

*Date de dépôt : 15 décembre 2021*

## **Rapport**

**de la commission des pétitions chargée d'étudier la pétition :  
Vernier suffoque, stop au trafic de transit !**

*Rapport de majorité de M. Stéphane Florey (page 1)*

*Rapport de minorité de M. Sylvain Thévoz (page 19)*

### RAPPORT DE LA MAJORITÉ

#### **Rapport de M. Stéphane Florey**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La commission des pétitions a étudié la pétition 2117 dans ses séances des 6 et 20 septembre, 18 octobre et 1<sup>er</sup> novembre 2021, sous la présidence de M. Jean Batou, sauf pour la séance du 20 septembre présidée par M. Alexis Barbey.

A assisté à toutes ces diverses séances : M<sup>me</sup> Nadia Salama, secrétaire scientifique du Secrétariat général du Grand Conseil. Le rapporteur la remercie pour son aide très appréciée par la commission.

Les procès-verbaux ont été tenus par M. Jean-Luc Constant, secrétaire scientifique du Secrétariat général du Grand Conseil, pour la séance du 6 septembre, M. Christophe Vuilleumier pour celles des 20 septembre et 18 octobre et M<sup>me</sup> Alessandra Costa pour celle du 1<sup>er</sup> novembre. Qu'ils soient ici tous remerciés pour la qualité de leur travail.

## **1. Présentation de la pétition par M<sup>me</sup> Anne Compagnon Kaufmann, conseillère municipale et cheffe de groupe des conseillers municipaux Verts à Vernier, et M<sup>me</sup> Thérèse Osman Wata, membre des Verts de Vernier, pétitionnaires**

M<sup>me</sup> Osman Wata explique que la pétition a été lancée par les Verts de Vernier en janvier 2021 et qu'elle a remporté un succès inespéré, puisque près de 1000 signatures ont été récoltées en un peu plus d'un mois en temps de covid. Pour les pétitionnaires, cela témoigne clairement de l'exaspération de la population par rapport aux nuisances subies en raison du trafic motorisé.

A ce propos, elle rappelle le titre de la pétition : « Stop au trafic de transit ». Elle précise que 80% des Verniolans se plaignent du bruit des voitures, notamment, selon le diagnostic local de sécurité effectué en 2020 par le département de M. Poggia. Des nuisances ont été mises en avant. On parle de sécurité, mais le bruit vient bien avant les problèmes de sécurité lorsqu'on interpelle la population. C'est dire à quel point cette problématique est prégnante dans la commune. Il était d'ailleurs extrêmement facile de faire signer cette pétition, les gens étaient extrêmement réceptifs, parce que tous concernés par cet enjeu.

Elle précise que Vernier est la deuxième plus grande commune du canton. C'est une commune qui est morcelée par de grands axes routiers, qui créent non seulement des nuisances, mais qui créent aussi des barrières entre les différents quartiers. Vernier, c'est aussi une commune qui compte déjà son lot de nuisances : l'aéroport, l'autoroute, qui coupe la commune en deux, les citernes, et des axes importants, que ce soit la route de Meyrin, l'avenue de l'Ain, l'avenue de Châtelaine, la route de Vernier et l'avenue du Pailly.

Elle explique ensuite que certaines lois ne sont pas respectées sur ces axes, notamment l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB, 814.41). Ces grands axes sont très peuplés et la population riveraine subit de plein fouet le trafic, que ce soit en termes de bruit ou de pollution. Ce qui a d'énormes impacts sur la santé et sur le sommeil.

Elle donne l'exemple de l'école de Balaxert qui se situe entre 65 et 70 dB en termes de normes de bruit avec certaines salles de classe qui sont, en journée, à 70 dB en permanence. Il faut savoir que 70 dB c'est le bruit d'un aspirateur allumé. Impossible donc pour les enfants de se concentrer, impossible d'ouvrir la fenêtre. Bref, de quoi devenir fou. Dans des conditions pareilles, elle ne voit pas comment les conditions d'apprentissage seraient réunies. Pour le surplus, le quartier compte également un EMS, qui se situe exactement en face du viaduc de l'Écu.

Elle ajoute encore que la construction d'un cycle d'orientation est prévue juste à côté de l'école. Ce qui signifie encore un bâtiment scolaire dont les normes de bruit seront largement dépassées.

Elle rappelle que des mesures doivent être prises immédiatement si les normes de bruit sont dépassées. L'article 8, alinéa 2 OPB précise à ce propos : « *Lorsque l'installation est notablement modifiée, les émissions de bruit de l'ensemble de l'installation devront au moins être limitées de façon à ne pas dépasser les valeurs limites d'immission.* » Valeurs limites d'immission qui se situent, suivant les endroits, à 60 ou 65 dB.

Pour conclure, elle explique que ce qui inquiète aujourd'hui les pétitionnaires, c'est la situation actuelle qui est déjà intolérable puisque l'on est déjà en dépassement de ces valeurs et que l'on est face à un projet qui prévoit d'ajouter des voies de circulation, de les élargir, d'ajouter du trafic et donc d'ajouter du bruit. L'Etat devrait au contraire prendre des mesures immédiates pour assainir la situation pour la population.

M<sup>me</sup> Compagnon Kaufmann explique que les pétitionnaires aimeraient plus de cohérence dans ce projet de moyenne ceinture. Ils ont l'impression que le Conseil d'Etat travaille un peu en silos, c'est-à-dire que le département du territoire prévoit de son côté une densification le long de ces voies, alors que le département des infrastructures augmente la capacité routière sur ces grands axes. Il n'y a donc pas de cohérence. Si l'on densifie, cela veut dire que l'on urbanise. Ce sont donc des lieux de vie, où l'on prévoit de grands axes qui n'ont pas leur place dans un contexte urbain. Ces grands axes provoquent une augmentation du trafic automobile. Et sur tous ces axes, les valeurs limites sont déjà dépassées. En d'autres termes, les pétitionnaires ne voient pas la cohérence de créer une moyenne ceinture, telle qu'elle est prévue, avec une augmentation de 20% à 50% du trafic routier. Ceci dit, les pétitionnaires ne sont pas opposés à la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE, H 1 21), mais il faudrait qu'elle soit appliquée dans le respect des quartiers de Vernier que ces axes traversent et de leurs habitants.

Elle signale que l'ensemble des propriétaires des biens immobiliers situés en bordure des axes de la moyenne ceinture a fait recours contre les mesures d'allègement demandées par l'Etat en matière de bruit. Sur ce point, la situation est bloquée. Elle constate également que la situation est déjà inacceptable aujourd'hui pour Vernier, qui souffre beaucoup du trafic, et que les pétitionnaires ne lâcheront rien. Il faut absolument trouver une solution. Tous les moyens légaux seront utilisés, y compris le Tribunal fédéral, pour empêcher ce projet tel qu'il est prévu actuellement. En d'autres termes, les pétitionnaires s'opposent à la moyenne ceinture telle qu'elle est, notamment à l'augmentation des capacités routières et à l'augmentation du trafic.

Une députée (PDC) demande pourquoi les pétitionnaires n'ont pas inclus dans leur pétition la route du Nant-d'Avril et la route de Peney. Elle entend par ailleurs que le problème dénoncé est un problème de CO<sub>2</sub> et un problème de bruit. Les travaux prévus sont envisagés à long terme. Elle se demande par conséquent si la transition vers les voitures électriques ne résoudrait pas le problème du bruit et le problème du CO<sub>2</sub> ou si, pour les pétitionnaires, c'est l'existence du trafic automobile qui constitue un problème. Elle demande enfin aux pétitionnaires si elles sont favorables à la nouvelle demi-jonction autoroutière prévue sur la commune de Vernier.

M<sup>me</sup> Compagnon Kaufmann précise, concernant la route du Nant-d'Avril et la route de Peney, que les pétitionnaires ont souhaité se concentrer sur la moyenne ceinture et ses abords, mais ils auraient pu effectivement inclure ces deux axes. L'augmentation du trafic est due à la moyenne ceinture. S'agissant du bruit, il faut savoir que ce n'est pas le seul problème. La commune de Vernier est morcelée par de grands axes routiers, qui constituent véritablement des barrières aux déplacements entre les quartiers, mais aussi à l'intérieur des quartiers. Ce n'est pas seulement un problème de nuisances sonores.

M<sup>me</sup> Osman Wata serait ravie que la transition vers les voitures électriques se fasse, mais cela prendra du temps. On ne parle pas d'un horizon à deux ou trois ans, mais de dix à vingt ans. En attendant, le problème du bruit va perdurer. Le débat n'est pas le même. Les pétitionnaires soulèvent un problème aujourd'hui et maintenant, à traiter dans la situation actuelle.

M<sup>me</sup> Compagnon Kaufmann ajoute que la commune sera encore traversée par des camions et des motos, même si la transition vers la voiture électrique se poursuit. Elle précise en outre que les pétitionnaires ne se prononcent pas sur la demi-jonction autoroutière, même si elle y est opposée à titre personnel.

Une commissaire (S) demande si la pétition a été déposée par les Verts de Vernier ou par des habitants de la commune. Elle constate ensuite que les axes routiers mentionnés relient différents points de la commune. Elle demande si un diagnostic a été fait s'agissant des chemins à l'intérieur des quartiers, qui pourraient souffrir par répercussion de l'augmentation du trafic sur ces grands axes. Pour finir, elle fait référence à l'avenue du Pailly et s'enquiert des aménagements supplémentaires qui pourraient être envisagés par les pétitionnaires en plus de tout ce qui a déjà été fait sur cet axe.

M<sup>me</sup> Compagnon Kaufmann indique que la pétition est signée par les signataires. Elle compte près de 1000 signatures, alors que les Verts de

Vernier comptent 40 membres. Ce sont donc surtout les habitants de la commune et les personnes qui fréquentent les quartiers pour aller à leur travail. Elle constate par ailleurs que les petits chemins à l'intérieur des quartiers représentent une autre problématique. Elle n'est pas certaine qu'il y ait un diagnostic à ce sujet. Elle précise enfin que les pétitionnaires ne demandent pas forcément des aménagements à l'avenue du Pailly. Ils sont contre l'augmentation du trafic.

Une commissaire (PLR) constate que l'aménagement du territoire ne relève pas seulement du canton, mais engendre aussi des discussions avec les communes. Elle se demande par conséquent comment la problématique de la circulation a été appréhendée au niveau communal à Vernier et si cette pétition est en phase ou en contradiction avec le plan directeur communal, qui couvre notamment la question de la mobilité.

M<sup>me</sup> Compagnon Kaufmann indique que M. Dal Busco et ses services ont été auditionnés par une commission du Conseil municipal au mois de mars dernier. M. Mathias Buschbeck, conseiller administratif, notamment chargé de l'aménagement du territoire et de la mobilité, est de son côté en discussion avec M. Dal Busco sur ce sujet.

La commissaire demande alors ce qui est envisagé au plan communal sur ce sujet particulier.

M<sup>me</sup> Compagnon Kaufmann précise qu'il est question de routes cantonales. Elle n'est donc pas sûre qu'il y ait des points précis là-dessus. Ceci dit, les Verniolans, qu'ils soient de gauche ou de droite, souffrent de vivre dans des quartiers morcelés.

La commissaire l'entend bien, mais note que cela fait partie des discussions entre la commune et les services compétents du département cantonal dans la construction du plan directeur communal. La présente discussion que les pétitionnaires ont engagée avec les députés de la commission des pétitions doit aussi être engagée au niveau communal, sur la question de la mobilité, avec les représentants de l'Etat dans le cadre du plan directeur communal.

Un commissaire (PLR) s'enquiert de l'objectif de la moyenne ceinture et s'interroge sur les aménagements prévus pour cette moyenne ceinture.

M<sup>me</sup> Osman Wata indique que la route de Vernier sera élargie à huit voies, de même s'agissant des voies d'accès. Il est également prévu un doublement des voies sur l'avenue du Pailly, qui passeront de quatre à huit. La pétition estime que le trafic en plus sur ces axes sera de l'ordre de 15% à 55%. Elle ajoute que les pétitionnaires ne sont pas opposés à la LMCE, mais aux modalités actuelles envisagées pour l'appliquer.

M<sup>me</sup> Compagnon Kaufmann précise que les capacités routières seront augmentées. Outre les élargissements mentionnés, des « tourner à gauche ou à droite » sont prévus. Quant à l'objectif principal de la moyenne ceinture, c'est une augmentation du trafic de transit, mais ce n'est pas précisément indiqué dans la LMCE qu'il y aura une augmentation du trafic. La loi parle d'une « moyenne ceinture routière homogène et lisible accueillant le trafic de transit ».

Un commissaire (MCG) demande si les Verts de Vernier ont participé à la consultation publique communale sur l'aménagement des passages et chemins pour piétons.

M<sup>me</sup> Compagnon Kaufmann rappelle que les Verts disposent d'un conseiller administratif. Pour sa part, elle n'a pas participé à cette consultation en sa qualité d'habitante.

Le commissaire prend note que M<sup>me</sup> Compagnon Kaufmann n'a pas participé à la consultation. Ceci étant, il signale que le groupe MCG avait déposé à l'époque un projet de loi pour que certains carrefours passent à certains moments de la journée à l'orange clignotant afin d'augmenter la fluidité du trafic. Il souhaite savoir si les Verts de Vernier ont mené une action politique dans ce sens sur le plan communal.

M<sup>me</sup> Compagnon Kaufmann estime que l'orange clignotant n'est pas souhaitable sur les grands axes, en tout cas en journée, et peut même être dangereux en cas de présence de passages pour piétons. Elle ajoute que les grands axes ne posent pas seulement des problèmes de fluidité du trafic, mais aussi des problèmes de bruit et des problèmes de cheminement des piétons.

Le président constate que la pétition demande un certain nombre de choses. Il demande si les pétitionnaires ont envisagé des hypothèses d'aménagement qui permettraient d'atteindre les objectifs en question et si des discussions ont été engagées avec le département à ce sujet.

M<sup>me</sup> Compagnon Kaufmann note que l'idée n'est pas pour les pétitionnaires de se transformer en ingénieurs de l'urbanisme, mais d'avoir si possible une vie locale de qualité, avec des traversées piétonnes en surface, un élargissement des trottoirs, soit des aménagements qui permettraient de faire la différence entre une route et une rue.

Une commissaire (PDC) apporte une précision par rapport à l'enquête publique prévue dans le cadre du plan directeur communal. Elle a participé à la présentation publique qui s'est déroulée le 5 octobre 2020. Elle a regretté qu'il n'y ait que 40 personnes dans la salle et qu'aucune des questions soulevées par la pétition n'ait été posée lors de cette présentation. Elle

demande si ces questions ont été posées à la commune pendant l'enquête publique qui a suivi jusqu'au mois de mars.

M<sup>me</sup> Compagnon Kaufmann n'a pas entendu parler des retours de la consultation.

Une commissaire (PLR) souhaite rebondir sur les propos concernant la consultation publique. Elle a eu lieu et la commission d'aménagement de la commune a dû travailler pendant au moins deux ans pour arriver à la présentation d'un plan directeur communal. Elle ne comprend en l'occurrence pas pourquoi cette discussion ne semble pas avoir eu lieu au sein du Conseil municipal.

M<sup>me</sup> Compagnon Kaufmann confirme qu'il y a bien eu une discussion, mais ce n'est pas la commune qui a dessiné la moyenne ceinture. C'est l'œuvre de l'Etat.

La commissaire estime qu'il y a forcément eu une large concertation à ce sujet. Elle s'étonne en conséquence que les pétitionnaires présentes ne soient pas plus informées.

## **2. Discussion de la commission et proposition d'audition**

Une commissaire (PDC) souligne le flou qui règne autour du traitement de la moyenne ceinture par la commune de Vernier. Elle propose par conséquent d'auditionner la commune et le canton à ce sujet.

Un commissaire (MCG) se demande s'il ne serait pas judicieux de renvoyer cette pétition à la commune de Vernier. Ce qui permettrait à la commission des pétitions de gagner du temps et à la commune de Vernier de mettre à jour la situation. En outre, il note que ni la conseillère municipale présente ce soir au sein des pétitionnaires ni le groupe des Verts de Vernier ne semblent être au courant de la procédure de consultation.

Le président prend note de la demande d'audition du département et de la commune, ainsi que de la demande de transmission de la pétition à la commune de Vernier.

Une commissaire (PLR) se demande s'il est pertinent de renvoyer la pétition à la commune. Elle ne voit pas ce que la commission aurait à y gagner.

Un commissaire (MCG) indique que la commune pourrait répondre directement à la pétition, étant précisé qu'il s'agit vraiment d'un objet communal.

Un commissaire (S) indique que son groupe soutient la proposition d'auditionner le magistrat chargé des transports et la commune. Pour le reste,

il note que l'une des deux pétitionnaires présentes ce soir était certes conseillère municipale, mais elle représentait avant tout les pétitionnaires lors de l'audition. Il paraît par conséquent difficile de leur demander de tout connaître sur les arcanes de la politique genevoise. Dans ce contexte, il lui semble raisonnable d'auditionner la commune et le magistrat cantonal.

Un commissaire (EAG) estime qu'il serait correct de la part de la commission d'auditionner la commune et le département.

Une commissaire (Ve) indique qu'ils soutiendront les deux propositions d'auditions.

Un commissaire (UDC) constate que cette pétition constitue une opposition de plus à un projet de loi voté par le Grand Conseil il y a plus d'une année. Ceci étant, il convient à présent d'aller de l'avant.

Sans opposition, le président annonce que les auditions de la commune et du département sont acceptées.

### **3. Audition de M. Mathias Buschbeck, maire de la commune de Vernier**

M. Buschbeck rappelle que Vernier était un village de quelques centaines d'habitants après la Seconde Guerre mondiale, avant de voir se développer des cités dortoirs durant les Trente Glorieuses. Il ajoute que Vernier est la sixième ville de Suisse romande et qu'elle a l'impression d'avoir fait sa part en matière de développement, tout en étant située sous le bruit des avions et en bordure d'autoroute. Il précise que ses prédécesseurs ont essayé de pallier ces défauts en désenclavant les quartiers et en améliorant l'aménagement avec un urbanisme de couture. Il rappelle que le département du territoire a en outre la volonté de développer des zones comme le quartier de la Concorde, le PLQ Bois-CFF ou les logements le long de l'avenue de l'Ain. C'est dire à quel point la commune a été heurtée de voir les prévisions d'augmentation de trafic de 15 à 50% sur ces axes, l'avenue de l'Ain étant appelée à devenir l'axe le plus fréquenté du canton avec paradoxalement la construction d'un immeuble de logements en front de rue. Il signale que les normes d'émission sont toutes dépassées alors que des augmentations sont envisagées. Il explique ensuite que le PDCom (Plan directeur communal) est à bout. Les nuisances qui influent sur la santé de la population sont largement prises en compte dans ce document. Il déclare que la commune bloquera tous les projets de développement du canton dorénavant, compte tenu de la situation.

Une commissaire (PLR) remarque qu'une conseillère municipale de Vernier par ailleurs pétitionnaire, qui a été auditionnée, ne semblait pas avoir

connaissance de ce PDCoM. Elle se demande dès lors comment celui-ci a été travaillé et si ce PDCoM est en lien avec la pétition.

M. Buschbeck répond que la pétition n'émane pas du Conseil administratif. Il ajoute que le PDCoM a été adopté par le Conseil municipal lors de la dernière législature et est en cours d'étude. Il mentionne que les nouveaux élus n'en ont pas connaissance et précise encore que cette pétition converge avec le PDCoM.

La commissaire demande alors si les principes évoqués sont inscrits dans le PDCoM.

M. Buschbeck répond qu'à ce stade, ce sont des principes qui sont juste évoqués.

Une commissaire (PDC) imagine que cette pétition a aussi été envoyée au Conseil municipal de la commune. Elle rappelle par ailleurs que les PDCoM contiennent également des cartes très précises et se demande si des modes de réduction de ces nuisances ont été proposés, par exemple la couverture de l'avenue de l'Ain. Elle se demande donc quelle a été la réaction du Conseil d'Etat.

M. Buschbeck répond qu'elle n'a pas été déposée devant le Conseil municipal puisque ces axes sont cantonaux. Il précise toutefois que plusieurs textes ont été déposés devant le Conseil municipal pour s'opposer à l'augmentation du trafic sur ces axes, notamment deux résolutions, et indique qu'il n'y a pas de carte annexée à ce PDCoM qui entend simplement que la loi soit respectée. Il signale encore qu'enterrer ces axes entrerait en contradiction avec la volonté du canton de réduire le trafic.

La commissaire demande alors s'il y a eu des discussions avec le Conseil d'Etat.

M. Buschbeck répond que trois grands projets sont envisagés sur le territoire de Vernier avec des COPIL et qu'il a été possible d'évoquer ces problématiques dans ce cadre. Il ajoute que la commune ira aussi loin que possible légalement pour obtenir satisfaction.

Un commissaire (S) demande si Vernier pourrait travailler avec d'autres communes pour faire levier sur le canton et si l'Association des communes genevoises pourrait être un relais pour cela.

M. Buschbeck répond que l'option prise a été de travailler avec l'ensemble des communes concernées par la moyenne ceinture en demandant que les normes de bruit et les caractères urbains de cette ceinture soient respectés et conformes au plan climat.

Un commissaire (MCG) rappelle que les voitures à essence seront interdites en 2030. Dès lors, il se demande s'il ne sera pas plus facile de respecter ces aspects.

M. Buschbeck répond que cette interdiction n'est pas encore actée et déclare que cela ne signifie pas qu'il y aura une diminution des nuisances pour autant en 2030.

### **3. Audition de MM. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat chargé du département des infrastructures (DI), et Thierry Messenger, directeur régional Lac-Rhône de l'office cantonal des transports (OCT)**

M. Dal Busco observe que les pétitionnaires indiquent qu'une très large partie du trafic qui traverse la commune de Vernier ne fait que traverser cette dernière. Il pense que ce constat est juste. Il rappelle que cette situation est la même dans de nombreuses communes. Il ajoute que la question de la ceinture urbaine, soit la moyenne ceinture dans la LMCE, entraînerait une augmentation de trafic de 20% sur les grands axes de la commune selon les pétitionnaires. Il déclare alors que ces craintes, si elles sont légitimes, ne sont pas justifiées puisque la politique cantonale se veut cohérente. Il précise que considérer que la moyenne ceinture est un axe de transit n'est pas une lubie du Conseil d'Etat puisque ce principe apparaît dans la loi. Il rappelle qu'un compromis avait été dégagé au sein du Grand Conseil, un compromis accepté par le peuple au travers d'un référendum. Il ajoute que la volonté ne vise pas pour autant à créer une autoroute urbaine. Il rappelle encore que l'ambition est de générer un transfert modal puissant, à hauteur de 40%, sur la route de Vernier grâce à une importante subvention fédérale acquise de haute lutte auprès du Conseil fédéral en été 2018. Il déclare que l'objectif est donc de réduire le trafic et non de l'augmenter.

M. Messenger ajoute que Vernier est, de par sa situation géographique, traversée par des infrastructures importantes comme l'autoroute. Il rappelle ensuite que la ceinture urbaine n'est pas un périphérique en observant qu'aucune extension de voirie n'est prévue alors que des réductions de vitesse sont envisagées. Il ajoute que le développement des modes doux et du transport collectif vise à diminuer le trafic motorisé individuel. Il rappelle également que des voies de circulation ont été récemment inaugurées sur la rive droite et mentionne que le canton discute avec la Ville de Genève pour ces aménagements. L'enjeu relève en fin de compte de la pacification du cœur de l'agglomération avec le pôle important que représente la gare Cornavin dont l'espace sera fermé à la circulation, à l'instar de la place de Montbrillant.

Les éléments de la place des Charmilles sont également importants puisqu'un BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) passera par cet espace. Il déclare alors que la mise en service de la ceinture urbaine verra en outre une baisse de trafic dans la rue de Lausanne et une augmentation du trafic sur les quais qui appartiennent à la ceinture urbaine. Il ajoute que la route des Nations amènera par ailleurs un trafic supplémentaire sur l'avenue de la Paix. Concernant Vernier, il rappelle que les conditions-cadres ont largement évolué depuis 2017 avec la mise en fonction du Léman Express, la création de la route des Nations et le développement du BHNS sur Zymesa ainsi que des demandes communales très fortes pour des reports modaux. Il évoque encore le plan climat renforcé qui donne des orientations dont il faut tenir compte.

C'est donc une diminution de 30% de trafic qui est envisagée sur la route de Vernier et une baisse significative également sur la rue de Lyon. Il ajoute que les discussions sont intenses avec la commune à propos de l'avenue de l'Ain. Il mentionne qu'une proposition est en train de se dégager pour une stabilisation du trafic à sa hauteur actuelle.

Pour finir, il évoque encore la stratégie du Conseil d'Etat qui vise à diminuer la vitesse sur la ceinture urbaine à 30 km/h la nuit lorsque les seuils de bruit sont dépassés.

Une commissaire (PDC) déclare que la commune de Vernier n'a pas remis en question l'existence de ces axes mais simplement l'augmentation du trafic avec les nuisances qui l'accompagnent. Elle ajoute ne pas comprendre pourquoi des immeubles de logements vont être créés sur la route de Vernier et sur l'avenue de l'Ain, là où les valeurs limites d'alarme sont déjà dépassées. Elle entend donc que les nuisances sonores seront limitées avec une limitation de la vitesse à 30 km/h, elle rappelle que cette mesure a été levée vers le pont Butin puisqu'elle ne semblait pas fonctionner.

M. Dal Busco répond ne pas être qualifié pour parler des nouveaux immeubles envisagés le long de ces axes. Cela étant, il rappelle que la problématique du bruit concerne les immeubles existants. La situation des nouveaux immeubles est différente puisque ceux-ci pourront être protégés par des dispositifs spécifiques qui n'existent pas sur les anciennes structures. Il mentionne que ce sont les anciens immeubles qui posent problème puisqu'ils doivent être assainis. Il explique que ce problème peut également être diminué avec une limitation de la vitesse. Il ajoute que les volumes de trafic, à terme, seront les mêmes qu'aujourd'hui. La loi indique que c'est la fluidité qui doit être préservée sur la ceinture urbaine et non la vitesse. Il répète qu'il est prévu de limiter la vitesse à 50 km/h le jour sur cette ceinture urbaine, et à 40 km/h la nuit si les normes sont outrepassées.

La commissaire se demande comment préserver le patrimoine végétal existant en faisant passer des bus à haut niveau de service.

M. Dal Busco répond que c'est la réflexion quotidienne de ses services en mentionnant que faire passer un site propre BHNS avec des parcours de mobilité douce continus dans des espaces réduits revient à réussir la quadrature du cercle.

Un commissaire (S) se demande comment les voitures vont s'évaporer entre la rue de Lausanne et les quais au vu des chiffres annoncés. Il mentionne qu'ajouter 40 000 voitures supplémentaires en parlant de pacification semble une supercherie. Les habitants n'en peuvent plus et il se demande s'il ne faudrait pas passer la deuxième vitesse.

M. Dal Busco estime que la loi est parfaitement claire, la zone 1 prévoyant des vitesses à 30 km/h tout en excluant les quais sur lesquels la fluidité du trafic est prévue. Il rappelle alors les épisodes qui se sont succédé et la création des pistes cyclables qui ont été adoptées par le peuple. Il pense que le potentiel de la LMCE n'est pas épuisé et estime que le principe du « un tiens vaut mieux que deux tu l'auras » est judicieux. Il observe encore que le moins 60% prévu pour les gaz à effet de serre en 2030 ne relève que des bâtiments et de la mobilité terrestre. Il convient donc d'agir dans ces deux domaines. Il déclare qu'il faut donc décarboner le trafic privé en passant aux voitures électriques qui permettent de diminuer de moitié les dégagements de gaz. Il faudrait en outre réduire le trafic global de 40% et diminuer de 60% le parc automobile à combustion pour parvenir à ce résultat. Les mesures qui sont prises ne permettront d'atteindre ce but que dans le haut de sa fourchette et il pense que des mesures supplémentaires devront être prises.

Le commissaire demande si l'urgence des risques respiratoires est prise en compte par le Conseil d'Etat.

M. Dal Busco acquiesce, mais mentionne qu'il y a également un principe de réalisme à prendre en compte, le pont du Mont-Blanc ne pouvant pas être fermé à la circulation. Il rappelle que le réalisme est bel et bien l'un des arguments qui ont permis de faire adopter la loi tout comme l'accélération des mesures à prendre. Il pense que le potentiel de la LMCE n'est pas complètement exploité et qu'il convient dans un premier temps d'utiliser toutes les possibilités de la loi.

M. Messager rappelle qu'il y a beaucoup de trafic à destination du cœur de l'agglomération, ce qui est également une bonne nouvelle puisque ce trafic peut bénéficier des transports publics. Il observe que le trafic est très important sur la rue de Lausanne pour le moment, un trafic qui doit être replacé sur les quais. Cela étant, il pense que les quais ne verront pas

d'augmentation de 30% puisque les citoyens changent par eux-mêmes leurs habitudes.

Une commissaire (PLR) déclare que les pétitionnaires semblaient mal informés et demande si les services cantonaux donnent suffisamment d'explications à la population.

M. Dal Busco répond que le canton travaille avec le Conseil administratif de Vernier en observant que le canton a mis en place une expérience pilote, « *eine Testplanung* », avec des mandataires et la Ville. Il mentionne que les choses se mettent maintenant en place. Il pense qu'il y a en l'occurrence un problème de temporalité avec cette pétition. Il signale par ailleurs avoir été auditionné par le Conseil municipal de Vernier avec M. Messenger et remarque qu'il est toujours possible d'en faire plus.

La commissaire pense que le déficit d'informations est surtout important au sein de la population.

M. Dal Busco rappelle que les autorités communales ont également une responsabilité à cet égard puisqu'elles doivent transmettre les informations à la population. Il répète se rendre volontiers devant les conseils municipaux en abordant les injonctions paradoxales qui sont fréquentes.

Un commissaire (MCG) rappelle que cette pétition a été lancée lors de l'élection complémentaire du Conseil d'Etat de l'année passée et que le dos de la pétition invitait les signataires à voter en faveur de M<sup>me</sup> Fischer. Il demande ensuite ce que pense le Conseil d'Etat des colonnes de véhicules frontaliers qui se forment tous les jours, tout en remerciant le Conseil d'Etat d'avoir mis en place des systèmes de limitation à l'entrée de certaines communes frontalières. Il demande si ces mesures pourraient être appliquées également à Vernier. Il signale en outre que le problème des scooters devrait être également pris en compte, notamment leur vitesse.

M. Dal Busco répond que la question du trafic à travers les douanes est un problème tant du côté suisse que du côté français. Il ajoute que les mesures évoquées sont également entreprises dans le Chablais ainsi que sur la rive droite. Il déclare qu'il faut toutefois offrir des alternatives et agir à la source. Il ajoute que les entreprises doivent réduire leur offre de parcage, 85% des employés n'ayant aucune difficulté à se garer au sein de leur société. Le taux des deux-roues atteint un niveau presque équivalent à celui des mégapoles d'Asie du Sud-Est, raison pour laquelle il convient de mettre de l'ordre, ce qui est également en cours de réalisation. Il ajoute que le problème du bruit est une réalité à cet égard. Il répète que le canton est déterminé à résoudre ces problèmes.

#### 4. Discussion et votes

Le groupe PLR indique qu'il ne conteste pas que les habitants de Vernier subissent certaines nuisances, cependant il estime que cette pétition entre en contradiction avec les programmes de mobilité prévus par le Conseil d'Etat qui tiennent compte également de la problématique du bruit. Telle que formulée, cette pétition aurait un impact négatif sur le trafic de Genève et il propose donc de déposer cette pétition sur le bureau du Grand Conseil.

Le groupe UDC estime que Vernier est bien loin de ce que subissent les petits villages en termes de nuisances sonores liées au trafic de transit. Il précise qu'en ce qui concerne Vernier, vu sa situation géographique, il est normal de la voir traversée par de grands axes routiers. Pour ces raisons, il votera le dépôt de cette pétition sur le bureau du Grand Conseil.

Le groupe socialiste soutiendra le renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat. Il n'a pas été convaincu par la présentation de M. Dal Busco et il n'a pas l'impression qu'il y a une vraie prise en considération de l'urgence. Il n'est plus acceptable aujourd'hui de renforcer toujours davantage les axes routiers chargeant les périphéries dans une logique de ramener tout le monde au centre. On le voit avec le Covid et l'importance prise par le télétravail, ainsi que par le développement de pôles secondaires, il faut repenser la mobilité, pas refaire les mêmes erreurs du passé. La politique menée par le Conseil d'Etat d'essayer de contenter tout le monde ne satisfait au final personne. Il ajoute, enfin, que les nuisances que subissent ces habitants ne sont pas acceptables.

Le groupe PDC se dit étonné que Vernier ne s'oppose pas plus à ces routes dans le cadre de la révision de son plan directeur communal. Il estime que la commune demande de respecter et d'appliquer le plan climat, mais sans vouloir prendre de mesures pour protéger ses habitants. De plus, il dit ne pas comprendre pourquoi les Verts, pourtant à l'origine de cette pétition, ne sont pas intervenus plus efficacement pour marquer leur opposition dans les différentes étapes de la procédure. Ainsi, il indique qu'il votera également le dépôt sur le bureau de cette pétition.

Le groupe MCG trouve la pétition embarrassante, car elle pose la question de l'excès de trafic à Vernier, mais ce qui le dérange c'est le plan climat cantonal auquel il ne voit pas quelle solution pourrait être apportée dans ce cadre-là. Pour lui, le problème provient du trafic périphérique qui vient principalement du trafic frontalier et donc, du moment où on ne résout pas cette problématique, on ne pourra pas résoudre celle des nuisances. Il affirme, ainsi, que pour le MCG cette pétition est une illusion avec un plan

climat où l'on ne verra pas le résultat à Vernier car c'est un plan avec des objectifs globaux. Le MCG votera le dépôt sur le bureau de la pétition.

Le groupe des Verts soutiendra cette pétition anti-voitures. Les pétitionnaires leur ont fait part de leur exaspération due aux bruits de celles-ci. Il donne l'exemple de l'école de Balexert où les enfants sont exposés à plus de 70 dB à cause des voitures, ce qui dépasse les normes. Il affirme que des mesures devraient déjà être prises. Il poursuit en disant que, si aucune réduction en termes de taille des voies de circulation et de vitesse n'est envisagée, les Verts voient mal comment les objectifs climat 2030 pourront être atteints. La solution des voitures électriques est une fausse solution si on prend en compte toute la chaîne de production des voitures électriques, car le climat est un problème global et ne se situe pas uniquement sur la route de Vernier. Il pense que, si c'est pour déplacer les émissions de CO<sub>2</sub>, aucune bonne solution ne pourra être trouvée. Il ajoute encore que, au sein de cette commission, il y a une mauvaise communication auprès des communes et de la population. Ainsi, soutenir cette pétition est un moyen, selon lui, de rappeler au Conseil d'Etat qu'il faut fournir un effort.

Le groupe EAG soutiendra également le renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat et dit ne pas comprendre en quoi les deux invites de la pétition posent problème aux commissaires. En effet, il explique que la première invite propose que le Conseil d'Etat respecte et applique le plan climat et que c'est, selon lui, la moindre des choses. Ensuite, la deuxième invite demande des aménagements sur le haut de Vernier et de Meyrin pour réduire le bruit ainsi que le trafic. Ceci est une évidence pour arriver à cette réduction de gaz à effet de serre. Ainsi, il affirme que renvoyer cette pétition est un appui de la volonté de respecter le plan climat.

Le président passe au vote du renvoi de la P 2117 au Conseil d'Etat :

Pour :	6 (3 S, 2 Ve, 1 EAG)
Contre :	9 (4 PLR, 2 PDC, 2 MCG, 1 UDC)
Abstentions :	–

### **Le renvoi de la P 2117 au Conseil d'Etat est refusé.**

Le président passe alors au vote pour le dépôt pour information sur le bureau du Grand Conseil de la P 2117 :

Pour :	9 (4 PLR, 2 PDC, 2 MCG, 1 UDC)
Contre :	6 (3 S, 2 Ve, 1 EAG)
Abstentions :	–

**Le dépôt pour information sur le bureau du Grand Conseil de la P 2117 est accepté.**

*La commission préavise un débat en catégorie II, 30'.*

## **5. Conclusions**

Mesdames et Messieurs les députés, compte tenu de ce qui précède, la majorité de la commission des pétitions vous recommande de suivre ses conclusions et vous remercie de **voter le dépôt de la P 2117 sur le bureau du Grand Conseil.**

## **Pétition (2117-A)**

### **Vernier suffoque, stop au trafic de transit !**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

#### **Ras-le-bol des nuisances du trafic de transit !**

#### **Vernier n'est pas un hub autoroutier !**

#### **Nous ne voulons pas d'un « périph' » en plus de l'autoroute !**

Le saviez-vous ? 90% des véhicules motorisés qui entrent dans notre commune ne font... que la traverser ! La ville de Vernier est depuis trop longtemps la victime du trafic de transit. Le dernier diagnostic local de sécurité le confirme : 79,5% de la population de la commune se plaint du « bruit excessif de véhicules à moteur ».

La situation n'est malheureusement pas près de s'améliorer. En effet, dans le cadre du développement de la moyenne ceinture routière actuellement à l'étude, le Conseil d'Etat prévoit au contraire d'augmenter le trafic sur plusieurs grandes routes qui traversent notre commune, que ce soit la route de Vernier, la route de Meyrin, l'avenue Louis-Casaï ou l'avenue du Pailly. Sur l'avenue de l'Ain, c'est même 20% de trafic supplémentaire qui est attendu pour atteindre 60 000 véhicules par jour ! Sur tous ces axes, déjà surchargés aujourd'hui, les normes de bruit sont pourtant largement dépassées.

Et tout cela alors que le plan climat cantonal prévoit une réduction de 60% des émissions de CO<sub>2</sub> à l'horizon 2030 ! On nage en pleine aberration !

#### **Nous disons STOP !**

#### **Le désengorgement nécessaire du centre-ville ne doit pas se faire au détriment de la périphérie !**

Nous demandons donc aux autorités cantonales :

- qu'elles respectent et appliquent le plan climat cantonal qui prévoit une réduction de 60% des émissions de CO<sub>2</sub> à l'horizon 2030 ;

- que les futurs aménagements sur les routes de Vernier et de Meyrin, ainsi que sur les avenues du Pailly, de l’Ain et Louis-Casaï, conduisent à une réduction significative de la circulation et du bruit routier.

*N.B. 715 signatures<sup>1</sup>*

Les Vert.e.s de Vernier

M<sup>me</sup> Thérèse Osmah Wata

21, chemin de l’Esplanade

1214 Vernier

---

<sup>1</sup> *Pour information, la pétition est en outre munie de 241 signatures électroniques.*

*Date de dépôt : 10 janvier 2022*

## RAPPORT DE LA MINORITÉ

### **Rapport de M. Sylvain Thévoz**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Essayons de raisonner ensemble. Laissons de côté les idéologies crispées pour tenter de dépasser les positions arrêtées et ainsi évoluer dans notre pensée afin de chercher des points de compromis pour le bien de notre population.

La pétition qui nous est soumise se fait l'écho du malaise profond des habitant-e-s de la commune de Vernier qui souffrent du trafic de transit et de niveaux sonores qui endommagent leur qualité de vie et leur santé. Réunis autour d'un « Ras-le-bol des nuisances du trafic de transit ! Vernier n'est pas un hub autoroutier ! » les pétitionnaires rappellent que 90% des véhicules motorisés qui entrent dans la commune de Vernier ne font que la traverser.

Pour les pétitionnaires, la ville de Vernier est depuis trop longtemps la victime du trafic de transit. Le dernier diagnostic local de sécurité le confirme : 79,5% de la population de la commune se plaint du bruit excessif de véhicules à moteur. Les pétitionnaires constatent que la situation risque encore de se péjorer. Dans le cadre du développement de la moyenne ceinture routière actuellement à l'étude, le Conseil d'Etat prévoit d'augmenter le trafic sur plusieurs grandes routes qui traversent leur commune, que ce soit la route de Vernier, la route de Meyrin, l'avenue Louis-Casaï ou l'avenue du Pailly. Sur l'avenue de l'Ain, c'est 20% de trafic supplémentaire qui est attendu pour atteindre 60 000 véhicules par jour. Sur tous ces axes, déjà surchargés aujourd'hui, les normes de bruit sont déjà largement dépassées.

En conséquence, les pétitionnaires énoncent deux demandes raisonnables aux autorités cantonales : 1) qu'elles respectent et appliquent le plan climat cantonal qui prévoit une réduction de 60% des émissions de CO<sub>2</sub> à l'horizon 2030 2) que les futurs aménagements sur les routes de Vernier et de Meyrin, ainsi que sur les avenues du Pailly, de l'Ain et Louis-Casaï, conduisent à une réduction significative de la circulation et du bruit routier. Ces deux demandes nous semblent parfaitement légitimes, raisonnables et modérées.

## **Le bruit du trafic routier : une attaque contre la santé publique**

Environ un million de Suisses sont atteints par le bruit de façon excessive. La Confédération estime à 2,6 milliards de francs les coûts de la santé induits par le bruit du trafic. Ce bruit augmente les risques dans plusieurs domaines : cardio-vasculaire, psychique, et le sommeil. En 2018, une étude réalisée à Lausanne démontrait le lien entre quartier bruyant, et forte somnolence durant la journée, donc manque de sommeil. Même si le bruit ne réveille plus après des années passées à côté d'une autoroute ou d'un aéroport, il continue d'influencer le système cardio-vasculaire.<sup>2</sup> Une cohorte nationale a ainsi montré une augmentation du risque d'insuffisance cardiaque, d'hypertension et d'accident vasculaire cérébral chez les personnes exposées à des niveaux élevés de bruit de circulation routière, indépendamment des autres sources de bruit. Une augmentation de 10 décibels entraîne également une augmentation de 4% du risque d'infarctus du myocarde. On estime que le seul bruit routier, ferroviaire et aérien serait responsable chaque année en Suisse de 500 décès.<sup>3</sup> D'après l'Organisation mondiale de la santé (OMS), les nuisances sonores sont la deuxième cause de morbidité parmi les facteurs de risques environnementaux, derrière la pollution de l'air. En effet, chaque année dans l'Union européenne, 12 000 morts et 48 000 maladies cardio-vasculaires sont attribués aux bruits routiers et autres nuisances sonores, selon les chiffres de l'Agence européenne de l'environnement. En Suisse, une personne sur sept est exposée à un bruit routier excessif à son domicile le jour, et une personne sur huit la nuit, soit près d'un million de personnes.<sup>4</sup> Le bruit du trafic routier rend fortement malade, quand il ne tue pas.

## **Vernier : une commune au bord de l'asphyxie**

Les pétitionnaires ont rappelé la situation difficile de Vernier. Cette commune compte déjà son lot de nuisances : l'aéroport, l'autoroute – qui coupe la commune en deux – les citernes, et des axes routiers importants, que ce soit la route de Meyrin, l'avenue de l'Ain, l'avenue de Châtelaine, la route de Vernier et l'avenue du Pailly. Certaines lois ne sont déjà pas respectées sur ces axes, notamment l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit [OPB, 814.41]. La population riveraine subit de plein fouet le trafic, en termes de bruit comme de pollution. Selon les pétitionnaires, des habitant-e-s

---

<sup>2</sup> <https://www.rts.ch/info/suisse/10396850-le-bruit-enjeu-majeur-de-sante-publique.html#chap01>

<sup>3</sup> <https://www.illustre.ch/magazine/quand-le-bruit-nous-rend-malades>

<sup>4</sup> [https://www.invivomagazine.com/fr/mens\\_sana/prospection/article/603/nuisances-sonores-un-mal-silencieux](https://www.invivomagazine.com/fr/mens_sana/prospection/article/603/nuisances-sonores-un-mal-silencieux)

ne dorment pas. Certaines salles de classe, notamment à Balexert, sont extrêmement bruyantes, jusqu'à 70 décibels en journée (70 décibels, cela représente un aspirateur allumé en permanence à côté de soi). Il est impossible pour les enfants de se concentrer, d'ouvrir la fenêtre. Cela provoque à la longue de la fatigue extrême. Les valeurs de bruit diurne sont largement dépassées.

### **Un projet cantonal qui va à rebours du bon sens**

Le projet cantonal prévoit d'ajouter et d'élargir des voies de trafic. La crainte des habitant-e-s de davantage de nuisances doit être pris en compte. Il est important que le Conseil d'Etat donne des garanties concernant le risque avéré d'augmentation des nuisances sonores. Actuellement, sur tous ces axes, les valeurs limites sont déjà dépassées. Comment imaginer qu'à l'avenir, avec le renforcement de la moyenne ceinture et une augmentation de 20 à 50% du trafic routier, cela conduise à une baisse du niveau sonore ? Le Conseil d'Etat doit donner des gages de sécurité. Cette pétition l'y invite. Les pétitionnaires ne sont pas opposés à la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE, H 1 21). Ils demandent simplement qu'elle soit appliquée dans le respect des quartiers que ces axes traversent, pour le bien de leurs habitantes et habitants, ainsi que ceux des autres communes qui subiront ces nuisances.

### **Des autorités communales résolues**

L'audition du Maire de la Commune de Vernier, M. Mathias Buschbeck, a permis d'entendre à quel point les autorités de Vernier ont été heurtées de voir les prévisions d'augmentation de trafic de 20 à 50% sur les axes principaux de compétences cantonales. L'avenue de l'Ain est appelée à devenir l'axe le plus fréquenté du canton avec paradoxalement la construction d'un immeuble de logements en front de rue. Les normes d'émission sont toutes dépassées alors que des augmentations de trafic sont envisagées. Le Plan directeur communal (PDCCom) est à bout touchant et les nuisances qui influent sur la santé de la population sont prises en compte dans ce document. La commune bloquera en conséquence tous les projets de développement du canton compte tenu de la situation. La commune ira aussi loin que possible légalement pour obtenir satisfaction. L'option prise a été de travailler avec l'ensemble des communes concernées par la moyenne ceinture en demandant que les normes de bruit et les caractères urbains de cette ceinture soient respectés et conformes au plan climat. Passer en force comme semblent vouloir le faire les autorités cantonales, au mépris de la santé de la population et des autorités communales, n'est pas une position responsable.

## Conclusion : une pétition à soutenir

Mesdames et Messieurs les député-e-s, nous vous invitons à soutenir le renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat. Il ne semble pas qu'il y ait du côté du Conseiller d'Etat en charge de la mobilité une véritable et sérieuse prise en considération de l'urgence climatique et du degré de souffrance des habitant-e-s qui n'en peuvent plus du bruit et des nuisances dus au trafic de transit. Il n'est plus acceptable aujourd'hui de renforcer encore des infrastructures routières alors que la santé des habitant-e-s est déjà lourdement péjorée. La pose de phonoabsorbants, l'augmentation des voitures électriques, ne règle fondamentalement ni la question des pics de bruits, ni du climat, encore moins quand les prévisions annoncent de massives augmentations de trafic. Des experts le rappellent : « en ville, il faut se déplacer à pied, à vélo ou en transports publics. Nous n'avons aucun besoin d'une voiture spécifique pour la ville. C'est absurde sur le plan environnemental. » Plébisciter les voitures électriques à grande échelle, c'est plébisciter les centrales nucléaires et les centrales à charbon. Si c'est sur une petite échelle seulement, alors cela ne règlera pas les questions de fond.<sup>5</sup> Bref, seule une réduction importante du trafic individuel motorisé est écologiquement durable et souhaitable pour la santé.

Mesdames et Messieurs les député-e-s, essayons de raisonner ensemble pour le bien commun. Laissons de côté les idéologies crispées et tentons de dépasser les positions arrêtées et ainsi évoluer dans notre pensée afin de chercher des points de compromis pour le bien de notre population.

Les deux invitées de la pétition sont raisonnables. La première propose que le Conseil d'Etat respecte et applique le plan de climat, ce qui fait largement consensus. La deuxième, que les futurs aménagements sur les routes de Vernier et de Meyrin, ainsi que sur les avenues du Pailly, de l'Ain et Louis-Casaï, conduisent à une réduction significative de la circulation et du bruit routier. Ce qui semble aussi être une évidence pour garantir une meilleure santé à nos habitant-e-s, un avenir à nos enfants.

Mesdames et Messieurs les député-e-s, les pétitionnaires demandent le simple respect de la loi, la préservation de la santé, et la limitation de la pollution. Nous vous invitons à les suivre en renvoyant cette pétition au Conseil d'Etat.

---

<sup>5</sup> [https://www.letemps.ch/lifestyle/voiture-electrique-une-aberration?gclid=CjwKCAiArOqOBhBmEiwAsgeLmW8kCgbN829dD-Oj8GHE3iG9JksUgmTC5ojgVVlvzyKYz\\_IzRwkNkhoCe9QQAvD\\_BwE](https://www.letemps.ch/lifestyle/voiture-electrique-une-aberration?gclid=CjwKCAiArOqOBhBmEiwAsgeLmW8kCgbN829dD-Oj8GHE3iG9JksUgmTC5ojgVVlvzyKYz_IzRwkNkhoCe9QQAvD_BwE)