



Date de dépôt : 30 juillet 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 une étude de faisabilité d'une voie souterraine entre la sortie d'autoroute de Vernier et le giratoire du Nant-d'Avril

Rapport de majorité de Julien Nicolet-dit-Félix (page 4)

Rapport de minorité de Gabrielle Le Goff (page 25)

Proposition de motion (3183-A)

pour une étude de faisabilité d'une voie souterraine entre la sortie d'autoroute de Vernier et le giratoire du Nant-d'Avril

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

- que le secteur de Vernier, en particulier l'axe route de Vernier – route du Nant-d'Avril, constitue l'un des points de saturation les plus importants du canton ;
- que la sortie d'autoroute de Vernier déverse un trafic dense sur un axe déjà contraint et bordé de zones industrielles stratégiques pour l'économie cantonale ;
- que ces flux engendrent des nuisances importantes pour les habitants (bruit, pollution, bouchons), pénalisent la mobilité professionnelle et fragilisent la compétitivité des entreprises situées dans le périmètre ZIMEYSA – Vernier ;
- que des infrastructures similaires ont démontré leur efficacité, telles que le tunnel de Meyrin ou la traversée souterraine de Vésenaz, permettant de fluidifier le trafic, réduire les nuisances et sécuriser les déplacements ;
- que le développement économique du secteur (ZIMEYSA, ZIPLO, ZIBAY) exige une mobilité efficace, prévisible et durable, soutenue également par les organisations économiques du canton (CCIG, FER, associations des zones industrielles) ;
- que les reports de trafic dus aux chantiers actuels et futurs (Léman Express, infrastructures industrielles, projets communaux et cantonaux) rendent urgent un réexamen global des mobilités dans l'Ouest genevois ;
- qu'une voie souterraine permettrait, de séparer les flux locaux et autoroutiers, de fluidifier la liaison Vernier – ZIMEYSA, de réduire drastiquement les nuisances sonores, de requalifier la route de Vernier en axe urbain sécurisé et d'améliorer l'accessibilité économique de toute la zone industrielle ;
- qu'aucune étude actualisée n'a encore analysé la faisabilité géologique, financière et urbanistique d'un tel projet,

invite le Conseil d'Etat

- à mandater une étude de faisabilité pour la création d'une voie souterraine reliant la sortie d'autoroute de Vernier (route de Vernier) au giratoire de la route du Nant-d'Avril, afin de séparer les flux de transit du trafic local ;
- à présenter une analyse intégrant les contraintes géologiques, hydrologiques et techniques, une estimation des coûts de construction, y compris les impacts sur les réseaux souterrains, une modélisation de trafic comparant les scénarios avec et sans tunnel, une analyse des bénéfices environnementaux (réduction du bruit et de la pollution), les impacts sur la zone industrielle de Vernier et la ZIMEYSA, le phasage possible ainsi que des alternatives comparables ;
- à évaluer les options de cofinancement, notamment avec la Confédération, les entreprises implantées dans la zone, la Fondation des terrains industriels (FTI) et les partenaires concernés de la région ;
- à présenter au Grand Conseil un rapport détaillé dans les meilleurs délais.

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Julien Nicolet-dit-Félix

La commission des transports a examiné la motion 3183 lors des séances des 31 mars et 28 avril 2026, sous la présidence de M. Pascal Uehlinger. Les procès-verbaux ont été excellemment pris par M^{me} Rania Nassereddine.

Elle a auditionné M. Thierry Cerutti, signataire de la motion, ainsi que MM. Pierre Maudet, conseiller d'Etat (DSM), et Thierry Messenger, directeur à l'OCT.

Que toutes ces personnes soient chaleureusement remerciées de leur contribution aux travaux de la commission.

En bref

Partant du constat des fréquents encombrements routiers dans le secteur situé entre la jonction autoroutière de Vernier et la Zimeysaver, la motion propose d'étudier la faisabilité d'un tunnel joignant ces deux sites.

Les auditions ont mis en évidence que d'autres projets moins coûteux et plus rapides à réaliser étaient planifiés.

A la suite de ces auditions, la commission a donc conclu à une très large majorité au rejet de cette proposition.

En détail

Séance du 31 mars 2026 – Audition de M. Thierry Cerutti, signataire de la motion

Le président remercie M. Cerutti d'avoir remplacé M^{me} Roch pour la présentation de la M 3183 « pour une étude de faisabilité d'une voie souterraine entre la sortie d'autoroute de Vernier et le giratoire du Nant-d'Avril ».

M. Cerutti indique qu'il s'agit d'un projet de bon sens et il remercie les membres pour la prise en considération de cette motion. Il précise que celle-ci ne demande pas la construction d'un tunnel, mais vise à examiner sérieusement la possibilité d'une solution structurelle. La motion soumise par le groupe MCG repose sur un constat simple, largement partagé par l'ensemble de la population de Vernier, mais également par les usagers du secteur : la situation de la mobilité dans le secteur de Vernier n'est plus tenable. A titre d'exemple,

il indique qu'entre Vernier-Village et la gare Cornavin, le temps de trajet aux heures de pointe peut atteindre près d'une heure à une heure vingt en véhicule motorisé à quatre roues.

M. Cerutti indique que l'axe routier de Vernier, en particulier la route du Nant-d'Avril, supporte aujourd'hui un volume de trafic largement supérieur à ses capacités. Il relève que la situation est aggravée par le réaménagement de la route de Peney, notamment avec la réduction de voies au profit de couloirs de bus et d'aménagements cyclables. Il souligne que ces infrastructures sont très peu utilisées avec trois ou quatre vélos par jour. Il précise que certains tronçons enregistrent plus de 40 000 véhicules par jour. Dès lors, il ne s'agit plus de ralentissements ou d'embouteillages ponctuels, mais bien d'un dysfonctionnement structurel et permanent. Il ajoute que la sortie de l'autoroute agit comme un véritable entonnoir, générant des congestions constantes, particulièrement marquées aux heures de pointe. Les habitants subissent le bruit, la pollution ainsi qu'une insécurité croissante, notamment en raison d'un nombre élevé d'accidents. A ce titre, il suggère d'auditionner les autorités compétentes afin d'obtenir des données précises sur les accidents sur cet axe. Il relève également que les entreprises situées dans la zone industrielle de la ZIMEYSA sont pénalisées, notamment en raison des retards, des difficultés d'accès et des pertes d'activité. Il précise qu'il ne s'agit pas uniquement d'un problème de trafic, mais également d'un enjeu de compétitivité économique pour Genève. Il ajoute que même les transports publics se retrouvent bloqués dans ce flux saturé.

Face à cette situation, il indique que la motion demande la réalisation d'une étude de faisabilité. Cette étude permettrait d'évaluer une solution structurante consistant en une voie souterraine reliant la sortie de l'autoroute de Vernier au giratoire du Nant-d'Avril. L'objectif serait de séparer le trafic de transit du trafic local. Il souligne qu'actuellement, les habitants subissent un trafic qui ne leur est pas destiné. Il précise qu'un tunnel permettrait de canaliser le trafic de transit tout en libérant la surface pour les habitants, les mobilités douces et les transports publics. Il rappelle que ce type d'infrastructure n'est pas une idée théorique, Genève ayant déjà réalisé des projets similaires avec succès, notamment à Meyrin et à Vésenaz, permettant d'améliorer la fluidité du trafic, de réduire les nuisances sonores et de requalifier l'espace urbain. Il indique être conscient des réserves, notamment en ce qui concerne les coûts, mais souligne que, sans étude, il n'est pas possible de les évaluer. Refuser cette motion reviendrait, selon lui, à refuser de connaître les coûts, les bénéfices et les alternatives. Enfin, il rappelle que la motion n'impose aucune réalisation, mais demande une réflexion fondée sur des analyses et des données, afin d'apporter une vision d'ensemble pour un secteur clé du canton. Il souligne

que l'ouest genevois concentre des enjeux majeurs en matière d'emploi, de logement et de mobilité et qu'en l'absence d'étude, la situation actuelle risque de se dégrader davantage.

Un commissaire (UDC) s'interroge sur l'avis de la commune sur la question. M. Cerutti répond qu'à sa connaissance, ce projet n'y a jamais été débattu.

Un commissaire (PLR) s'interroge sur le tracé exact du projet. M. Cerutti affirme qu'il s'agirait de relier la nouvelle sortie de Vernier-Canada au giratoire Montfleury – Nant-d'Avril. Un court débat s'ensuit, une intervention (Ve) affirmant que c'est plutôt la sortie actuelle de Vernier qui est visée par le texte. M. Cerutti déclare à la commission qu'il se renseignera sur cette question, ainsi que sur la localisation du giratoire visé comme autre issue du tunnel.

Un commissaire (UDC) demande comment le tracé a été déterminé. M. Cerutti répond qu'il l'ignore.

Un commissaire (Ve) se questionne sur la mise en concurrence de cet ouvrage avec la voie verte en cours de construction dans le secteur. Il demande à M. Cerutti s'il confirme que seuls « trois à quatre cyclistes » passent quotidiennement sur cet axe. Il demande s'il s'agit d'une valeur consolidée et si M. Cerutti peut informer la commission de sa source, pour le rapport. M. Cerutti répond par la négative.

Discussion interne

Un commissaire (UDC) demande de suivre la proposition d'auditionner le département ainsi que la Ville de Vernier.

Un commissaire (Ve) relève qu'en l'état, le projet apparaît peu consolidé. Il souligne que celui-ci envisage la réalisation d'un tunnel d'environ 1,8 km, alors que celui des Nations, trois fois plus court, a coûté près de 200 millions de francs. Il estime qu'un calcul simple permet d'imaginer le coût très important d'un tel projet. Il ajoute qu'il est envisageable d'entendre le DSM sur cette question, mais qu'il ne serait, selon lui, pas opportun d'aller au-delà.

Le commissaire (UDC) indique qu'il est important d'entendre les deux parties, dès lors qu'elles pourraient avoir des visions différentes en matière de mobilité. Il suggère qu'il serait envisageable de conditionner la réalisation du tunnel à l'arrivée et à l'extension du BHNS, afin de permettre à ce dernier de bénéficier d'une voie dégagée, en contrepartie de la création de l'infrastructure souterraine. Il relève enfin qu'une telle approche a déjà été mise en œuvre dans le secteur des Nations et il estime qu'elle pourrait également être envisagée dans le cas présent.

Un commissaire (PLR) demande si, à ce stade, le département souhaite réagir à ce projet.

M. Maudet indique avoir deux considérations à ce stade. Il rappelle que le département est disposé à étudier toute proposition, tout en soulignant qu'il convient d'éviter d'engager des travaux inutiles. Il relève en premier lieu qu'au cours des dernières années, le Grand Conseil a montré une appétence relativement faible pour le développement de nouvelles infrastructures routières. Il précise qu'il s'agit d'un constat correspondant à des tendances politiques clairement exprimées. Il mentionne notamment le refus des projets L1 et L2 dans le secteur de Genève-Sud, alors qu'ils étaient pourtant des projets relativement aboutis. Dans ce contexte, il indique que le département considère que l'on ne se trouve plus dans une configuration comparable à celle de projets, tels que Collonge-Bellerive ou Meyrin, où les infrastructures ont pu être réalisées plus aisément. Il souligne que ces projets engendrent aujourd'hui des oppositions marquées de la part des riverains. Il estime dès lors que la proposition d'auditionner en premier lieu la commune de Vernier est pertinente, compte tenu de l'importance de recueillir son positionnement.

M. Maudet relève en second lieu que le secteur concerné est particulièrement complexe, avec un niveau de congestion très élevé, notamment aux heures de pointe. Il indique que cet enjeu a déjà été soulevé dans le cadre d'une motion relative au BHNS, mettant en évidence une forte congestion et un mélange de trafic, notamment professionnel, qui ne bénéficie pas encore des débouchés attendus, en lien notamment avec la demi-jonction Vernier-Canada et la future sortie d'autoroute souhaitée par la commune, éléments qui constituent en partie une réponse aux problématiques identifiées. Il souligne que la complexité du site est avérée, notamment en raison des enjeux liés aux franchissements pour les mobilités douces et au trafic routier. Il estime dès lors que toute nouvelle infrastructure dans ce secteur s'annonce particulièrement complexe à réaliser. Il indique que la première étape essentielle consiste à disposer d'une position claire de la commune de Vernier, soulignant qu'aucun projet ne saurait être envisagé sans son implication active.

Votes sur les auditions

Le président met aux voix la proposition d'audition de **la commune de Vernier** dans le cadre de la M 3183 :

Oui : 10 (2 UDC, 4 PLR, 1 LC, 2 MCG, 1 LJS)

Non : 4 (2 Ve, 2 S)

Abstentions : –

La proposition d'audition de la commune Vernier est acceptée.

Le président met aux voix la proposition d'audition du **DSM**, à la suite de celle de la commune, dans le cadre de la M 3183 :

Oui : 14 (2 UDC, 4 PLR, 1 LC, 2 MCG, 1 LJS, 2 Ve, 2 S)

Non : –

Abstentions : –

La proposition d'audition du département est acceptée.

Séance du 28 avril – Etude de la réponse de la Ville de Vernier, audition du DSM et vote final

Le courrier de la Ville de Vernier constitue l'annexe 1 de ce rapport.

La présentation du DSM constitue l'annexe 2 de ce rapport.

Le président indique que la commission devait initialement auditionner la commune de Vernier. Toutefois, M. Mathias Buschbeck n'ayant pas pu être présent, il a été demandé à la commune de transmettre une prise de position écrite. Il précise que cette réponse écrite a été communiquée à l'ensemble de la commission et fait foi à la place de l'audition. Cela permet dès lors à la commission de procéder à l'audition du département sur cet objet.

M. Maudet remercie la commission de procéder à l'audition du département, comme convenu à la suite de la prise de position de la commune de Vernier. Il souligne qu'un projet de cette nature ne peut être envisagé sans l'implication des communes et qu'il est en pratique impossible de le réaliser sans leur collaboration. Il rappelle l'approche du département, qui par principe consiste à accueillir toutes les propositions de projets avec bienveillance. L'objet a été traité par M. Messenger, selon une approche factuelle. Cette analyse met rapidement en évidence le dilemme lié aux transports : toutes les options ne peuvent être réalisées simultanément, certaines étant mutuellement exclusives. Il insiste également sur les contraintes liées aux moyens disponibles et à la réalisation des travaux. Il relève à cet égard la forte pression exercée par la population en lien avec les nombreux chantiers en cours. Il attire ensuite l'attention sur une réflexion plus large et indique avoir participé, la semaine précédente, à une séance de la commission de l'aménagement, dans le cadre de l'examen d'une motion de l'UDC relative à la route d'évitement de Perly. Il relève avoir été frappé par l'évolution du contexte, car ce projet en lien avec le tramway et cette route d'évitement avait été adopté il y a 13 ans, dans un climat très différent. Il observe qu'il y a une quinzaine d'années, des infrastructures importantes telles que les tranchées couvertes de Vézenaz et de Meyrin étaient plus facilement acceptées. Sans préjuger du débat à venir, il souligne qu'une question de fond se pose aujourd'hui quant à l'évolution des

conditions politiques entourant ce type de projets. Il cède la parole à M. Messenger.

M. Messenger poursuit en indiquant qu'il souhaite présenter plusieurs éléments relatifs à la motion, laquelle demande la réalisation d'une étude de faisabilité pour une voie souterraine reliant la sortie d'autoroute de Vernier au giratoire du Nant-d'Avril. Il précise avoir représenté, à la page 2 de la présentation, le périmètre concerné afin d'en faciliter la compréhension pour la commission. Cette carte illustre la jonction de Vernier ainsi que l'itinéraire envisagé pour cette infrastructure souterraine, à savoir la route de Vernier, la route du Nant-d'Avril, jusqu'au giratoire avec la route de Satigny. Il souligne que cette description correspond aux termes de la motion. Il présente ensuite plusieurs images visant à contextualiser la situation actuelle et les évolutions prévues en matière de mobilité dans ce secteur, caractérisé par un fort développement, en particulier dans la zone industrielle de ZIMEYSAVER (page 3).

S'agissant des éléments structurants en matière de mobilité, il met en avant en premier lieu le renforcement de l'offre de transports publics, notamment à travers le développement du bus à haut niveau de service, représenté en rouge sur la carte. Celui-ci assurera une liaison entre le centre-ville et la ZIMEYSAVER via un nouveau tracé, dans la mesure où aucun axe structurant ne permet actuellement de desservir directement cette zone et ses emplois. Il mentionne également la voie verte (page 3) longeant la ligne ferroviaire, qui constitue un nouveau mode de déplacement et facilite l'accès au secteur. Par ailleurs, il relève le rôle important de la ligne ferroviaire existante, désormais renforcée par des liaisons directes permettant de desservir la ZIMEYSAVER sans transit par la gare de Genève-Cornavin. Il rappelle enfin la présence d'un tramway dans le périmètre.

Sur le plan routier, il évoque un projet structurant, à savoir le binôme constitué du barreau de Montfleury et de la demi-jonction autoroutière. Le barreau de Montfleury est un projet porté conjointement par le canton et les communes, qui vise à améliorer la desserte de ce secteur stratégique. Il décrit ensuite les travaux en cours liés au BHNS (page 4), notamment sur la route du Nant-d'Avril. Ces aménagements comprennent la reconfiguration des quais, la création de pistes cyclables ainsi que la mise en place de stations plus confortables, dans une logique d'interconnexion avec la gare de Meyrin.

Concernant le trafic individuel motorisé et les projets routiers, il indique qu'il s'agit d'un projet porté conjointement par le canton et l'Office fédéral des routes (OFROU). Il précise qu'à la page 5 figure une distinction entre les deux composantes du projet : d'une part en rouge, le projet cantonal, qui consiste en une liaison routière reliant la route de Satigny à l'autoroute et, d'autre part en

violet, le projet fédéral de demi-jonction de Vernier-Sud, orientée en direction de Genève et de la France voisine. Il explique que le projet cantonal prévoit notamment un passage sous la route de Peney, avec des connexions en surface ainsi qu'un accès direct à la zone industrielle de ZIMEYSAVER. Il souligne qu'il s'agit du projet planifié depuis plusieurs années afin d'assurer l'alimentation de ce secteur en trafic individuel motorisé en lien avec le réseau autoroutier. Il relève toutefois que l'ensemble du projet a connu des retards par rapport à la planification initiale, principalement en raison des délais accumulés par le projet fédéral porté par l'OFROU. Les deux volets étant étroitement liés, leur réalisation devait nécessairement être coordonnée. Dans ce contexte, le canton a étudié la possibilité de réaliser ces infrastructures en deux phases.

Une première phase concernerait le barreau de Montfleury, indépendamment de la demi-jonction. Celle-ci pourrait être réalisée dans un délai plus court et permettrait déjà d'apporter des améliorations significatives à la circulation dans le secteur. Il présente donc le schéma de synthèse (page 6), en précisant que cette première phase cantonale consiste à construire l'infrastructure prévue en rouge, selon un tracé identique à celui du projet final, à l'exception de son arrivée. En effet, la connexion se ferait provisoirement à la route de Peney, sans réalisation immédiate du passage souterrain, lequel interviendrait ultérieurement, au moment de la mise en œuvre de la demi-jonction. Il illustre ces éléments à l'aide d'un zoom sur la route de Peney (p. 7). Il distingue le projet global, incluant le passage sous la route permettant ensuite de rejoindre l'ouvrage fédéral et l'autoroute, de la solution transitoire prévue dans la première phase. Celle-ci reposerait sur un accès provisoire en surface, dans l'attente d'une coordination avec le projet fédéral.

M. Messager présente ensuite le calendrier de réalisation des deux phases (page 8). Il indique que le canton sera prochainement en mesure de déposer une requête en autorisation de construire pour l'ensemble du projet. Il précise que le dépôt portera sur le projet global, incluant les deux phases et non uniquement sur la première phase. A ce stade, ce dépôt pourrait intervenir en juin 2026, sous réserve de l'obtention de plusieurs accords encore en cours de finalisation. Dans l'hypothèse où la procédure se déroule sans recours, il estime que l'autorisation de construire pourrait être délivrée environ une année plus tard, ce qui correspond aux délais usuels pour des projets d'infrastructure d'envergure, présentant des impacts significatifs. Il souligne à cet égard que des efforts importants ont été réalisés afin de réduire les impacts environnementaux du projet, notamment par le passage de solutions initialement aériennes à des aménagements en tranchée couverte. Il indique que les travaux pourraient débuter à la fin de l'année 2027. Dans ce scénario,

la mise en service de la première phase interviendrait à l'horizon de la fin de l'année 2029. Enfin, selon les planifications actuelles, la mise en service complète du projet, incluant les deux phases ainsi que la connexion à la jonction autoroutière, pourrait intervenir à l'horizon de décembre 2033.

M. Maudet précise assumer pleinement le choix politique relatif au phasage du projet, consistant à en scinder la réalisation en deux étapes. Il rappelle que ce choix s'inscrit notamment dans un contexte de pression politique accrue notamment en lien avec le développement du BHNS. Il rappelle la problématique de temporalité déjà largement discutée, sur laquelle il ne souhaite pas revenir en détail. Il souligne qu'il est selon lui essentiel que le projet du barreau de Montfleury puisse se concrétiser. Il précise que l'horizon 2033 de l'OFROU comporte une part d'incertitude, dans la mesure où ce calendrier dépend d'éléments qui ne relèvent pas directement de la compétence cantonale, notamment en lien avec l'évolution globale de l'autoroute de contournement. Il relève toutefois que, dans le cas de la demi-jonction de Vernier, le contexte est relativement favorable, la commune, généralement opposée aux développements autoroutiers, ayant exprimé une position positive sur ce projet. Dans ce cadre, il indique que lui-même et ses équipes ont pris la décision, en toute connaissance de cause, de procéder à un découpage du projet. Il reconnaît que cette approche comporte certains risques, notamment en termes de coordination et d'« overlap » financier.

M. Messenger poursuit en précisant que les éléments présentés jusqu'à présent visaient essentiellement à rappeler le contexte général ainsi que la planification cantonale. Il introduit ensuite une analyse sommaire de la proposition contenue dans la motion, en se fondant sur l'hypothèse évoquée par M. Maudet, selon laquelle la voie souterraine envisagée se substituerait au barreau de Montfleury et à la demi-jonction. Il relève que ces infrastructures pourraient, en théorie, coexister, mais qu'il a compris la motion comme proposant une alternative visant à répondre plus rapidement aux problèmes de circulation.

Se référant à la carte présentée en page 9, il indique que le tracé de la voie souterraine figure en rouge, tandis que celui du BHNS apparaît en jaune. Il rappelle également que la route de Peney est appelée, dans le cadre du projet cantonal incluant le barreau de Montfleury et la demi-jonction, à faire l'objet d'un apaisement du trafic et d'un allègement significatif, ce qui correspond aux attentes exprimées par la commune de Vernier. Il développe ensuite trois éléments principaux issus de cette analyse.

Premièrement, il estime que la proposition de la motion ne permet pas de désaturer les sorties autoroutières actuelles de la route de Vernier. En effet, la voie souterraine envisagée viendrait se connecter aux infrastructures

existantes, créant ainsi une forme de liaison parallèle, ne permettant donc pas de désaturer les sorties d'autoroute actuelles de la route de Vernier. A l'inverse, le projet porté conjointement par le canton et l'OFROU prévoit la création d'une nouvelle demi-jonction, permettant de redistribuer les flux en déviant une partie du trafic qui transite aujourd'hui par la jonction de Vernier. Deuxièmement, s'agissant de la route de Peney, il indique que l'effet de désaturation observé dans le projet cantonal, notamment au niveau de la traversée de Vernier-Village, ne serait pas reproduit dans le cadre de la proposition étudiée. En effet, le trafic resterait concentré dans le même secteur, contrairement au projet actuel qui prévoit un report partiel du transit sur un autre itinéraire. Troisièmement, il relève que cette proposition impliquerait une modification importante des conditions d'accès au secteur, ce qui aurait des conséquences importantes sur les hypothèses de trafic. Il rappelle que la zone industrielle concernée, en cours de densification, représente actuellement environ 24 000 emplois, avec une projection à 30 000 emplois à l'horizon 2030. Il indique que l'ensemble des analyses de densification en matière de mobilité devrait être revu, dans la mesure où les hypothèses actuelles reposent sur une répartition différente des flux. En effet, dans le modèle cantonal, une partie du trafic de transit est injectée dans la zone industrielle via les nouvelles infrastructures prévues. Alors que, dans la proposition examinée, ce trafic de transit continuerait d'être entièrement concentré au niveau du giratoire existant.

M. Messenger relève que la proposition conduirait à faire déboucher le trafic de transit directement sur le giratoire de la route de Satigny, lequel est déjà fortement sollicité. Il souligne que ce giratoire a récemment fait l'objet d'aménagements afin d'intégrer le BHNS, ce qui implique qu'une augmentation du trafic aurait nécessairement un impact sur son fonctionnement. Il précise que, sur la route du Nant-d'Avril, les voies réservées aux bus ne sont pas continues, mais limitées à certaines zones, dans une logique de sobriété de l'utilisation de l'espace public. Dans ce contexte, une augmentation des flux pourrait nécessiter une révision du dispositif et entraîner une dégradation des performances du BHNS. Il rappelle par ailleurs que cette infrastructure proposée dans la motion n'est pas prévue dans la planification cantonale actuelle, laquelle intègre en revanche le barreau de Montfleury et la demi-jonction de Vernier-Sud. S'agissant des délais, il estime que la mise en œuvre d'un tel projet dépasserait les dix ans, dès lors qu'il faudrait reprendre l'ensemble des études. Il relève que ce délai est en décalage avec l'objectif de la motion, qui vise à apporter une réponse plus rapide aux problématiques de circulation. Il met également en évidence l'impact sur les projets en cours, à savoir le barreau de Montfleury et la demi-jonction de Vernier-Sud, qui se

trouvent à un stade avancé de planification. L'adoption de la solution proposée impliquerait leur abandon, ainsi que la nécessité de réétudier la jonction de Vernier. En effet, le raccordement d'une nouvelle infrastructure à cet endroit nécessiterait une reconfiguration complète et la réouverture de discussions avec l'OFROU afin de définir un nouveau projet. Il souligne que cette situation pourrait affecter la crédibilité du canton vis-à-vis de l'OFROU, avec lequel une collaboration étroite est en cours pour la réalisation de la demi-jonction. Il indique que ces éléments illustrent déjà les enjeux à considérer avant même d'engager l'étude de faisabilité proposée dans la motion.

Un commissaire (UDC) demande s'il serait envisageable d'adapter le projet cantonal, le barreau de Montfleury, afin de le réaliser en souterrain, plutôt que de développer un nouveau projet distinct de voie souterraine tel que proposé par la motion.

M. Messenger indique qu'au début du projet, le barreau de Montfleury était conçu comme une infrastructure entièrement aérienne. Toutefois, à la suite des discussions menées sur les enjeux environnementaux, ainsi que des échanges avec les communes concernées, le projet a été adapté. Il précise que certaines sections seront enterrées, afin de limiter les impacts et de préserver notamment le passage à travers des zones agricoles. Mais il souligne également que la présence de connexions avec le réseau existant impliquerait une réévaluation complète du projet. Il indique que, bien que cette option soit théoriquement réalisable, elle nécessiterait de reprendre intégralement les études, alors même qu'une demande d'autorisation de construire est prévue pour juin 2026.

M. Maudet ajoute que, d'un point de vue technique, les principales contraintes d'un projet souterrain concernent les entrées et les sorties de l'infrastructure. Il relève qu'il existe aujourd'hui une tendance à enterrer autant que possible les projets, notamment afin de préserver les surfaces d'assolement (SDA) et les zones agricoles. Toutefois, cette approche reste contrainte par la nécessité d'aménager des points d'accès. Il souligne que, si l'option proposée par le commissaire (UDC) devait être retenue, cela impliquerait un ralentissement significatif du projet. En effet, alors que le dépôt de la demande d'autorisation de construire est prévu dans un délai de deux mois, une telle réorientation nécessiterait la réalisation d'études supplémentaires, notamment sur le plan géologique, ainsi que des études d'impact environnemental. Il confirme que cette option est techniquement réalisable, mais il estime qu'elle ne permettrait pas de répondre aux objectifs poursuivis par les auteurs de la motion. Il relève en particulier que les deux projets concernés s'inscrivent dans des couloirs différents.

A la suite d'une remarque du président à propos de la gestion des remblais, M. Maudet confirme que tout projet souterrain présente une double dimension,

car à long terme il est généralement moins impactant, mais à court terme il engendre des coûts plus élevés et pose notamment la question de la gestion des remblais. Il distingue ensuite deux principaux modèles : d'une part, le modèle de la tranchée couverte, qui consiste à réaliser les travaux à ciel ouvert avant de recouvrir l'infrastructure ; d'autre part, le modèle du tunnel, réalisé à l'aide d'un tunnelier, qui est plus coûteux mais présente l'avantage de limiter les impacts sur la circulation en surface. Il précise qu'une tranchée couverte, telle qu'envisagée dans la motion, si elle suit le tracé de la route existante, impliquerait la fermeture du tronçon concerné pendant plusieurs mois. A l'inverse, un tunnel profond réduirait ces perturbations, mais nécessiterait néanmoins des points de connexion avec la surface, qui constituent des contraintes incontournables.

Un commissaire (UDC) estime que pour atteindre un niveau optimal en matière de mobilité dans ce secteur cela impliquerait pratiquement de combiner les deux projets évoqués.

M. Maudet répond que tout l'enjeu posé par la motion réside précisément dans son caractère alternatif. Il souligne que, selon lui, telle qu'elle est formulée, la motion propose de substituer une solution à une autre, sans garantie que cette alternative permette effectivement de résoudre les problèmes identifiés. Il relève que si les deux approches étaient envisagées de manière cumulative, la situation serait différente, mais cela poserait alors la question des moyens disponibles. Il rappelle que les coûts de ce type d'infrastructures sont particulièrement élevés, citant notamment les tranchées couvertes de Vévenaz, qui a coûté 60 millions de francs, ou de Meyrin. Il souligne la nécessité de conserver une vision globale à l'échelle cantonale, dans un contexte où les ressources financières demeurent limitées.

Un député (Ve) relève que la motion ne précise pas la nature exacte de l'ouvrage envisagé, se limitant à mentionner une « voie souterraine », sans indiquer s'il s'agirait d'une tranchée couverte ou d'un tunnel. Il demande confirmation que la réalisation en tunnel serait nettement plus coûteuse, mais qu'elle présenterait l'avantage de limiter les impacts liés au chantier. Il exprime également une question quant à la longueur de l'ouvrage envisagé, en relevant que celui-ci serait environ deux fois et demie plus long que les infrastructures comparables existantes dans le canton.

M. Maudet répond en prenant pour référence le tunnel des Nations, d'une longueur d'environ 1,2 km, dont le coût s'est élevé à près de 170 millions de francs. Il précise que cet ouvrage présente une complexité particulière en raison du franchissement de cinq nappes phréatiques. Il confirme par ailleurs qu'un tunnel est par définition plus long qu'une infrastructure en tranchée couverte.

Relancé sur la question du gigantisme du projet, M. Maudet indique que, bien que l'ouvrage envisagé soit d'une ampleur importante, il ne s'agit pas pour autant d'une option totalement irréaliste. Il rappelle que des réflexions similaires ont déjà été menées dans le cadre du projet de traversée du lac, notamment pour l'arrivée sur la rive gauche. Dans ce contexte, la question des points de sortie s'était également posée, personne n'envisageant, par exemple, la création d'un giratoire de grande ampleur à Puplinge. Des variantes incluant des prolongements en tranchée couverte ou en tunnel jusqu'à la route de Malagnou avaient ainsi été étudiées. Il indique qu'il est techniquement possible de réaliser ce type d'infrastructure. Il souligne toutefois que cela soulève des enjeux importants en matière de sécurité, notamment lorsque les véhicules restent en sous-sol sur de longues distances. Il mentionne que même pour une tranchée couverte de dimension plus modeste, réalisée au niveau de Carouge, dans le secteur de l'Etoile, des contraintes de sécurité significatives ont déjà dû être prises en compte.

Ce même député (Ve) s'interroge sur l'évolution des coûts en fonction de la longueur de l'ouvrage. Il demande s'il n'existe pas de linéarité dans les coûts, en ce sens que plus l'infrastructure est longue, plus le coût au kilomètre tend à augmenter.

M. Maudet répond par la négative. Il précise que les coûts d'exploitation dépendent certes de la longueur, mais également du type de trafic prévu. A cet égard, la présence de trafic de marchandises, comme envisagé dans ce cas, influence l'appréciation globale des coûts et des contraintes. Il indique qu'il y a également les coûts de construction. Il rappelle le tunnel des Nations, dont le coût élevé s'explique notamment par la nécessité de traverser plusieurs nappes phréatiques. Il souligne que cette configuration a exigé des mesures particulières, imposées notamment à la suite de discussions sur les normes environnementales, ce qui a considérablement renchéri le coût au kilomètre pour permettre de prendre des précautions.

Les questions suivantes (S, LC) portent, de façon plus générale, sur les avantages et les inconvénients des ouvrages enterrés ou aériens, en relation, entre autres, avec le rapport « Transports 45 » du professeur Weidmann, qui met en évidence le coût écologique des projets souterrain.

M. Maudet indique, en substance, que les inconvénients des projets enterrés sont leur coût et la gestion des gravats alors que les avantages sont essentiellement la réduction des nuisances et la préservation des surfaces d'assolement.

En ce qui concerne les ouvrages aériens, M. Maudet présente l'exemple d'une réflexion dans le secteur des Trois-Chêne, où l'idée d'une « autoroute à

vélos » en encorbellement au-dessus des axes existants a été évoquée, celui d'autoroutes japonaises ou le viaduc d'Yverdon. Ces solutions permettent d'économiser de l'espace mais présentent de nombreuses contraintes, notamment en ce qui concerne les accès à l'infrastructure, mais également les aspects paysagers et d'ombrage. Il rappelle également le refus du projet de transport public par câble porté par M. Barthassat.

Prises de position

Un commissaire (Ve) indique que les éléments présentés au cours des auditions mettent en évidence que le projet proposé apparaît à la fois très ambitieux et, en l'état, très peu réaliste. Il relève en outre qu'il s'inscrit en opposition avec un projet déjà existant et avancé. Sur cette base, il indique que son groupe est défavorable à la motion. Il ajoute qu'au regard des éléments apportés tant par la commune de Vernier que par le département, aucune marge de manœuvre ne semble se dégager pour soutenir cette proposition.

Une commissaire (PLR) indique que les éléments présentés montrent que la proposition comporte davantage d'inconvénients que d'avantages. Elle annonce donc qu'elle votera contre la motion.

Un commissaire (S) indique être d'accord avec le PLR et ajoute que le seul intérêt qu'il voit à cette motion serait éventuellement de retarder le projet du barreau de Montfleury par le lancement de nouvelles études. Il précise toutefois que son groupe ne souhaite pas faire cet affront au projet construit par le DSM. Il reconnaît néanmoins que la motion a eu le mérite de soulever une question pertinente. Il indique que le groupe socialiste s'opposera à cette motion.

Un commissaire (UDC) indique qu'il est regrettable que cette motion intervienne à ce stade, dans la mesure où elle conduit à envisager deux options, soit de manière cumulative, soit comme des alternatives. Il relève que lancer les études demandées par la motion, afin d'évaluer la faisabilité et les gains potentiels, apparaît disproportionné au regard des incertitudes quant aux bénéfices réels du projet. Il indique donc que son groupe soutient le projet du Conseil d'Etat tel que présenté. Il annonce que l'UDC s'abstiendra sur la motion.

Un commissaire (LC) indique rejoindre la position du groupe socialiste en faveur du refus de la motion, afin de ne pas compliquer les travaux futurs. Il ajoute ne pas être convaincu que la proposition de la motion permette de désaturer le secteur concerné. Il annonce que Le Centre refusera cette motion.

Un commissaire (LJS) souligne la nécessité d'améliorer la situation dans ce secteur. Il relève que, d'une part, le projet du Conseil d'Etat est déjà en cours

et que, d'autre part, la motion, bien que pertinente, se limite à demander des analyses complémentaires. Il estime toutefois que cette démarche viendrait se superposer à des projets déjà engagés. Il indique ne pas être opposé sur le principe à la motion, mais annonce qu'il s'abstiendra, rejoignant ainsi la position exprimée par le groupe UDC.

Vote

Le président met aux voix la M 3183 :

Oui :	2 (2 MCG)
Non :	10 (4 PLR, 1 LC, 2 Ve, 3 S)
Abstentions :	3 (2 UDC, 1 LJS)

La M 3183 est refusée.

En conclusion

La commission a estimé que ce texte mettait en concurrence un projet peu abouti, vraisemblablement très onéreux et d'une efficacité encore à démontrer, avec le projet du barreau de Montfleury, qui a vocation à être réalisé dans les prochaines années.

Pour ces raisons, la commission vous invite, Mesdames les députées, Messieurs les députés, à refuser cette proposition de motion.

**Service de l'aménagement (SAM)**

T +41 (0)22 306 07 40
sam@vernier.ch

Merci de rappeler nos références :
MBUS / IMOR / egui / Th 152312

Secrétariat général du Grand Conseil
Case Postale
1211 Genève 3

Vernier, le 22 avril 2026

Concerne : M 3183 – Proposition de motion pour une étude de faisabilité d'une voie souterraine entre la sortie d'autoroute de Vernier et le giratoire du Nant-d'Avril – position écrite du Conseil administratif de la Ville de Vernier

Madame, Monsieur,

En raison de l'impossibilité d'un des membres du Conseil administratif de la Ville de Vernier de se rendre disponible pour l'audition du 21 avril 2026 à la Commission des transports et pour donner suite aux échanges entre nos secrétariats respectifs, nous vous faisons part de la position du Conseil administratif de la Ville de Vernier concernant le projet de motion M 3183 cité en titre.

La problématique de la saturation de l'axe Nant-d'Avril – route de Vernier soulevée par la présente motion est bien réelle, et impacte fortement la mobilité des habitants et des entreprises du secteur, ainsi que l'environnement.

Cependant, nous rappelons qu'un projet remplissant les mêmes objectifs que ceux décrits dans la présente motion, le projet de demi-jonction Vernier-Sud-Canada, sera mis en service en 2033 : sa réalisation permettra la requalification de la route du Nant d'Avril-Est, ainsi que son déclassement en réseau secondaire au même horizon, permettant ainsi l'apaisement du secteur par le biais d'une forte diminution des charges de trafic.

La mise en œuvre d'un tunnel entre la sortie d'autoroute de Vernier et le giratoire Satigny-Lect ferait donc partiellement doublon avec cette infrastructure, dont la réalisation est inscrite au plan directeur communal de la Ville de Vernier, ainsi qu'au plan directeur cantonal.

En effet, la demi-jonction Vernier-Sud-Canada permettra aux flux en provenance de la France de sortir en direction de la ZIMEYSAVER, ainsi qu'aux flux provenant de la ZIMEYSAVER de prendre l'autoroute direction France, mais pas de capter les flux vers et provenant de Lausanne, qui resteront sur l'axe route de Vernier – route du Nant-d'Avril.

Le potentiel d'assainissement de la future demi-jonction sera donc inférieur à celui d'un tunnel captant l'ensemble du trafic en transit de l'axe concerné. Par ailleurs, un tunnel situé sous cet axe aurait l'avantage d'épargner la zone agricole du plateau de Montfleury, qui sera fortement impactée par la réalisation de la demi-jonction et du barreau de Montfleury.

En revanche, une telle infrastructure ne permettrait pas de capter le trafic professionnel en provenance de la ZIBAY et transitant par la route de Peney, ce qui porterait préjudice à son déclassement, également permis par la réalisation de la demi-jonction et du barreau.

Ville de Vernier

Secrétariat général du Grand Conseil
22 avril 2026

Enfin, nous soulignons que contrairement à ce qui est indiqué dans les considérants de la présente motion au sujet des nuisances importantes pour les habitants du village de Vernier, les nuisances sonores et la pollution induites par le transit de l'axe route de Vernier-Nant d'Avril impacte en réalité peu d'habitants, même si ceux-ci sont effectivement lourdement touchés. Le principal impact étant celui de l'augmentation du temps de parcours des habitants se déplaçant en voiture.

Si le Grand Conseil décidait de donner une suite favorable à la présente motion en vue de la réalisation d'une étude de faisabilité pour la création d'une voie souterraine reliant la sortie d'autoroute de la route de Vernier au giratoire de la route du Nant-d'Avril, il conviendrait de mettre à l'arrêt temporairement le processus d'autorisation de construire et de réalisation du barreau de Montfleury et de la demi-jonction Vernier-Sud-Canada. Cela serait néanmoins fortement dommageable, car la réalisation de ces deux infrastructures bénéficie d'horizons de réalisations proches, alors que l'éventuelle réalisation d'un tunnel ne pourrait pas aboutir avant plusieurs décennies.

Une telle décision repousserait alors de plusieurs années la mise en service d'une infrastructure de mobilité déchargeant l'axe route de Vernier-route du Nant-d'Avril.

Le Conseil administratif comprend donc les objectifs décrits dans la présente motion, mais ne souhaite pas qu'une telle infrastructure se substitue au barreau de Montfleury et de la demi-jonction Vernier-Sud-Canada, au regard du report que cela engendrerait pour la mise en œuvre d'une solution de mobilité pour les déplacements professionnels vers et depuis la ZIMEYSAVER.

En vous souhaitant bonne réception de ce qui précède, nous vous adressons, Madame, Monsieur, nos meilleures salutations.



Mathias BUSCHBECK
Conseiller administratif

Motion 3183 : pour une étude de faisabilité d'une voie souterraine entre la sortie d'autoroute de Vernier et le giratoire du Nant-d'Avril

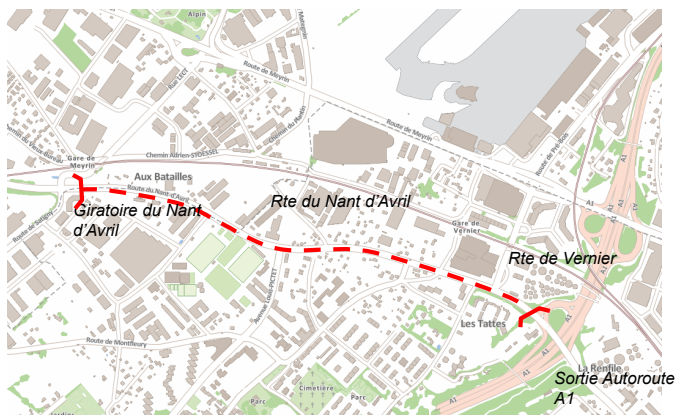
Commission des transports
28 avril 2026



Département de la santé et des mobilités
Office Cantonal des Transports

28/04/2026 - Page 1

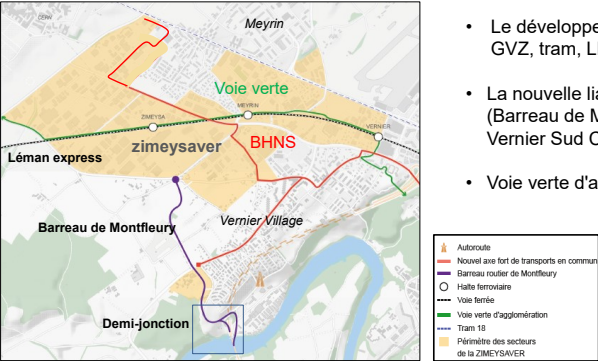
Projet proposé par la motion : une voie souterraine



28/04/2026 - Page 2

Vision d'ensemble évolutive du secteur

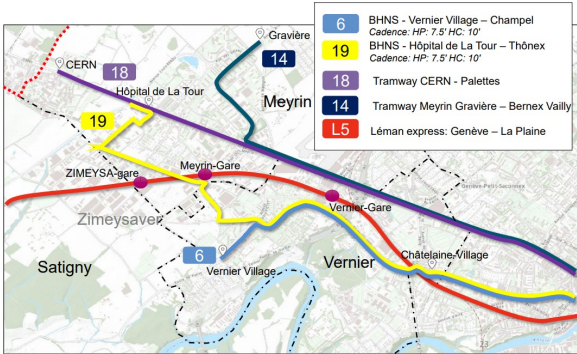
EVOLUTION DE LA MOBILITE ET PRINCIPAUX PROJETS



- Le développement de l'offre TC (BHNS GVZ, tram, LEX)
- La nouvelle liaison avec l'autoroute (Barreau de Montfleury et demi-jonction Vernier Sud Canada)
- Voie verte d'agglomération

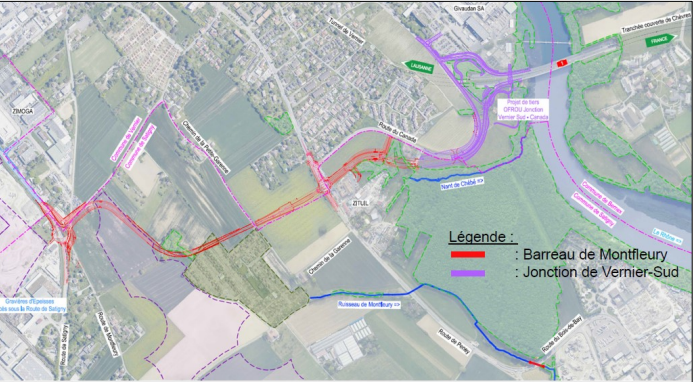
Vision d'ensemble évolutive du secteur

LE PROJET BHNS GENEVE VERNIER ZIMEYSAVER

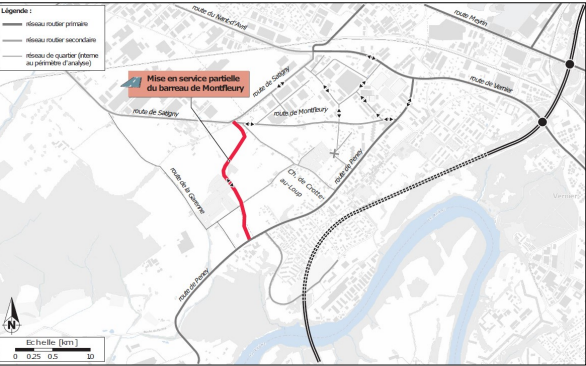


Rte du Nant d'Avril
Trottoirs, pistes cyclables larges et stations BHNS

Vision d'ensemble évolutive du secteur
BARREAU DE MONTFLEURY et DEMI-JONCTION VERNIER SUD CANADA



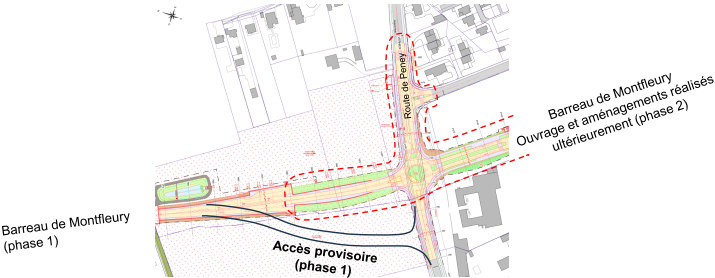
Vision d'ensemble évolutive du secteur
BARREAU DE MONTFLEURY – PHASE 1



Vision d'ensemble évolutive du secteur

BARREAU DE MONTFLEURY– PHASE 1

Raccordement sur la route de Peney (nouveau carrefour et accès provisoire)



28/04/2026 - Page 7

Vision d'ensemble évolutive du secteur

BARREAU DE MONTFLEURY – PLANIFICATION PREVISIONNELLE

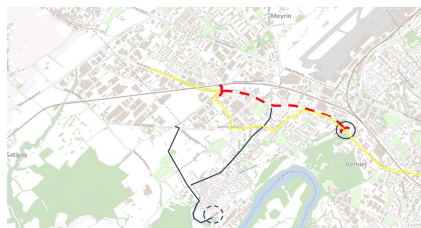
Jalons	Echéances
Dépose de la requête en autorisation de construire de l'ensemble du barreau avec une réalisation en 2 phases	Juin 2026 (sous réserve de l'obtention de tous les bons pour accord)
Obtention de l'autorisation de construire	Juin 2027
Début des travaux - Phase 1 (Barreau partiel)	Novembre 2027
Mise en service - Phase 1 (Barreau partiel)	Décembre 2029
Début des travaux - Phase 2 (Barreau complet)	Avril 2031
Mise en service – Phase 2 (Barreau complet) en coordination avec le projet de l'office fédéral des routes (OFROU) de la demi jonction Vernier-Sud (Canada).	Décembre 2033

28/04/2026 - Page 8

Analyse sommaire de la proposition

Une voie souterraine parallèle à la route du Nant d'Avril à la place du projet de barreau de Montfleury et demi-jonction Vernier sud Canada :

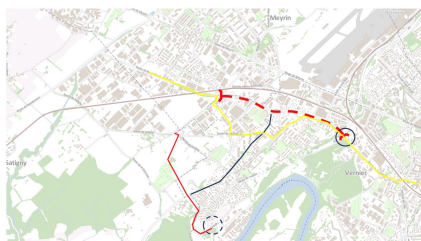
- Ne désature pas les sorties d'autoroute actuelles de la route de Vernier
- Ne désature pas le trafic sur la route de Peney et la traversée du village de Vernier
- Nécessite de reprendre le schéma de circulation de la Zimeysaver et les plans directeurs des zones industrielles du secteur



28/04/2026 - Page 9

Analyse sommaire de la proposition

- Impact sur le fonctionnement du BHNS GVZ
- Non prévu dans le Plan d'actions du réseau routier (PARR)
- Délai de mise en œuvre supérieur à 10 ans
- Impact sur un projet en cours déjà engagé (barreau de Montfleury et demi-jonction Vernier Sud Canada)
- Crédibilité du Canton vis-à-vis de l'OFROU qui étudie en collaboration avec le Canton la demi-jonction



28/04/2026 - Page 10

Date de dépôt : 2 juin 2026

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de Gabrielle Le Goff

La majorité de la commission des transports a refusé la motion M 3183. Pourtant, cette motion ne demandait ni un crédit de construction ni le lancement immédiat d'un chantier pharaonique. Elle demandait simplement une chose élémentaire : une étude de faisabilité¹.

Aujourd'hui, toute personne qui emprunte quotidiennement la route de Vernier ou la route du Nant-d'Avril connaît la réalité du terrain : des embouteillages permanents, des transports publics bloqués dans le trafic, des entreprises pénalisées et des habitants qui subissent bruit, pollution et insécurité routière. La saturation de cet axe est devenue structurelle. La motion rappelle d'ailleurs que certains tronçons dépassent les 40 000 véhicules par jour.

Durant les auditions, le département lui-même a reconnu la très forte congestion du secteur ainsi que les difficultés de mobilité dans toute la zone ZIMEYSA-Vernier. Le Conseil d'Etat a également confirmé qu'il s'agit d'un périmètre stratégique pour l'économie cantonale et pour l'acheminement des marchandises. Dès lors, la question n'est pas de savoir s'il existe un problème. Le problème est reconnu par tout le monde. La véritable question est de savoir si ce Grand Conseil accepte encore d'étudier des solutions ambitieuses pour l'Ouest genevois.

La majorité de la commission a préféré opposer cette motion au projet du barreau de Montfleury et de la demi-jonction Vernier-Sud. Or cette opposition est artificielle. La motion ne demandait pas l'abandon des projets en cours. Elle demandait d'examiner une alternative ou une solution complémentaire permettant de séparer le trafic de transit du trafic local. Refuser même d'étudier cette possibilité revient à fermer volontairement la porte à toute réflexion d'avenir.

Le MCG considère au contraire qu'il est irresponsable de refuser une étude alors même que la situation de mobilité continue de se dégrader année après

¹ <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/M03183.pdf>

année. Dans ce dossier, certains partis expliquent qu'un tunnel coûterait trop cher. Mais comment peuvent-ils affirmer cela sans étude détaillée ? Une étude sert précisément à évaluer les coûts, les contraintes géologiques, les impacts environnementaux, les bénéfices attendus et les possibilités de financement. Refuser l'étude revient à refuser de connaître la réalité.

Le Conseil d'Etat lui-même a reconnu que des infrastructures comparables existent déjà à Genève, notamment à Meyrin, à Vésenaz ou encore aux Nations. Ces projets ont permis d'améliorer la fluidité du trafic tout en réduisant les nuisances en surface. Pourquoi ce qui a été jugé pertinent ailleurs deviendrait-il soudainement impossible à Vernier ?

La majorité a également laissé entendre qu'un projet souterrain serait trop complexe. Pourtant, Genève réalise régulièrement des infrastructures souterraines lorsqu'il existe une volonté politique. Dans un canton qui construit des tunnels ferroviaires, des tranchées couvertes et des ouvrages autoroutiers complexes, il est difficilement crédible d'expliquer qu'une simple étude de faisabilité serait déraisonnable.

Cette motion avait également le mérite de poser une vraie question de fond : celle de l'équilibre entre développement économique et qualité de vie des habitants. L'Ouest genevois concentre des milliers d'emplois, des zones industrielles stratégiques et une croissance continue du trafic professionnel. Les habitants de Vernier ne peuvent pas continuer à servir de variable d'ajustement de toute la circulation du canton.

Enfin, le MCG regrette que certains partis refusent systématiquement toute réflexion nouvelle dès qu'il s'agit d'infrastructures routières, alors même que les Genevois vivent quotidiennement les conséquences d'une politique d'immobilisme. Les habitants attendent des solutions concrètes, pas des blocages idéologiques.

Pour toutes ces raisons, la minorité vous invite à soutenir la M 3183 afin de permettre enfin une analyse sérieuse, objective et pragmatique des solutions possibles pour améliorer durablement la mobilité dans l'Ouest genevois.