individuels, ce qui affecterait aussi le transport professionnel. La suppression de places de stationnement empêcherait les professionnels de s'arrêter sur ces axes.

D'après des études, l'introduction du BHNS entraînerait une baisse d'environ 50% des flux et des capacités sur le tronçon concerné, avec un transfert modal important vers des routes déjà fortement saturées. Il se réfère à une étude et à des diapositives présentées par l'Etat montrant la saturation de plusieurs carrefours aux heures de pointe, et il estime que la suppression de voies pour les véhicules motorisés individuels créerait un « chaos total ». Il relève enfin que le tronçon visé par le recours est déjà desservi par de nombreuses lignes de bus, dont certaines disposent de voies dédiées au transport public.

Pour finir, M. Andersen insiste sur les conséquences importantes que ce projet aurait pour le transport professionnel. Il indique que les associations économiques pourraient en dire davantage lors d'éventuelles auditions. Il explique que la réduction des places de stationnement poserait déjà des problèmes d'approvisionnement et de livraison, touchant environ 400 entreprises. Il mentionne aussi la fermeture envisagée de la rue de Lyon, qui correspondrait à l'arrivée du BHNS, qui entraînerait des conséquences importantes sur les commerçants de cette zone, mais qui entraînerait également un ruissèlement du trafic dans les rues adjacentes, avec un risque accru de saturation. Il rappelle que, sur cet axe, le transport professionnel représente 30% des flux, alors que la moyenne suisse est de 5%, ce qui montre l'importance stratégique de la zone. Il relève également que les transporteurs professionnels avaient déjà dû modifier leurs itinéraires lors de la mise en place du tram. Il insiste sur un dernier point qui lui semble nécessaire à mettre en avant, le fait que certains de ces axes soient passés d'axes primaires à des axes secondaires. Il fait remarquer que les axes concernés par ce projet risquent de voir leur vitesse limitée à 30 km/h au lieu de 50 km/h, alors même qu'un accord avait été conclu entre les associations économiques et l'Etat lors des discussions sur la limitation à 30 km/h. Cet accord prévoyait que la rue de Lyon ne passerait à 30 km/h que la nuit, ce qui avait conduit l'ASTAG à retirer son recours. Or, selon lui, l'Etat revient aujourd'hui sur cet engagement, la rue de Lyon étant désormais appelée à passer à 30 km/h également de jour. Pour toutes ces raisons, il demande la fin de l'extension du BHNS.

Un commissaire PLR demande des précisions concernant le passage de la rue de Lyon à 30 km/h. Il s'interroge sur la pertinence du projet, en indiquant qu'un BHNS limité à 30 km/h ne serait un BHNS que de nom et perdirait de son intérêt.

M. Andersen relève que certains tronçons passeront à 30 km/h, ce qui constitue un véritable problème pour les transports individuels motorisés. Il précise qu'à la rue de Lyon, le tracé remonte et passe par la rue de Châtelaine, ce qui peut représenter un risque.

Le commissaire demande s'il est possible de prévoir des limitations différencierées lorsque les trafics sont séparés.

Un commissaire UDC explique que, si le transport circule en site propre comme un tram, il faut une séparation physique. Avec une simple ligne, cela ne suffit pas. Il indique que, s'il y a une séparation physique, une vitesse supérieure de 10 km/h est autorisée.

M. Favre confirme que la présence d'une séparation permet d'appliquer une vitesse différencierée.

Le commissaire relève encore que le BHNS est parfois qualifié de « tram du pauvre », car il occupe plus d'espace qu'un tram, roule moins vite et offre une capacité inférieure à celle du tram. Il demande à M. Andersen si un projet de tram sur le même tracé aurait été une meilleure solution selon lui et si, dans ce cas, la motion n'aurait pas été déposée.

M. Andersen indique ne pas se considérer apte à juger, mais estime qu'en l'état le projet constitue une catastrophe pour les professionnels et pour les transports individuels. Il juge le transfert modal attendu particulièrement inquiétant. Il rappelle que même la gratuité des TPG, qui coûte des dizaines de millions à l'Etat, n'a pas entraîné de changement modal significatif, même s'il précise que la mesure de la gratuité des TPG est récente. Il ajoute que des lignes existent déjà sur cet axe, notamment le 6 et le 19, qui desservent le centre. Concernant le tram, il estime qu'il serait difficile d'en réintroduire un sur ce tracé, ce qui poserait également un problème puisque lui aussi circulerait en site propre.

Un commissaire socialiste débute son propos en soulignant que le tram représente effectivement un rapport modal supérieur à celui d'un BHNS. Il s'interroge ensuite sur la saturation des carrefours évoquée dans sa présentation, relevant que ces axes sont déjà saturés et le seront encore davantage avec la croissance économique et démographique. Il demande dès lors comment faire face à cette situation si le projet de BHNS n'est pas réalisé.

M. Andersen estime que le report modal nécessaire pour éviter la saturation est trop conséquent et que, même avec le BHNS, les secteurs 4 et 5 seront saturés. Selon lui, le BHNS n'est donc pas une alternative pertinente et conduira au chaos sur les axes menant au centre-ville. Il estime que, du point de vue économique, l'impact sera désastreux, les carrefours étant déjà saturés. Il ajoute que le report modal réduira fortement les flux, jusqu'à 60% dans certains carrefours, ce qui aurait des conséquences majeures pour les axes concernés. Enfin, il considère que cette situation sera catastrophique pour les quartiers avoisinants, car les usagers chercheront à se détourner des axes principaux par d'autres rues.

Le commissaire insiste en rappelant que, si 30% du trafic correspond au transport professionnel, cela signifie que le 70% est constitué de transport individuel motorisé, qui pourrait être transféré vers des modes comme le tram. Il demande s'il ne serait pas plus intéressant de proposer une solution plutôt que de se limiter à un refus. Il considère que le BHNS pourrait représenter une demi-solution, qu'il regrette, mais qui aurait l'avantage de pouvoir être convertie en tram à terme. Selon lui, la croissance économique conduira de toute façon à la saturation, mais le BHNS pourrait au moins constituer un moyen d'atténuer ce problème.

M. Andersen explique que, tel qu'il est prévu dans les délais actuels, le projet ne propose pas de solution pour les transports professionnels qui approvisionnent les commerces. Il souligne la suppression de plus de 100 places de stationnement, ce qui empêcherait ces véhicules de s'arrêter, notamment sur les bandes cyclables. Il reconnaît qu'il existe 70% d'autres usagers et déjà plusieurs lignes de bus, mais il estime que, pour ceux venant de plus loin, en particulier les frontaliers, le report modal reste impossible sans infrastructures adaptées en amont (comme des parkings). Il considère qu'aucune volonté n'est visible dans ce sens et que l'impact économique sera lourd. Il ajoute que, si les transports publics étaient plus rapides, il les utiliserait, mais que leur vitesse commerciale à Genève est trop faible, ce qui l'amène à privilégier le vélo. Il conclut qu'il faut d'abord mettre en place des alternatives avant de s'engager dans un tel projet.

Le commissaire relève que la vitesse commerciale est effectivement très faible. Il rappelle que, lorsque le contrat de prestations de 2 milliards de francs a été voté, l'auditionné s'y était opposé. Selon lui, si l'on part du principe qu'un tiers du coût des transports publics correspond à du temps passé à l'arrêt de manière imprévue, cela revient à maintenir une vitesse commerciale extrêmement mauvaise pour un coût très élevé pour le contribuable. Il souligne enfin que les embouteillages représentent une charge importante pour les contribuables en termes de transports publics.

M. Andersen indique ne pas bien connaître le trafic sur ce secteur, mais relève que le tracé dispose de voies propres, notamment à Châtelaine et sur la rue de Lyon. Il précise ne pas vouloir juger de la vitesse commerciale ni des coûts, mais souligne que l'on ne mesure pas encore pleinement les dépenses liées au BHNS ni son utilisation future. Selon lui, ce projet engendrera des coûts élevés en infrastructures et des conséquences économiques importantes pour les commerçants, qui devront trouver des alternatives pour assurer leur approvisionnement.

Un commissaire des Verts déclare partager l'idée que la fluidité doit être assurée en ville et reconnaît que le vélo est souvent le moyen le plus rapide

pour se déplacer même si tout le monde ne peut pas l'utiliser. Il rappelle que transporter une personne nécessite environ 2,3 m² en bus contre près de 18 m² en voiture. Il dit ne pas comprendre que l'on puisse penser que le BHNS n'aidera pas à fluidifier le trafic. Selon lui, ce dispositif profiterait même aux 30% de transports professionnels, car une partie des véhicules individuels libérerait de l'espace pour eux. Il lui semble clair que les transports publics contribuent à la fluidité et il ne comprend pas l'opposition à leur déploiement.

M. Andersen répond que l'emprise du site propre du BHNS est conséquente en termes d'espace occupé. Il relève que certains axes, auparavant primaires et devenus secondaires, pourraient subir une réduction de flux allant jusqu'à 60%. Il estime peu probable qu'un tel report modal vers le BHNS se produise, d'autant que plusieurs carrefours sont déjà saturés. Selon lui, si ce report modal n'a pas lieu, on risque d'aboutir à une saturation totale. Il poursuit en indiquant qu'une étude du TCS prévoit un blocage complet du trafic si le BHNS est réalisé dans les secteurs 4 et 5. Il estime que, si le projet aidait réellement les entreprises, il pourrait être acceptable, mais qu'en l'état il repose sur un transfert modal « utopique » impliquant la suppression de places de stationnement, notamment là où se trouvent des commerces. Il considère dès lors que le projet est mal conçu et que l'objectif de report modal est inatteignable.

Un commissaire du Centre revient sur la question des transports collectifs. Il constate que le secteur est déjà saturé alors que les bus circulent en site propre et que les travaux viennent de s'achever à la fin de Châtelaine. Il estime que l'on ajoute des motions et des textes sur des projets déjà en cours, alors que, selon lui, tant que la ceinture urbaine n'est pas achevée et pleinement fluide pour décharger le centre-ville, on risque de créer des blocages secondaires et disproportionnés. Il cite l'exemple de Veyrier, où la ligne 8 avait été partiellement supprimée avec l'argument qu'un arrêt pouvait être retiré si la distance avec les habitations était de 800 mètres. Or, entre la rue de Lyon et la rue de la Servette, la distance n'est que de 600 mètres. Il s'interroge donc sur l'intérêt d'implanter une nouvelle infrastructure, jugée moins efficace que le tram déjà existant, alors que les habitants de ce secteur disposent déjà de nombreuses lignes, de même que ceux de Saint-Jean. Il questionne enfin la pertinence du critère de la distance minimale entre arrêts.

M. Andersen indique ne pas avoir la réponse et suggère de la poser au département.

Un commissaire des Verts réagit au tableau pessimiste dressé par l'auditionné concernant la situation actuelle et future. Il rappelle qu'il y a 18 ans, lors du projet d'extension du tram 14 en direction de Bernex par la route de Chancy, la Jonction et la rue du Stand étaient déjà largement saturées.

Or, malgré la croissance démographique et l'augmentation des déplacements, il constate que ces axes, notamment la rue du Stand et Saint-Georges, ne sont pas plus saturés aujourd'hui qu'à l'époque. Il dit y passer régulièrement et note que, d'après ce qu'il a entendu, les habitants se déclarent plutôt satisfaits des aménagements réalisés. Il demande alors la différence entre l'axe Cornavin – Rue de Lyon – Châtelaine et l'axe Rues Basses – Jonction – Onex.

M. Andersen indique que les professionnels actifs dans ces zones pourraient mieux témoigner de la situation. Il rappelle que certains quartiers ont dû s'adapter en prenant des mesures drastiques et il exprime des doutes quant à la fluidité réelle dans cette zone de la Jonction. Selon lui, le problème du BHNS est que, du fait du site propre, certaines voies devront être fermées, ce qui n'avait pas eu le même impact lors de la mise en place du tram. Il ajoute n'avoir pas reçu des avis très positifs quant à la circulation au niveau de la Jonction.

Un commissaire PLR rappelle qu'au niveau de la rue de Lyon, dans la descente, il existe déjà un site propre où se concentrent les bouchons, tandis que dans le sens montant, sans site propre, la fluidité n'est pas problématique. Il s'interroge alors sur la pertinence de réserver cette voie aux bus alors qu'actuellement le trafic est mixte et ne gêne pas la sortie de ville.

M. Andersen répond que le BHNS doit circuler en site propre et ne peut pas être mélangé avec d'autres véhicules. Il souligne que cela risque de poser un problème sur la rue de Lyon, car avec deux voies réservées au BHNS, il ne voit pas comment les autres véhicules pourraient circuler.

Le président à une question d'ordre pratique sur l'efficience des sites propres des transports publics. Il relève que ceux-ci restent inoccupés une grande partie du temps puisque les bus ne passent la plupart du temps que toutes les 7 à 8 minutes. Il demande s'il existe d'autres autorisations qui pourraient être accordées pour l'utilisation de ces sites, en dehors de celles déjà données à la police.

M. Favre répond que tout est possible. Il rappelle que des tests ont été réalisés avec des motos, mais sans résultats satisfaisants. Il ajoute que de nombreuses voies de bus accueillent déjà les vélos et il cite l'exemple de la rue de la Croix-Rouge, où une voie est réservée à la fois aux bus et aux transports professionnels.

Le président relève qu'il existe donc une certaine liberté pour améliorer l'efficience de ces sites propres.

M. Favre confirme qu'il y a une certaine liberté, toutefois il précise que pour les axes très utilisés avec des bus passant quasiment toutes les minutes, la

situation est compliquée, mais qu'il existe des exemples hybrides. Il précise qu'il s'agit alors d'une question relevant d'un arrêté de signalisation.

Discussion sur la suite des travaux

Le président indique avoir déjà fixé l'audition du département concernant cet objet. Il ajoute avoir également reçu une demande d'audition de la part de l'ASTAG et il demande s'il y a des objections.

Un commissaire socialiste souligne qu'entendre les recourants est inconfortable, dès lors que ce n'est pas à la commission de traiter le recours, ce qui crée un mélange des compétences.

Un commissaire UDC estime qu'il ne s'agit pas pour la commission de se substituer à la justice, mais de prendre ses propres décisions politiques.

M. Favre confirme qu'une procédure est en cours à la suite d'un recours, qui relève des tribunaux. Il rappelle que l'autorisation de construire se déroule en plusieurs phases. Le BHNS est déjà en construction à Meyrin, parce que le projet ne concerne pas uniquement la Ville de Genève. Il souligne qu'il y a toujours une phase d'enquête publique, durant laquelle associations et riverains peuvent formuler des remarques et, le cas échéant, une fois l'autorisation délivrée, déposer un recours. Il précise que l'affaire sera examinée en première instance par le tribunal, cela n'empêchant pas des discussions ultérieures permettant de trouver un accord pour retirer le recours. Il conclut en rappelant que la procédure suivra son cours indépendamment des travaux de la commission.

Une commissaire PLR reconnaît qu'il y a deux aspects, d'abord l'aspect juridique, mais aussi l'aspect politique, et notamment la question de la pertinence qui peut être discutée. Elle estime toutefois que, lorsqu'une demande d'audition est présentée, il faut l'accepter. Selon elle, si la commission reçoit une demande d'audition, par exemple de la part de l'ATE, elle devrait l'accepter, puisqu'il s'agit de l'association qui souhaite être entendue. Elle précise que cela n'implique pas nécessairement une influence sur la décision de la commission.

Un commissaire UDC demande un vote formel sur l'audition de l'ASTAG. Il souligne qu'il s'agit d'une décision politique et qu'il est important de poursuivre les travaux de la commission en parallèle de la procédure judiciaire, sans attendre les conclusions du département ou des tribunaux. Il estime important de convoquer l'ASTAG ainsi que les TCS.

Le président met aux voix la proposition d'auditionner l'ASTAG :

Oui : 12 (2 UDC, 4 PLR, 1 LC, 2 MCG, 1 LJS)

Non : 5 (2 Ve, 3 S)

Abstentions : –

L'audition de l'ASTAG est acceptée.

Audition de MM. Pierre Maudet, conseiller d'Etat, et Thierry Messager, directeur des projets régionaux de mobilité (DPRM)

M. Maudet rappelle que le projet, soutenu par des financements fédéraux et cantonaux, constitue l'aboutissement d'une démarche de longue date inscrite dans l'application de la LMCE. Il précise que la présentation intervient dans un contexte marqué par un recours, relevant que la procédure judiciaire en cours n'empêche pas la poursuite du processus politique. Il indique que la présentation se concentre sur des éléments factuels, tels que les plans et l'historique du projet. Il précise enfin qu'il se retirera à l'issue de l'audition afin de laisser place à l'ASTAG.

M. Messager indique que le projet de BHNS bénéficie d'un financement cantonal et fédéral important. Il s'inscrit dans la loi avec un montant de 86 millions de francs et a en outre été retenu dans le cadre du projet d'agglomération de 3^e génération, avec une contribution de 23 millions de francs de la Confédération.

Il précise que des financements communaux contribuent également à la réalisation de ce projet, en particulier ceux de la Ville de Genève, de la Ville de Vernier et de la Ville de Meyrin. Il souligne qu'il s'agit de l'une des principales mesures d'infrastructure inscrites dans le plan d'action des transports publics pour la période 2024-2028, approuvé au printemps 2024.

Il indique ensuite que l'offre est programmée pour le printemps 2026 dans le contrat de prestations signé en 2024. Il rappelle que des lignes circulent déjà sur ce tracé, notamment les lignes 19 et 6. Il souligne l'importance pour la ZIMEYSAVER de bénéficier, en complément de la ligne L5 du Léman Express, d'une telle desserte en transports publics essentielle pour desservir ces bassins d'emploi. Il rappelle ensuite la définition d'un bus à haut niveau de service (BHNS), qui est un système offrant des conditions de confort et de qualité presque similaires à celles du tramway, tout en étant moins coûteux. Le site propre est dédié afin de garantir la régularité des horaires, des cadences élevées et une grande capacité de transport (bus de 24 mètres). Le matériel roulant prévu sera entièrement électrique, sans ligne aérienne de contact. Enfin, il précise que le marché a été attribué par les TPG à Hitachi et Hess, avec des livraisons déjà commandées et attendues pour l'été 2026.

M. Messager continue en exposant les objectifs du projet d'aménagement lié au BHNS, c'est-à-dire améliorer l'offre de transports collectifs, renforcer les équipements destinés aux cyclistes et aux piétons, optimiser l'organisation du réseau routier en s'appuyant sur la ceinture urbaine, assurer l'accessibilité aux quartiers connexes et développer des espaces publics dans un secteur fortement routier, avec une attention particulière à la lutte contre les îlots de chaleur. Il présente un point de situation en rappelant l'ampleur du tracé et les secteurs concernés. La partie située à Meyrin est actuellement en travaux.

Les zones de la ZIMOGA et de la ZIMEYSAVER sont planifiées pour 2026, tandis que les travaux sur le secteur de Vernier-Village auront lieu à partir de 2026. Le recours évoqué par M. Maudet porte spécifiquement sur le secteur 5, qui est situé à la fois sur le territoire de la Ville de Genève et sur celui de la Ville de Vernier et qui s'étend jusqu'au pont de l'Ecu. Il ajoute qu'il y a eu un préavis favorable du département de l'économie et de l'emploi ; l'autorisation avait été publiée le 20 juin 2025 et le recours a été déposé le 22 août 2025. Il précise que les points soulevés dans la motion concernent notamment la question de la hiérarchie du réseau routier qui figure dans le plan d'action adopté par le Grand Conseil en octobre 2024 pour la période 2024-2028. Il indique que, sur l'itinéraire du BHNS, certains tronçons relèvent du réseau secondaire ou, comme la rue de Lyon, du réseau de quartier. Il revient sur la question de la capacité pour le transport individuel motorisé (TIM) ainsi que pour les autres modes de transport dans le cadre de ce projet. Il indique sur la présentation deux cartes comparatives, l'une montre la situation actuelle et l'autre la situation attendue de la répartition des voies de circulation.

La carte actuelle montre que deux voies de circulation par sens pour les TIM ne sont pas assurées partout, notamment sur la rue de Lyon. La seconde montre que le BHNS nécessite un site propre, ce qui implique de libérer de l'espace sur l'ensemble du tracé et donc de retirer les voies pour les TIM à la rue de Lyon. Il précise que dans le cas de certains carrefours un élargissement à deux voies par sens est parfois prévu pour permettre un meilleur écoulement du trafic automobile. Il décrit les données concernant le graphique sur le trafic actuel moyen, le nombre de véhicules par jour, tandis que le second met en évidence les impacts attendus, notamment les baisses de trafic liées à la mise en œuvre du projet. Il précise toutefois que ces baisses ne résultent pas directement du BHNS, mais découlent de l'adaptation des schémas de circulation prévus tout au long du projet, conformément à la loi sur une mobilité cohérente et équilibrée, visant à reporter le trafic de transit sur la moyenne ceinture.

M. Messager cite l'exemple de la place des Charmilles, où certains mouvements de circulation, notamment entre l'avenue Wendt et l'avenue

d'Aire, sont supprimés dans le cadre du projet. Il précise que ces mouvements sont très consommateurs d'espace et qu'il est possible de les reporter sur la ceinture urbaine. Il contextualise ensuite la notion de report spatial et de report modal, en s'appuyant sur un schéma illustrant l'origine, la destination et l'ampleur des flux. Il indique que 60% des déplacements situés au cœur du projet sont des déplacements internes à la rive droite, facilement susceptibles de disposer d'alternatives en transport collectif ou à vélo. Entre 25% et 30% concernent des liaisons avec la rive gauche et devraient logiquement passer par la ceinture urbaine, dédiée à ce type de flux. Environ 10% à 15% proviennent de l'extérieur du canton et représentent des flux plus difficiles à capter. Enfin, le trafic professionnel est estimé entre 15% et 20% du trafic motorisé sur ce secteur.

Il passe ensuite aux hypothèses de report modal. Pour ce projet, celles-ci prévoient une diminution de l'usage de la voiture individuelle, qui représente actuellement 60% de la part modale sur l'axe, pour atteindre 25%. Il ajoute qu'une forte augmentation du transport collectif et de la mobilité active est attendue. La part de la mobilité active passerait ainsi de 10% à 25%, ce qui est cohérent avec les observations récentes, car, entre 2021 et 2023, l'usage du vélo sur le secteur a progressé de 45%. Il insiste sur le fait que l'offre de transports publics prévue disposera d'une marge de disponibilité de 45% à l'horizon de la mise en service, ce qui garantit une capacité suffisante pour absorber la croissance de la demande. Le projet permet donc d'augmenter l'offre de mobilité sur l'axe, avec une capacité de transport de personnes supérieure de 20% par rapport à la situation actuelle, et une réduction attendue du recours au transport individuel motorisé.

Concernant la capacité des carrefours, il rappelle qu'il s'agit d'un aspect technique qui requiert une analyse détaillée. Il indique qu'actuellement certains carrefours atteignent des taux supérieurs à 100% aux heures de pointe. Il précise toutefois que ces situations peuvent être gérées par des ajustements, notamment à travers le réglage des feux de circulation. Il continue ensuite avec la question du stationnement qui est évoquée dans la motion. Il explique que cette problématique dépend de la loi sur le périmètre de compensation. Il indique que cette loi détermine les zones dans lesquelles les places supprimées doivent être compensées ou pas. Il précise que, dans le périmètre de compensation situé sur la partie droite de la zone du projet, les suppressions seront compensées. Il y a 31 places de stationnement pour voitures qui sont supprimées mais compensées dans des parkings existants qui ont de la disponibilité, notamment le parking du Seujet. Des places de livraison supprimées sont également recréées, et les suppressions de places pour motos sont compensées par l'aménagement sur d'anciennes places voitures. En

parallèle, 60 places pour vélos sont intégrées au projet. Dans la partie gauche, située hors périmètre de compensation, 102 places de stationnement sont supprimées, ce qui correspond à environ 20% des places du secteur dans un rayon de 100 mètres. Certaines places de livraison y sont compensées afin de répondre aux besoins des commerces, et les deux-roues motorisés bénéficient également de compensations partielles. Il ajoute que le projet a reçu un avis favorable du département de l'économie et de l'emploi, ce qui est présenté comme une garantie que les facteurs économiques et liés à l'emploi ont été pris en compte. Il poursuit sur la question de la vitesse qui est également centrale. Le projet prévoit un abaissement de la limite de 50 km/h à 30 km/h, c'est une mesure jugée indispensable et conforme à la hiérarchie du réseau routier qui a été exposée. Cette réduction de vitesse est considérée comme obligatoire pour deux raisons principales : d'abord, garantir la sécurité des mobilités actives dans un environnement urbain et, comme seconde raison, la dimension acoustique. Il explique que la limitation de vitesse contribue à la réduction du bruit, ce qui a conduit à son intégration dans le projet. Il précise que, dans le cadre de ce projet, il faut suivre la réglementation du cadastre du bruit. Il rappelle que deux notions essentielles doivent être prises en compte en matière de bruit, les valeurs limites d'immission (VLI) et les valeurs d'alarme (VA). Concernant les données actuelles pour Vernier et la Ville de Genève, il y a certaines zones qui dépassent à la fois les VA et les VLI. Il précise que, selon la législation fédérale, le propriétaire de la route, la commune ou le canton, a l'obligation d'assainir les axes. En l'absence de projet particulier, il faut uniquement ramener les nuisances en dessous des valeurs d'alarme. Il précise toutefois que dans le cas d'une requalification, il faut également ne pas dépasser les valeurs limites d'immission. Il souligne que sans mesures d'accompagnement, les projections à 50 km/h montrent encore des dépassements des VA et des VLI. L'introduction d'un revêtement phonoabsorbant permet de supprimer les dépassements des VA à Vernier, mais pas à Genève, ni pour les VLI. Avec la combinaison du phonoabsorbant et de la limitation à 30 km/h, les VA sont respectées, mais les VLI restent dépassées. Il conclut qu'il faudra, malgré ces mesures, que la Ville de Genève envisage des mesures d'allégement, à travers le financement du remplacement de fenêtres pour certains immeubles surexposés.

M. Favre confirme les propos de M. Messager en indiquant que le BHNS se conçoit comme un bus offrant des performances proches de celles d'un tram, avec du matériel suisse, Hess pour les bus et ABB / Hitachi pour les potences de recharge rapide. Il ajoute que le tronçon actuel ne dispose pas partout de deux voies automobiles par sens, ce qui implique que le site propre pour le BHNS clôture les voies pour les TIM à la fin de la rue de Lyon.

Il explique que la mise en place d'aménagements complémentaires aurait comme impact la suppression de certains mouvements au niveau des Charmilles ou de l'avenue Wendt, afin de rediriger le transit vers les axes appropriés tout en maintenant l'accessibilité sur cet axe. Il insiste sur le fait que, hormis le dernier tronçon de la rue de Lyon, l'axe restera accessible au trafic individuel motorisé. Quant aux livraisons, elles pourront s'effectuer sur l'ensemble de l'axe, avec des possibilités d'accès pour les commerces du dernier tronçon également. Il indique que ce projet cherche à offrir une solution fonctionnelle. Il rappelle que le développement des trams atteint ses limites, avec les projets planifiés ou en cours de réalisation, et le futur tram tangentiel prévu sur l'axe entre ZIPLO et l'aéroport.

Pour les BHNS, les derniers projets concernent l'axe Frontenex, Veyrier et un axe transfrontalier avec Saint-Genis. Il dit que ce projet représente ainsi un des derniers grands axes à Genève permettant une alternative modale forte, ce qui explique son intégration dans le programme du PATC. Il ajoute que ce projet permettrait de réduire le trafic pendulaire. Il conclut en expliquant que la loi sur le périmètre de compensation a été appliquée de manière stricte, ce qui a suscité des discussions, notamment avec l'ASTAG et le TCS. Des solutions sont en cours d'élaboration pour viser une compensation de la totalité des places (y compris sur le périmètre non obligatoire) et avec les commerçants afin de compenser intégralement les places de livraison. Concernant les places 2RM, une compensation est également envisagée. Il dit que, toutefois, certains secteurs, notamment là où des aménagements cyclables sur trottoir sont prévus, resteront contraignants. Il termine en précisant que le travail se poursuit pour finaliser ces solutions et que le sujet devrait pouvoir être réglé rapidement avec les partenaires économiques.

Un commissaire du Centre souligne que la ceinture urbaine n'est actuellement pas fonctionnelle, la circulation y étant régulièrement bloquée, notamment entre l'aéroport et Bardonnex ou sur le pont du Mont-Blanc. Selon lui, le projet ne sera pertinent que lorsque cette ceinture sera réellement fluide. Il regrette en outre que le compromis initial sur les zones à 50 km/h ait été abandonné au profit du 30 km/h en raison de la nouvelle hiérarchie du trafic.

M. Maudet reconnaît que le constat sur la ceinture urbaine est en partie partagé. Il ajoute que la ceinture urbaine reste aujourd'hui incomplète et comporte de nombreux points faibles. Il précise toutefois que cette vision constitue un objectif de long terme et que la véritable ceinture urbaine à terme est l'autoroute de contournement élargie.

Actuellement, le Conseil d'Etat et l'OCT défendent un transfert modal afin d'augmenter la capacité des transports publics sur site propre et de soulager la

rive droite. Cette offre doit permettre de réduire le trafic individuel motorisé et d'améliorer la fluidité pour les usagers professionnels.

M. Favre complète les propos en expliquant que la ceinture urbaine ne sera jamais parfaite, mais souligne des améliorations en cours comme la section Nations-Motta qui fonctionne depuis sa mise en place, ou l'exemple de Louis-Casaï qui sera opérationnel d'ici deux ans, et un dénivelé plus ambitieux qui est à l'étude au pont de Lancy, incluant éventuellement un tram tangentiel. Des mesures sont aussi prévues au Bout-du-Monde et à l'avenue de l'Amandolier pour améliorer la fluidité.

M. Maudet poursuit en expliquant que l'autoroute de contournement constitue l'étape suivante, mais que Genève ne peut attendre cette réalisation face à la congestion actuelle des axes routiers. Il précise que l'abaissement à 30 km/h sur cet axe découle des règles liées au bruit et non pas d'un choix idéologique. Malgré les mesures prévues, certaines valeurs d'alarme et d'immission restent aux dessus des normes, ce qui peut impliquer des changements de fenêtres financés par les autorités.

Un commissaire UDC s'interroge sur l'impact qu'aurait, en termes de vitesse commerciale, l'absence de site propre sur le tronçon concerné par le recours. Il estime que l'écart se limiterait à deux ou trois minutes et cite l'exemple de la rue de Lausanne où les trams circulent en partie en mixité avec les voitures. Il se demande si un compromis de ce type ne serait pas envisageable pour ce projet.

M. Maudet répond qu'un compromis tel que proposé aurait un impact financier considérable. Il précise que, sans site propre, il n'y a pas de BHNS et donc pas de soutien fédéral, soit des dizaines de millions en moins et donc l'absence de projet. Il ajoute que la rue de Lausanne est catastrophique en termes de vitesse commerciale et représente exactement ce qu'il s'agit d'éviter pour ce projet. Il ajoute que, pour le canton, le site propre est non négociable. Il précise toutefois qu'une utilisation partagée avec les taxis est envisagée et que des discussions sont en cours avec les communes pour permettre également aux transports professionnels d'y circuler. L'intérêt d'une voie dédiée est double, à la fois garantir les subventions fédérales et améliorer la vitesse commerciale. Il conclut en rappelant que la vision adoptée pour la rue de Lausanne est dépassée et ne correspond pas aux objectifs actuels du canton.

Le député précise que sa remarque visait uniquement à comparer avec la rue de Lausanne, où la situation ne fonctionne pas si mal. Il souligne que le tram y joue un rôle de régulateur du trafic motorisé et estime que le BHNS pourrait avoir un effet similaire, tout en prenant acte des arguments liés au financement.

M. Maudet évoque l'exemple de la rue de la Servette, où les voitures doivent circuler sur les voies de tram avant de retrouver leur propre voie, ce qui constitue une situation très défavorable en termes de régulation.

M. Favre rappelle que Genève enregistre la vitesse commerciale la plus basse de Suisse. Il indique que le canton dispose de très peu de voies de bus réservées et que ce projet vise précisément à créer un véritable système de ce type. Le choix du tram n'a pas été retenu pour des raisons de coûts, mais les bus de 24 mètres permettent d'offrir une capacité comparable, à condition de disposer d'un site propre.

M. Pavageau a procédé à une analyse du temps de retard sur ce tronçon. Il souligne que, s'il est un axe qui mérite un aménagement fort en faveur des transports publics, c'est celui-ci. Il ajoute que des réflexions sont en cours pour permettre un accès ciblé aux transports professionnels sur la partie basse de la rue de Lyon, sans l'ouvrir au trafic général. Il précise que renoncer au site propre reviendrait à perdre le BHNS et, par conséquent, à abandonner le projet. Celui-ci fait partie du projet d'agglomération 3 signé en 2016, ancré dans les engagements fédéraux et il bénéficie de subventions importantes. Il indique que les premiers travaux ont déjà débuté à Meyrin.

Un commissaire UDC annonce qu'il demandera l'audition du TCS, qui a produit une étude concluant que le report modal attendu ne se réalisera pas comme espéré et qu'il pourrait en résulter un blocage complet du trafic dans la région. Il souligne qu'en dépit du Léman Express et des investissements massifs consentis dans les transports publics, la rive gauche connaît aujourd'hui des embouteillages constants, notamment aux douanes de Veyrier et sur d'autres axes frontaliers. Il s'interroge dès lors sur la faisabilité du report modal envisagé et sur la capacité réelle de la ceinture à absorber ces flux, estimant qu'une diminution de 50% du trafic sur l'axe relève de l'« utopie ». Il exprime des réserves sur l'accord conclu avec l'ASTAG, relevant que les questions liées aux VLI et VA n'avaient manifestement pas été prises en compte au moment de sa signature.

M. Maudet estime que l'audition du TCS est la bienvenue et qu'il sera utile d'examiner leurs chiffres, en rappelant toutefois que cette organisation n'a pas signé le recours. Il explique, pour la seconde remarque, que la situation a toujours été présentée comme évolutive et qu'il n'a jamais été question de la figer.

Audition de MM. Andrea Genecand, président, et Milos Blagojevic, secrétaire patronal, de l'ASTAG section genevoise

M. Genecand remercie la commission de son accueil. Il explique que plusieurs associations professionnelles, dont la NODE, l'ASC, l'UPSA et l'ASTAG, ont déposé un recours contre l'autorisation de construire liée à ce projet de BHNS. Il précise que ce recours s'explique par les inquiétudes exprimées par les milieux du transport professionnel qu'il représente. Il ajoute que, malgré les remarques formulées lors de l'enquête publique, le département a déposé fin juin une demande d'autorisation de construire.

Compte tenu des risques que comporte ce projet pour l'approvisionnement, la fluidité de l'axe et le respect de la hiérarchie routière, ces associations ont saisi le Tribunal administratif de première instance. L'ASTAG rappelle toutefois qu'elle privilégie toujours le dialogue, mais qu'elle se doit de défendre les intérêts de la profession. Il indique que l'ASTAG soutient la motion sans réserve et demande au Conseil d'Etat l'annulation du projet. La suppression d'une voie de circulation dans les deux sens sur les avenues de Châtelaine et de Lyon, au profit d'un site propre pour le BHNS, porterait atteinte à la fluidité du trafic.

Cette artère est désormais la dernière pénétrante de la rive droite depuis l'introduction du tram sur la rue de la Servette. Une réduction de 50% des voies provoquerait un blocage structurel. Il relève que le transport professionnel représente 30% du trafic sur cet axe, contre 5 à 15% ailleurs, et que la suppression de voies aurait donc un impact majeur sur le secteur. Il estime que la fermeture de la rue de Lyon aux transports motorisés individuels reportera le trafic sur des axes déjà saturés.

Il ajoute que les transporteurs ne pourraient plus accéder au bas de la rue de Lyon ni assurer l'approvisionnement des riverains. Il critique aussi l'abaissement généralisé à 30 km/h de jour comme de nuit, alors qu'un accord conclu en 2023 avec le département prévoyait une limitation de 30 km/h uniquement la nuit. Il souligne enfin que la suppression de 150 places de stationnement pour les véhicules motorisés individuels et les deux-roues, combinée à l'ajout d'une piste cyclable, réduira encore les capacités d'approvisionnement pour les commerces, entreprises et habitants du secteur.

Il indique encore que 400 raisons sociales sont inscrites au registre du commerce, ce qui fait de cet axe une zone économique importante. Il relève que, sans possibilité de s'arrêter, les transporteurs ne pourront plus répondre aux besoins des habitants et des commerces. Il ajoute que la nouvelle infrastructure ferait doublon avec des équipements déjà existants, tels que le tram Meyrin-Cornavin et le Léman Express Cornavin-Vernier-ZIMEYSA-

Meyrin, alors que les lignes de bus actuelles disposent déjà de voies réservées sur la majeure partie du tracé.

Il invite dès lors la commission à soutenir la motion afin de garantir la viabilité économique et la fluidité du trafic.

Un commissaire des Verts dit comprendre les inquiétudes et ajoute que les chiffres dont dispose la commission estiment la part du trafic professionnel sur cet axe plutôt à 15%. Il demande si une solution pourrait consister à donner la priorité aux transports professionnels sur cet axe, les embouteillages étant surtout causés par les véhicules non professionnels.

M. Genecand répond que la question de prioriser les transports professionnels mérite d'être posée, mais qu'en pratique cela reste difficile à mettre en œuvre. Il rappelle qu'il existe de nombreux riverains et qu'on ne peut pas leur interdire l'accès à cet axe, notamment pour accéder aux commerces. Il conclut que l'idée peut sembler intéressante, mais elle ne paraît pas réellement réaliste.

Le député estime que l'idée pourrait être intéressante et qu'il est possible de réfléchir en faveur du transport professionnel. Il rappelle toutefois que les trois quarts du trafic ne sont pas professionnels et que c'est cela qui crée la congestion aux heures de pointe, tandis que l'accès aux commerces ne se fait pas spécifiquement à ces moments-là.

M. Genecand répond qu'il partage le constat sur les heures de congestion, mais qu'avec ce projet d'infrastructure, toute la journée risque d'être concernée. Il rappelle que la rue de la Servette, auparavant praticable avec deux voies, est devenue impraticable pour le transport professionnel depuis l'arrivée du tram en raison des arrêts aux feux. Il souligne que l'axe en discussion constitue le dernier encore praticable pour les transports professionnels.

Le commissaire rappelle que la rue de la Servette était déjà congestionnée avant les travaux. Il mentionne aussi le cas de la route de Chancy, passée de deux voies à une seule, qui avait suscité de vives critiques, mais qui ne fonctionne pas moins bien aujourd'hui qu'auparavant. Il s'interroge enfin sur la différence de nature entre cet axe et celui concerné par le projet.

M. Genecand répond que la situation actuelle diffère de celle d'il y a une quinzaine d'années, en raison de l'augmentation de la population, de la hausse des besoins en mobilité et d'un déficit structurel du réseau routier. Il estime que réduire une voie sur un axe déjà saturé risque de créer un blocage complet et il souligne qu'avec l'évolution de la démographie et des besoins, il faut s'interroger sur la possibilité de se passer de voies supplémentaires dans un réseau déjà très congestionné.

Le commissaire aimerait savoir s'il pense qu'une voie dédiée au transport public pourrait réduire le débit total sur cet axe.

M. Genecand indique que les transports publics ne peuvent pas répondre à l'ensemble des besoins de la population et que la voiture reste un outil indispensable pour une partie des usagers. Pour le débit, cela dépend du fait que les usagers prennent les transports publics et abandonnent la voiture. Il ajoute que, sinon, la situation peut conduire à des blocages et à une congestion qui risque à terme de paralyser l'axe.

Un commissaire UDC cite l'exemple de la rue de Carouge, appelée à être définitivement fermée à la circulation privée. Il demande si des chiffres existent déjà concernant l'impact de cette fermeture sur le transport professionnel. Il relève par ailleurs que, pour la rue de Lyon, plusieurs commerçants annoncent d'ores et déjà qu'ils devront fermer leurs établissements d'ici à la fin de l'année et s'interroge sur la situation à la rue de Carouge.

M. Genecand rappelle qu'un débat a eu lieu concernant la rue de Carouge et qu'une négociation avait permis d'éviter un recours. L'ASTAG avait obtenu la garantie de pouvoir assurer les livraisons directement sur la rue, alors qu'il était initialement prévu de les dévier vers des rues parallèles. Concernant l'impact sur les commerçants, il précise ne pas disposer de données et il suggère de s'adresser à la NODE.

Le commissaire revient sur l'accord concernant la limitation à 30 km/h et demande à l'auditionné son avis quant au fait de savoir si cet accord évolue réellement dans le bon sens.

M. Genecand constate des velléités de remise en cause de l'accord et espère que la parole de l'Etat sera respectée. Il rappelle que l'accord avait été signé de bonne foi pour garantir la hiérarchie du réseau routier et avoir un axe fiable, indispensable aux transports professionnels. Il ajoute que la disparition de certains axes majeurs conduit à l'utilisation de trajets plus courts mais inadaptés, générant des nuisances pour les riverains.

Un commissaire PLR prend l'exemple des lignes de bus 25 et 5 au départ de la douane de Thônex-Vallard. Il explique qu'avant, sur l'axe de Malagnou, ces bus circulaient avec les voitures, alors qu'ils disposent aujourd'hui d'un site propre, ce qui représente un immense gain de temps pour les usagers. Il mentionne également le site propre du bus sur le pont du Mont-Blanc, où les véhicules étaient auparavant bloqués. Il précise que son intention n'est pas de pénaliser les véhicules motorisés, mais il propose de réfléchir à un modèle évolutif avec des sites propres temporaires, réservés aux bus aux heures de

pointe et ouverts au reste du trafic en dehors de ces plages, grâce à un système de signalisation adapté.

M. Genecand dit qu'à première vue l'idée semble intéressante, mais qu'il reste à vérifier sa faisabilité du point de vue de la sécurité et de la signalisation.

Le commissaire rebondit en rappelant que l'espace des rues à Genève est limité et qu'il faut donc faire preuve de créativité. Il reprend l'exemple de la route de Malagnou où, en fin de journée, les bouchons se forment en direction de la douane de Vallard et d'Annemasse : dans ce sens, le site propre reste utile aux usagers des transports publics. En revanche, en direction de la ville, il estime que le site propre perd son utilité. Il pense donc que ces aménagements pourraient être pensés de manière dynamique, en fonction des moments de la journée.

M. Genecand estime que toute solution, y compris celle évoquée, peut être ingénieuse pour fluidifier le trafic, mais il insiste sur l'urgence de la situation. Il rappelle qu'en juin dernier, une paralysie totale a eu lieu, avec des blocages ayant empêché les ambulances d'accéder aux lieux nécessaires. Il souligne que cette question est prioritaire et doit être traitée avec la plus grande attention. Il souligne l'importance de s'interroger sur l'utilité de créer un site propre sur cet axe alors que des alternatives existent déjà, comme le Léman Express ou les dessertes de la ZIMEYSA et de Meyrin, qui recoupent en partie le tracé du BHNS et du tram rejoignant également Meyrin. Il estime qu'il faut se demander si les restrictions imposées au transport individuel motorisé apporteront réellement une plus-value en termes d'offre pour la population.

Suite des discussions

Le président indique qu'il y avait deux demandes d'audition, dont la NODE et le TCS.

Le commissaire UDC à l'origine de la demande d'audition du TCS maintient sa demande afin que celui-ci présente l'étude qu'il a réalisée sur l'impact du BHNS.

Une commissaire socialiste exprime une objection à la demande d'audition du TCS. Elle indique que ce projet, discuté depuis des années, répond à un véritable besoin et ne doit pas être remis en cause. Elle ajoute que, si l'on multiplie les auditions, chacun pourrait en demander, ce qui n'est pas utile puisque des informations ont déjà été fournies par le département et par l'ASTAG. Elle estime préférable de renoncer à ces auditions et de se prononcer sur le fond de la motion sur la base des éléments déjà disponibles.

Le président met aux voix la proposition d'audition du TCS :

Oui : 9 (1 UDC, 4 PLR, 1 LC, 2 MCG, 1 LJS)

Non : 5 (3 S, 2 Ve)

Abstentions : –

La proposition d'audition du TCS est acceptée.

Par souci d'équité, une commissaire socialiste propose d'entendre aussi une association promouvant les transports durables, soit l'ATE.

Un commissaire PLR rappelle que les auditions se font le plus souvent de manière paritaire entre les sensibilités de gauche et de droite. Ainsi, il soutient l'audition du TCS, tout en précisant ne pas s'opposer à l'audition de l'ATE afin de préserver l'équilibre des débats.

Le président met aux voix la proposition d'audition de l'ATE :

Oui : 12 (1 UDC, 3 PLR, 1 LC, 1 MCG, 1 LJS, 2 Ve, 3 S)

Non : –

Abstentions : –

La proposition d'audition de l'ATE est acceptée.

Audition de MM. François Membrez, président, Yves Gerber, directeur, et Guillaume Sauvin, ingénieur mobilité – TCS

M. Membrez indique qu'après une brève introduction, il donnera la parole à M. Sauvin qui présentera les aspects techniques du projet, puis à M. Gerber qui exposera des propositions de solutions, notamment sur la temporalité du projet.

Il rappelle que son organisation est directement concernée par ce projet, ayant signé en 2023 une convention avec le président du DSM, dans le cadre d'un recours déposé contre la généralisation de la limitation de vitesse à 30 km/h. A cette occasion, des discussions fructueuses ont eu lieu avec le département et son directeur général, ce qui a conduit au retrait du recours en contrepartie de la convention. Il précise que la principale préoccupation concerne l'axe rue de Lyon-Vernier, dans les deux sens, considéré comme un axe structurant du trafic. Cette désignation d'« axe structurant » est essentielle, notamment depuis que la rue de la Servette n'est plus aussi praticable à la circulation, bien qu'il y ait la satisfaction liée à l'arrivée du tram. Selon lui, le projet du BHNS Vernier doit être aligné dans le temps avec deux infrastructures majeures, celles de la demi-jonction de Vernier-Canada ainsi que du barreau routier de Montfleury, dont l'entrée en vigueur était prévue en

2024, ainsi qu'avec le complément d'une amélioration de la moyenne ceinture qui est actuellement entravé à plusieurs endroits, dont le carrefour du Grand-Lancy.

Il souligne qu'avec la convention citée précédemment, ce n'est plus la limitation à 30 km/h, jugée nécessaire pour la protection contre le bruit, ni la question des places de stationnement qui les préoccupent, mais bien la suppression d'une voie de circulation dans chaque sens. La rue de Lyon constitue un axe économique majeur pour Genève, notamment en lien avec le transfert d'entreprise du PAV dans la ZIMEYSA. Il ajoute que, depuis que le projet ZIMEYSAVER est entré dans sa phase de réalisation, le projet prévoit d'ici 2030 près de 10 000 emplois supplémentaires et environ 3000 logements.

Il considère que, dans l'état actuel, le projet ne peut pas fonctionner s'il n'est pas aligné avec ces autres réalisations. A titre d'exemple, le seul barreau de Montfleury et la demi-jonction Vernier-Canada devraient permettre de réduire de 14 000 véhicules/jour le trafic sur la route de Vernier, ce qui est significatif. Il ajoute qu'il est possible de patienter, car les bus 19 et 6 mettent actuellement 24 minutes entre Vernier-Village et Cornavin, et il espère que le BHNS fera mieux, même si cela n'est pas garanti compte tenu de la limitation à 30 km/h.

Enfin, il rappelle que d'autres alternatives existent déjà, telles que la ligne de tram vers Meyrin (à 150 mètres de la rue de Lyon) et la ligne L5 du Léman Express.

M. Sauvin explique que la suppression de voies et la modification des temps de feux sont illustrées dans la présentation (en annexe). Il relève que cet axe, considéré comme primaire, verrait sa charge réduite de 40 à 60% selon les tronçons, à la suite de la construction du BHNS. Il ajoute que, selon la synthèse technique, l'axe de Châtelaine passerait en heure de pointe de 2600 véhicules/heure actuellement à 1100 véhicules/heure avec le BHNS. Cette différence se traduirait par un report, soit spatial, soit modal. Il précise que certains effets comme l'« évaporation du trafic » n'ont pas été intégrés, mais demeurent marginaux, et que l'impact du taux d'occupation des véhicules a été négligé, la moyenne suisse étant de 1,53 personne par véhicule.

Il indique que l'essentiel de l'effort repose sur le report modal. Les estimations disponibles, fondées sur des comptages de 2017 et 2019, concluent à un report modal très important, rendant le report spatial négligeable. Toutefois, il relève que des mesures effectuées en 2024, grâce à un radar installé avec l'accord de la Ville, donnent une image différente. Au lieu des 900 vélos/heure estimés, les comptages font apparaître une moyenne de 117 vélos/heure seulement, dans chaque sens, sur des périodes de deux

semaines en juillet et août. Il relève que, selon les estimations, la fréquentation du BHNS pourrait augmenter de 60 à 70% selon les secteurs, ce qui paraît cohérent. En revanche, les projections pour le vélo, évaluées à 670% du jour au lendemain, semblent difficilement justifiables. Il estime que les prévisions de report modal, notamment pour la mobilité douce, sont surestimées.

Dès lors, il est probable que le report spatial soit sous-estimé dans les études, de même que son impact. Il ajoute que le report spatial a été peu étudié, si ce n'est un rapport selon lequel, sans report modal conséquent, le fonctionnement du réseau routier ne serait pas assuré. Il souligne que certains carrefours stratégiques, comme Voltaire-Fazy, risquent déjà d'atteindre leur capacité, voire de saturer. Il conclut que les études sous-estiment le report spatial, alors même qu'elles reconnaissent que le reste du réseau n'est pas en mesure de l'absorber, ce qui constitue un problème majeur.

M. Gerber évoque les pistes de solution. Il estime qu'envisager un tel aménagement à l'horizon 2028 paraît irréaliste, car il est difficile d'imaginer une disparition rapide d'une charge de trafic aussi importante dans un délai aussi court, dans un contexte d'expansion démographique et économique.

Il propose que, pour que le report spatial se déroule correctement, les infrastructures prévues dans la feuille de route soient réalisées au préalable. Il cite notamment la nécessité d'une meilleure moyenne ceinture, qui reste bloquée à certains carrefours tels que celui du Grand-Lancy ou encore l'autoroute de contournement limitée à deux voies dont les travaux ont été retardés. Il suggère donc un report du calendrier, conscient de la difficulté d'une telle décision, mais en soulignant que l'Office fédéral des routes accuse déjà du retard. Il rappelle que la demi-jonction Vernier-Canada est prévue pour 2028-2030, l'élargissement de l'autoroute de contournement Bernex-Vernier pour 2035, le pont de Lancy pour 2031 et le barreau de Montfleury pour 2030.

En conclusion, il réaffirme son soutien à la création d'un site propre pour les bus, mais considère que le projet est prématuré. Selon lui, il doit être aligné avec la mise en service des infrastructures nécessaires à la régulation du trafic individuel motorisé et professionnel, afin d'éviter l'engorgement du secteur.

Le président remarque ne pas avoir vu le TCS figurer dans la liste des recourants.

M. Gerber acquiesce, car, sur la question du report spatial, les leviers juridiques sont limités. Il précise qu'il s'agit davantage d'un enjeu politique que juridique.

M. Membrez ajoute que la question concerne avant tout l'économie et que ce n'est pas le rôle du TCS de déposer un recours. Il précise que ce sont les entreprises de transport, celles implantées le long de l'axe concerné ainsi que

l'ASTAG, qui ont fait un recours. Il ajoute que, représentant 147 000 membres, le TCS se rapproche de l'intérêt général et que cette problématique, de nature économique, relève plutôt de l'action des entreprises sur le plan juridique.

Un commissaire PLR s'interroge sur le concept de BHNS qu'il présente comme une alternative moins ambitieuse qu'un tram. Il demande aussi s'il serait possible de prévoir une vitesse différenciée comme pour le tram, malgré la limitation à 30 km/h.

M. Membrez confirme que le BHNS est peu répandu en Suisse et constitue une solution de rechange lorsqu'un projet de tram n'est pas planifié. Il précise que le BHNS doit respecter la limitation de vitesse en vigueur sur la route et est donc soumis au 30 km/h.

M. Gerber souligne que, même à 30 km/h, le BHNS reste fluide grâce à son site propre et n'est pas pris dans la densité du trafic.

Le commissaire fait remarquer que, dans certains cas, la limitation des bus à 30 km/h a entraîné une perte d'une à deux minutes par tronçon, ce qui a diminué l'attractivité des transports publics.

Une commissaire socialiste demande si l'étude réalisée par le TCS est disponible.

M. Sauvin précise qu'il s'agit de l'analyse de l'étude fournie par le département dans le cadre des différents processus liés au BHNS.

Le commissaire commente ensuite certains chiffres évoqués plus tôt. Il relève que, contrairement à l'affirmation selon laquelle une voiture transporte en moyenne 1,5 personne, les trajets domicile-travail à Genève sont plus proches de 1,1. Il cite aussi l'exemple des comptages de vélos effectués durant les vacances. Il considère dès lors que certains chiffres avancés par les auditionnés relèvent davantage de constats subjectifs que d'analyses scientifiques.

M. Sauvin rappelle que la moyenne est de 1,53 personne par véhicule, mais que l'étude a retenu une moyenne de 1,2 qui constitue une estimation plus cohérente pour cet axe.

M. Gerber ajoute que les données ne sont pas subjectives, car elles proviennent d'un radar dont la technologie a été validée par le SABRA. Il indique qu'en été, la fréquentation est en moyenne plus basse de 17% et qu'en appliquant ce correctif, on reste loin des 900 vélos annoncés. Il insiste sur le fait qu'il ne s'agit pas d'observations approximatives mais de mesures issues de technologies approuvées.

Le commissaire s'interroge ensuite sur l'enjeu de la vitesse commerciale des bus sur cet axe.

M. Membrez souligne que l'axe concerné dispose déjà d'une desserte de transports publics performante. Les lignes de bus 6 et 19 offrent un service efficace, complété par le Léman Express (L5), de sorte qu'il n'y a pas de déficit en matière de vitesse ni de fréquence, y compris pour la desserte de la ZIMEYSA, de Meyrin et de Vernier. Il rappelle que le barreau routier de Montfleury devait, dès 2024, réduire le trafic de 14 000 véhicules/jour sur la route de Vernier, ce qui créait une cohérence temporelle avec le projet. Selon lui, il serait raisonnable d'attendre afin de conserver cet alignement.

Le commissaire précise que la question concerne avant tout la rue de Lyon. Il rappelle que la ligne 10, qui y circule, affiche la vitesse commerciale la plus basse du réseau, tandis que les lignes 6 et 19 présentent elles aussi une vitesse commerciale faible.

M. Membrez indique que, selon leurs projections, la capacité de la rue de Lyon serait réduite de moitié. Il estime qu'en l'absence de report spatial possible, cela nuira au fonctionnement global du réseau.

M. Gerber relève que la stratégie future vise à contourner la ville alors qu'aucun réseau performant ne le permet aujourd'hui. Il estime que les ouvrages projetés sont indispensables au bon fonctionnement du plan routier adopté par le Grand Conseil et que le réseau primaire ne répond pas aux besoins, même avec un taux d'occupation hypothétique de cinq personnes par véhicule. Il rappelle que Genève est l'une des villes les plus denses d'Europe, avec des arrêts de transports publics tous les 300 mètres, ce qui contribue à une vitesse commerciale faible. Il souligne enfin que cette vitesse ne dépend pas uniquement de la limitation, mais résulte de multiples facteurs.

Une commissaire PLR demande, à propos de la mesure effectuée fin juillet, si les 26 000 véhicules ont bien été constatés lors de la comptabilisation ou si, comme pour les vélos, le chiffre était plus bas.

M. Gerber répond que le trafic journalier moyen (TJM) est d'environ 10 000 véhicules dans un sens au niveau de Geisendorf, soit dans le secteur entre Prairie et Dôle.

M. Sauvin ajoute qu'entre Prairie et Dôle, le trafic est de 23 800 véhicules, dont 10 000 dans un sens, et il indique que ces chiffres sont cohérents.

La commissaire dit comprendre l'idée d'un report, mais s'interroge sur l'existence d'alternatives intermédiaires, comme le maintien de certaines voies sur cet axe. Elle demande si des solutions ont été envisagées pour permettre une circulation fluide à la sortie de la ville, par exemple en partageant la voie propre dans un sens, afin de limiter les problèmes pour les transports individuels.

M. Membrez indique qu'il aurait souhaité une telle option, mais qu'aucune entrée en matière n'a été possible malgré la demande. Il précise qu'il n'est pas possible de négocier sur la question du site propre.

La commissaire demande encore si, selon eux, cette option aurait pu constituer une solution qui leur paraît envisageable.

M. Membrez explique que c'est essentiellement la suppression de la voie dans chaque sens qui pose problème. Concernant le barreau de Montfleury, l'office de l'urbanisme n'a pas réussi à tenir le calendrier de 2024, notamment en raison de négociations avec l'OFROU. Il ajoute que, si un calendrier précis avait été fixé, le discours aurait sans doute été différent et une discussion aurait peut-être été possible. Il ajoute qu'à partir du moment où la moyenne fonctionne, il est possible d'imaginer un report spatial.

Un commissaire du Centre estime qu'un report du projet paraît raisonnable. Il relève que plusieurs chiffres transmis par le département indiquent que les projections pour 2017-2024 pourraient avoir été surestimées. Il note également que les mesures présentées par les auditionnés ont été effectuées durant une période plus favorable aux cyclistes. Enfin, il demande s'ils disposent d'autres pointages routiers où des écarts importants, similaires à ceux constatés pour les vélos, ont été observés.

M. Sauvin répond qu'il n'existe pas d'exemple aussi marqué. Habituellement, l'écart entre projections et mesures est d'environ 10%, lié aux périodes de comptage, et non d'une ampleur aussi importante.

Le commissaire relève que le projet de moyenne ceinture reste complexe à concrétiser, ce qui a pour conséquence un manque de fluidité sur le réseau. Il souligne que le compromis sur les 30 km/h semble caduc, ce qui pourrait relancer un recours et interroger sur les conséquences, si le projet entrait en vigueur malgré les revendications.

M. Membrez indique avoir pris note que l'axe n'était plus considéré comme structurant, et le TCS n'a pas déposé de recours parce que cette démarche relève plus du domaine de l'ASTAG. Il précise que c'est surtout la zone ZIMEYSA qui est concernée, car les entreprises y sont directement touchées. Il ajoute que les membres du TCS s'adapteront à la situation et qu'ils se satisferaient déjà d'une circulation à 30 km/h. Leur crainte est toutefois de perdre totalement l'axe sur la rue de Lyon pour les transports individuels motorisés.

M. Gerber revient sur une remarque faite précédemment et souligne qu'il faut être prudent lorsqu'on évoque un report modal vers le bus, car ce n'est pas automatique dès lors qu'on augmente l'offre. Selon lui, les transferts se font plus souvent entre vélo et transports publics qu'entre automobile et vélo. Il

rappelle que 60% des usagers utilisent régulièrement les transports publics. Il ajoute que, lorsqu'on parle d'axe structurant, il s'agit surtout de flux qui viennent de l'extérieur de Genève et sont utilisés par les entreprises, l'objectif étant d'accéder à la ville et non de la traverser.

Un commissaire des Verts s'interroge sur la question du report modal concernant les cyclistes, estimant que l'axe de Geisendorf est peu attractif pour eux. Il souligne que ce critère donne l'impression qu'il n'y a pas de report modal.

M. Gerber indique que, si un itinéraire attractif est créé pour les vélos, leur usage deviendra effectivement plus important, mais qu'il ne paraît pas réaliste que celui-ci se multiplie par neuf.

Le commissaire pense que peut-être l'analyse n'a pas été réalisée sur le bon axe. Les cyclistes ne souhaitent pas utiliser cet axe dans l'état actuel. L'objectif est de créer de l'attractivité, car aujourd'hui ils se reportent sur des voies parallèles plus attractives.

M. Sauvin répond que cela est possible, mais que, même si certains cyclistes empruntent d'autres axes, cela ne réduit en rien le nombre de véhicules individuels qui ne pourront plus circuler sur cet axe.

Le commissaire demande encore si l'étude a montré un report du blocage du trafic vers les rues adjacentes, relevant que cette question figure dans la motion.

M. Gerber explique que le graphique a été fourni par le canton. Il note que l'argument du report modal n'est pas étayé de manière convaincante et qu'il est difficile de croire que les 60% de trafic vont réellement disparaître sous cette forme.

Un deuxième commissaire des Verts rappelle qu'il a été indiqué précédemment que le trafic professionnel représente environ 15 à 20% sur ce secteur et il demande ce qui a été observé lors du comptage radar.

M. Gerber répond que, durant la période où le radar a été installé, 10% des véhicules étaient des utilitaires et 6% des poids lourds.

Le commissaire dit comprendre l'importance du sujet pour les professionnels, mais il souligne que l'impact reste finalement limité, car la part concernée est assez faible.

M. Gerber indique que cette part n'est pas négligeable, car elle est plus faible sur de nombreux autres axes. Il ajoute que, pour les poids lourds, les chiffres incluent aussi les bus.

Le commissaire demande encore s'ils ont estimé les impacts du report proposé et s'ils ont analysé les impacts financiers, des fonds ayant d'ores et déjà été engagés au niveau communal, cantonal et fédéral.

M. Gerber souligne que les risques existent déjà. Normalement, ce type de projet est financé à hauteur de 40% par Berne, mais Genève n'a obtenu que 35% en raison de difficultés dans la réalisation de ce qui avait été soumis. Il précise qu'il est toujours possible de resoumettre, comme cela vient d'être fait pour le PA6. Il s'interroge toutefois sur la possibilité pour Genève de maîtriser son propre calendrier, d'avancer les fonds et de ne pas dépendre uniquement de Berne, les financements pouvant être réaffectés à d'autres projets. Il insiste sur l'importance de la temporalité : chaque minute perdue dans les bouchons entraîne des coûts économiques élevés. Il rappelle que l'économie fait partie intégrante du développement durable reconnu par l'ONU.

Discussion interne

Une commissaire PLR propose, pour donner suite aux auditions du département et du TCS, qu'après celle de l'ATE, le département vienne faire un retour sur l'ensemble des auditions avant que la commission ne procède au vote.

M. Favre indique que le département reste ouvert aux invitations afin d'apporter des éclairages à la suite des auditions. Il ajoute que cela convient de prévoir un retour du département après l'audition de l'ATE.

Audition de M^{me} Sabine Latour et M. Roger Deneys, membres du comité de l'ATE

M^{me} Latour indique, en préambule, l'importance de faire la distinction entre le trafic individuel motorisé (TIM) et le transport professionnel, notant qu'un amalgame entre les deux apparaît par endroits dans la motion. Elle rappelle que la nouvelle ligne de service remplacera les trolleybus 19 et 6. Ces bus circuleront par Vernier-Village, avec une branche vers Vernier-Canada et une autre vers la ZIMEYSA. Elle précise que le tracé ne reproduira pas celui du tram, mais desservira d'autres arrêts afin de faciliter l'accès à la ZIMEYSA et à Vernier.

S'agissant des différents points de la motion, elle indique que le premier fait référence à l'impact des travaux sur le trafic. Elle précise qu'il s'agit de travaux temporaires générant des perturbations, mais visant à libérer de l'espace sur la route en faveur de transports publics performants. Les BHNS disposeront d'une capacité de 180 passagers, ce qui permettra de réduire le

nombre de voitures circulant sur la route et contribuera ainsi à désengorger le trafic.

Un autre point de la motion mentionne l'impact économique, notamment la nécessité pour les personnes de se rendre au travail et pour les professionnels de circuler. Elle souligne que la majorité des usagers des bus sont précisément des personnes se rendant à leur emploi, participant ainsi à l'effort économique du canton. De ce point de vue, l'introduction de bus de grande capacité en voie propre constitue un avantage. Elle rappelle qu'une solution de tram avait été initialement envisagée, mais jugée trop coûteuse, raison pour laquelle l'option des BHNS a été retenue. Elle ajoute qu'une participation financière de la Confédération est prévue et qu'il serait dommage de ne pas utiliser ce budget.

M. Deneys complète en soulignant que cette motion est particulière, dans la mesure où elle laisse penser que le problème se situe uniquement au centre-ville. Or, en réalité, la ligne de bus ira jusqu'à la ZIMEYSA, une zone actuellement déjà saturée par le trafic automobile et insuffisamment desservie par les transports publics. Il rappelle que, même si une ligne du Léman Express existe, elle reste périphérique. La desserte fine des transports publics à l'intérieur de la zone industrielle demeure problématique. Le nombre important de places de stationnement disponibles à la ZIMEYSA génère un trafic considérable, car cela encourage le recours aux TIM, ce qui se répercute tant sur la douane du CERN que sur l'accès à l'autoroute du côté de Blandonnet. L'accessibilité de la ZIMEYSA en transports publics est donc un enjeu essentiel afin de réduire le trafic pendulaire.

Dans ce sens, l'ATE salue la volonté de mettre en place un BHNS, disposant d'une grande capacité de transport, avec si possible une fréquence élevée et une desserte adaptée aux besoins des entreprises et de leurs employés. Il estime que la motion laisse entendre que la situation actuelle est satisfaisante, alors qu'elle pose en réalité de nombreux problèmes. Il reconnaît la légitimité des préoccupations soulevées par les motionnaires concernant les entreprises et les commerçants, notamment en matière de livraisons et d'approvisionnement, mais il souligne que maintenir un accès privilégié au TIM complique la tâche des professionnels. Selon lui, la création de voies réservées au BHNS va dans le bon sens, car la mise en œuvre de ce projet améliorera à la fois l'accessibilité au centre-ville et à la ZIMEYSA. A titre de comparaison, il rappelle qu'un seul bus permet une économie d'espace de l'ordre d'une centaine de voitures, ce qui contribue à une meilleure fluidité du trafic.

Il ajoute que cette motion est contre-productive et décalée dans le temps, dans la mesure où ce projet a déjà été envisagé il y a plusieurs années et qu'il répond à des besoins identifiés. Il rappelle qu'il figure dans le projet

d'agglomération 3, financé par la Confédération, et il souligne qu'il est important de réaliser cet aménagement, selon l'ATE.

M^{me} Latour rappelle encore que les bus seront électriques et donc moins bruyants. Dans un secteur comme celui de la rue de Lyon, marqué par de nombreuses constructions, déjà sources de nuisances sonores, les riverains apprécieront d'autant plus une réduction du niveau sonore. Elle souligne également qu'une pacification de la circulation sur cet axe est nécessaire, rappelant notamment l'accident mortel lié à un rodéo urbain. Elle fait remarquer que ce secteur, qui donne un accès direct au centre-ville et qui est densément peuplé, devrait être apaisé.

Un commissaire des Verts souligne qu'un point conflictuel n'a pas été évoqué, à savoir la question du passage à 30 km/h, tant pour le trafic individuel motorisé que pour les bus. Il demande si l'association a pris position sur ce sujet.

M^{me} Latour répond que cette question n'est probablement pas réglée à ce jour et qu'il n'est donc pas possible de se prononcer. En revanche, elle souligne que la mise en voie propre des bus permet d'assurer une vitesse commerciale attractive pour les passagers, ce qui représente un élément positif.

M. Deneys relève que, lors des heures de forte circulation, la vitesse de 30 km/h n'est de toute façon pas atteinte. En revanche, en soirée ou tôt le matin, cette limitation contribue à apaiser le trafic et à améliorer le confort des riverains. La mesure lui paraît donc raisonnable. Il ajoute qu'il s'agit surtout, à l'aide du BHNS, de réduire la charge de circulation sur cet axe pour faciliter les livraisons et de se préparer aux futurs travaux de la gare de Cornavin. Selon lui, la mise en place dès aujourd'hui de mesures d'apaisement sur la rue de Lyon, accompagnée de voies en site propre pour les TPG, permettrait d'anticiper le report de trafic et d'assurer la fluidité des transports publics vers le centre-ville durant les travaux de la gare.

Le commissaire demande, dans le cas où cela serait compatible avec la législation fédérale, si des solutions ont été envisagées pour réserver certains axes au trafic professionnel – livreurs, véhicules sérigraphiés – notamment pour les heures de pointe, et il interroge l'association sur ses réflexions à ce sujet sur le plan général et sur cet axe en particulier.

M^{me} Latour indique qu'une réflexion est en cours, mais qu'aucune solution précise n'a encore été définie. Elle rappelle être déjà intervenue devant la commission pour défendre le déclassement de la route des Jeunes. Elle reconnaît la nécessité de favoriser le trafic professionnel, mais précise que la réflexion sur les bus n'apportera pas de réponse directe à cette problématique des transports professionnels. Elle souligne qu'une réduction du trafic

individuel motorisé permettrait à terme de dégager de l'espace pour les professionnels, notamment en matière de circulation et de stationnement.

M. Deneys constate que la création d'un site propre offre l'occasion de réaménager les rues et de proposer des solutions de stationnement pour les véhicules professionnels, à proximité des commerces.

Un commissaire du Centre explique que, lors de chaque présentation sur de nouvelles infrastructures de transports publics, il est annoncé une réduction du trafic et une amélioration de la situation sur les axes routiers. Il entend que cela devrait notamment apaiser la rue de Lyon. Il s'interroge toutefois sur la pertinence de réaliser ces aménagements avant la construction d'un contournement de Genève ou de la ceinture urbaine. Selon lui, les données laissent craindre une augmentation des embouteillages. Il note que, pour l'instant, les lignes de bus permettent de gérer une partie du trafic et que celui-ci reste relativement fluide. Il souhaite connaître la position de l'ATE sur le sujet de la ceinture urbaine, tant en ce qui concerne sa conception que l'horizon envisagé et l'attitude à adopter le moment venu.

M^{me} Latour indique ne pouvoir répondre que partiellement à cette interrogation. Elle souligne que Genève est déjà fortement congestionnée et que la population du Grand Genève continue de croître, de sorte que toute mesure prise aujourd'hui pour alléger la situation ne peut être que temporaire. Elle illustre son propos avec l'autoroute de contournement et le CEVA, tous deux désormais presque saturés. Selon elle, les mesures envisagées pourront éventuellement ralentir ou contenir en partie la surcharge, mais elles ne constituent pas une solution miracle. Concernant les futurs aménagements, elle recommande de ne pas repousser des projets relativement simples à mettre en œuvre, en l'occurrence une ligne de bus, sous prétexte d'attendre d'autres réalisations. Elle rappelle enfin l'enjeu budgétaire, soulignant que, si la subvention de la Confédération n'est pas utilisée, elle risque de devenir caduque.

M. Deneys ajoute, au sujet de la limitation à 30 km/h sur la rue de Lyon, que la vitesse y est déjà inférieure à ce seuil durant la journée, tandis que le matin et le soir la mesure apporte un bénéfice réel en matière de sécurité et de confort pour les riverains.

Concernant la moyenne ceinture et les aménagements routiers, il rappelle que des décisions ont déjà été prises dans le cadre de la LMCE et il souligne que la rue de Lyon est une voie pénétrante majeure vers l'hypercentre. Il considère comme nécessaire et raisonnable d'apaiser ces axes, d'autant plus que les travaux liés au projet de Cornavin vont débuter. Il relève qu'à la différence d'autres villes suisses ou européennes, Genève souffre d'un trafic

excessif dans son hypercentre, ce qui nuit à son attractivité, alors que les centres apaisés avec commerces et terrasses sont plus attractifs.

Dans ce contexte, il juge contre-productif de conditionner les transports publics à la réalisation préalable de nouvelles infrastructures routières. Il précise que la moyenne ceinture existe déjà et qu'il s'agit surtout de l'adapter. Pour l'ATE, il n'y a pas d'opposition de principe, cette question relevant d'un accord global. Il précise toutefois que les propositions concrètes du projet devront être examinées ultérieurement. Il estime néanmoins plus cohérent de pacifier d'abord le centre-ville afin de limiter le trafic de transit, ce qui bénéficierait aussi aux transports professionnels.

Enfin, il rappelle que la ZIMEYSA reste un enjeu majeur, la mise en place du BHNS étant indispensable pour réduire la pression automobile faute d'alternative crédible en termes de transports publics dans cette zone.

Une commissaire socialiste exprime deux inquiétudes : d'une part, les conséquences qu'aurait l'acceptation de cette motion qui demande de suspendre le projet ; d'autre part, le moment choisi pour le dépôt de cette motion alors que le projet est déjà en phase de quasi-réalisation sur une partie du tracé.

M^{me} Latour répond qu'effectivement cette motion arrive de manière inopinée, alors que les projets sont déjà engagés, que des tests ont été effectués sur le tracé en 2020-2021 et que des crédits ont été votés. Elle suppose qu'elle a été présentée en réaction à la multiplication des travaux à Genève depuis l'été, ce qui a suscité l'agacement d'une partie de la population.

M. Deneys ajoute que l'acceptation de cette motion maintiendrait une ZIMEYSA insuffisamment accessible en transports publics, ce qui prolongerait le trafic pendulaire massif vers cette zone et ce qui contribuerait à la congestion de l'autoroute de contournement. Il relève également que cela maintiendrait un trafic de transit excessif sur la rue de Lyon, qui n'a pas vocation à l'accueillir, ce qui est regrettable tant pour les riverains que pour les commerçants, les livraisons n'étant pas fluides et cela ayant des répercussions économiques. Enfin, il souligne que le coût des embouteillages ne doit pas être sous-estimé et qu'il pénalise quotidiennement l'économie genevoise.

Suite des travaux

Le président indique avoir reçu deux propositions d'amendements concernant cette motion.

Un commissaire UDC indique que son groupe est favorable à l'amendement proposé par le PLR qui vise à spécifier les deux projets présentés par les TSC, à savoir le barreau de Montfleury et la demi-jonction

Vernier-Canada. Il précise qu'ils soutiendront cet amendement. Il ajoute qu'ils ne sont pas favorables à une nouvelle audition du département, estimant que celui-ci ainsi que les acteurs économiques et l'ensemble des associations ont déjà été entendus. Ils se déclarent dès lors favorables à voter la motion dès cette séance.

Un commissaire socialiste indique que, du côté de son groupe, les amendements ne sont pas soutenus. Selon lui, cette motion et ces amendements cherchent à lier politiquement des infrastructures de transports publics, destinées à favoriser le report modal, à la réalisation d'infrastructures routières. Il estime que, si chaque projet de transports publics doit être conditionné à la construction d'axes routiers supplémentaires, tels qu'une moyenne ceinture, le report modal ne pourra pas se réaliser et que le modèle automobile perdurera. Il rappelle par ailleurs qu'il existe un temps politique et un temps juridique. Le temps politique, selon lui, était celui de la précédente législature. S'agissant de la procédure, il rappelle que la semaine précédente un consensus avait été trouvé pour réentendre le département, à la suite des affirmations du TCS qui avaient suscité certaines interrogations. Il estime qu'il convient de vérifier la véracité des affirmations du TCS sans se précipiter et que le vote de la motion pourrait être réalisé lors de la séance suivante.

Un commissaire PLR précise qu'il n'a pas besoin de réentendre le département sur ce sujet. Il souhaite toutefois obtenir une clarification concernant la vocation du BHNS, à savoir s'il doit compléter les lignes existantes ou les remplacer. Si son rôle est de compléter l'offre actuelle sans la supprimer, le groupe PLR est disposé à voter la motion telle qu'elle a été proposée, puisque l'objectif n'est pas de créer un double axe de transports publics sur ce tracé. En revanche, dans l'hypothèse où le BHNS viendrait remplacer l'existant, il estime nécessaire de prévoir des alternatives pour les transports professionnels, les études ayant montré que les conséquences pourraient être significatives.

M. Maudet répond que la vocation du BHNS est de remplacer l'existant. Il mentionne que M. Favre, qui avait assisté à l'audition du TCS, aurait pu apporter des informations supplémentaires, mais n'a malheureusement pas pu être présent. Dans l'intervalle, il indique avoir reçu un courrier de « Genève Mobilité », qui a été distribué aux députés. Il précise avoir convoqué une séance mardi prochain avec les différents partenaires afin de clarifier la situation et qu'il sera en mesure, à cette occasion, d'apporter des informations supplémentaires si le vote de cette motion est reporté à la semaine suivante. Il souligne également que le projet du barreau de Montfleury, initialement prévu pour 2031, est désormais repoussé à 2033 selon l'OFROU, en raison de contraintes administratives fédérales. Il conclut son propos en plaident pour un

report d'une semaine du vote sur la motion afin de disposer de l'ensemble des éléments, notamment ceux que pourrait apporter M. Favre sur les informations fournies par le TCS.

Une commissaire PLR relève qu'il existe une vive inquiétude quant aux conséquences du BHNS sur le trafic, dans la mesure où sa réalisation implique un site propre. Selon elle, il faut venir avec des alternatives, car l'exemple de la rue de Carouge montre les lourdes répercussions possibles de ce type d'aménagement sur le trafic. Elle remarque que les chiffres avancés par le département en matière de report modal sont très ambitieux. Elle souligne que le but reste de permettre la mobilité à Genève sans blocage, en favorisant la moyenne ceinture pour la circulation de transit et en réservant le centre aux transports publics. Or, la moyenne ceinture ne fonctionne pas encore correctement. Elle considère que la situation actuelle tend à coincer les usagers, alors que l'objectif ne doit pas être l'immobilisme ni une dépendance exclusive aux bus. Elle conclut qu'il serait pertinent d'entendre le département la semaine prochaine et afin de pouvoir éventuellement revenir sur l'amendement et envisager des modifications. Elle insiste enfin sur le fait que la question du site propre reste problématique et suscite de réelles inquiétudes.

Le président, vu les éléments apportés, propose de repousser le vote d'une semaine.

Un commissaire du Centre indique être favorable à la demande de report. Il indique que, selon lui, la motion telle qu'elle est présentée peut être acceptée. Il souligne que la rue de Lyon constitue la seule voie pénétrante de la rive droite vers le centre-ville et craint qu'en la bloquant, l'ensemble de la rive droite soit étouffé. Il relève que le risque est que le report modal ne concerne en réalité que les usagers actuels des bus, qui passerait simplement des lignes 6, 19 et 10 au BHNS, alors que les voies de circulation seraient réduites. Il attire aussi l'attention sur la suppression des places de stationnement, qui risque de pousser les habitants de la région à se reporter sur des parkings périphériques éloignés de leur domicile. Enfin, il indique qu'il aurait préféré que la mise en œuvre de la moyenne ceinture, permettant d'absorber une partie du trafic et de pacifier le centre-ville, précède ce type d'aménagements.

Une commissaire socialiste déclare être également favorable à un report du vote afin d'obtenir des informations plus précises du département. Elle revient sur le point évoqué par le TCS la semaine dernière, selon lequel il n'y aurait pas de problème majeur de circulation pour les lignes 19 et 6, celles-ci conservant une vitesse commerciale jugée correcte. Elle s'oppose fermement à cette analyse. Selon elle, si ces lignes fonctionnent relativement bien en dehors des heures de pointe, la situation se dégrade fortement aux heures de pointe. Le secteur de la rue de Lyon est saturé durant les heures de pointe, y

compris pour les transports publics. Le problème ne se limite pas à ce tronçon mais concerne également la route de Vernier et la zone industrielle, où circulent de nombreux poids lourds qui ralentissent considérablement les bus, faute d'espace suffisant. Elle estime qu'il est nécessaire d'améliorer l'infrastructure des transports publics dans ce secteur, jugeant que la situation actuelle leur est défavorable. Selon elle, seule une infrastructure plus qualitative, avec une desserte renforcée et une meilleure fréquence, peut répondre aux besoins. Cela suppose la mise en place de voies en site propre plus larges.

Un commissaire des Verts indique se joindre à la position consistant à auditionner une seconde fois le DSM, considérant que l'audition du TCS présentait certaines fragilités, notamment sur la qualité de l'étude. Il rappelle que le BHNS est un projet en cours d'élaboration, qu'il est très peu probable qu'il soit arrêté. Il pense qu'il est souhaitable d'apporter des ajustements en amont afin de garantir de bons accès pour les professionnels. Il invite ses collègues à s'interroger sur la portée d'une motion dont l'application apparaît incertaine.

Une commissaire PLR demande à M. le conseiller d'Etat, qui a mentionné un report des travaux à 2033 pour le projet de Montfleury, si ce décalage est bien dû à la Confédération.

M. Maudet indique que l'échéance est pour l'instant fixée à 2031, mais qu'il y a de fortes chances qu'elle soit reportée à 2033. Il explique qu'une votation populaire, en fin d'année passée, a entraîné un ralentissement important des projets au niveau de l'OFROU. Il précise enfin que des discussions ont eu lieu avec les autorités communales de Vernier, favorables à la demi-jonction Vernier-Canada, concernant le déplacement de la station d'épuration de Givaudan située sur le tracé du projet. Il précise ne pas incriminer la Confédération pour la lenteur du processus et souligne que plusieurs éléments expliquent le ralentissement du projet.

La commissaire interroge sur la limitation à 30 km/h mise en place pour des raisons de bruit et demande si l'accord n'était pas en partie illusoire, dans la mesure où le département savait déjà que cette mesure serait appliquée.

M. Maudet répond négativement. Il rappelle que l'accord n'avait jamais vocation à figer la situation de manière définitive, mais constituait un cadre dynamique établi en partenariat avec les différentes parties prenantes. Il souligne qu'il reste toujours possible de discuter des aménagements axe par axe.

Audition de MM. Pierre Maudet, conseiller d'Etat, David Favre, directeur général (OCT), Thierry Messager, directeur des projets régionaux de mobilité (DPRM), et Benoît Pavageau, directeur des transports collectifs, professionnels et du développement multimodal (DTCPCM) – DSM, pour un point de situation du département suite aux dernières auditions

M. Maudet explique qu'une séance a eu lieu le jour même avec l'ASTAG, le TCS et Genève Mobilité. Il souligne que cette séance avait pour objectif de mieux comprendre certains éléments soulevés, notamment par le TCS dont certaines déclarations devant la commission avaient surpris. Il propose de faire une brève présentation afin de répondre à la question portant sur le point de situation et sur les auditions précédentes. Il précise que son intention est de demander un gel de la motion pour quelques semaines, le temps d'examiner plus en détail certaines pistes intéressantes évoquées avec les milieux concernés.

Il rappelle que la principale crainte relevée portait sur la question de la chronologie de la mise en œuvre du projet. Il souligne qu'il n'est pas question de revenir sur le principe du BHNS, car une telle décision serait politiquement et financièrement trop coûteuse, elle impliquerait une perte potentielle de 23 millions de francs de la Confédération et nuirait à l'image du projet d'agglomération. En revanche, il propose de réfléchir à la chronologie de mise en œuvre, afin d'éviter la création de problèmes supplémentaires, notamment en matière de congestion du trafic. Les discussions portent actuellement sur plusieurs pistes, en particulier sur le bas de la rue de Lyon et sur la commune de Vernier.

Il demande si la commission accepterait de reporter la discussion à la fin novembre, afin de poursuivre les échanges avec les acteurs concernés. Il précise que le recours de l'ASTAG est maintenu. Il ajoute que le point central de la discussion demeure la chronologie de l'introduction des mesures, afin d'éviter une aggravation de la congestion tout en garantissant le bon fonctionnement du réseau des transports publics.

M. Pavageau présente des éléments précis relatifs au montage et au processus d'approbation du projet. Il rappelle que ce projet a été voté par le Grand Conseil, courant 2018, pour un budget total de 86,3 millions de francs.

La Confédération a accordé environ 24 millions de francs pour la partie encore à réaliser, entre Châtelaine et la Ville de Genève. Il souligne qu'une suspension du projet ferait courir un risque de perte de ce financement fédéral. Certaines questions portaient sur les liens entre différents projets de transport. S'agissant du BHNS, il est précisé qu'aucun ajustement de calendrier n'est

prévu avec d'autres projets, contrairement au tram du Grand-Saconnex dont les travaux ne débuteront qu'après la mise en service du tunnel des Nations. Le BHNS a été confirmé dans le cadre du plan d'action des transports collectifs comme l'une des mesures phares à mettre en service d'ici à la fin du PATC, soit à l'horizon 2029.

Il mentionne également les interrogations relatives à la qualité de l'offre de transports dans la zone industrielle de ZIMEYSAVER. Cette zone, considérée comme l'un des poumons économiques du canton, ne dispose actuellement d'aucune liaison directe par bus avec le centre-ville. Les lignes existantes, telles que la 57 et la 83, sont secondaires et les deux lignes de bus, le 6 et le 19, s'arrêtent à l'entrée de la ZIMEYSAVER, à Vernier-Village. Quant au Léman Express, sa ligne L5 dessert le secteur de manière limitée, avec une cadence de 30 minutes, dans l'attente de l'extension de la gare de Cornavin. Il rappelle que le projet GVZ vise précisément à relier le centre-ville à la ZIMEYSAVER.

Dans ce cadre, la ligne 19 sera prolongée à l'aide de bus 100% électriques de 24 mètres, avec un terminus prévu à l'hôpital de La Tour, permettant une traversée complète de la zone industrielle. A terme, lorsque le bus à haut niveau de service à Saint-Genis sera réalisé, la ligne du BHNS suisse assumera une fonction transfrontalière jusqu'aux portes de la France. La cadence prévue est de 7 minutes 30 aux heures de pointe et de 10 minutes aux heures creuses.

Concernant la partie centre-ville, notamment le secteur de la Servette, il est relevé qu'il s'agit d'un axe structurant desservi par quatre lignes performantes : les lignes 6, 19 et 10 qui sont des bus électriques ainsi que le bus 9 venant du Lignon. Il indique que plus l'on s'approche du centre, plus la fréquence augmente, à Châtelaine, un bus passe toutes les 3 minutes 45, après le parc des Franchises, c'est toutes les 2 minutes 30 et, au niveau de la rue de Lyon, toutes les 1 minute 50.

Enfin, des précisions sont apportées quant au risque de doublon entre les différents projets et avec la ligne de tram. La carte de l'« aire d'influence » montre qu'un bus ou un trolleybus attire des usagers dans un rayon d'environ 300 mètres, tandis qu'une station de tramway ou une gare couvre jusqu'à 500 mètres. Ce schéma confirme que le tracé par la rue de la Servette n'est pas redondant avec celui de l'avenue de Lyon, mais qu'il assure une couverture complémentaire du réseau de transport.

M. Messager aborde la question du report modal et souhaite revenir sur un élément soulevé par le TCS, qu'il considère comme une mauvaise interprétation issue du rapport de mobilité « Horizon LMCE ». Il précise qu'il s'agit d'un horizon technique simulé, qui n'intègre pas le BHNS et dans lequel

les mouvements sur la place des Charmilles sont supprimés. Il explique que, dans cette configuration, l'absence du BHNS empêche de mesurer l'effet du report modal.

Ensuite, il explique que, sur la rue de Châtelaine, les simulations montrent une réduction du trafic individuel motorisé de 3100 à 1300 personnes transportées, illustrant un report modal marqué. Sur ces 3100 personnes, environ 1300 (40%) restent en trafic individuel, 600 se reportent vers le vélo et plus de 1000 vers les transports publics. Le report spatial sur d'autres axes est estimé à 150 véhicules, un volume considéré comme acceptable pour le fonctionnement actuel de la ceinture urbaine. Il précise que la question du vélo a suscité de nombreux débats, notamment sur les comptages et les projections réalisés par le TCS.

L'étude réalisée par le département en 2021 prévoyait 900 cyclistes dans le cadre de la création de nouvelles infrastructures accompagnant le BHNS. Il souligne que l'estimation du TCS évoquant 117 usagers est sans doute trop basse, les comptages récents réalisés par le département de 2023 et 2024 faisant état de 450 à 550 cyclistes, sans les nouvelles infrastructures. Cela tend à confirmer que les projections initiales, de 900 cyclistes, étaient réalistes. Il rappelle qu'après la réalisation de la piste cyclable sur l'avenue Pictet-de-Rochemont, la fréquentation cycliste a été multipliée par quatre, démontrant que l'offre d'infrastructures génère une forte demande, aussi bien pour les cycles que pour les transports collectifs.

Enfin, il mentionne l'existence d'une réserve de capacité sur le réseau, permettant d'accueillir davantage de passagers dans les transports publics, ainsi qu'une marge supplémentaire pour les cyclistes. Il conclut que ces résultats mettent en évidence une capacité d'absorption accrue et un transfert possible entre le vélo et les transports publics, notamment en raison de la saisonnalité des déplacements.

M. Pavageau rappelle que, lors des échanges de la semaine précédente, la question de la nécessité d'améliorer la vitesse commerciale des transports publics avait été abordée. A ce titre, il présente une analyse des temps de parcours sur une journée type sur cet axe.

Dans la direction Cornavin-ZIMEYSA, le temps de trajet varie entre 15 minutes 50 et 26 minutes, selon le moment de la journée. Il souligne qu'entre 6h30 et 19h30, les temps observés dépassent largement les objectifs fixés, ce qui n'est pas satisfaisant pour un axe censé être performant. Il précise qu'aucun aménagement spécifique, tel qu'une voie de bus dédiée, n'existe actuellement sur la rue de Lyon dans ce sens.

En revanche, dans le sens inverse, de la ZIMEYSA vers le centre-ville, la présence de quelques sections de voie réservée améliore légèrement la situation, le temps de parcours varie alors entre 13 minutes 30 et 25 minutes 40. Il note toutefois que la plage horaire perturbée, entre 6h45 et 19h30, reste pratiquement la même dans les deux directions. Il constate qu'il existe une nécessité claire d'améliorer la fiabilité et la vitesse commerciale sur cet axe structurant.

M. Messager précise, s'agissant du bruit, que les éléments présentés reprennent en partie ceux déjà exposés précédemment. Il montre que l'objectif du projet est de ramener les niveaux sonores en dessous des VLI pour l'ensemble des habitants concernés. Il indique ensuite que la question du stationnement est un point sensible et il précise que la compensation des places supprimées a été appliquée conformément à la loi. Il ajoute que le département a choisi de relocaliser toutes les places professionnelles et de livraison, y compris en dehors des zones de compensation.

M. Favre fait un résumé des éléments principaux. Il indique que le renoncement au projet représenterait un coût de 24 millions de francs, ainsi qu'une perte de crédibilité.

Il rappelle que la ZIMEYSAVER, l'un des plus grands bassins d'emploi du canton, reste mal desservie par les transports publics. Le projet prévoit une desserte à haute fréquence, qui ne saurait être remplacée par les lignes L5, 14 ou 18, ces dernières ne constituant pas des liaisons de substitution.

Concernant les remarques du TCS, il précise que leurs conclusions résultent d'une lecture partielle des rapports, ceux-ci ne tenant pas compte du BHNS ni des sites propres, ce qui fausse l'évaluation. Il reconnaît que le report modal prévu peut paraître ambitieux, mais il estime que, dans le cas d'une surestimation du report, une augmentation de 150 à 300 véhicules sur la ceinture urbaine reste acceptable, notamment au regard des mesures d'accompagnement prévues et des améliorations à venir au pont de Lancy, à l'avenue Louis-Casaï, au barreau de Montfleury ou encore à la demi-jonction Vernier-Canada.

Il revient sur les données de comptage des vélos avancées par le TCS, qui évoquait 117 vélos à l'heure de pointe, un chiffre jugé trop faible. Les comptages récents font état de 550 cyclistes en 2054, soit 100 de plus qu'en 2023, alors qu'il n'y a pas de nouvelle infrastructure. Selon lui, la projection de 900 cyclistes avec des pistes cyclables aménagées est donc réaliste.

S'agissant de la vitesse commerciale, il rappelle qu'un trajet Cornavin-Vernier-Village d'environ 24 minutes pourrait être réduit à moins de 15 minutes aux heures creuses avec le BHNS. Il insiste sur la nécessité d'une

fiabilité accrue des horaires, au-delà du seul gain de performance. Sur la question de la vitesse de circulation, il précise qu'il n'a jamais été question sur le principe de remettre en cause la limite de 50 km/h.

Toutefois, les analyses acoustiques détaillées, menées bâtiment par bâtiment, ont montré que même avec les améliorations prévues, notamment en matière de revêtements phonoabsorbants, il n'était pas possible de respecter les normes de bruit sans une limitation à 30 km/h de jour comme de nuit. Il restera par ailleurs de nombreuses fenêtres à changer sur certains bâtiments par la Ville.

Enfin, il rappelle que des garanties ont été données pour compenser l'ensemble des places de livraison.

Une commissaire PLR indique entendre la demande du conseiller d'Etat d'attendre un mois supplémentaire, mais il rappelle que, lors des auditions du TCS et de l'ASTAG, le TCS avait expliqué avoir cherché à retarder la mise en site propre, notamment pour attendre des aménagements tels que le barreau de Montfleury, sans parvenir à trouver un interlocuteur, le département s'étant montré intransigeant sur cette question.

Elle s'interroge dès lors sur l'utilité de ce délai supplémentaire, estimant qu'il risque de ne pas aboutir à une réelle discussion. Elle suggère d'examiner la possibilité de maintenir la circulation sur la rue de Lyon, au moins dans le sens montant, afin de préserver la fluidité du trafic jusqu'à la mise en œuvre complète du site propre, une fois les autres aménagements réalisés ou le report modal confirmé.

Elle souligne enfin que la moyenne ceinture est déjà fortement congestionnée, que la population exprime son exaspération et que les milieux économiques, pourtant concernés par le projet du BHNS, y sont également opposés.

M. Maudet indique que, lors de la réunion tenue avec les milieux concernés avant la séance, il lui a semblé que certaines positions des milieux concernés n'étaient pas encore clairement définies sur plusieurs aspects du projet. Il rappelle que le facteur temps reste limité et ne peut être prolongé indéfiniment. Il ajoute qu'il demeure deux axes possibles de discussion qui ont été abordés lors de la réunion : la suppression de certaines places de stationnement afin de préserver à la fois une voie pour le trafic individuel motorisé et une voie en site propre, ainsi que le bas de la route de Lyon, où un compromis pourrait être envisagé sur le segment Lyon-Servette avec la possibilité d'une mise en œuvre progressive du site propre plutôt qu'une application immédiate pour les transports professionnels.

La commissaire demande confirmation que la mesure évoquée concerne uniquement les professionnels, et elle souhaite savoir si elle sera mise en œuvre simultanément au lancement du BHNS, en s'assurant que les cartes professionnelles seront déjà disponibles au moment de la mise en service de la ligne.

M. Maudet confirme que le dispositif concernant le trafic professionnel, notamment la vignette, pourrait être prêt d'ici à la fin de l'année.

M. Favre précise que, pour la Confédération, la réalisation majoritaire des aménagements en site propre est une condition indispensable. Concernant le bas de la rue de Lyon, il indique qu'un dialogue soutenu est mené depuis l'origine du projet avec le TCS et l'ASTAG et il assure que le département reste pleinement engagé dans ces échanges. Il mentionne qu'une amélioration de la situation pour les transports professionnels est envisagée, notamment en amont du côté de Vernier.

Il souligne enfin que le statu quo serait problématique, non seulement pour le financement fédéral, mais aussi en raison des enjeux de circulation à venir. Il avertit que, dès fin 2029, le secteur de Cornavin sera fortement perturbé par les nombreux chantiers prévus d'une durée de 10 ans, avec une zone pacifiée à l'avant de la gare, l'arrière de la gare deviendra inaccessible et les lignes de tram seront déviées sur le passage inférieur Servette (au lieu de Monbrillant comme actuellement). Il indique que, si la situation reste inchangée et qu'aucune mesure n'est prise, le trafic, déjà peu fluide actuellement, nécessitera de toute façon des interventions. L'objectif est donc de miser sur le report modal afin de maintenir des voies de circulation, en assurant au BHNS des conditions de circulation acceptables sur l'ensemble de l'axe ainsi que pour les TIM et les transports professionnels. Il précise qu'il ne sera pas possible de gérer efficacement les flux si des ajustements ne sont pas entrepris rapidement.

Une deuxième commissaire PLR demande si les véhicules d'entreprises sont inclus dans la catégorie TIM dans la présentation et si le département dispose d'une estimation de leur proportion.

M. Favre indique que les véhicules professionnels sont effectivement comptabilisés dans les TIM et il précise que la proportion correspondante existe, mais doit être retrouvée.

La commissaire s'interroge sur la réserve de capacité et demande à quel horizon celle-ci est envisagée.

M. Messager répond que la réserve de capacité est prévue à l'horizon de la mise en service du BHNS. Il précise qu'elle correspond à environ 44% pour les transports collectifs et à une dizaine de pour cent pour la mobilité active.

M. Favre poursuit en expliquant que cette réserve de capacité permettra à l'infrastructure d'être renforcée à l'avenir, sans être immédiatement saturée. Elle offrira ainsi une marge d'adaptation pour les évolutions futures, notamment en lien avec la pacification du réseau et l'élargissement de l'autoroute de contournement.

Il explique que la capacité globale sera largement augmentée, quasiment doublée, grâce à des fréquences accrues et à l'ajout de véhicules. Cela permettra d'atteindre des cadences d'environ cinq minutes, afin d'accompagner la croissance de la demande et d'éviter les situations de saturation observées sur certaines lignes de tram.

M. Pavageau illustre ses propos avec l'exemple de la route de Meyrin : lors de la mise en service du tram en 2012, deux à quatre lignes de bus circulaient encore sur le même axe. Dans les deux années qui ont suivi, la fréquentation du tram a augmenté de 65%. Aujourd'hui, le taux d'utilisation du tram se situe entre 80% et 90%, et les projections indiquent qu'il atteindra entre 100% et 120% d'ici dix ans. Il souligne ainsi le fait que ce type de projet génère d'abord un report modal important et une croissance progressive de la fréquentation à long terme.

La commissaire relève qu'une fréquence de passage de cinq minutes, telle qu'évoquée, soulève la question de la gestion des carrefours et de ses effets sur la circulation générale.

M. Pavageau répond qu'une telle densité de transports publics existe déjà sur plusieurs artères, notamment avec les lignes 6 et 19, qui présentent une fréquence similaire. Il précise que les futurs bus seront de plus grande capacité et circuleront sur des distances plus longues, sans modification notable sur les carrefours, ceux-ci étant déjà très sollicités actuellement.

M. Favre précise avoir évoqué une fréquence de cinq minutes en raison de la réserve de capacité de 44%. Il rappelle que la question porte sur l'éventualité d'utiliser cette réserve pour augmenter la fréquence et sur l'impact que cela pourrait avoir sur le fonctionnement global du réseau. Il estime que cela ne poserait pas de problèmes.

Un commissaire du Centre relève qu'une fois le projet réalisé, il est prévu entre 150 et 300 véhicules supplémentaires sur la moyenne ceinture, volume présenté comme gérable grâce à des mesures d'accompagnement. Il demande quelles sont ces mesures, à quel moment elles seront mises en œuvre et comment elles permettront de dévier le trafic individuel motorisé, afin que la situation reste supportable. Il s'interroge enfin sur le fait que, malgré les annonces répétées d'une amélioration de la fluidité sur la moyenne ceinture, celle-ci ne s'est toujours pas concrétisée.

M. Favre explique que dans le cadre de ce projet le laissez-faire n'est pas une option, car l'accès à cet axe est déjà saturé aujourd'hui. Il souligne que la mobilité continuera d'augmenter et que, en l'absence de mesures rendant les transports publics attractifs, la situation deviendrait problématique. Il rappelle que chaque nouveau tram s'est soldé par un succès à Genève et que, dès lors que les lignes sont stabilisées et leur fréquence accrue, elles parviennent à absorber une part importante du trafic.

Il reconnaît que certaines zones, notamment la ZIMEYSA, souffrent encore de lacunes dans l'offre et la fiabilité des prestations des transports publics. Toutefois, il estime que ce projet permettra de créer une attractivité suffisante pour provoquer un report modal de la part des pendulaires qui le peuvent. Il ajoute que, à Genève, la congestion s'étend déjà sur plus de cinq heures et demie par jour et que cette durée risque encore d'augmenter, conduisant à une situation d'autocongestion.

Selon lui, il est donc nécessaire de réduire le trafic individuel motorisé en offrant des alternatives crédibles, l'objectif est de garantir une voie par sens fluide, améliorant les conditions de circulation pour environ 1300 véhicules, ainsi que pour les transports professionnels inclus. Il précise que cette démarche s'inscrit également comme mesure d'accompagnement en prévision de la future complexité du secteur de Cornavin, actuellement en transformation.

Il mentionne plusieurs projets complémentaires visant à améliorer la situation globale, dont le dénivellation du pont de Lancy, les travaux à venir sur Pailly / Louis-Casaï, ainsi que les futurs chantiers du barreau de Montfleury et de la jonction de Vernier-Sud, qui devront être complétés par l'extension de l'autoroute actuelle pour absorber progressivement le trafic. Il rappelle à titre d'exemple enfin que, sans la réalisation du tram d'Annemasse, du Léman Express et de la voie verte, les 20 000 voitures retirées de cet axe n'auraient sûrement pas pu l'être.

Il conclut en indiquant que ce projet de BHNS s'inscrit dans une stratégie globale de mobilité, comprenant la création d'une centrale de mobilité à la ZIMEYSA, le développement de projets de navettes d'entreprises avec les TPG, ainsi que la réduction progressive des places de stationnement, dans le but d'accompagner les chantiers de Cornavin tout en consolidant un réseau de transports publics structurant et performant.

Un commissaire MCG relève que plusieurs projets sur l'avenue de l'Aïre visent déjà à réduire la circulation automobile, avec une limitation à 30 km/h et la création de pistes cyclables rapides, ce qui risque selon lui de générer des blocages. Concernant la rue de Lyon, il s'interroge sur la possibilité de réviser

le plan actuel afin de déplacer les voies de bus sur les côtés plutôt qu'au centre, estimant que les arrêts centraux pourraient limiter la fluidité du trafic motorisé.

M. Favre indique que les milieux professionnels préfèrent généralement les sites centraux, car ceux-ci permettent aux voies TIM d'accéder directement aux trottoirs pour les livraisons. Il ajoute qu'il existe des raisons objectives ayant conduit à retenir cette configuration.

M. Pavageau poursuit en expliquant qu'une étude a été menée pour évaluer la pertinence d'un site sur le côté ou central. Il précise que, tant pour les professionnels que pour les riverains, la solution centrale offre une meilleure accessibilité. Il ajoute que la station située au centre n'aura aucun impact sur le nombre de voies disponibles pour le trafic individuel motorisé ni sur la fluidité du trafic.

Le commissaire demande ensuite une précision concernant l'avenue d'Aïre.

M. Messager explique que le projet concernant l'avenue d'Aïre relève de la Ville de Genève, mais qu'il est suivi de près par le département, car il s'inscrit dans le plan directeur du quartier de la Concorde. Celui-ci prévoit la réalisation d'une connexion essentielle permettant de supprimer le trafic traversant le quartier de la Concorde, la Ville ayant saisi cette occasion pour requalifier l'ensemble de la rue.

Le commissaire demande si les taxis seront autorisés à circuler sur la voie de bus centrale.

M. Messager répond qu'à ce stade, l'utilisation de la voie centrale par les taxis n'a pas été prévue dans le positionnement des arrêts. Il précise que la question se posera et qu'il n'est pas exclu que les taxis puissent y avoir accès.

Le commissaire pose encore une question concernant le calcul du report modal du trafic. Il demande sur quelles bases ce transfert a été estimé et comment l'incitation au changement de mode de transport a été prise en compte, sachant qu'il reste environ 100 000 places de stationnement d'entreprises, permettant encore à de nombreux pendulaires de se garer facilement.

M. Messager explique que, comme présenté précédemment, les 100 000 places de stationnement d'entreprises représentent un enjeu majeur, car les alternatives en transports publics restent encore insuffisantes, notamment depuis la France voisine.

Plusieurs projets sont toutefois prévus dans les prochaines années, tels que le tram des Nations jusqu'à Ferney-Voltaire, le BHNS jusqu'à Saint-Genis, ainsi qu'un P+R à la frontière de 800 places prévu pour 2027-2028. Il souligne

que la desserte actuelle de la ZIMEYSAVER demeure insuffisante, mais qu'un BHNS attractif, combiné à ce nouveau P+R, offrira une véritable alternative de mobilité. L'objectif est d'accompagner ces évolutions par des plans de mobilité en collaboration avec les entreprises, afin d'encourager les salariés à adopter ces nouvelles solutions.

Il précise également que la FER participe à un recensement des places privées, pour améliorer la visibilité et ajuster la planification. Des outils numériques, développés avec la fondation Modus et les TPG, permettront aux entreprises de réaliser des diagnostics de mobilité, d'identifier des cartes origine-destination et de mettre en place des solutions adaptées comme du covoiturage, des navettes ou des lignes complémentaires.

Enfin, il rappelle que le développement urbain rapide le long de la rue de Lyon jusqu'à Châtelaine et même plus loin rend indispensable le renforcement des infrastructures de transports publics, afin d'éviter une augmentation du trafic automobile liée à la densification de cette zone.

Suite des travaux

Le président indique avoir reçu deux demandes d'amendement : l'une déposée par l'UDC l'autre par Les Verts. Il donne la parole aux dépositaires des amendements.

Un commissaire UDC présente sa proposition d'amendement concernant la motion M 3134. L'invite serait reformulée comme suit : « 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 ».

Un commissaire des Verts présente son amendement modifiant l'invite comme suit : « à poursuivre l'aménagement du BHNS selon le calendrier prévu, en prêtant une attention particulière à la circulation et au stationnement des professionnels pendant et après le chantier ».

Il relève que les positions exprimées lors des auditions étaient suffisamment claires et que le calendrier du projet ne permet pas de justifier un sursis à l'aménagement, notamment au regard des financements fédéraux. Il ajoute qu'il est presque certain que le Conseil d'Etat n'entrerait pas en matière sur une telle motion, ce qui affaiblirait la portée législative du parlement. Il reconnaît la légitimité de la préoccupation des auteurs de la motion concernant le trafic professionnel, tant en matière de circulation que de stationnement, et note que les réponses obtenues ne se sont pas révélées

entièrement satisfaisantes. Il considère enfin qu'une telle formulation permettrait de maintenir la cohérence du rapport et de poursuivre un projet d'importance majeure pour la mobilité cantonale.

Un commissaire PLR indique ne pas partager le point de vue des Verts et estime que le BHNS constitue le « tram du pauvre ». Selon lui, un report du projet permettrait, conformément aux éléments soutenus dans le rapport Weidmann, de transformer le BHNS en ligne de tramway, ce qui offrirait un résultat plus efficace et favoriserait les transferts modaux souhaités.

Le commissaire UDC revient sur son amendement et précise que celui-ci repose sur les échanges menés avec des milieux économiques qui ne sont pas nécessairement opposés au projet de BHNS, mais qui demandent des solutions et des alternatives leur permettant de continuer à approvisionner le centre-ville, notamment au niveau de la ceinture urbaine. Il indique que ces discussions ont mis en avant les aménagements de la demi-jonction Vernier-Canada et du barreau de Montfleury. Il rappelle que ces deux infrastructures, initialement prévues dans le cadre du PA3, devaient être réalisées en amont du BHNS, mais qu'elles ne l'ont pas été et le seront a posteriori. Selon lui, cela revient à saturer le réseau avant la mise en place d'alternatives viables pour tous, ce qui justifie le sens de son amendement visant à surseoir au projet tant que ces solutions ne sont pas opérationnelles. Il évoque ensuite la question des financements, estimés à environ 25 millions de francs, et il considère qu'il ne s'agit pas d'un argument déterminant. Il invite la commission à soutenir son amendement, qui s'inscrit selon lui dans la logique des auditions menées.

Une commissaire socialiste réaffirme l'opposition ferme de son groupe à la motion dans son ensemble ainsi qu'à l'amendement du groupe UDC. En revanche, elle indique soutenir l'amendement des Verts, qui porte spécifiquement sur les conditions de déplacement et de stationnement des transports professionnels. Elle rappelle que son groupe n'a jamais été opposé à l'amélioration des conditions de circulation des transports professionnels à Genève. Elle souligne que le BHNS en direction de Vernier constitue une infrastructure essentielle pour l'offre de transports publics du canton.

Ce projet figure dans le plan d'action adopté par le Conseil il y a une année et elle pense que remettre aujourd'hui en question cette infrastructure revient à contredire les décisions prises collectivement en matière de planification des transports. Elle insiste sur la nécessité de renforcer les transports collectifs dans cette zone actuellement sous-dotée. Elle déplore le moment choisi pour déposer cette motion, qu'elle juge tardif, alors que le projet est connu depuis des années et que les autorisations ainsi que les travaux ont déjà été engagés. Elle estime que demander un report du projet en attendant la réalisation du barreau de Montfleury et de la demi-jonction Vernier-Canada reviendrait à

bloquer indéfiniment cette infrastructure, compte tenu des délais très longs de ces aménagements.

Tout en partageant l'avis du PLR selon lequel le projet aurait idéalement dû être réalisé sous forme de tramway, elle précise que ce projet n'exclut pas une transformation ultérieure, le BHNS permettant déjà d'aménager l'espace en ce sens.

Elle avertit enfin qu'un tel message de remise en cause du projet enverrait un signal négatif aux autorités fédérales, notamment dans un contexte de concurrence entre régions pour l'obtention de financements fédéraux, comme l'a mis en évidence le rapport Weidmann. Pour ces raisons, elle confirme que le groupe socialiste est fermement opposé à l'amendement du groupe UDC ainsi qu'à sa motion.

Un commissaire LJS indique que son groupe refusera l'amendement de l'UDC et acceptera celui des Verts. Il estime que le département tiendra compte des griefs exprimés par les milieux professionnels, comme il l'a déjà fait pour d'autres projets, notamment sur la question des réseaux structurants.

M. Maudet confirme les éléments évoqués lors de la séance précédente, à savoir que le département travaille en étroite collaboration avec les milieux économiques, et est conscient des enjeux et désireux d'éviter les situations problématiques décrites, notamment afin d'atténuer les risques identifiés au bas de la rue de Lyon.

Dès lors, il préconise un report du vote. Il regrette toutefois que, depuis la dernière séance, la publication du rapport Weidmann, peu favorable au canton, change le contexte et que les signaux donnés par cette motion ne soient pas positifs, car cela n'encourage pas la Confédération à investir dans les infrastructures genevoises.

Il rappelle au motionnaire que, contrairement au projet de la route des Nations, le BHNS ne faisait l'objet d'aucun conditionnement particulier. Il souligne également que le rapport Weidmann ne préconise pas explicitement la création de nouvelles lignes de tram en ville, mais en émet simplement l'hypothèse. Il précise que, bien que le site propre du BHNS puisse théoriquement être converti en ligne de tram, les contraintes techniques liées au franchissement diffèrent. Il réaffirme enfin que le département agit concrètement avec les milieux économiques, notamment au bas de la rue de Lyon, afin de prévenir les risques évoqués par les transporteurs professionnels.

Il conclut en invitant, si le vote n'est pas différé, à soutenir l'amendement des Verts qui préserve la capacité du canton à trouver des solutions et évite l'envoi d'un signal négatif.

Un commissaire du Centre déplore que la commission oppose systématiquement les transports collectifs au trafic individuel motorisé et au transport professionnel. Il constate que ces derniers sont souvent les perdants de cette approche, les transports collectifs étant favorisés au prix d'un accroissement des embouteillages, sans véritable report modal observé. Il regrette l'absence d'investissements accrus dans la ceinture routière. Il rappelle que la rue de Lyon constitue la seule pénétrante de la rive droite. Il se déclare opposé à l'amendement des Verts et exprime sa sympathie pour celui du groupe UDC, qu'il considère comme un moyen de conditionner le projet sans s'y opposer, tout en renforçant la crédibilité du canton auprès des acteurs du trafic individuel motorisé et du transport professionnel.

Le groupe MCG rappelle qu'il n'est pas opposé au projet de BHNS. Il soutiendra l'amendement du groupe UDC et souhaite que le vote sur la motion intervienne sans report.

Votes

Le président met aux voix l'amendement des Verts :

« à poursuivre l'aménagement du BHNS selon le calendrier prévu, en prêtant une attention particulière à la circulation et au stationnement des professionnels pendant et après le chantier. »

Oui : 6 (1 LJS, 2 Ve, 3 S)

Non : 8 (2 UDC, 1 MCG, 4 PLR, 1 LC)

Abstentions : 1 (1 MCG)

L'amendement est refusé.

Le président met ensuite aux voix l'amendement de l'UDC :

« 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. »

Oui : 9 (2 UDC, 4 PLR, 2 MCG, 1 LC)

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

Abstentions : –

L'amendement est accepté.

Le président met alors aux voix l'ensemble de la motion 3134 amendée :

Oui : 8 (2 UDC, 3 PLR, 1 LC, 2 MCG)

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

Abstention : 1 (1 PLR)

La motion 3134 telle qu'amendée est adoptée.

Si, comme la majorité de la commission, vous souhaitez trouver la meilleure des solutions pour la mobilité au centre-ville, la majorité vous recommande de voter la M 3134 telle que sortie de commission.

Date de dépôt : 24 novembre 2025

RAPPORT DE LA PREMIÈRE MINORITÉ

Rapport de Caroline Marti

La minorité du Grand Conseil vous invite à refuser la motion 3134 qui, dans sa version d'origine, demande de « stopper immédiatement la concrétisation de l'extension du BHNS Genève–Vernier–ZIMEYSAVER » et, dans sa version amendée en commission, demande de « 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 ».

Cette demande intervient alors même que le projet répond à des besoins objectifs, qu'il est cohérent avec la planification cantonale, qu'il a été validé démocratiquement et qu'il se trouve aujourd'hui dans une phase avancée de réalisation.

Une desserte actuelle insatisfaisante sur un axe structurant

La situation présente en matière de desserte sur l'axe Cornavin-Vernier-ZIMEYSAVER n'est pas satisfaisante. La zone industrielle Meyrin-Satigny-Vernier constitue pourtant un bassin d'emploi majeur du canton, qui n'est relié par aucune ligne directe au centre-ville. A cela s'ajoute une desserte interne insuffisante dans cette zone étendue, ainsi qu'une offre inadaptée pour les quartiers densément peuplés de Châtelaine et de Vernier-Village, où les lignes 6 et 19 souffrent d'un manque de cadence et de performance.

La vitesse commerciale trop faible, particulièrement aux heures de pointe, conduit à des temps de trajet fluctuants : actuellement, relier Cornavin à la ZIMEYSAVER nécessite entre 15 et 26 minutes, ce qui illustre parfaitement le besoin d'améliorer les infrastructures de transports publics.

Contrairement à ce que prétendent les opposants, ni le Léman Express L5, avec sa cadence à la demi-heure, ni les trams 14 et 18, trop éloignés des secteurs concernés, ne peuvent constituer une alternative crédible pour assurer la desserte visée ou encourager un transfert modal significatif.

Un BHNS comme axe fort manquant dans ce secteur

Le projet de BHNS Genève-ZIMEYSAVER vise précisément à combler cette absence d'un axe fort fiable, performant et dédié aux déplacements entre les bassins de population et d'emploi de la rive droite.

La minorité regrette certes que l'option du tram ait été écartée à ce stade, mais souligne que le BHNS constitue une amélioration substantielle de l'offre grâce à son site propre large, totalement séparé du trafic motorisé individuel. Ce dispositif garantit une qualité de service proche de celle d'un tram : régularité, fréquence élevée, confort, capacité accrue.

Un bus pouvant remplacer environ 100 voitures, l'infrastructure contribue par ailleurs à fluidifier le trafic. Au total, l'offre de transport sera augmentée de 20% sur cet axe.

Mais le projet ne se limite pas au transport public. Il inclut également des aménagements renforçant les mobilités actives, une optimisation du réseau routier, notamment une redirection du trafic motorisé vers la moyenne ceinture, l'amélioration de l'accessibilité des quartiers voisins, la création d'espaces publics dans un secteur fortement minéralisé, contribuant à lutter contre les îlots de chaleur.

Le BHNS constitue donc un levier essentiel du transfert modal et un outil indispensable pour réduire le trafic pendulaire dans le centre urbain.

Une motion qui arrive à la 26^e heure

Le projet de BHNS s'inscrit dans la mise en œuvre de la LMCE, approuvée par la population en 2016. Le crédit nécessaire a été voté en 2018 par le Grand Conseil et la réalisation est déjà très avancée. Les travaux sur le tronçon de Meyrin sont déjà en cours et ceux concernant la ZIMEYSAVER et la desserte de Vernier Village doivent débuter en 2026. Une autorisation de construire existe pour la partie Cornavin-pont de l'Ecu (actuellement attaquée par un recours).

Le projet est en totale conformité avec les outils de planification récemment validés par le Grand Conseil : le plan d'action des transports collectifs 2024 et le plan d'action du réseau routier 2024 (notamment la révision de la hiérarchie du réseau routier sur cet axe).

La minorité rappelle que chaque projet comporte un temps politique, parfois un temps juridique et un temps de réalisation.

Sur ce projet, le temps politique est largement écoulé : les décisions ont été prises, débattues, confirmées. Y revenir indéfiniment empêcherait tout avancement. C'est pourtant ce que cherche à faire cette motion.

En outre, l'amendement de la majorité conditionnant la poursuite du BHNS à la réalisation du barreau de Montfleury et à la demi-jonction autoroutière Vernier-Canada revient à bloquer le projet pendant plus d'une décennie : ces chantiers ne débuteront pas avant 2031, voire 2033, et ne seraient pas en service avant plus de dix ans.

Une remise en question qui affaiblit la crédibilité cantonale

Le BHNS bénéficie actuellement de 23 millions de francs de financement fédéral via le projet d'agglomération 3. Remettre en cause le projet aujourd'hui, alors qu'il a précédemment été soutenu à toutes les étapes de planification, ferait courir un risque réel de perte de ces subsides.

Au-delà de cette conséquence financière immédiate, cela nuirait à la crédibilité du canton auprès des autorités fédérales, compromettant potentiellement de futurs financements pour d'autres infrastructures de transports.

Des oppositions fondées sur une argumentation bancale

Les opposants avancent principalement que la suppression d'une voie de circulation motorisée et de places de stationnement, nécessaire pour créer le site propre et les aménagements cyclables et piétons, aggraverait la congestion et nuirait à l'économie.

Le département de la santé et des mobilités (DSM) a apporté une réponse complète aux critiques formulées. Il rappelle d'abord que le département de l'économie et de l'emploi a rendu un préavis positif sur le projet, ce qui démontre sa compatibilité avec les besoins économiques du canton. Le DSM souligne également que le potentiel de report modal est important sur cet axe, ce qui permettra de réduire le trafic motorisé individuel et, par conséquent, de faciliter les déplacements professionnels. La baisse anticipée du trafic ne sera d'ailleurs pas uniquement due au transfert modal vers les transports publics : elle découlera aussi de la redirection des flux vers la moyenne ceinture, conformément aux principes de la LMCE.

En matière de stationnement, les places supprimées seront compensées partout où la loi l'exige. Même dans les secteurs où cette obligation ne s'applique pas, les places destinées aux deux-roues motorisés feront l'objet d'une compensation partielle, tandis que le nombre de places de livraison sera maintenu. Le bas de la rue de Lyon, bien que fermé au trafic motorisé individuel, restera accessible aux livraisons, ce qui garantit que les activités économiques pourront continuer à fonctionner normalement.

Enfin, une large part des travailleurs se rend au travail en transports publics, il est donc dans l'intérêt des employés, comme des employeurs, de fiabiliser et améliorer l'offre.

Cette motion est profondément anachronique en remettant en question une infrastructure vitale pour la mobilité sur la rive droite tout en nous faisant passer pour des guignols qui changent d'avis comme de chemise. Pour l'ensemble de ces raisons, la minorité vous invite à refuser fermement la motion 3134, afin de permettre la poursuite d'un projet cohérent, utile, planifié de longue date et indispensable à la mobilité de notre canton.

genèvemobilité

transports et économie

Commission des transports du Grand Conseil
À l'attention de M. UEHLINGER Pascal
Rue de l'Hôtel-de-Ville 2
1204 Genève

Par courriel : pascal.uehlinger@gc.ge.ch

Genève, le 29 septembre 2025

Concerne : Prise de position M3134 – BHNS GVZ

Monsieur le Président,

Chers membres de la Commission des transports,

Par la présente, Genèvemobilité tient à exprimer son accord avec la motion M3134, invitant le Conseil d'Etat à abandonner le projet de Bus à Haut Niveau de Service Genève–Vernier–ZIMEYSA (BHNS–GVZ).

Il n'est pas question de remettre en cause la pertinence d'offres alternatives au transport individuel motorisé permettant un report modal, notamment concernant le trafic pendulaire, mais la solution choisie ici pose un certain nombre de problèmes.

De même, GeMo confirme vouloir demeurer un partenaire fiable, ouvert et constructif du DSM dans ce cadre, notamment en maintenant sa position sur l'accord de limitation de la vitesse à 30 km/h sur certains axes.

En ce sens, la dialogue doit continuer de prévaloir, y compris pour ce projet de BHNS.

Cela étant, il souffre de défauts importants qui ne justifiaient certes pas que GeMo s'associe aux oppositions de certains de ses membres, mais qui – maintenant que le dossier connaît un développement politique – appellent un positionnement argumenté.

Une menace pour la fluidité du trafic et l'économie locale

Le projet BHNS–GVZ implique la suppression de voies de circulation sur des axes stratégiques comme l'Avenue de Châtelaine et la Rue de Lyon, ainsi qu'une réduction de la vitesse à 30 km/h de jour comme de nuit. Ces mesures auront pour effet direct une augmentation considérable de la congestion routière, en particulier sur un axe pénétrant important de la rive droite, déjà fortement sollicité.

Cette situation serait particulièrement dommageable pour l'économie, cet axe étant très sollicité par le transport professionnel et la suppression de ces voies compromettrait la capacité d'approvisionnement des commerces et des entreprises du secteur, où plus de 400 raisons sociales sont enregistrées.

Une incohérence avec les engagements de l'État

Le projet remet en cause un accord signé en 2023 entre le département des mobilités et les associations professionnelles sur la stratégie vitesse, garantissant le maintien d'une vitesse de 50 km/h en journée sur cet axe. Une telle rupture de confiance fragilise la parole publique et nuit à la prévisibilité nécessaire au développement économique.

Un report de trafic mal coordonné

Le BHNS-GVZ est censé s'inscrire dans une logique de report modal du trafic routier vers la moyenne ceinture et l'autoroute de contournement. Or, ce projet de BHNS aurait dû voir le jour après la mise en service prévue initialement en 2024 du barreau de Montfleury et de la demi-jonction Vernier–Canada, deux projets routiers majeurs destinés à fluidifier le trafic et améliorer la desserte des zones industrielles. Or, ces infrastructures ne seront pas opérationnelles avant 2031, selon les calendriers actuels.

En l'absence de ces connexions routières, le BHNS-GVZ risque de surcharger les axes existants sans offrir d'alternative crédible pour les transports professionnels et le trafic individuel motorisé.

De surcroît, les aménagements envisagés se situent dans un périmètre largement urbanisé, d'ores et déjà très bien desservi par les transports publics actuels, vis-à-vis desquels l'on peine à voir l'avantage majeur que le BHNS aurait, alors que c'est plutôt un mode de transport régional.

Conclusion

Considérant ces éléments, genèvemobilité appelle les autorités à reconSIDéRer ce projet dans l'attente de la mise en service des infrastructures routières précitées. En l'état, nous vous invitons par conséquent à soutenir la motion M3134 demandant l'abandon du projet de Bus à Haut Niveau de Service Genève–Vernier–ZIMEYSA (BHNS-GVZ), à tout le moins à demander de surseoir à la concrétisation de ce projet, toute solution alternative qui serait recherchés avec les différents partenaires de la politique de la mobilité devant alors évidemment être accueillie et examinée avec toute la bienveillance voulue.

Nous vous remercions pour l'attention portée à ce courrier et vous prions de recevoir, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.



Nicolas Rufener
Président



Erik Simonin
Secrétaire

Qui sommes-nous ?

Genèvemobilité est un groupement réunissant les acteurs de l'économie genevoise concernés par la mobilité professionnelle et la qualité des infrastructures de transport de notre région. Il a pour objectif de promouvoir des conditions cadres de mobilité favorables à l'activité économique et aux entreprises genevoises, à l'échelle cantonale et régionale. Les onze associations membres de genèvemobilité sont :

- La Fédération des entreprises romandes – Genève (FER Genève)
- L'Association suisse des transports routiers - Genève (ASTAG Genève)
- L'Association genevoise des entreprises de transport (AGET)
- Genève Commerces
- La Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG)
- La Fédération genevoise des métiers du bâtiment (FMB)
- L'Association des Parkings de Genève (AParGE)
- La Nouvelle Organisation Des Entrepreneurs (NODE)
- La Section genevoise du Touring Club Suisse (TCS Genève)
- L'Union professionnelle suisse de l'automobile – Genève (UPSA Genève)
- Association des professionnels de la zone intercommunale Meyrin – Satigny – Vernier (AZIPRO)

PROJET BHNS GVZ

COMMISSION DES TRANSPORTS DU GRAND CONSEIL
16 SEPTEMBRE 2025



ROST TECHNICAL LTD

OFFICE CANTONAL DES TRANSPORTS
DÉPARTEMENT DE LA SANTÉ ET DES MOBILITÉS

19.09.2025 Page 1

SOMMAIRE DE LA PRÉSENTATION

1. Présentation du projet : BHNS – GVZ
2. Évolution de la hiérarchie du réseau routier
3. Évolution des capacités TIM / TC / MA du projet
4. Compensation du stationnement
5. Régime de vitesse du projet

PROJET BHNS – GVZ

1. PRÉSENTATION DU PROJET : BHNS – GVZ

19.09.2025 Page 3

APPROBATION ET FINANCEMENT DU PROJET BHNS – GVZ

Financement Cantonal et Fédéral :

- Projet d'infrastructure inscrit dans la Loi H 150 à la hauteur de **86.3 MCHF**
- Projet retenu dans le cadre du Projet d'agglomération 3 avec un cofinancement de **23.8 MCHF**

Financement Communal :

- Crédits votés par la ville de Genève à la hauteur de **20'427'600 CHF**
- Crédits votés par la ville de Vernier à la hauteur de **14'905'000 CHF**
- Crédits votés par la commune de Meyrin à la hauteur de **6'496'000 CHF**

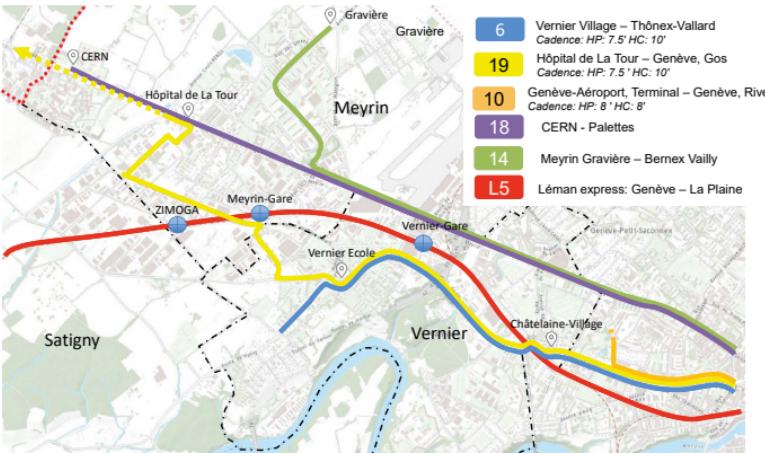
Déploiement :

- Une des principales mesures infrastructures programmée dans le cadre du Plan d'Actions des Transports Collectifs 2024-2028 approuvé au printemps 2024
- Déploiement de l'offre programmée à partir de 2026 dans le contrat de prestations TPG signée à l'automne 2024

19.09.2025 Page 4

RÉSEAU DE TRANSPORTS PUBLICS EXPLOITÉ PAR LE BHNS

Réseau structurant de TP à la mise en service du BHNS – GVZ

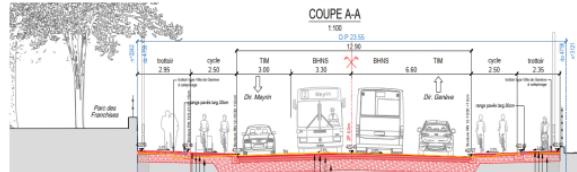


19.09.2025 Page 5

LES BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE : BHNS

Bus à haut niveau de service :

- Site-propre dédié ;
- Grande capacité de voyageurs (bus biarticulé de 24 m.) ;
- Cadences élevées ;
- Stabilité horaire.



Coupe au niveau du parc des Franchises

Matériel roulant :

- 100% électrique ;
- Sans ligne aérienne de contact (LAC) ;
- Marché attribué à HESS / HITACHI ;
- Livraison projetée à l'été 2026.

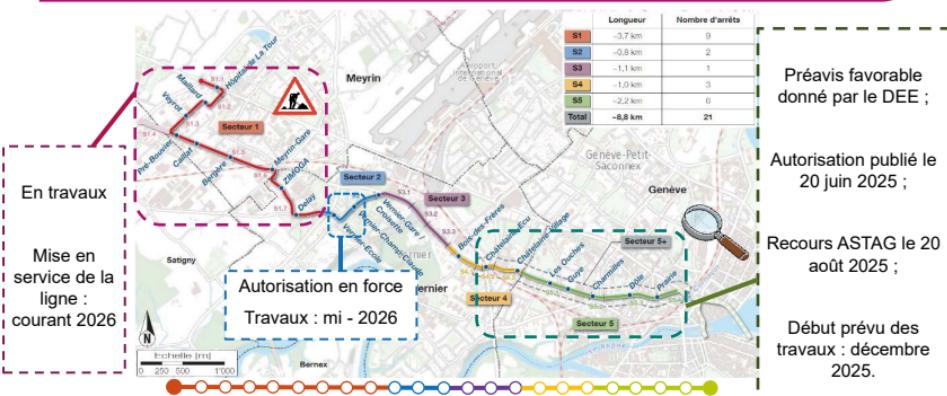


LES OBJECTIFS DU PROJET BHNS-GVZ



- **Renforcer** l'offre de transport collectif (nombre de places, qualité du service...) ;
- **Améliorer** / développer les équipements à destination des cyclistes et des piétons ;
- **Renforcer** l'organisation du réseau routier (ceinture urbaine) ;
- **Assurer** l'accessibilité multimodale des quartiers connexes ;
- **Améliorer** / développer les espaces publics et lutter contre les îlots de chaleurs urbains (plantation, traitement des eaux de chaussée, revêtements, mobilier...).

POINT DE SITUATION DU PROJET BHNS – GVZ



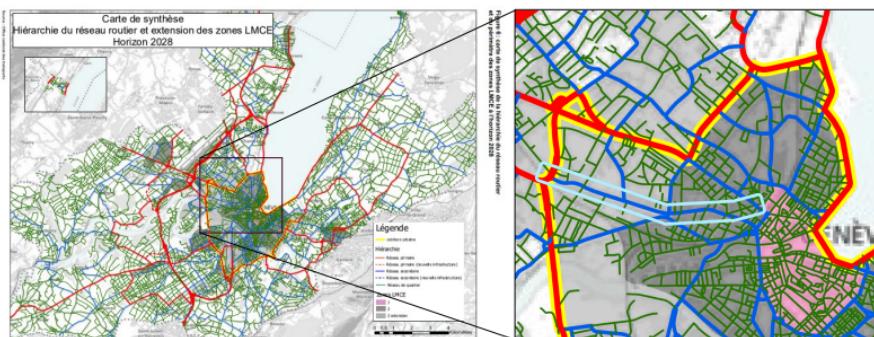
1^{er} BUS Électrique a été livré en juin 2025. Phase de teste et essai jusqu'à mi-2026.

PROJET BHNS – GVZ

2. ÉVOLUTION DE LA HIÉRARCHIE DU RÉSEAU ROUTIER

19.09.2025 Page 9

ÉVOLUTION DE LA HIÉRARCHIE DU RÉSEAU ROUTIER



Modification importante de la hiérarchie du réseau routier sur l'axe Châtelaine - Lyon

- Le déclassement de l'axe Châtelaine-Lyon (jusqu'à la rue Voltaire) de réseau primaire à réseau secondaire, et le déclassement du bas de la rue de Lyon (jusqu'à la Servette) de réseau primaire en réseau de quartier, deux mesures du Plan d'action du Réseau Routier (PARR) 2024-2028 adopté par le Grand Conseil en automne 2024.

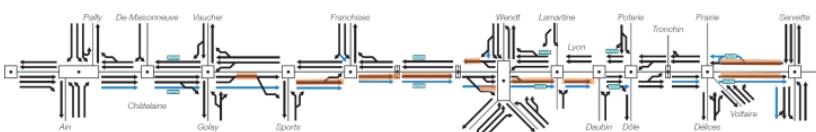
PROJET BHNS – GVZ

3. ÉVOLUTION DES CAPACITÉS TIM / TC / MA DU PROJET

19.09.2025 Page 11

ÉVOLUTION DU CALIBRAGE DE LA CHAUSSÉE (VUE GÉNÉRALE)

Calibrage et affectation des voies - Etat actuel

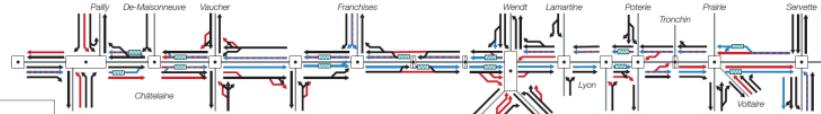


A l'état actuel, il n'y a pas 2 voies TIM par sens en continu, surtout en entrée de Ville.

1 voie par sens

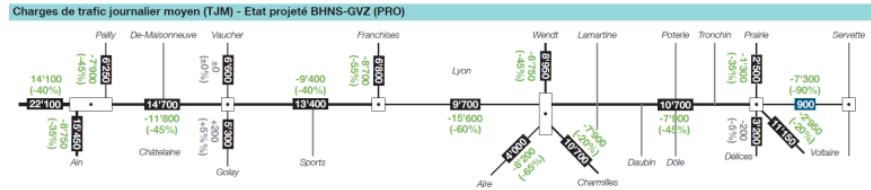
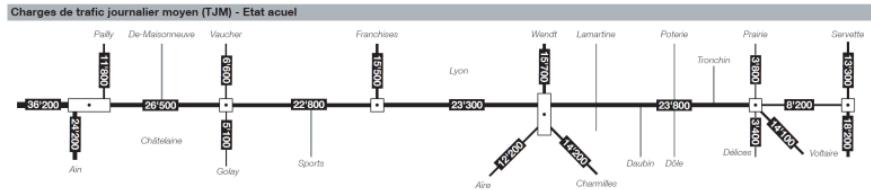
Calibrage et affectation des voies - Etat projeté BHNS-GVZ (PRO)

Légende :
 — voie TIM
 — voie bus
 — voie piétonnière
 — voie rafraîchissante (bus)
 ■ amfit de bus



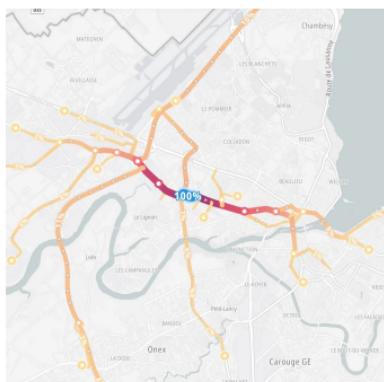
19.09.2025 Page 12

ÉVOLUTIONS DES CHARGES DE TRAFIC



19.09.2025 Page 13

REPORT SPATIAL / MODAL – CONTEXTE GÉNÉRAL



Source : Données TomTom Analysis 2024 (HP)

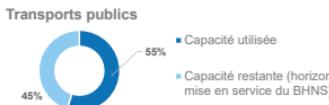
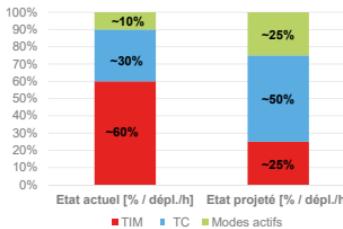
L'analyse de la distribution du trafic au niveau de l'avenue de Châtelaine (porte d'entrée du périmètre de projet) permet de tirer certains constats :

- 60% des déplacements sont des déplacements internes à la Rive droite (relativement court, rayon d'action du vélo notamment), qui disposeront d'alternatives fonctionnelles (transports collectifs – TC et mobilité active – MA) ;
 - 25% à 30% des flux circulent en relation avec la Rive gauche. Ils ne devraient pas emprunter l'axe Châtelaine-Lyon selon la LMCE et la nouvelle organisation du réseau routier, mais la ceinture urbaine ;
 - 10 à 15% des flux proviennent de l'extérieur du canton de Genève ;
 - Le trafic professionnel représente 15% à 20% de la demande motorisée.

- Le report modal se révèle le levier prépondérant de l'appréciation de l'évolution de la demande de déplacements.

19.09.2025 Page 14

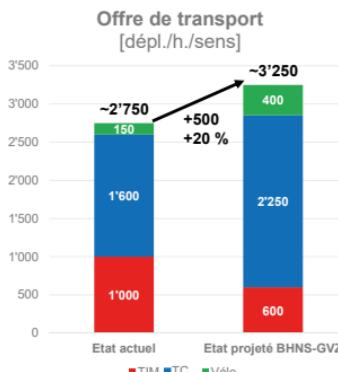
REPORT MODAL – ENJEU DU RAPPORT OFFRE-DEMANDE



- La répartition modale est un indicateur qui permet notamment de projeter une demande et tester les capacités utilisées, en particulier des réseaux de transports alternatifs (TC et modes actifs).
- L'analyse opérée dans le cadre du projet BHNS-GVZ montre les importantes réserves de capacités notamment du réseau de transport collectif, qui permettront notamment de :
 - Répondre à l'augmentation de la demande au-delà de l'horizon de référence du projet ;
 - Relayer le réseau cyclable si le report modal objectifé sur le vélo ne devait pas être vérifié à court terme.
- Le développement de l'offre multimodale projetée dans le cadre du projet BHNS-GVZ permet de répondre à la demande future de déplacements.**

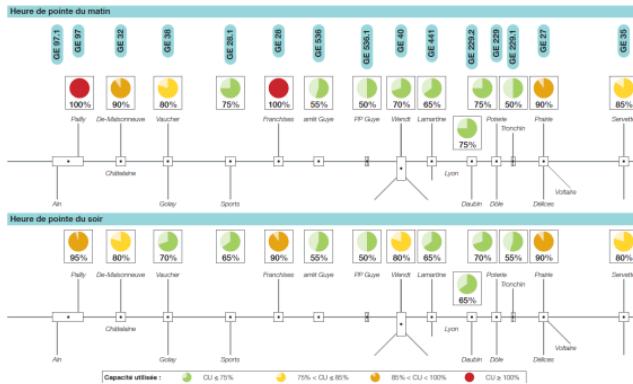
19.09.2025 Page 15

DES GAINS EN MATIÈRE D'ACCESSIBILITÉ GÉNÉRALE



- L'accroissement important de l'offre de transport permet d'**optimiser largement l'accessibilité** de l'axe Lyon-Châtelaine et de répondre à la demande croissante de mobilité ;
- Le niveau de service élevé, notamment au plan des transports publics (cadence, stabilité horaire, vitesse commerciale...), est le garant d'une **nouvelle attractivité du périmètre** (clientèle, employés...) ;
- L'**accessibilité motorisée** est par ailleurs **garantie**, et certains publics cibles favorisés par des mesures d'accompagnement (projetées ou à définir, notamment sur le réseau viaire de quartier, en coordination avec la Ville de Genève).

FONCTIONNEMENT DU RÉSEAU ROUTIER AVEC LE PROJET BHNS GVZ



- Globalement, tous les carrefours ont des réserves de capacité ;
- Un travail d'optimisation des deux carrefours à 100 % de CU en HPM sera mené dans les prochaines phases d'étude du projet.

PROJET BHNS – GVZ

4. COMPENSATION DU STATIONNEMENT

COMPENSATION DU STATIONNEMENT

RÈGLEMENTATION EN VIGUEUR



Source : rsGE H 1.05.01, Annexe 2

- Le Règlement d'exécution de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (Chapitre IIB, Gestion de la compensation) et la Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE, Chapitre II, Art. 7 Priorisation différenciée des modes de transport par zone) régissent les modalités de la compensation du stationnement ;
- Le périmètre de compensation touche la zone dense du canton de Genève (selon limite noire ci-contre) ;
- Dans le cadre du projet BHNS-GVZ, la compensation s'applique ainsi à l'est de l'axe Aire –Wendt (selon limite violette ci-contre), soit sur la rue de Lyon entre Charmilles et Servette.

19.09.2025 Page 20

IMPACT DU PROJET SUR LE STATIONNEMENT



Places de stationnements impactées :

- 102 places voitures supprimées ;
 - Soit environ 20% des places existantes dans le périmètre BHNS-GVZ élargi (rayon de 100 m.).
- 6 places livraisons supprimées,
 - dont 3 places compensées ;
- 62 places 2RM supprimées,
 - Dont 28 places compensées (réaffectation de places TIM : rues Guy et Pasquier et av. Aire...);
- 116 places vélos intégrées (+81 places).

Places de stationnements impactées :

- 31 places voitures supprimées,
 - dont 31 places compensées (coörd. Etat et Ville) ;
- 5 places livraisons supprimées (dont 3 nouvelles places devant l'ancienne poste des Charmilles),
 - dont 2 places compensées à ce stade (cf. ci-après) ;
- 41 places 2RM supprimées,
 - dont 41 places compensées (réaffectation de places TIM, rue Tronchin, Dôle, Daubin...)
- 60 places vélos intégrées (+42 places).

✓ Le projet a obtenu un préavis favorable du Département de l'économie et de l'emploi (DÉE).

Page 21
19.09.2025

PROJET BHNS – GVZ

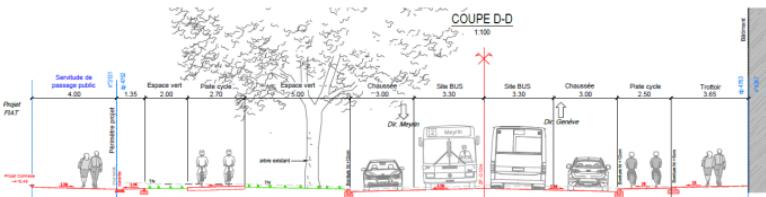
5. RÉGIME DE VITESSE DU PROJET BHNS – GVZ

19.09.2025 Page 22

RÉGIME DE VITESSE DU PROJET

L'abaissement des vitesses de circulation de 50 km/h à 30 km/h est une mesure indispensable du projet :

- **Conforme** à la hiérarchie du réseau routier (axe Lyon-Châtelaine = réseau secondaire ou de quartier) ;
- **Obligatoire** du fait du dépassement des valeurs limites d'immission - VLi (article 8 OPB) sur l'axe Châtelaine-Lyon ;
- **Nécessaire** pour garantir la sécurité des mobilités actives dans un milieu urbain contraint, notamment dans le secteur de la rue de Lyon entre la place des Charmilles et la rue des Franchises.



19.09.2025 Page 23

IMPACT BRUIT SELON OPB

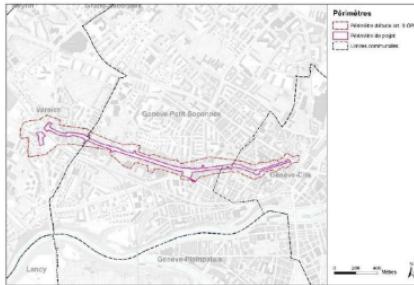


Figure 34 : Périmètre de projet et d'évaluation de l'art. 8 OPB

L'ensemble des routes empruntées par le tracé du BHNS-GVZ sont des axes à assainir (identifiés dans le plan des mesures de 2016), comme plusieurs axes perpendiculaires :

- La rue de la Servette ;
- La rue de la Prairie ;
- La rue Voltaire ;
- La rue des Délices ;
- L'avenue Wendt ;
- La rue des Charmilles ;
- L'avenue d'Aire ;
- L'avenue Edmond-Vaucher ;
- L'avenue de l'Ain ;
- L'avenue du Pailly.

L'ensemble des tronçons sont renseignés dans le cadastre du bruit routier du SABRA (mis à jour en juillet 2022).

19.09.2025 Page 24

IMPACT BRUIT DU PROJET SELON OPB

Bruit Etat actuel (respect VA)									Bruit Etat projet sans mesure d'accompagnement (respect VLI)											
Communes	VLI dépassée			VA atteinte ou dépassée			Total			Route	Communes	VLI dépassée			VA atteinte ou dépassée			Total		
	Bât.	Log.	Hab.	Bât.	Log.	Hab.	Bât.	Log.	Hab.			Bât.	Log.	Hab.	Bât.	Log.	Hab.			
Vernier	36	294	661	4	109	129	40	403	790	Route de Vernier,	Vernier	24	263	505	0	0	0	24	263	505
Genève-Cité et Genève-Petit-Saconnex	88	1425	2654	12	177	398	100	1602	3052	Genève-Cité et Genève-Petit-Saconnex		65	1187	2318	1	25	76	66	1212	2394
Total	124	1719	3315	16	286	527	140	2005	3842	Total		89	1450	2823	1	25	76	90	1475	2899

Bruit Etat projet avec phonoabsorbant (respect VLI)

Route	Communes	VLI dépassée			VA atteinte ou dépassée			Total		
		Bât.	Log.	Hab.	Bât.	Log.	Hab.	Bât.	Log.	Hab.
Route de Vernier, Avenue de Châtelaine, Rue de Lyon	Vernier	18	230	395	0	0	0	18	230	395
Genève-Cité et Genève-Petit-Saconnex		58	1096	2094	1	25	76	59	1121	2170
Total		76	1326	2489	1	25	76	77	1351	2565

Bruit Etat projet avec phonoabsorbant + vitesse 30 km/h

Route	Communes	VLI dépassée			VA atteinte ou dépassée			Total		
		Bât.	Log.	Hab.	Bât.	Log.	Hab.	Bât.	Log.	Hab.
Route de Vernier, Avenue de Châtelaine, Rue de Lyon	Vernier	2	24	44	0	0	0	2	24	44
Genève-Cité et Genève-Petit-Saconnex		32	682	1356	0	0	0	32	682	1356
Total		34	706	1400	0	0	0	34	706	1400

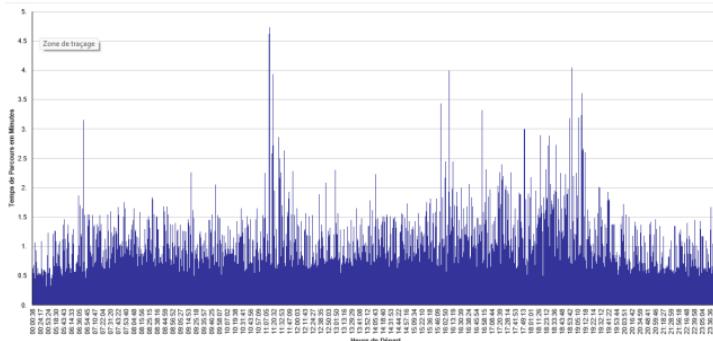
⇒ **Malgré toutes les mesures prises à la source, il y a toujours des dépassements de VLI: article 9 OPB pas respecté, assainissement encore nécessaire avec des demandes d'allègement qui impliqueront des potentiels changements de fenêtre.**

PROJET BHNS – GVZ

ANNEXE

**EXEMPLE DU GRAPHIQUE DU TEMPS MOYEN DE PARCOURS ENTRE L'ARRÊT PRAIRIE ET CORNAVIN
POUR LES LIGNES 6-9-10-19**

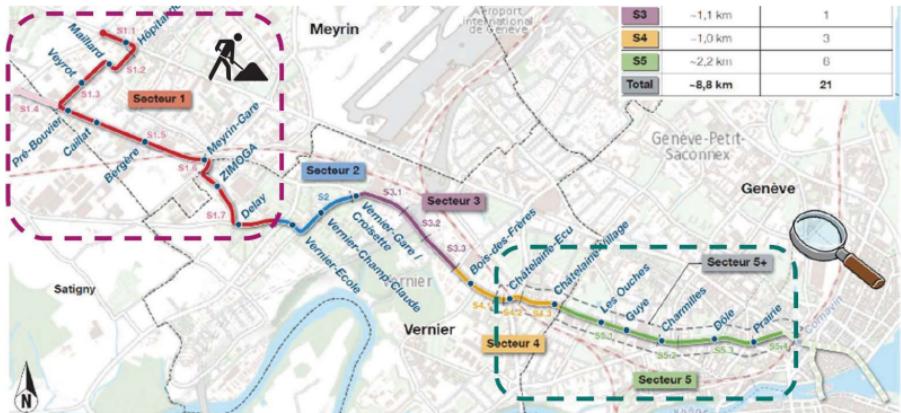
19.09.2025 Page 26



Temps de parcours variant de 30" à 4'30"
Interstation de 350 m

19.09.2025 Page 27

ANNEXE 3



BHNS_GVZ

Commission des transports – Audition du TCS Genève

© TCS Genève | 23.9.2025 | GSA

Convention avec le DSM

Accord relatif aux régimes de vitesses sur le territoire du Canton de Genève

Conclu entre

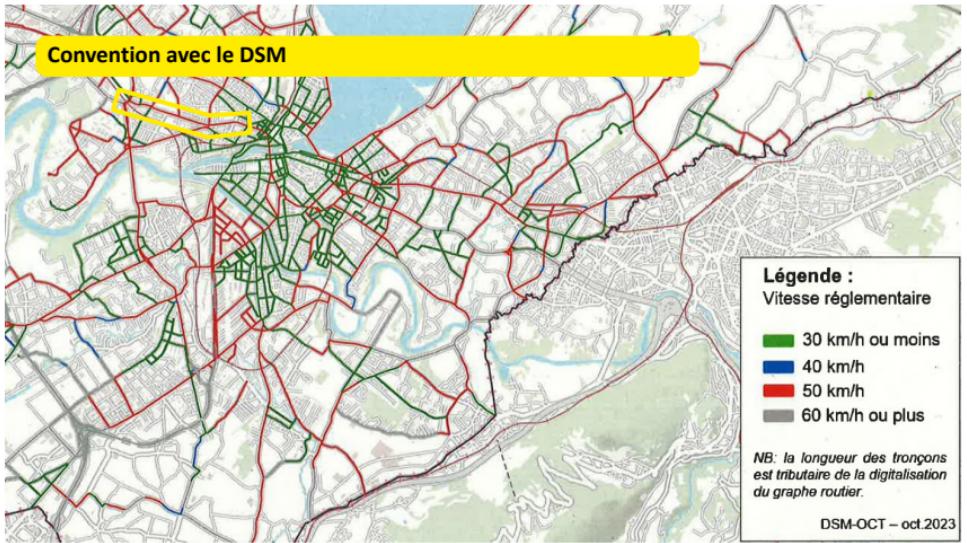
Le Département de la Santé et des Mobilités, rue de l'Hôtel-de-Ville 14, 1211 Genève

d'une part,

et

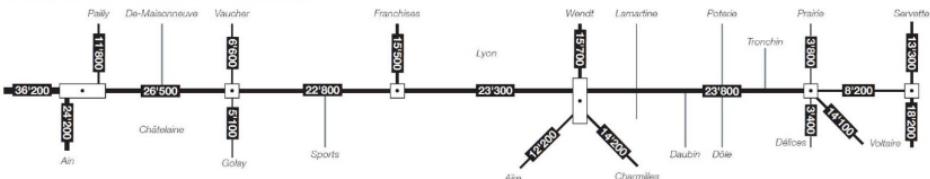
Le Touring Club Suisse, section Genève,
quai Gustave-Ador 2, 1207 GenèveL'Association Suisse des Transports Routiers, section Genève,
Rue de Saint-Jean 98, 1211 Genèvegenéromobilité – transports et économie,
Rue de Saint-Jean 98, 1211 GenèveL'Automobile Club de Suisse, section Genève
Clos de la Fonderie 19, 1227 Carouge

d'autre part.



Charges de trafic - Etat futur de référence (avec BHNS)

Charges de trafic journalier moyen (TJM) - Etat actuel

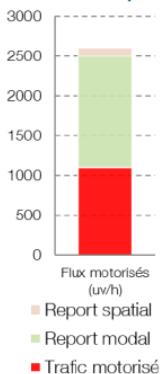


Charges de trafic journalier moyen (TJM) - Etat projeté BHNS-GVZ (PRO)

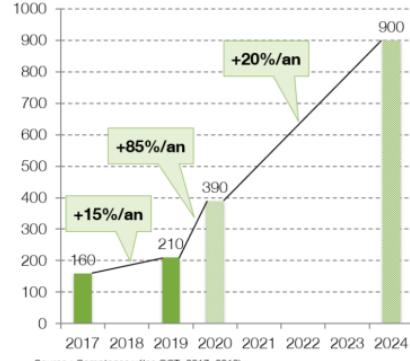


Charges de trafic - Etat futur de référence (avec BHNS)

Reports



Comptages vélos



Source : Comptages vélos OCT, 2017, 2019

Figure 31 – Axe Châtelaine – Taux d'effort nécessaire

Figure 40 – Axe Lyon – Augmentation de la demande cycle à l'heure de pointe (dans les deux sens).

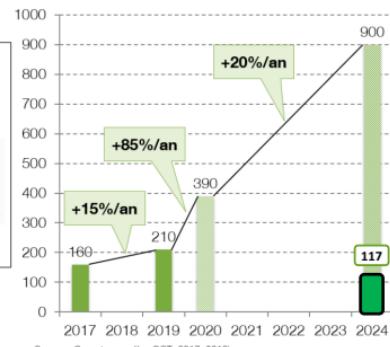
Figure 31 – Axe Châtelaine – Taux d'effort nécessaire

Charges de trafic - Etat 2024

Comptage radar TCS juillet-août 2024



Comptages vélos

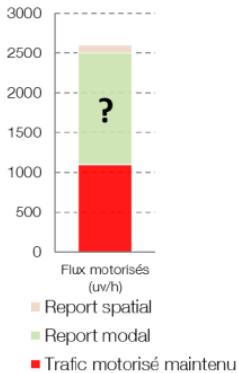


Source : Comptages vélos OCT, 2017, 2019

Figure 40 – Axe Lyon – Augmentation de la demande cycle à l'heure de pointe (dans les deux sens).

Charges de trafic - Etat futur avec BHNS

Reports



Il est également à rappeler que, sans un report modal conséquent, le fonctionnement du réseau routier n'est pas assuré, certains carrefours charnières du secteur, dont le carrefour Voltaire Fazy, sont en limite de capacité, voire saturés.

Rapport technique mobilité - OCT-DTC Décembre 2024

Figure 31 – Axe Châtelaine – Taux d'effort nécessaire

Infrastructures planifiées : réseau routier

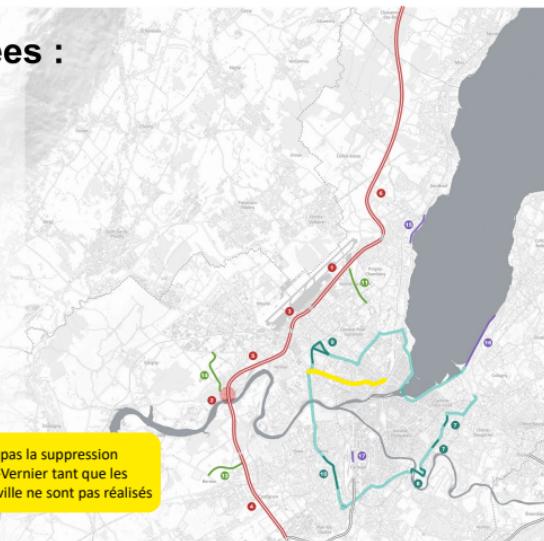
Projets autoroutiers	Etat	Année
Elargissement de l'autoroute de contournement entre l'aéroport et le Vengeron	▲	2026
Demi-jonction autoroutière de Vernier - Canaïs	■	2028
Elargissement de l'autoroute de contournement entre Meyrin/Vernier et l'aéroport	●	2030
Elargissement de l'autoroute de contournement entre Perly et Birmex	●	2032
Elargissement de l'autoroute de contournement entre Birmex et Meyrin/Vernier	●	2032
Elargissement de l'autoroute de contournement entre le Vengeron et Coppet/Yverdon	●	2032

Aménagement de la ceinture urbaine	Etat	Année
Avenue Louis-Albert et avenue de l'Armandier (amélioration fluidité)	▲	2024
Boulevard du Monde	■	2025
Avenue Louis-Casai, avenue du Falvy et route de Meyrin	●	2025
Pont de Lancy	●	2028

Création de nouvelles routes/rues	Etat	Année
Route des nations	▲	en cours
Boulevard des Abaris	■	2024
Route de contournement de Perly (tram et réqualification route de St-Julien)	●	2024
Baume routier du plateau de Montriond	●	2027

Amélioration du réseau existant	Etat	Année
Requalification Route de Lausanne (Bellevue - Genthod)	▲	en cours
Requalification Quai de Cologny	■	2024
Réaménagement route des Jeunes (accessibilité quartier Praillle-Acacias-Vernier)	●	2025

La section genevoise du TCS soutient le projet du BHNS, mais pas la suppression d'une voie de circulation dans chaque sens sur l'axe Cornavin-Vernier tant que les aménagements routiers permettant de contourner le centre-ville ne sont pas réalisés





Date de dépôt : 11 novembre 2025

RAPPORT DE LA SECONDE MINORITÉ

Rapport de Julien Nicolet-dit-Félix

La motion 3134 a été déposée dans le but de renoncer *in extremis* aux importants travaux de mise en place d'un bus à haut niveau de service entre le centre-ville, Châtelaine, Vernier et la ZIMEYSAVER.

La minorité est convaincue que cette motion, au-delà de son objectif vindicatif, n'a aucune espérance d'être réalisée, compte tenu du moment extrêmement tardif de son dépôt, de l'engagement de fonds fédéraux et communaux, de la commande de matériel roulant en cours de livraison et, surtout, de la pertinence de doter cet axe d'un service de transports publics de qualité.

Mis devant l'évidence de ces faits, les motionnaires ont tenté d'adoucir leurs doléances, mais sans plus de raison, vu que leur demande consistait non plus à renoncer, mais à reporter des travaux, qu'il faut entreprendre dans les plus brefs délais (et qui sont d'ailleurs largement entamés).

Dans un esprit de consensus, et consciente des difficultés engendrées par le chantier, en particulier pour le trafic professionnel, la minorité a proposé un amendement raisonnable, malheureusement écarté par la commission. Elle le reprend à la fin de ce rapport.

Une motion qui arrive bien tard...

Sans que cela soit un argument décisif, il faut convenir que cette motion arrive bien tard dans le processus, qui est par ailleurs entravé par un recours juridique déposé par des milieux proches des motionnaires¹. En effet, le principe d'une amélioration et d'une prolongation de cet axe est acté dans le plan d'actions des transports collectifs 2020-2024 voté par notre Grand Conseil le 22 mars 2019.

Le processus qui s'en est suivi a été parfaitement transparent et il est à relever que les travaux sur la partie terminale du tronçon ont largement été

¹ <https://lecourrier.ch/2025/08/24/recours-contre-un-bus-a-haut-niveau-de-service/>

entamés et sont pour certains terminés. Ils figurent en particulier dans le contrat de prestations signé avec les TPG en 2024.

Il est vrai que tant le recours que la motion ne portent que sur un secteur spécifique de l'aménagement, situé dans la partie la plus dense, entre la gare et Châtelaine. Mais chacun conviendra qu'il n'y a aucun sens à améliorer la capacité d'un tronçon en périphérie si le tronçon urbain en site partagé ne parvient pas à assurer une fréquence et une vitesse commerciale permettant d'utiliser la pleine capacité du tronçon réalisé.

Un financement fédéral... et communal

Compte tenu de sa cohérence et de sa nécessité à l'échelle du Grand Genève, le projet de BHNS a obtenu, à ce titre, une contribution de 23 millions de francs de la Confédération. Il est à noter que les trois villes concernées (Genève, Vernier et Meyrin) contribuent également au financement, dans la mesure où cette liaison leur permettrait d'améliorer rapidement l'accessibilité au centre-ville.

Le report ou l'annulation de la mise en service du BHNS équivaudrait à la perte de ces financements, ce qui serait dommageable, à la fois pour nos finances publiques, mais également (et surtout) **pour la crédibilité de notre canton qui a tant de peine à faire entendre sa voix à Berne lorsqu'il s'agit d'objets ayant trait aux transports.**

Des risques inexistant et une étude biaisée

Les motionnaires, dans leurs considérants, estiment que le chantier, puis l'exploitation du BHNS, débouchera nécessairement sur une saturation de la circulation pire que celle connue aujourd'hui et même – tant qu'à effrayer, autant utiliser des anglicismes – à une situation de « gridlock ».

Les quelques péripéties liées à la simultanéité des chantiers de la rue de Carouge et des RTS permettant de surfer sur la vague populiste du « on ne circule plus dans cette ville » ne suffisant pas, les motionnaires invoquent une étude du TCS pour étayer leurs affirmations.

Or, l'audition de cette association a débouché sur des conclusions bien différentes. En effet, ce que les motionnaires ont considéré comme une « étude » s'est révélé être une extrapolation de données issues d'un comptage effectué dans un autre but, dans un période très peu représentative du trafic réel (2 semaines entre juillet et août 2024) pour arriver à la conclusion (qui en doutait ?), que le trafic cycliste sur la rue de Lyon, au droit du parc de Geisendorf, est relativement faible à ce moment de l'année. Le TCS en tire l'extrapolation – pour le moins hasardeuse – que le report modal (TIM vers

cycles) escompté par l'OCT est exagérément élevé et qu'il est impossible de diminuer la charge de trafic motorisé sur cet axe.

Au-delà de la période choisie, il semble pourtant évident que le trafic cycliste sur l'axe Cornavin-Châtelaine-Vernier n'emprunte pas la rue de Lyon, mais bien les voies couvertes, dont l'aménagement est bien plus sûr et agréable.

Et, au-delà des limites évidentes de cette extrapolation, lorsqu'on en vient à interroger le TCS sur les risques de « gridlock », l'association se contente d'affirmer que le carrefour « Voltaire-Fazy » (situé hors de l'axe du BHNS) est, selon un rapport de l'OCT, déjà à la limite de la saturation. Cependant, interrogé sur cette affirmation, l'OCT a précisé que le TCS se basait sur une citation tronquée.

La description apocalyptique d'un blocage de la circulation qui, de proche en proche, contaminerait les carrefours de la rive droite est donc **une vue de l'esprit issue de la mauvaise lecture d'une étude aux bases méthodologiques très fragiles** d'une association qui se permet de **sortir de son contexte** une citation concernant un carrefour qui, lui-même, **ne se situe pas sur le tracé du BHNS**... Bref, on a connu plus solide comme argumentation...

Du chantage à la demi-jonction autoroutière (et au barreau de Montfleury)

En matière de transports, on s'était vaille que vaille habitués aux litanies débutant par « Tant que la traversée du lac n'aura pas été réalisée... ». En l'espèce, il faut humblement reconnaître que les associations pro-voitures et pro-camions ont fait un effort, puisqu'elles nous proposent la face B du même disque², dont le refrain commence, lui, par « Tant que l'échangeur de Vernier-Canada et le barreau de Montfleury n'auront pas été réalisés... ».

Les paroles ont changé, mais l'intention est la même... et elle demeure toujours aussi contradictoire puisque cela revient à dire que, pour avoir moins de trafic, il faut créer plus de routes, lorsque l'on sait que ces nouvelles infrastructures vont générer plus de trafic par les opportunités qu'elles créeraient.

Quoi qu'il en soit, il s'agit d'une manœuvre évidemment dilatoire, que les motionnaires ont utilisée pour faire passer la pilule avec un amendement dont

² Il s'agit d'une référence sans doute ésotérique pour les lectrices et lecteurs de moins de 45 ans, qui profiteront de l'occasion pour découvrir que les disques vinyle (et les musicassettes) avaient deux faces et que les disques 45 tours n'avaient qu'un titre par face.

l'effet, s'il devait être appliqué (cf. point suivant...), serait rigoureusement identique au texte original, puisque le report du chantier équivaudrait certainement à son abandon, faute de fonds fédéraux et communaux.

Le dossier de la demi-jonction de Vernier et du barreau de Montfleury doit donc être dissocié de celui de l'axe Délices-Châtelaine, ce sont deux projets distincts et le seul fait qu'ils soient vaguement situés dans le même secteur du canton ne suffit pas pour conditionner l'un à l'autre.

Une motion qui ne sera jamais réalisée

Notre Grand Conseil, à raison, s'attend à ce que les motions qu'il vote soient suivies d'effet. C'est d'ailleurs le sens de la LRGC (art. 143) qui demande un changement de norme au Conseil d'Etat (arrêté, règlement ou projet de loi).

Nous avons eu raison, ces dernières années, de dénoncer la mauvaise volonté de notre gouvernement dans la réalisation des projets que nous votions sous forme de motion et, parfois, de lui renvoyer ses rapports.

Cependant, au crédit de l'exécutif, il faut reconnaître que certains textes sont absolument inapplicables, en particulier lorsqu'ils considèrent isolément un élément, sans considération pour le montage financier ou sa place dans la cohérence globale d'un projet. Lorsque de pareilles motions sont déposées, il est de la responsabilité de leurs auteurs, une fois qu'ils ont été informés, de les retirer...

Dans le cas présent, au lieu de cela, les commissaires de droite se sont enferrés dans leur erreur en modifiant par un amendement dilatoire leur texte sans en changer la substance qui est d'exiger le gel, la suspension, puis l'abandon du projet.

Chacun sait pourtant que, compte tenu des montants engagés, des calendriers publiés, du fait que les bus censés circuler sur cet axe sont en cours de livraison – le premier circulait sur les routes genevoises fin octobre 2025 –, il est absolument exclu de différer le projet et que telle sera la réponse du Conseil d'Etat s'il prenait la fantaisie à notre parlement d'accepter cette motion.

Au milieu d'invites irréalisables, un souci légitime pour la mobilité des professionnels

Compte tenu de ce qui précède, il est évident que la minorité ne peut que s'opposer à la motion, dans sa version originale comme dans sa version amendée. Cependant, elle reconnaît que le souci des professionnels (poids

lourds comme camionnettes sérigraphiées), en particulier en ce qui concerne le stationnement, est parfaitement légitime.

Dans ce sens, elle a proposé un amendement, malheureusement balayé en commission, qui permettrait d'exiger du Conseil d'Etat des mesures fortes en vue d'assurer que les professionnels pourront continuer à accéder à la rue de Lyon et y stationner au besoin.

Convaincue de l'ouverture d'esprit et du sens du consensus de notre plénum, elle soumet à nouveau cet amendement :

Amendement remplaçant l'invite unique

à poursuivre l'aménagement du BHNS selon le calendrier prévu, en prêtant une attention particulière à la circulation et au stationnement des professionnels pendant et après le chantier.

En conclusion

Pour toutes ces raisons, la minorité vous invite, Mesdames les députées, Messieurs les députés, à accepter l'amendement ci-dessus et la motion ainsi amendée, et, en cas de refus de l'amendement, à refuser la motion telle que sortie de commission.