



Date de dépôt : 2 mars 2026

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier la proposition de motion de Ana Roch, François Baertschi, Sandro Pistis, Thierry Cerutti, Arber Jahija, Jean-Marie Voumard, Christian Flury, Stéphane Fontaine, Gabrielle Le Goff, Sami Gashi, Christian Steiner pour la priorisation urgente du barreau de Montfleury afin d'assurer la mobilité professionnelle et résidentielle dans le canton

Rapport de Gabriela Sonderegger (page 4)

Proposition de motion (3182-A)

pour la priorisation urgente du barreau de Montfleury afin d'assurer la mobilité professionnelle et résidentielle dans le canton

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

- que les zones industrielles de Meyrin, Satigny et Vernier (ZIMEYSAVER), constituent l'un des principaux bassins économiques du canton, regroupant environ 1500 entreprises et plus de 26 000 emplois ;
- que, selon l'Etat et les communes concernées, les perspectives d'aménagement prévoient près de 10 000 emplois supplémentaires à l'horizon 2030 dans ce périmètre en pleine croissance ;
- que les associations des zones industrielles, ainsi que les acteurs professionnels et économiques du canton, ont récemment alerté publiquement sur l'asphyxie croissante de la mobilité professionnelle dans ces secteurs ;
- que le barreau de Montfleury est un projet routier stratégique, déjà étudié et documenté, destiné à relier directement l'autoroute de contournement au cœur des zones industrielles, afin de désengorger plusieurs axes aujourd'hui saturés ;
- que les retards accumulés dans la mise en œuvre de ce projet entraînent des pertes de temps importantes, des surcoûts pour les entreprises, des difficultés logistiques et une détérioration significative des conditions de mobilité ;
- que l'absence d'infrastructures adaptées menace la compétitivité des entreprises, la sécurité des déplacements, ainsi que la cohérence du développement économique cantonal ;
- que l'engorgement quotidien des axes traversant Vernier, notamment la route de Vernier, le chemin de Champ-Magnin, la route du Bois-de-Bay ou encore la route de Meyrin, a un impact direct sur la qualité de vie des habitantes et habitants, en particulier dans les quartiers résidentiels ;
- que l'absence d'infrastructures adaptées entraîne un report de trafic dans les zones d'habitation, affectant la sécurité routière, allongeant les trajets domicile-travail et contribuant à une détérioration sensible du cadre de vie, les périodes de saturation s'étendant désormais à l'ensemble de la journée,

invite le Conseil d'Etat

- à inscrire le barreau de Montfleury parmi les priorités absolues du plan cantonal de mobilité et d'aménagement du territoire, avec un calendrier précis et public ;
- à lancer sans délai les démarches opérationnelles permettant la réalisation concrète du barreau de Montfleury, indépendamment d'autres projets en cours ;
- à intégrer les entreprises, les associations économiques et les représentants des zones industrielles dans la planification et le suivi du projet ;
- à présenter au Grand Conseil un rapport annuel détaillant l'avancement du projet, les obstacles rencontrés et les jalons atteints ;
- à distinguer dans les politiques publiques la mobilité professionnelle de la mobilité privée, afin de garantir des mesures cohérentes et adaptées aux réalités économiques ;
- à mettre en place des solutions transitoires immédiates visant à améliorer la mobilité dans les zones industrielles en attendant la mise en service du barreau de Montfleury.

Rapport de Gabriela Sonderegger

La commission des transports a examiné la M 3182 lors des séances des 3, 10 et 17 février 2026.

Les procès-verbaux ont été établis par M^{me} Coralie Tschanz, M. Jean Karim Asper et M^{me} Rania Nassereddine.

La commission a procédé à l'audition de M^{me} Ana Roch, autrice, de M. Mathias Buschbeck, conseiller administratif de la Ville de Vernier, ainsi que de M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat, accompagné de M. David Favre, directeur général de l'OCT, et de M. Christian Gorce, ingénieur cantonal et directeur général de l'office cantonal du génie civil – DSM.

Que l'ensemble des intervenants soient remerciés de la qualité du travail accompli, mené dans un esprit de collaboration et de respect mutuel.

Séance du mardi 3 février 2026

Audition de M^{me} Ana Roch

Le président accueille l'auditionnée et lui cède la parole.

M^{me} Roch indique que la motion se veut modeste dans sa forme, mais essentielle sur le fond. Elle rappelle que l'ensemble des partis ainsi que le Conseil administratif de Vernier soutenaient unanimement le projet du barreau de Montfleury. Elle précise que, bien que déposée par le groupe MCG, la motion était alors largement soutenue à Vernier. Elle explique que la zone industrielle de ZIMEYSAVER compte environ 6500 entreprises et 26 000 emplois, avec une extension déjà en place. Elle souligne que les difficultés de mobilité professionnelle y sont devenues majeures, alors même que la mobilité constitue un facteur vital pour les entreprises. Elle mentionne avoir rencontré des ouvriers qui évitaient Vernier en raison des embouteillages. Elle estime que la situation s'est encore aggravée : il n'existe plus d'heures creuses, les bouchons sont constants, les transports publics circulent difficilement, et la qualité de vie des habitants de Vernier s'est nettement détériorée. Elle précise que le projet n'est pas nouveau et qu'il vise à désengorger les axes existants, tout en permettant de redonner de la fluidité aux transports publics et aux déplacements professionnels. Elle indique que la motion demande au Conseil d'Etat de prioriser ce projet et d'en accélérer la réalisation, alors que la procédure actuelle stagne, que des autorisations de construire ne sont pas déposées et que la situation demeure bloquée. Elle rappelle que le barreau de Montfleury figure comme priorité absolue dans le plan cantonal, avec une implication tant des entreprises que de la commune.

Elle mentionne également la distinction entre les mobilités professionnelle et privée, ainsi que la nécessité de mesures transitoires immédiates. Elle conclut en affirmant que le barreau de Montfleury constitue une nécessité et non un choix.

Questions / réponses

Un député UDC demande en quoi ce projet devrait être priorisé par rapport à d'autres infrastructures. Il s'interroge notamment sur le fait que la situation décrite ne résulterait pas, en partie, de l'application de la LMCE, et sur les conséquences négatives que cette application aurait eues pour l'économie cantonale.

M^{me} Roch répond que le projet était finalisé et devait initialement être mis en œuvre. Elle indique ne pas être en mesure d'expliquer précisément les raisons pour lesquelles il n'avance plus aujourd'hui. Elle réaffirme cependant son caractère nécessaire et rappelle qu'il a déjà fait l'objet de votes favorables par le passé.

Le député UDC reconnaît que le projet est aussi primordial que d'autres infrastructures majeures, telles que l'élargissement des autoroutes, et il demande à nouveau pour quelle raison il conviendrait de le prioriser spécifiquement.

M^{me} Roch estime que la situation à Vernier est devenue critique à l'échelle de l'ensemble du canton, soulignant qu'il est désormais très difficile d'y circuler. Elle ajoute que d'autres projets, notamment sur les axes L1 et L2, relèvent d'une vision différente, notamment influencée par les préoccupations exprimées par les habitants de Plan-les-Ouates.

Un député Ve relève l'existence d'un projet connexe et observe que la motion se concentre exclusivement sur le barreau de Montfleury. Il s'interroge sur les effets réels du projet en l'absence d'une demi-jonction complémentaire, estimant qu'il est difficile d'en mesurer l'impact positif sans cet élément, alors que les effets négatifs sont, selon lui, plus perceptibles.

M^{me} Roch répond qu'idéalement, l'ensemble des projets connexes devraient être réalisés. Elle indique toutefois que, selon ses souvenirs des travaux précédents, le barreau de Montfleury constitue aujourd'hui la première étape indispensable.

Le député demande quels types de transports emprunteraient ce barreau et si celui-ci permettrait réellement d'éviter le secteur du Nant-d'Avril.

M^{me} Roch indique ne pas disposer de ces informations techniques.

Le député observe que le principal axe actuellement congestionné demeure précisément celui du Nant-d'Avril.

M^{me} Roch précise que le Conseil administratif de Vernier se tient prêt à être auditionné par la commission.

Un député S indique que son frère, chef de groupe au Conseil municipal de Vernier, ne se souvient plus précisément de l'année à laquelle le consensus avait été exprimé. Il se dit favorable à l'audition des autorités communales de Vernier.

M^{me} Roch s'engage à transmettre la date correspondante et propose formellement l'audition du Conseil administratif de Vernier ainsi que du Conseil d'Etat.

Le président remercie M^{me} Roch de sa présentation.

Le président demande s'il y a des objections quant à l'audition du département sur cette motion.

Une députée PLR indique qu'elle n'y est pas opposée, mais estime qu'il serait pertinent d'entendre en premier lieu l'OCA avant le département.

Un député Ve partage cet avis et demande à M. Favre s'il peut fournir un point de situation succinct.

M. Favre indique qu'il se prononcera sur le dossier lors de son audition.

Le président précise que la commission procédera d'abord à l'audition de l'OCA de Vernier, puis à celle du département. Il ne constate pas d'autres demandes.

Séance du mardi 10 février 2026

Audition de M. Mathias Buschbeck, conseiller administratif de la Ville de Vernier

M. Buschbeck remercie les députés d'avoir invité les autorités de la Ville de Vernier à s'exprimer sur cette motion.

Il rappelle que le projet de barreau figure au plan directeur communal depuis 2007. Il souligne que Vernier se situe entre la zone industrielle de ZIMEYSA, devenue ZIMEYSAVER, et la Ville de Genève, et que l'accès à la rive gauche nécessitait de traverser le village pour rejoindre l'autoroute. Il précise que la jonction autoroutière, anciennement dénommée « Canada » et aujourd'hui « Vernier-Sud », permet d'éviter le village et d'accéder directement à l'autoroute.

Il indique que, lors de son inscription sur le plan directeur communal, le projet a rapidement été retenu par l'OFROU. Il ajoute qu'il est alors apparu

nécessaire de créer une nouvelle route d'accès à cette sortie autoroutière, ce qui a conduit à l'élaboration du projet de barreau de Montfleury. Il situe ces développements entre 2010 et 2015.

M. Buschbeck expose que le projet a ensuite été développé par le canton. Les autorités verniolanes ont alors exprimé de vives inquiétudes, le barreau, reliant la route de Satigny à la route de Peney et à l'autoroute, devant être réalisé en tranchée non couverte. Il relève que le tracé traversait les rares surfaces agricoles subsistant à Vernier et aux environs de Satigny, ce qui n'était pas jugé satisfaisant.

Il rappelle qu'en 2017, lors de la dernière saisine du Conseil municipal sur cette question, une motion initialement défavorable au barreau de Montfleury a été débattue. A la suite d'une intervention de M. Staub, lequel a indiqué qu'il ne fallait pas « jeter le barreau avec la route » et qu'un enfouissement constituerait un atout pour le village en permettant un accès direct à l'autoroute, un consensus s'est dégagé. La motion a été adoptée à l'unanimité du Conseil municipal.

Il précise que c'est cette variante, prévoyant un barreau enterré permettant de rejoindre la demi-jonction, qui a été retenue par les autorités cantonales. Il ajoute qu'un crédit a été voté à cet effet par le Grand Conseil en 2019. Il relève que plusieurs députés verniolans ont activement participé aux débats. Il indique que M. Buschbeck avait alors exprimé des préoccupations quant à la nécessité d'accompagner la mise en service du barreau de mesures concomitantes, celui-ci risquant de générer un appel d'air automobile, impliquant selon lui la fermeture d'autres axes. Il déclare que l'objectif poursuivi était l'apaisement du village.

M. Buschbeck indique qu'au Grand Conseil le texte a été adopté à l'unanimité, à l'exception d'un groupe parlementaire, le MCG, qui s'y est opposé. Il cite les propos tenus par les opposants, qui étaient défavorables au projet au motif qu'il prêterait la mobilité des Verniolans.

Il relève que le projet a pris du retard, notamment en raison des oppositions. Il ajoute que la commune de Satigny a, à plusieurs reprises, modifié sa position. Lors de la législature 2020-2025, elle aurait assorti son soutien de conditions jugées difficilement acceptables par Vernier et par le canton. Il précise qu'à la suite du renouvellement du Conseil administratif en 2025, la commune de Satigny est redevenue favorable au projet.

M. Buschbeck indique que le Conseil administratif de Vernier soutient le projet, mais pas à n'importe quelles conditions. Il souligne que sa réalisation doit s'accompagner de mesures destinées à réduire le trafic à Vernier-Village. Il rappelle qu'au moment des débats, l'ancien conseiller d'Etat Dal Busco avait

annoncé des mesures complémentaires sur les routes de Peney et de Montfleury afin de diminuer les charges de trafic. Il ajoute que la feuille de route des mobilités signée entre la Ville de Vernier et le DSM prévoit des mesures de compensation liées à la réalisation du barreau.

Il revient sur une confusion figurant dans la motion concernant un éventuel blocage, précisant que le barreau et la demi-jonction constituent deux projets distincts. Il explique que le barreau permet de relier la route de Satigny et la route de Peney, tandis que la demi-jonction concerne l'accès autoroutier proprement dit. Il souligne que ces deux projets sont étroitement liés et interdépendants : l'un amène les véhicules jusqu'à l'autoroute, l'autre permet leur insertion. Il précise que la distinction tient à la répartition des compétences, la demi-jonction relevant du niveau fédéral et le barreau du niveau cantonal. Il indique que la demi-jonction est à l'origine du retard, en raison notamment du débat relatif à l'élargissement de l'autoroute genevoise.

Il mentionne qu'un rapport « Transports 2045 » a été publié la semaine précédente et qu'il repousse l'élargissement du tronçon Aéroport–Vernier au-delà de 2055. Selon lui, ces éléments ne constituent dès lors plus un frein à la réalisation du projet. Il exprime l'espoir que les autorités fédérales et l'OFROU reprennent rapidement le dossier afin que la demi-jonction puisse être réalisée, le barreau n'ayant pas de sens sans celle-ci. Il relève que la motion ne traite que du barreau et s'interroge sur l'intention des motionnaires quant à l'inclusion, ou non, de la demi-jonction.

Il indique qu'à ce jour, des discussions sont en cours avec les autorités cantonales afin d'examiner la possibilité de dissocier les deux projets. Il précise que la ZIMEYSAVER est une zone industrielle en développement confrontée à d'importants problèmes de mobilité. Selon lui, une liaison reliant la ZIMEYSAVER à la ZIMEYSA par le barreau de Montfleury permettrait de soulager la circulation dans le secteur.

Questions / réponses

Un député S le remercie également et indique avoir pris acte des compensations prévues, notamment sur la route de Peney et sur d'autres axes. Il s'interroge toutefois sur la portée concrète de ces mesures, relevant que certains projets entraînent une augmentation du trafic, les mesures compensatoires étant parfois envisagées ultérieurement et sous conditions. Il demande si, dans le cas présent, des mesures compensatoires effectives sont prévues et quelle est la position de M. Buschbeck à cet égard.

M. Buschbeck répond que les mesures en question sont détaillées dans l'exposé des motifs de la motion. Il indique que des mesures de pacification du

trafic sont expressément demandées pour le secteur concerné. Il relève toutefois qu'elles ne figurent pas dans les invites de la motion et il estime qu'un complément pourrait être envisagé à cet égard. Il précise que l'Etat est engagé à mettre en œuvre ces compensations. Il rappelle que, lors du débat au Grand Conseil, l'amendement déposé par M. Buschbeck avait été refusé, M. Dal Busco ayant alors annoncé que les mesures de compensation entreraient en vigueur simultanément à la mise en service du barreau de Montfleury. Il souligne en outre que la feuille de route du plan de mobilité signée entre le DSM et la Ville de Vernier prévoit, à son point 1, que « les autorités vernioloises soutiennent ce projet de demi-jonction et du barreau de Montfleury à la condition expresse [...] ».

Il ajoute qu'un calendrier précis est établi, notamment s'agissant de la route de Peney, appelée à être déclassée du réseau primaire au réseau secondaire. Il mentionne également la requalification de plusieurs axes, dont la route du Nant-d'Avril, ainsi que la route de Montfleury, qui sera coupée dans le cadre du développement de la zone industrielle. Il conclut en indiquant que ces éléments constituent des garanties formelles résultant de documents signés par les autorités.

Une députée Ve demande si l'offre de transports publics est appelée à augmenter ou à évoluer.

M. Buschbeck répond que le secteur fait l'objet de nombreuses plaintes en matière de mobilité. Il précise que le barreau de Montfleury et la demi-jonction ne suffiront pas à résoudre l'ensemble des problématiques. Il mentionne à cet égard le projet de DHNS, destiné à desservir Vernier-Village, ainsi qu'une branche permettant de traverser l'ensemble de la zone industrielle de la ZIMEYSAVER.

Il indique que ce projet fait actuellement l'objet d'un recours, ce qui retarde sa mise en œuvre et péjore temporairement la situation. Il précise toutefois que toutes les parties du projet ne sont pas concernées par le recours : les tronçons situés sur le territoire de Vernier sont, pour une large part, déjà réalisés, tandis que les sections permettant d'y accéder demeurent bloquées à ce jour.

Audition de M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat, accompagné de M. David Favre, directeur général de l'OCT, et de M. Christian Gorce, ingénieur cantonal et directeur général de l'office cantonal du génie civil – DSM

M. Maudet indique que le sujet a été évoqué précédemment par M. Buschbeck et que la motion intervient à point nommé, en ce qu'elle permet de faire un point de situation sur un dossier lié à la question autoroutière à

Genève, laquelle revient régulièrement dans l'actualité. Il précise que cette thématique échappe en partie au canton, l'autoroute relevant exclusivement de la compétence de l'OFROU. Il souligne toutefois l'existence d'interactions avec le canton, notamment avec l'office cantonal des transports et l'office cantonal du génie civil, dès lors que l'autoroute s'inscrit dans un réseau routier plus large.

Il indique qu'un travail approfondi est mené avec les communes par le département, dans un esprit de collaboration et non de confrontation. Il relève que le projet concerne particulièrement le nord du canton, dont une partie de la population a parfois le sentiment d'être délaissée ou moins bien traitée. Il mentionne que certains qualifient Vernier de « poubelle du canton », propos qu'il ne reprend pas à son compte, tout en reconnaissant l'importance des nuisances subies par cette commune. Il souligne que l'enjeu, pour le canton et les communes, est d'améliorer à relativement brève échéance la qualité de vie et la gestion différenciée du trafic. Il évoque notamment l'intérêt d'une vignette professionnelle, ainsi que la nécessité de segmenter le trafic, en particulier dans un contexte d'augmentation des volumes de marchandises, afin de faciliter la sortie des poids lourds de l'autoroute.

M. Gorce souligne l'importance majeure du projet pour l'office cantonal du génie civil, qui en assure le suivi et le pilotage. Il précise que ce projet est déterminant pour la mobilité à Genève en général, ainsi que pour les entreprises situées dans la zone industrielle de Meyrin-Satigny.

Il explique que le projet vise à relier l'autoroute de contournement à la zone industrielle de Meyrin-Satigny-Vernier, en passant par la route de Peney jusqu'à la route de Satigny. Il précise qu'il est étroitement lié au projet de demi-jonction de Vernier-Sud, piloté par l'OFROU. Il rappelle que le Grand Conseil a voté un crédit d'investissement de 91 millions de francs pour la réalisation du projet cantonal, assorti d'une participation cantonale à la réalisation de la jonction autoroutière.

Se référant à la carte figurant dans sa présentation, il indique que le projet s'étend de la route de Satigny jusqu'à l'autoroute. Il précise que la partie en rouge correspond au projet cantonal du barreau de Montfleury suivi par l'office cantonal du génie civil, tandis que la partie en violet relève du projet fédéral de la jonction autoroutière de Vernier-Sud Canada suivie par l'OFROU. Il souligne que ces deux volets sont intimement liés et que la fonctionnalité de l'ensemble repose sur la connexion à l'autoroute. Il cite, à titre d'exemple comparable, le tunnel des Nations, où la route des Nations est connectée à la jonction autoroutière du Grand-Saconnex, selon un dispositif similaire combinant compétences fédérales et cantonales.

Il indique qu'à ce jour, selon la planification, la mise en service est envisagée à l'horizon 2033. Il précise que l'un des principaux enjeux réside dans l'obtention de l'accord des propriétaires fonciers afin de pouvoir déposer une autorisation de construire. Il mentionne la collaboration étroite avec l'office cantonal de la planification foncière pour rencontrer les propriétaires concernés par les acquisitions de terrains.

Il indique que 115 accords sont nécessaires pour déposer la demande d'autorisation de construire. Il souligne l'importance de cet enjeu pour la planification et la réalisation du projet, chaque accord impliquant des démarches individuelles auprès des propriétaires afin d'obtenir leur consentement. Il précise que 65 accords restent à obtenir, dont une quarantaine dépend d'un seul accord, les propriétaires concernés étant dans l'attente d'un acteur du secteur des gravières ayant formulé des promesses d'achat sur ces parcelles.

M. Gorce indique que le deuxième enjeu majeur du projet réside dans la coordination. Il précise qu'il s'agit en particulier de la coordination avec le projet de l'OFROU. Lorsque deux projets distincts, l'un cantonal et l'autre fédéral, sont étroitement liés, il ne s'agit pas uniquement de coordonner les aspects techniques et la réalisation, mais également les procédures, lesquelles diffèrent selon le niveau institutionnel concerné. Il souligne que les projets fédéraux relèvent de procédures fédérales, tandis que les projets cantonaux sont soumis à des procédures cantonales, dont les modalités, les spécificités et les durées d'instruction ne sont pas identiques. Ces différences doivent être intégrées dans la planification globale. Il rappelle que cette double coordination avait déjà été nécessaire dans le cadre du tunnel des Nations et de la jonction autoroutière du Grand-Saconnex. Il précise que l'OFROU prévoit actuellement une mise en service de la jonction à l'horizon 2033, échéance sur laquelle la planification cantonale s'aligne.

Il indique que, afin d'anticiper la mise en service du barreau de Montfleury, la question s'est posée de savoir s'il était possible d'en avancer la mise en exploitation. Il relève que, si l'infrastructure cantonale était construite avant la demi-jonction fédérale, elle déboucherait sur un terrain sans connexion autoroutière, ce qui ne présenterait aucune cohérence fonctionnelle. Il estime qu'une telle situation n'aurait pas de sens.

M. Gorce précise toutefois qu'un raccordement à la route de Peney est prévu et qu'il serait envisageable de réaliser une première étape du projet afin de fournir certaines fonctionnalités attendues par les entreprises, en coordination avec l'OFROU.

Il présente les aménagements prévus au niveau du carrefour de la route de Peney, lesquels permettraient de réaliser une première étape partielle du projet cantonal sans compromettre les aménagements complets réalisés dans une deuxième étape. Il précise qu'une telle approche implique de dissocier les deux volets du projet et d'organiser, par exemple, deux installations de chantier distinctes à un autre moment.

Il évoque les parcelles situées dans le secteur de la route de Peney et indique que deux variantes de raccordement sont envisageables, l'une à l'ouest, l'autre à l'est.

Il précise que la variante est entrerait en conflit avec la planification du projet cantonal du Pôle foot nécessitant une coordination. Si la bretelle était réalisée simultanément à cet autre projet, cela pourrait entraîner des difficultés de mise en service du projet sportif. La variante retenue ne doit pas nécessiter une démolition qui interromprait la fonctionnalité du barreau partiel.

Il indique que l'office a retenu la variante alternative permettant un raccordement à l'ouest, assurant ainsi la connexion, mais sans compromettre les autres projets. Cette variante implique toutefois des emprises provisoires sur des surfaces d'assolement, lesquelles seraient restituées lors de la mise en service de la deuxième étape du barreau. Elle nécessite l'accord des propriétaires fonciers concernés avec qui des contacts existent déjà, des emprises ayant d'ores et déjà été nécessaires sur ces parcelles.

Il explique que la réalisation du barreau en deux étapes permettrait une mise en service partielle en 2029. La seconde étape serait réalisée en coordination avec l'OFROU et la mise en service de la demi-jonction prévue en 2033.

Il ajoute que cette mesure d'accélération, soit une mise en service quatre ans plus tôt pour la première étape, engendre des coûts d'études supplémentaires, le projet devant être complété et adapté. Cela implique notamment des études d'impact, des schémas de mobilité et des travaux complémentaires, ainsi qu'une installation de chantier prolongée et la réalisation d'aménagements provisoires appelés à être démolis lors de la mise en service complète. Le surcoût est estimé à 3,1 millions de francs sur la base d'études sommaires de faisabilité, qui devront être approfondies.

Il conclut en précisant que ces mesures d'accélération s'inscrivent pleinement dans l'orientation de la motion visant à accélérer le projet. Il souligne toutefois qu'elles impliquent des coûts supplémentaires et restent conditionnées à l'obtention des accords fonciers et de l'autorisation de construire. Il rappelle que, qu'il s'agisse d'un projet en une ou deux étapes, le risque de recours contre l'autorisation de construire demeure.

Questions / réponses

Un député S indique que M. Gorce a répondu à sa première interrogation concernant une mise en service différenciée des deux projets. Il relève qu'au regard de l'expérience du tram Perly-Saint-Julien, dont la mise en service a été retardée, il craignait une situation comparable. Il prend acte du fait que le raccordement à la route de Peney permettrait d'éviter que le barreau ne soit totalement inutilisable, tout en estimant que le risque demeure important. Il demande si, compte tenu de la nécessité d'obtenir l'accord de l'ensemble des propriétaires privés, la voie de l'expropriation est envisagée.

M. Gorce répond que, dans les projets conduits par l'office, l'expropriation n'est jamais privilégiée en première intention. Il précise qu'il convient d'abord de démontrer que tous les efforts ont été entrepris pour convaincre les propriétaires du bien-fondé du projet. Ce n'est qu'après épuisement de ces démarches qu'il peut être demandé au département compétent d'engager une procédure d'expropriation. Il ajoute que, si un nombre important de propriétaires s'opposent au projet, il est difficile d'envisager une telle procédure. Celle-ci serait plutôt envisagée lorsqu'il ne subsiste que quelques accords à obtenir.

M. Gorce précise que l'expropriation ne constitue pas une solution miracle. Il est évident, selon lui, que les propriétaires ayant refusé de donner leur accord s'opposeraient également à une telle démarche, ce qui ouvrirait une procédure judiciaire et non plus une discussion à l'amiable. Il estime que le délai nécessaire pour mener une procédure d'expropriation se compterait en mois, voire en années. Il indique que, si une procédure était engagée immédiatement, avec l'accord du département compétent et du Conseil d'Etat, elle prendrait entre 12 et 24 mois, sans garantie de succès complet. Il rappelle qu'il faut préalablement démontrer que toutes les démarches nécessaires ont été entreprises pour convaincre les propriétaires. Selon lui, un tel délai ne répond pas à l'objectif d'accélération du projet. Il souligne que la volonté est d'aller vite et que l'expropriation ne permettrait pas de gagner du temps. La priorité demeure donc la négociation, l'expropriation n'intervenant qu'en dernier recours.

Le député demande quelles dispositions sont susceptibles de convaincre les propriétaires et il s'interroge sur les éventuelles contreparties financières pouvant être accordées aux frais des contribuables avant d'envisager l'expropriation.

M. Gorce répond que c'est l'office cantonal de la planification foncière (OCLPF) qui fixe les prix d'acquisition en fonction de la nature des terrains. Il précise que l'office cantonal du génie civil ne dispose d'aucun levier en la

matière. Il indique que l'OCLPF veille à l'équité de traitement et qu'il n'est pas envisageable d'entrer en matière sur des demandes excessives, telles qu'un prix multiplié par dix. Il ajoute que les propriétaires sont généralement bien informés et conseillés. Il précise que les solutions ne sont pas toujours uniquement financières : des échanges de parcelles, des compensations pour pertes de cultures ou d'autres solutions alternatives peuvent être envisagés. Il mentionne également des mesures plus ponctuelles, telles que la replantation d'une haie ou le déplacement d'un abri de jardin. Selon lui, chaque situation présente des spécificités humaines propres, auxquelles l'OCLPF tente de répondre dans le respect des règles légales et de l'équité.

Le député demande sur quelle base légale reposent ces mécanismes.

M. Gorce indique que cette question ne relève pas directement de sa spécialité et suggère d'auditionner l'OCLPF afin d'obtenir des précisions sur les procédures d'échange et de vente des parcelles.

Un député PLR rappelle que le magistrat Vert de la commune, auditionné précédemment, a indiqué que la commune souhaite la réalisation de cette infrastructure en raison des importantes nuisances causées par les camions quittant l'autoroute pour traverser la commune en direction de la zone industrielle. Il demande quel est actuellement le parcours de ces poids lourds.

M. Gorce montre sur le schéma le tracé actuel : les camions poursuivent leur route en direction de Lausanne, rejoignent la route de Vernier à proximité d'IKEA, puis empruntent cet axe pour contourner le secteur avant d'entrer dans la zone industrielle. Il précise que le barreau et la nouvelle jonction autoroutière permettraient un accès direct, dans les deux sens, entre la zone industrielle et l'autoroute.

Le député relève qu'un nombre important de camions empruntent actuellement ce parcours.

M. Favre confirme que cela illustre l'importance du projet.

M. Gorce ajoute que, dans une première analyse, il avait été envisagé de construire le barreau sans la jonction autoroutière. Il montre sur la carte que le barreau de Montfleury passe en souterrain sous la route de Peney, dans une tranchée couverte. Il précise que la réalisation de cette partie impliquerait la construction d'un ouvrage conséquent qui déboucherait dans un champ en l'absence de la jonction, ce qui constituerait un investissement risqué en cas de blocage ou de retard supplémentaire du projet fédéral.

C'est pourquoi une réflexion a été menée sur une solution alternative consistant à renoncer provisoirement à la tranchée couverte et à réaliser uniquement la partie permettant un raccordement temporaire à la route de Peney. Cette approche permettrait, dans une seconde étape, de réaliser

l'infrastructure complète sans compromettre le trafic, ou en en minimisant les impacts. Il indique qu'il avait initialement été considéré qu'une mise en œuvre anticipée n'était pas possible, mais qu'à la lumière de cette variante, il apparaît désormais qu'une solution en deux étapes permettrait d'avancer plus rapidement et de mettre en service une partie de l'infrastructure. Il précise que les communes de Vernier et de Satigny se déclarent satisfaites de cette approche.

Un député UDC évoque le second projet mentionné par M. Gorce, à savoir le pôle concerné, et il demande s'il est certain que celui-ci sera réalisé à l'emplacement indiqué.

M. Gorce répond qu'il ne suit pas ce projet dans le détail et ne peut fournir d'éléments précis, mais indique, sur le plan, l'emplacement prévu pour l'accès au pôle foot. Il précise qu'une bretelle provisoire est envisagée dans la solution proposée. Il indique que la réalisation du pôle foot interviendrait entre 2031 et 2033, soit au moment de la seconde étape du barreau. Selon la planification actuelle, un conflit existerait si les projets se réalisaient simultanément, raison pour laquelle un raccordement à l'ouest est privilégié afin d'éviter tout empiètement.

Le député revient sur la motion et s'interroge sur la priorisation de ce projet par rapport à d'autres projets routiers, qu'il estime tous urgents du point de vue de la mobilité. Il demande si, du point de vue du département, ce projet revêt un caractère plus prioritaire qu'un autre ou si la motion constitue une opportunité d'en accélérer la mise en œuvre.

M. Gorce indique qu'avant même le dépôt de la motion, des échanges avaient eu lieu avec les entreprises concernées, lesquelles avaient exprimé de vives préoccupations à la suite de l'annonce du report de la planification de la jonction autoroutière. Il mentionne notamment une présentation effectuée aux entreprises dans le cadre des travaux du pont de Peney, lors de laquelle une demande d'anticipation du projet avait été formulée. Il explique que l'office avait alors entamé une première réflexion, concluant initialement qu'il n'était pas raisonnable de construire une tranchée couverte sans débouché autoroutier.

Il indique que la motion s'inscrit dans la même temporalité que ces réflexions. L'idée d'une bretelle latérale permettant une réalisation en deux temps a ensuite émergé. Il affirme que le département a la volonté de réaliser ce projet et de trouver des solutions, indépendamment de la motion. Il précise que le chef de projet rencontre régulièrement l'OCLPF afin d'obtenir les accords fonciers et que le dossier est prêt à être déposé pour autorisation de construire, sous réserve des adaptations nécessaires à une réalisation en deux étapes. Il ajoute que la coordination avec l'OFROU est assurée par un

collaborateur dédié aux projets fédéraux. Il souligne toutefois que d'autres projets demeurent également importants.

M. Favre indique que plusieurs projets ont pris du retard et présentent un degré de priorité comparable au regard des planifications antérieures. Il relève que des retards récurrents, indépendamment de toute mise en cause particulière de l'OFROU, ont été constatés. Compte tenu des enjeux pour les transports professionnels et l'économie de la zone, ce projet présente des avantages significatifs. Il mentionne également le développement du PAV et l'importance stratégique du secteur. Selon lui, l'impact du retard accumulé justifie la dissociation en deux étapes. Il estime que ce projet pourrait faire l'objet d'un large consensus cantonal en raison de ses effets sur l'ensemble des mobilités.

Il souligne le lien avec le BHNS, dont les travaux avancent malgré un recours partiel sur la rue de Lyon. L'objectif est de renforcer la desserte en transports publics, d'éviter la percolation du trafic individuel motorisé et d'améliorer la capacité des transports professionnels à accéder efficacement aux zones concernées. Il évoque également les mesures d'accompagnement prévues et qualifie le projet de multimodal et équilibré.

Un député UDC indique que, si la motion est adoptée, elle confortera la volonté d'aller de l'avant rapidement, mais il ne voit pas d'autre utilité à son adoption. Il demande une estimation chiffrée des coûts.

M. Gorce rappelle qu'une loi votée finance déjà la réalisation du projet à hauteur de 91 millions de francs. Il précise que la solution en deux étapes engendrerait un surcoût estimé à environ 3 millions de francs.

Un député LC s'interroge sur la diminution de trafic attendue sur la route de Vernier et à la jonction autoroutière d'IKEA. Il relève que le principal point de congestion concerne l'entrée de l'autoroute à Meyrin en direction de Carouge et l'arrivée des véhicules en provenance de Vernier. Il s'inquiète de la capacité du secteur aval à absorber un trafic supplémentaire.

M. Gorce indique que le projet vise notamment à transférer le trafic actuellement concentré sur la route du Nant-d'Avril vers le barreau de Montfleury.

Le député relève que les projets sont toujours présentés comme vertueux, mais que la réalité peut être différente. Il exprime sa crainte de voir s'additionner deux points de congestion.

M. Favre indique comprendre cette préoccupation et rappelle l'importance du développement de l'autoroute de contournement évoqué par M. Maudet. Il estime que le trafic sera mieux absorbé sur l'autoroute que sur les axes actuels.

Un député Ve revient sur les mesures de compensation évoquées avec le Conseil administratif et demande si elles ont déjà été formellement signées avec les communes.

M. Favre répond par l'affirmative, précisant que ces engagements figurent dans la feuille de route conclue avec la commune de Vernier et qu'ils sont indissociables du projet.

Le député demande en quoi l'adoption ou le rejet de la motion modifierait la situation.

M. Favre répond qu'il s'agit d'une question politique ne relevant pas de leur compétence.

Un député S revient sur le risque d'appel d'air et demande quelles mesures permettront d'éviter une augmentation globale du trafic si le barreau attire de nouveaux flux.

M. Favre indique que la route de Montfleury disparaîtra sur une portion en lien avec la création de la nouvelle zone industrielle ZIMOGA. Il précise que la route de Peney sera apaisée après la mise en service de la jonction et que la route du Nant-d'Avril connaîtra une transformation significative. Il évoque la route de la Garenne, dont la commune souhaite la fermeture définitive au trafic motorisé. De façon transitoire, il est prévu de mettre cette voie en sens unique en la réservant aux transports professionnels qui seront définis par la vignette ad hoc qui fait l'objet du PL 13718. Il explique que ces mesures permettront une pacification progressive dès la mise en service de la première étape du barreau.

Se référant à un plan, il décrit la hiérarchie actuelle du réseau et la hiérarchie future envisagée, précisant que la route de Satigny sera apaisée et que la route de Peney passera en réseau secondaire. Selon lui, le projet vise à remettre le trafic sur les axes primaires adaptés, afin de réduire les nuisances dans une zone mêlant activités industrielles, résidentielles et commerciales.

M. Favre indique que la route de la Garenne, dont il n'est actuellement pas possible de se passer, doit remplir à l'avenir une fonction de voie de mobilité active et d'accès pour les riverains. Il insiste sur l'importance de l'arrivée du BHNS dans le secteur, afin de pouvoir l'exploiter pleinement et contribuer à réduire la situation de circulation qu'il qualifie de chaotique. Il précise que le département se trouve dans une phase transitoire et cherche à mettre en place des solutions provisoires. La réalisation du barreau en deux étapes permettrait d'anticiper la mise en service à 2029 au lieu de 2033, améliorant ainsi partiellement la situation dans la zone.

M. Gorce indique que des adaptations supplémentaires sont encore demandées. Il souligne la nécessité de tenir compte des différents avis afin

d'aboutir au meilleur projet possible et de réaliser l'infrastructure la plus adéquate.

Séance du mardi 17 février 2026

Discussion et vote

Le président rappelle que, lors de la séance précédente, il avait indiqué reporter la discussion et le vote à la présente séance. Il ouvre dès lors la discussion. Il rappelle que la motion avait été globalement bien reçue, tant par la Ville de Vernier que par le département. Il indique qu'une question subsidiaire avait toutefois été soulevée, consistant à envisager un lien systématique entre le barreau de Montfleury et la demi-jonction Vernier-Canada, même si leur temporalité diffère. Il indique que l'idée serait dès lors de déposer un amendement prévoyant que toute mention du barreau de Montfleury soit liée à la demi-jonction Vernier-Canada. Il demande si cette proposition d'amendement convient à la commission.

Une députée PLR fait remarquer qu'elle avait compris, au contraire, qu'il ne convenait pas de lier les deux objets. Elle relève que l'un relève de la compétence de la Confédération, tandis que l'autre dépend du canton et que l'intention était précisément d'avancer sur le volet cantonal en attendant l'évolution du dossier au niveau fédéral.

Le président précise que, dans son souvenir, l'objectif de la motion était précisément de stimuler l'avancement des deux objets, l'un relevant du canton et susceptible d'aboutir plus rapidement, l'autre dépendant de la Confédération et donc probablement plus lent. Il indique toutefois que, si la commission préfère se limiter au seul barreau de Montfleury, il n'y voit pas d'objection.

La députée indique que, selon elle, il s'agit d'un texte destiné au Conseil d'Etat et visant le canton. Elle estime dès lors qu'il serait préférable de s'en tenir au niveau cantonal.

Le président constate qu'aucune objection n'est formulée par la commission à la proposition d'une commissaire PLR et propose dès lors de voter la motion telle quelle.

Oui :	10 (2 UDC, 2 MCG, 4 PLR, 1 LJS, 1 LC)
Non :	—
Abstentions :	4 (2 Ve, 2 S)
<i>La motion est acceptée.</i>	

Un député LJS demande s'il est possible de la mettre en catégorie IV extraits.

Une députée PLR souligne que cela n'est pas possible, dès lors qu'il n'y a pas eu d'unanimité.

Un député LC propose de revoter.

Le président indique que, s'il existe un accord unanime de la commission pour procéder à un nouveau vote afin d'obtenir l'unanimité et de permettre un traitement aux extraits en catégorie IV, il y est favorable.

Une députée S répond par la négative.

Synthèse

Mesdames et Messieurs les députés,

La commission des transports a examiné la motion 3182 lors de trois séances.

Elle a entendu la première signataire, les autorités de la Ville de Vernier ainsi que le département.

Un constat s'est imposé : la situation de mobilité dans le secteur de Vernier et de la ZIMEYSAVER est devenue critique. Nous parlons de 6500 entreprises et de 26 000 emplois.

Les embouteillages sont permanents, les transports publics peinent à circuler et la qualité de vie des habitants se détériore.

Ce projet n'est ni improvisé ni idéologique. Il figure dans la planification depuis des années. Un crédit de 91 millions de francs a déjà été voté par ce parlement. Les communes concernées le soutiennent. Les milieux économiques l'attendent.

Nous ne sommes pas face à une nouvelle demande, mais face à un retard qu'il faut corriger.

La commission a entendu les préoccupations : coordination avec la demi-jonction fédérale, risques d'appel d'air, questions foncières.

Le département a présenté une solution pragmatique en deux étapes permettant une mise en service partielle dès 2029, soit quatre ans plus tôt que prévu. Cela signifie des camions en moins dans les villages, un réseau mieux hiérarchisé et une amélioration progressive de la situation.

Refuser d'avancer aujourd'hui reviendrait à maintenir un statu quo que tout le monde reconnaît comme problématique.

La majorité de la commission a estimé qu'il était de notre responsabilité d'envoyer un signal clair : ce dossier doit être priorisé et accéléré, pour l'économie cantonale, pour les transports professionnels, pour les habitants concernés.

La majorité de la commission vous recommande d'accepter la motion 3182 et vous invite à voter OUI.

BARREAU DE MONTFLEURY (M 3182)

Commission des transports du 10 février 2026

Le 10 février 2026



OFFICE CANTONAL DU GENIE CIVIL
DÉPARTEMENT DE LA SANTÉ ET DES MOBILITÉS

BARREAU DE MONTFLEURY – M3182

2

Cadre général

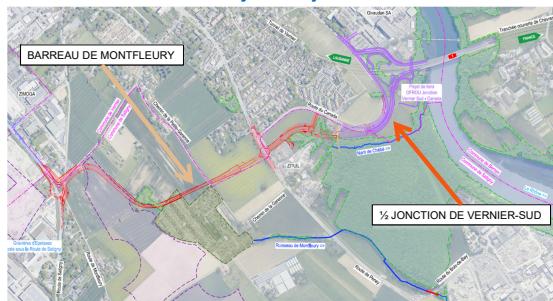
Barreau routier de Montfleury / Demi-jonction autoroutière de Vernier – Canada

Dans le cadre du grand projet ZIMEYSAVER, le Canton planifie la réalisation du barreau routier de Montfleury, qui doit relier l'autoroute de contournement aux zones industrielles de Meyrin, Satigny et Vernier en se connectant à la route de Peney et à la route de Satigny. Ce projet est lié à la création de la demi-jonction autoroutière de Vernier – Canada (projet de compétence fédérale).

Un crédit d'investissement de 91 724 671 francs est ouvert en vue de réaliser cette nouvelle infrastructure routière et un crédit au titre de subvention cantonale d'investissement de 5 352 913 francs pour la construction de la demi-jonction de Vernier-Canada au bénéfice de l'Office fédéral des routes et pour des mesures de mobilité douce au bénéfice des communes de Vernier et Satigny (L 12484).

Cadre général

Barreau routier de Montfleury / Demi-jonction autoroutière de Vernier – Canada



Mise en service des deux projets aujourd'hui prévue à l'horizon 2033

Enjeux principaux

Accord des propriétaires fonciers

Le projet cantonal nécessite 115 accord. Les négociations avec les propriétaires sont en cours. 1 accord avec un exploitant de gravière (avec qui les propriétaires de 40 parcelles sont engagés par une promesse de vente), 25 autres accords à obtenir directement auprès des propriétaires fonciers, et 50 accords reçus.

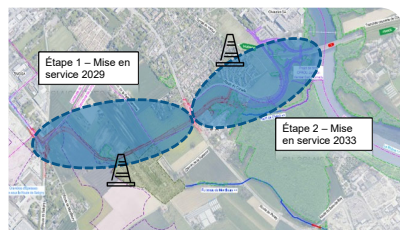
Ces accords sont nécessaires pour l'autorisation de construire du barreau de Montfleury

Coordination

Le projet cantonal (barreau) et le projet fédéral (demi-jonction) sont liés et menés en coordination entre le canton (DSM/OCGC) et l'OFROU. La mise service nécessite une réalisation coordonnée des deux projets.

Le report de la mise en service de la demi-jonction, annoncé à 2033 par l'OFROU, induit un retard dans la mise en service du barreau de Montfleury (même échéance pour les deux projets).

Mesure d'accélération



Mise en service en deux étapes

Dans ce contexte, il est étudié une solution permettant de ne pas attendre l'autorisation de construire du projet de la jonction (projet fédéral OFROU).

Dans un premier temps, le tronçon route de Satigny / Route de Peney serait réalisé (Étape 1). Le solde du projet serait construit ultérieurement en coordination avec la demi-jonction.

Nécessite un investissement complémentaire (études et travaux) une emprise provisoire SDA et une coordination notamment avec les communes de Vernier et Satigny.

Mesures d'accélération

Finances

Études complémentaires : coût estimé entre 200 et 300 KF.

Travaux complémentaires :

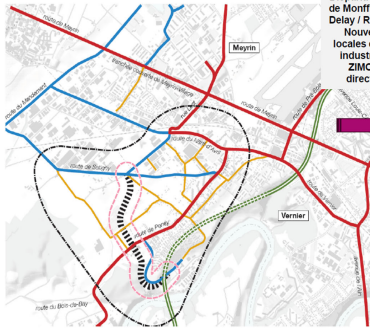
- Installation de chantier : la réalisation en deux tranches séparées nécessitera des installations de chantier complémentaires (durée globale des travaux prolongée d'une année) : coût estimé à 700 KF
- La variante ouest, en considérant le carrefour à feux et la chaussée, s'élèverait en plus value à ~2'100 KF (y compris la déconstruction ultérieure)

Planification

- Dépose de l'autorisation de construire (DD) subordonnée à l'obtention des bons pour accord de l'ensemble des propriétaires riverains impactés par les emprises du barreau routier : Mi-2026
- Instruction ~12 mois
DD en force septembre 2027 (en faisant abstraction des potentiels recours).
- Durée des travaux ~2 ans
Mise en service du tronçon route Satigny – route de Peney à fin 2029.

Evolution de la mobilité TIM

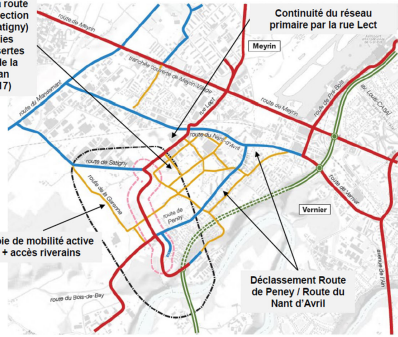
Hiérarchie actuelle



Disparition de la route de Montfleury (section Delay / Rte de satigny)
Nouvelles voies locales de dessertes industrielles de la ZIMOGA (plan directeur 2017)



Hiérarchie future (barreau Montfleury + 1/2 jonction VSC + développement ZIMOGA



Continuité du réseau primaire par la rue Lect

Voie de mobilité active + accès riverains

Déclassement Route de Peney / Route du Nant d'Avril

MERCI
DE VOTRE
ATTENTION