



Date de dépôt : 11 août 2025

Rapport

**de la commission des pétitions chargée d'étudier la pétition :
Elargissement de l'autoroute à Vernier : non à la fuite en avant de
la folie autoroutière, non au massacre du bois de la Grille et à la
disparition de l'ABARC**

Rapport de majorité de Jean-Marie Voumard (page 3)

Rapport de première minorité de Céline Bartolomucci (page 11)

Rapport de deuxième minorité de Christina Meissner (page 14)

Rapport de troisième minorité de Jean-Pierre Tombola (page 16)

Pétition (2233-A)

Elargissement de l'autoroute à Vernier : non à la fuite en avant de la folie autoroutière, non au massacre du bois de la Grille et à la disparition de l'ABARC

La Confédération prévoit d'élargir l'autoroute de 4 à 7 voies à Vernier dans quelques années. Pour les habitantes et habitants de Vernier cela signifierait :

- La construction d'un méga-échangeur autoroutier sur le bois de la Grille et la disparition de l'ABARC
- Plus de trafic de transit sur toutes les routes cantonales d'accès à l'autoroute : route de Vernier, route de Meyrin, route du Nant-d'Avril, avenue Louis-Casaï, avenue du Pailly, avenue de l'Ain
- 10 ans de travaux entre 2032 et 2042 ayant pour conséquences :
 - un chantier à ciel ouvert au bord du Rhône pour un nouveau tunnel autoroutier entre la route de Vernier et Givaudan
 - la suppression du cheminement au bord du Rhône et des zones de verdure au profit du chantier
 - la réquisition des secteurs actuellement non construits de la commune (zone agricole, route du Canada, Mouille-Galand, chemin des Tattes...) pour en faire des zones de chantier
 - la disparition de la zone Au Moulin
 - des milliers de mouvements de camions pendant 10 ans

Nous demandons :

- L'abandon de ce projet mégalomane et l'élaboration d'un projet alternatif répondant aux problèmes de mobilité des habitantes et habitants de Vernier

N.B. 36 signatures¹

Les Verts Vernier
p.a. M. Patrick Arnoldi
Route de Peney 42A
1214 Vernier

¹ Pour information, la pétition est en outre munie d'environ 98 signatures électroniques.

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Jean-Marie Voumard

La commission s'est réunie à deux reprises, les 10 mars et 19 mai 2025, sous la présidence de M. Alexis Barbey et a été assistée dans ses travaux par M^{me} Nadia Salama, secrétaire scientifique. Les procès-verbaux ont été tenus correctement par M. Christophe Vuilleumier.

Audition de MM. Patrick Arnoldi, Cédric Briner et Pierre Bleiker, pétitionnaires

M. Bleiker rappelle que l'élargissement de l'autoroute dont il est question ici n'était pas prévu dans la votation de novembre dernier ; ce projet va impacter les habitants de Vernier durant des années. Il ajoute que le chantier aura une emprise gigantesque et entraînera la destruction d'une réserve naturelle d'intérêt national renfermant des espèces végétales très intéressantes ainsi que celle d'un centre socioculturel (l'ABARC) qui permet aux jeunes de faire la fête sans déranger personne. Il ajoute que ce projet provoquera une augmentation de la circulation de 5%, selon l'OFROU, sur une voie qui doit précisément accueillir le bus à haut niveau de service (BHNS).

M. Arnoldi ajoute que le bois de la Grille se prolonge le long des sentiers du Rhône, qui seront aussi largement impactés par ce projet, puisqu'interdits pour les promeneurs.

Un député S rappelle que le peuple a refusé le projet d'élargissement des autoroutes en novembre 2024, quelques jours avant le dépôt de cette pétition. Il demande pourquoi avoir déposé cette pétition à ce moment et pourquoi s'adresser au Grand Conseil alors que ce projet est de nature fédérale.

M. Bleiker répond que cette pétition avait été lancée au préalable. Il ajoute que ce projet n'est pas concerné par la votation du 24 novembre et il remarque que c'est le canton qui a la main sur sa réalisation, qui fait partie du plan de mobilité cantonal.

Ce même député comprend que l'idée est de savoir comment ce projet est mené par le canton et ce qu'il en est de son calendrier réel et de son financement.

M. Bleiker répond que l'idée est de savoir ce que l'on fait de ce projet après les votations de novembre. Il ajoute qu'il s'agit une fois encore d'un projet qui isole Vernier.

M. Arnoldi précise que cette pétition n'est pas liée au résultat de la votation de novembre.

Un commissaire S remarque que cette pétition n'a donc pas été retirée et est légitime.

M. Arnoldi acquiesce. Il ajoute que les pétitionnaires ne se sont pas demandé ce qu'il en était du financement de ce projet, qui ne semble pas abandonné par le canton.

Un député PLR remarque que ce projet est considéré comme prioritaire par la Confédération depuis plus de dix ans. Il demande si la traversée du lac pourrait constituer une alternative à ce projet.

M. Briner répond que cette autoroute est très embouteillée à cause de la douane de Bardonnex et il pense que le problème relève de la douane. Il ajoute être convaincu par l'option du télétravail. Il observe que la bretelle qui a été créée en provenance d'Annecy n'a fait qu'accroître le trafic, ce d'autant plus qu'il n'y a pas de train entre Genève et Annecy. Il déclare que si cette autoroute est agrandie, le nombre de voitures ne fera qu'augmenter inévitablement. Il observe également qu'à Berne et Zurich, les gares ont doublé, voire triplé, ce qui n'est pas le cas à Genève.

Une députée Ve signale que le directeur de l'OFROU s'est prononcé en décembre dans un article du « 24 heures »² et mentionne que les contrats passés en vue des travaux planifiés seront annulés.

Elle ajoute qu'une analyse approfondie sur l'élargissement de l'A1 doit être par ailleurs menée et elle ne pense pas qu'il soit si évident de penser que ces travaux vont être menés. Elle demande si la zone agricole sera touchée.

M. Bleiker répond qu'il y a une présentation sur le site de l'Etat, mais il ne pense pas que ce soit le cas à Vernier.

M. Briner ajoute que toutes les opérations en lien avec ce chantier doivent se dérouler dans le périmètre de ce dernier. Il remarque que la population ressent un attachement très fort à l'égard du bois de la Grille.

Un commissaire LC remarque que lorsque l'on construit des rails et des gares, les gens viennent aussi de plus loin.

M. Briner acquiesce.

Cette même députée rappelle que M. Grobet, qui était opposé à cette autoroute, avait finalement dû construire cette dernière, et elle mentionne qu'il avait pensé à une compensation; une compensation qu'elle-même avait

² <https://www.24heures.ch/apres-le-non-aux-autoroutes-les-5-choses-a-savoir-sur-les-routes-suissees-527129918805>

proposée avec pour objet le bois de la Grille. Elle constate qu'il est à présent prévu de détruire une compensation autoroutière pour un élargissement autoroutier. Elle se demande alors si Vernier a proposé de créer un tunnel en direction de la Zimeysa pour limiter le trafic sur la commune. Elle se demande par ailleurs s'il ne serait pas judicieux de placer cet élargissement autoroutier sur l'emplacement des citernes.

M. Bleiker répond que l'emplacement des citernes relève de la bonne volonté des propriétaires. Il ajoute qu'il n'y a pas que l'emprise du chantier qui pose problème, mais également l'élargissement. Il doute qu'il soit possible de replanter une pinède lorsque celle-ci aura été détruite.

M. Briner déclare que ce bois doit être supprimé au profit d'une bretelle d'autoroute.

M. Bleiker ajoute que Vernier n'a pas proposé d'alternative à ce projet, contrairement à celui du barreau routier de Montfleury.

Audition du DSM

- *M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat, DSM*
- *M. Christian Gorce, ingénieur, directeur général – OCGC*
- *M. Benoît Pavageau, directeur OCT*

M. Gorce prend la parole et déclare que ce projet est mené par l'Office fédéral des routes, un projet soutenu par le canton. Il rappelle que dans le cadre de la votation du 24 novembre dernier, la population s'est opposée à l'élargissement du tronçon autoroutier entre le Vengeron et Nyon, mais il remarque que le secteur autoroutier de Vernier n'était pas concerné par cette votation. Il ajoute que ce projet vise donc à renforcer la fluidité du trafic sur l'autoroute qui est saturé à certaines heures ; une congestion suffisamment importante pour que des véhicules soient obligés d'emprunter le réseau cantonal. Il indique qu'il est prévu de prolonger le tunnel de Vernier sur 225 mètres pour diminuer le bruit, ce qui permettra d'étendre la nature. Quant à l'association ABARC, il déclare qu'il n'y a pas de certitude pour le moment. Il mentionne que, quoi qu'il en soit, les études qui sont menées peuvent encore avoir un impact sur la planification, raison pour laquelle le canton n'a pas encore de détails quant au calendrier.

Il observe par ailleurs que la pétition indique que ce projet est mégalomane, une appréciation que le canton ne partage pas, puisque ce projet est considéré comme prioritaire pour ce dernier.

Un député S prend la parole et note que l'OFROU continue à étudier ce projet, mais il demande si le Conseil d'Etat a regardé le détail de la votation du

24 novembre dernier, notamment le refus net des communes riveraines de l'autoroute. Il se demande si poursuivre ce projet n'est pas anachronique. Il ajoute que construire une nouvelle route induit du trafic supplémentaire et il demande si le Conseil d'Etat partage cet avis. Il déclare que les sites évoqués dans le projet sont directement menacés et il mentionne qu'il est question de détruire des sites naturels d'intérêt majeur pour les remplacer par des espaces verts de moindre importance.

M. Maudet répond qu'il est compréhensible que certaines communes soient plus rétives que d'autres. Il observe toutefois que celle de Vernier est favorable à la demi-bretelle de Montfleury tout en étant réticente à l'élargissement du reste du tronçon. Cela étant, il mentionne que le Conseil d'Etat considère que l'application de la LMCE est la clé de voûte du dispositif voté par le peuple en 2016 et il déclare qu'il n'y a pas de raison de la modifier. Il ajoute que le Conseil d'Etat n'a pas le sentiment que ce projet a été remis en cause par la votation du 24 novembre.

Il explique ensuite qu'une logique de report n'est pas similaire à une logique de construction d'une nouvelle route ; cet élargissement vise à alléger le trafic dans le centre-ville. Il signale par ailleurs que l'allongement du tunnel permettra non pas de planter du gazon pour un golf, mais de prévoir des plantations en pleine terre de qualité. Il ajoute que l'ensemble du projet se tient. Il remarque que la troisième voie d'autoroute sera dédiée à une sélection de véhicules. Il remarque que si l'on n'anticipe pas les besoins, l'asphyxie sera totale.

Un commissaire S déclare que c'est le Conseil municipal de la commune de Vernier qui est favorable à la bretelle de Montfleury. Il demande quels sont les délais pour cette dernière.

M. Maudet répond que ce sera pour cet automne.

Un député S demande quelle sera l'épaisseur de la pleine terre envisagée sur le prolongement de la tranchée couverte.

M. Maudet répond que la profondeur sera de 7 mètres.

Ce même député demande si cela permettra de créer des surfaces d'assolement.

M. Maudet acquiesce.

Ce commissaire rappelle que l'urgence climatique a été votée depuis 2016 et demande pourquoi il faudrait s'en tenir à la LMCE sans inciter les gens à utiliser moins leur voiture. Il se demande par ailleurs s'il existe des exemples sourcés démontrant que l'agrandissement d'un axe autoroutier permettrait de réduire le trafic dans un centre-ville.

M. Maudet rappelle que le canton est contraint par les communes en zone 1. Il ajoute que le Conseil d'Etat préfère gagner en fluidité en posant des « stents » – pour faire une analogie avec la médecine – plutôt que de voir s'accumuler des bouchons qui génèrent une pollution importante.

M. Gorce ajoute qu'aucuns travaux d'entretien importants n'ont été menés sur ce tronçon depuis les années 1990 et déclare que ce devra être le cas à l'avenir. Or il remarque que sans troisième voie, le report de trafic sur les réseaux cantonal et communal sera massif lors de ces travaux d'entretien.

M. Maudet rappelle qu'il y a une diminution de trafic au niveau local, comme le démontre le nombre d'enregistrements de plaques à l'office cantonal des véhicules. Mais il mentionne que l'on constate toutefois des augmentations au niveau transfrontalier compte tenu du désert en transports publics de l'autre côté de la frontière.

Une députée LC rappelle qu'elle avait demandé une tranchée couverte maximale sur l'autoroute, ce à quoi le Conseil d'Etat avait répondu en 2019 que des études étaient en effet nécessaires. Elle rappelle alors le projet magnifique qui a été mené à Zurich sur 1 kilomètre d'autoroute, projet qui était réclamé par les habitants. Elle s'interroge sur la frilosité du Conseil d'Etat, puisqu'il y a une opportunité de regagner de la qualité de vie et de la nature.

M. Maudet répète que c'est l'OFROU qui est le maître de l'ouvrage et il mentionne que les coûts dépasseraient le milliard uniquement pour une dalle de couverte. Il ajoute qu'il y a aussi des contingences liées à la sécurité qui se multiplient au gré de la longueur des tranchées couvertes. Il rappelle par ailleurs que la Confédération repousse des projets ferroviaires à 2080.

Cette même députée évoque le barreau de Montfleury et remarque que la commune de Vernier y est favorable justement en raison de la large couverture qui y est envisagée. Elle observe que ce projet ne répondra toutefois pas à la congestion du trafic, qui est bloqué jusqu'à Bardonnex, voire plus loin en France. Elle rappelle par ailleurs que le bois de la Grille était une compensation au premier projet d'autoroute et elle se déclare choquée par cette nouvelle donne.

M. Gorce répond que la Confédération n'a pas oublié qu'il s'agit d'une compensation et a l'intention de compenser l'ensemble des pertes. Il ajoute que l'autoroute sera globalement enterrée, ce qui permettra précisément de garantir ces compensations.

Une commissaire LC se demande tout de même pourquoi garder les citernes et couper des arbres qui représentent le seul havre pour certaines espèces, comme les vipères aspics. Elle déclare que cette réponse ne la satisfait pas.

Un député S remarque que ce projet permettra peut-être d'alléger le trafic sur la route du Nant d'Avril et plusieurs autres axes qui sont surchargés à l'heure actuelle, mais il se demande ce qui est prévu pour alléger le trafic sur des axes comme l'avenue Louis-Casaï au vu de l'augmentation du trafic.

M. Maudet répond une fois encore qu'il ne peut pas exposer l'ensemble de la politique de transport du canton, mais il mentionne qu'au vu de la non-résilience du trafic, seul un métro devrait être envisagé à terme pour diminuer la congestion, et il craint qu'il soit compliqué de voir une amélioration dans les vingt prochaines années.

Une députée Ve déclare que l'EPFZ a été mandatée pour prioriser les projets et elle se demande si ce projet d'agrandissement de l'autoroute est compris dans cette étude.

M. Pavageau répond que cette étude couvre l'ensemble des projets et que celui de l'autoroute est certainement compris, mais qu'il n'y a pour l'heure aucune information.

Cette même députée remarque que dans le cadre de cette étude, le projet pourrait donc ne pas être déclaré prioritaire.

M. Gorce mentionne qu'il n'y a pas de détails sur les critères de l'étude ni sur sa méthodologie. Il ajoute qu'une vraie confidentialité des travaux a été voulue. Il imagine que des éléments seront communiqués lorsque cette étude aura été rendue.

M. Pavageau mentionne que tous les projets qui ont été votés sont en cours de réalisation.

Une commissaire Ve évoque un article et une interview du directeur de l'OFROU, qui déclarait que tous les contrats en vue des travaux planifiés allaient être annulés, et elle se demande si poursuivre ce projet n'est pas contradictoire.

M. Gorce répond qu'il est question des contrats qui portaient sur le projet de tronçon entre le Vengeron et Nyon. Il ajoute que, pour le reste, les contrats sont maintenus.

Cette même commissaire remarque que le directeur de l'OFROU indiquait toutefois que des études devaient encore être menées pour le projet d'agrandissement de l'autoroute de contournement.

M. Gorce répond que les études se poursuivent sur les aménagements entre les routes de Montfleury et du Canada ainsi que pour le tronçon vers Bernex.

Une députée Ve remarque que la forêt a le statut de protection le plus important en Suisse, mais elle constate que l'on trouve toujours des moyens

pour contourner cette protection, ce malgré les votations négatives de la population.

Discussion et vote

Un député LJS pense que cette pétition est excessive et que certains éléments sont discutables. Il propose donc son dépôt.

Une députée Ve déclare que son groupe estime au contraire que cette pétition n'est pas excessive, puisque la population s'est prononcée et qu'une étude est en cours à l'EPFZ. Elle regrette de voir que le Conseil d'Etat a fait son choix et mentionne que son groupe propose le renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat. Elle ajoute que la nature, l'urgence climatique et un lieu destiné aux jeunes semblent ne pas constituer des arguments suffisants pour être pris en compte par le Conseil d'Etat, malheureusement.

Un député S mentionne que son groupe propose aussi le renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat, observant que l'impact de ce projet sur le bois de la Grille, qui est une zone de compensation, sera important. Il ajoute que la zone des citernes n'a pas été prise en compte et il mentionne que plusieurs questions de fond se posent.

Un député MCG déclare que pour limiter l'impact sur la mobilité des habitants de Vernier, il faudrait limiter la venue des frontaliers. Il ne croit pas que ce projet limite la mobilité de la population. Il déclare que la situation est telle dans ce secteur que les gens sont démotivés. Il mentionne que son groupe propose le dépôt de cette pétition, qui ne permettra pas de stopper le projet.

Un député PLR pense également que cette pétition est un peu extrême. Il ajoute que de nombreuses personnes qui fréquentent cette autoroute n'ont pas d'autre choix que de prendre leur véhicule. Cela étant, il comprend également les sentiments des habitants de Vernier. Il partage les propos du député MCG, mais il rappelle que Genève a besoin des frontaliers. Or il rappelle que ces derniers n'ont pas forcément d'alternatives à la voiture. Il estime que ce projet fait sens, raison pour laquelle il est en faveur du dépôt de cette pétition.

Un député S ne peut pas entendre que l'élargissement d'un tronçon d'autoroute soit une mesure transitoire dans l'attente qu'une solution soit trouvée pour le trafic frontalier. Il rappelle le résultat de la votation sur l'élargissement de l'autoroute et les positions des communes riveraines. Il mentionne qu'il n'est pas question de quelques signatures, mais d'une large partie de la population. Il ajoute qu'une troisième voie d'autoroute ne fera qu'accroître le trafic au cours des cinquante prochaines années, comme cela a été prouvé par plusieurs études menées en Suisse.

Une députée LC remarque que ce n'est pas seulement l'autoroute qui est saturée, mais aussi le Léman Express. Elle ajoute que c'est bel et bien le trafic frontalier qui occasionne cette situation dramatique, les frontaliers n'ayant pas d'alternatives. Elle pense qu'il faut améliorer la situation de cette autoroute, mais y réfléchir sans bétonner les derniers espaces verts. Elle rappelle que les Zurichois parviennent à créer des tranchées couvertes et elle se demande pourquoi Genève n'y arriverait pas.

Le président passe au vote du renvoi de la P 2233 au Conseil d'Etat :

Oui : 6 (3 S, 2 Ve, 1 LC)
Non : 9 (1 LJS, 2 MCG, 4 PLR, 2 UDC)
Abstentions : -

Le renvoi de la P 2233 au Conseil d'Etat est refusé.

Le président passe au vote du dépôt de la P 2233 sur le bureau du Grand Conseil :

Oui : 9 (1 LJS, 2 MCG, 4 PLR, 2 UDC)
Non : 6 (3 S, 2 Ve, 1 LC)
Abstentions : -

Le dépôt de la P 2233 sur le bureau du Grand Conseil est accepté.

Mesdames et Messieurs les députés, au vu de ce qui précède, la commission vous demande de suivre sa décision, soit de déposer cette pétition sur le bureau du Grand Conseil.

Date de dépôt : 12 août 2025

RAPPORT DE LA PREMIÈRE MINORITÉ

Rapport de Céline Bartolomucci

Le 24 novembre 2024, la population suisse et genevoise a clairement dit non aux futurs projets d'extension autoroutière³ :

- Population genevoise : 57,1% contre
- Population suisse : 52,7% contre

Ce vote n'était pas uniquement un rejet technique de certains tronçons, mais un signal politique clair : mettre fin à la fuite en avant autoroutière.

Le directeur de l'OFROU, M. Jürg Röthlisberger, a reconnu en décembre 2024 que ce résultat remettait en cause de nombreux projets et qu'une analyse approfondie était nécessaire avant toute poursuite. A la suite de la votation, il a également mentionné que l'OFROU intensifierait ses efforts dans le domaine de la gestion de la circulation et de la promotion des transports publics pour répondre aux défis de mobilité futurs et que tous les contrats qui avaient été passés en vue des travaux planifiés seraient annulés (déclaration devant la Société suisse de Public Affairs SSPA reprise par la « Tribune de Genève »).⁴

Maintenir à tout prix la planification d'un projet tel que l'élargissement de l'autoroute à Vernier sous prétexte qu'il n'était pas inclus dans le périmètre exact de la votation revient tout simplement à contourner l'esprit démocratique.

Par ailleurs, du point de vue écologique, le bois de la Grille n'est pas un simple bosquet : c'est une zone de compensation écologique obtenue lors de précédents travaux autoroutiers, bénéficiant de la plus haute protection forestière en Suisse. Cet espace abrite notamment une biodiversité remarquable, dont des espèces protégées comme la vipère aspic, et constitue un maillon essentiel du corridor écologique du Rhône. Comble de l'ironie, cet

³ Résultats votation populaire n°6743 du 24.11.2024 :

<https://www.bk.admin.ch/ch/f/pore/va/20241124/det673.html>

⁴ Article de la « Tribune de Genève » du 13.12.2024 : <https://www.tdg.ch/apres-le-non-aux-autoroutes-les-5-choses-a-savoir-sur-les-routes-suissees-527129918805>

espace existe justement pour compenser un projet précédent destructeur de nature... Et on aimerait le supprimer !

Détruire ce bois pour une bretelle d'autoroute, c'est rompre un engagement passé envers la population, sacrifier un habitat précieux qu'aucune replantation ne peut remplacer à court terme et fragiliser encore davantage un territoire déjà soumis à de fortes pressions environnementales.

Ce projet ne se contente pas d'attaquer la nature : il supprime aussi l'ABARC, un espace socioculturel essentiel offrant aux jeunes un lieu sûr, encadré et hors du centre-ville pour leurs activités. En supprimant cet espace, on choisit sciemment de fragiliser la cohésion sociale de Vernier et on retire une ressource précieuse pour la jeunesse des environs.

Autre point non négligeable si le projet se poursuit : pendant les dix ans de travaux, les riverains subiront non seulement du bruit et de la poussière de manière permanente, mais aussi le trafic de centaines de camions de chantier (sans parler de la perte, à terme, d'espaces verts de proximité et de cheminements piétons le long du Rhône). Faire porter le poids de ces nuisances à une génération entière d'habitantes et d'habitants, dont beaucoup d'enfants et d'adolescents, est socialement irresponsable.

Selon l'OFROU lui-même, l'élargissement induirait +5% de trafic sur ce secteur, y compris sur un axe destiné au BHNS, ce qui ne constitue en rien une amélioration de la situation. Les études suisses et internationales sont unanimes : chaque élargissement d'autoroute crée un trafic supplémentaire (phénomène appelé « la demande induite »⁵), annulant rapidement tout gain de fluidité. Ainsi, en ajoutant et en élargissant une autoroute, les causes profondes de la congestion – notamment le manque de solutions ferroviaires par rapport au trafic frontalier, le Léman Express étant aujourd'hui saturé – ne seront pas traitées et le problème ne fera que perdurer et s'accroître.

Depuis les votations, la Confédération a confié une étude à l'EPFZ consistant en une **évaluation et en une hiérarchisation nationale des projets d'infrastructures de transport** visant à déterminer leurs priorités respectives et dont les conclusions pourraient influencer directement la pertinence de l'élargissement de l'autoroute à Vernier. Ces résultats devraient être publiés à l'automne 2025.

En attendant les conclusions de cette étude, les alternatives ne manquent pas, telles que :

⁵ <https://www.espazium.ch/fr/actualites/lelargissement-des-autoroutes-ne-resoudra-pas-les-problemes-de-congestion>

- Renforcer massivement les liaisons transfrontalières en transports publics ;
- Revoir la liaison ferroviaire Genève-Annecy ;
- Améliorer le Léman Express ;
- Augmenter l'offre de parkings-relais transfrontaliers reliés par navettes ;
- Créer une tranchée couverte, sur le modèle de Zurich, pour réduire les nuisances, préserver la biodiversité et offrir de nouveaux espaces verts en pleine terre⁶ ;
- Relocaliser certaines infrastructures industrielles (citernes) pour réduire l'impact sur les zones naturelles ;
- Réguler le trafic frontalier : incitations au covoiturage, restrictions aux heures de pointe, coordination avec la France.

Les générations futures jugeront nos choix. En sacrifiant le bois de la Grille et l'ABARC pour une infrastructure routière aux bénéfices temporaires, nous leur laisserons un territoire appauvri écologiquement, plus bruyant et plus pollué.

Devant la volonté affichée du peuple de sortir du bitume et devant l'incertitude même du DETEC face aux projets prioritaires, la première minorité refuse de cautionner une vision à court terme qui privilégie l'asphalte au détriment de la qualité de vie et de la justice climatique.

En conséquence, la première minorité demande le renvoi de la P 2233 au Conseil d'Etat, avec l'intention de :

- Suspendre toute planification jusqu'aux conclusions de l'EPFZ ;
- Examiner les alternatives proposées ;
- Garantir la préservation intégrale du bois de la Grille et de l'ABARC ;
- Enfin, inscrire ce dossier dans une politique de mobilité durable qui protège le bien-être des générations actuelles et futures.

⁶ <https://www.rts.ch/info/regions/autres-cantons/2025/article/zurich-un-parc-urbain-remplace-l-autoroute-pour-revaloriser-un-quartier-28879312.html>

Date de dépôt : 11 août 2023

RAPPORT DE LA DEUXIÈME MINORITÉ

Rapport de Christina Meissner

Le bois de la Grille n'en finit pas de lutter pour ne pas disparaître. Niché entre le bois des Frères, l'autoroute de contournement et la route de Vernier, ce bois est déclassé dans les années soixante en zone industrielle. En 1972, l'Etat fait marche arrière et le place sous protection provisoire avant de le classer en zone de bois et forêts en 1987, puis de l'inclure dans le périmètre de protection des rives du Rhône en 1989.

En mars 2000, la commune de Vernier rachète le bois et se préoccupe de préserver ses richesses. Les inventaires menés à cette époque confirment que c'est en effet un véritable trésor de flore et de faune. On y dénombre pas moins de quatorze espèces d'orchidées, indicatrices de haute valeur écologique. Mais lorsque la commune acquiert le bois, il est très embroussaillé et il faut intervenir pour préserver les prairies qui lui confèrent toute sa valeur. Ces travaux conséquents seront payés par les routes nationales en guise de compensation à la disparition des arbres, eux-mêmes plantés en compensation à des défrichements, à l'endroit où la sortie autoroutière de Vernier est modifiée en trèfle complet. Le bois de la Grille devient, de fait, une compensation autoroutière.

Nos autorités ont la mémoire courte, ou plutôt, le savoir s'éteint avec le départ des personnes impliquées dans les dossiers : à l'époque, Christian Grobet pour le canton, Jean-Bernard Haegler pour les routes nationales, Jean-Marc Beffa pour la commune, moi-même pour Pro Natura. L'oubli de cet historique est bien pratique, car il permet de piétiner allègrement cette compensation en préconisant d'installer sur le bois de la Grille tout le chantier du futur élargissement autoroutier.

La question qui se pose est la suivante : comment compense-t-on une compensation écologique, elle-même venue compenser une précédente compensation écologique ? Pour rappel, l'objectif de la compensation est d'obtenir un résultat d'absence de perte nette de biodiversité, voire un gain. La compensation d'une compensation devient très compliquée, car elle implique d'évaluer à la fois les impacts initiaux et les impacts des mesures de compensation précédentes, ainsi que les interactions entre les différents

éléments de l'écosystème. Face à cette complexité, l'oubli offre une échappatoire formidable.

Il y a pourtant un site industriel tout proche et parfaitement adéquat pour faire du stockage de chantier, celui des citernes de Blandonnet. Compte tenu de la clause unilatérale de maintien du droit de superficie jusqu'en 2062, on pourrait juger cette installation de chantier impossible, mais le Conseil d'Etat reconnaît lui-même l'existence d'opportunités permettant de concrétiser de premières étapes de développement à court terme, en fonction des discussions engagées avec les exploitants et les titulaires des DDP.

Par ailleurs, des retards dans la construction autoroutière ne sont pas exclus, ils sont même avérés. La demi-jonction autoroutière liée au barreau de Montfleury à Vernier aurait dû être opérationnelle en 2024 ; or les travaux n'ont même pas commencé.

La deuxième minorité que je représente pense qu'il est vraiment nécessaire que le Conseil d'Etat ne sacrifie pas le bois de la Grille, mais recherche activement une installation de chantier autrement moins impactante pour la biodiversité. Partant, elle propose le renvoi de la pétition 2233 au Conseil d'Etat.

Date de dépôt : 14 juillet 2025

RAPPORT DE LA TROISIÈME MINORITÉ

Rapport de Jean-Pierre Tombola

Séance du 10 mars 2025 : Audition de MM. Patrick Arnoldi, Cédric Briner et Pierre Bleiker, pétitionnaires

Lors de l'audition, les pétitionnaires ont rappelé que l'élargissement de l'autoroute à Vernier n'était pas compris dans l'objet soumis à votation le 24 novembre 2024. La réalisation de cet ouvrage sur lequel le canton a la main fait partie du plan de mobilité cantonal et impactera les habitants de Vernier durant des années pour les raisons suivantes :

- Le chantier aura une emprise gigantesque et entraînera la destruction du bois de la Grille, une réserve naturelle d'intérêt national renfermant des espèces végétales très intéressantes. Pour rappel, le bois de la Grille se prolonge le long des sentiers du Rhône, qui seront aussi largement impactés par ce projet, puisqu'interdits aux promeneurs. La population ressent un attachement très fort à l'égard du bois de la Grille.
- Un centre socioculturel qui permet aux jeunes de faire la fête sans déranger personne sera détruit.
- L'élargissement de l'autoroute engendrera également une augmentation de la circulation de 5%, selon l'Office fédéral des routes (OFROU), sur une voie qui doit précisément accueillir le bus à haut niveau de service (BHNS).

La troisième minorité rappelle que le peuple a refusé le projet d'élargissement des autoroutes en votation populaire le 24 novembre 2024, soit quelques jours avant le dépôt de cette pétition. Cette pétition n'est donc pas liée au résultat de la votation de novembre. L'esprit de cette pétition est de déterminer ce que l'on fait du présent projet d'élargissement de l'autoroute après la votation populaire de novembre 2024. Une fois de plus, ce projet accroît les nuisances et isole Vernier.

L'autoroute actuelle est très embouteillée à cause de la douane de Bardonnex, le problème relève donc de la douane. La bretelle créée en provenance d'Annecy n'a fait qu'accroître le trafic, ce d'autant plus qu'il n'y a pas de train entre Genève et Annecy. Dès lors, l'élargissement de cette

autoroute augmentera inévitablement le nombre de voitures, puisque lorsque l'on construit des rails et des gares, les gens viennent de plus loin.

Le bois de la Grille avait été proposé comme une compensation autoroutière pour un élargissement autoroutier

La troisième minorité constate que l'élargissement de l'autoroute implique de détruire une compensation, elle-même prévue pour un élargissement autoroutier, ce qui est fondamentalement paradoxal. La Ville de Vernier abrite de nombreuses citernes d'hydrocarbures dont la population souhaite le démantèlement. Il aurait donc été judicieux de placer cet élargissement autoroutier sur l'emplacement des citernes plutôt que de viser le bois de la Grille, qui serait supprimé au profit d'une bretelle d'autoroute.

Il convient de rappeler que la votation de novembre 2024 remet en question de nombreux projets routiers et autoroutiers. Cette pétition met en lumière une dégradation de la qualité de vie. Il est regrettable que des alternatives ne soient pas envisagées, comme obliger les personnes venant d'Annecy à se déplacer autrement qu'en voiture.

Séance du 19 mai 2025 : Audition de MM. Pierre Maudet, conseiller d'Etat, DSM, Christian Gorce, ingénieur, directeur général, OCGC, et Benoît Pavageau, directeur OCT

Lors de l'audition du département, il a été précisé que le projet d'élargissement de l'autoroute à Vernier est mené par l'Office fédéral des routes (OFROU), un projet soutenu par le canton. Dans le cadre de la votation du 24 novembre dernier, la population s'est opposée à l'élargissement du tronçon autoroutier entre le Vengeron et Nyon, mais le secteur autoroutier de Vernier n'est pas concerné par cette votation. Pour le département, ce projet vise à renforcer la fluidité du trafic sur l'autoroute, qui est saturée à certaines heures, une congestion suffisamment importante pour que des véhicules soient obligés d'emprunter le réseau cantonal. Le projet prévoit de prolonger le tunnel de Vernier sur 225 mètres pour diminuer le bruit, ce qui permettra d'étendre la nature. Quant à l'association ABARC, il a été indiqué qu'il n'y a pas de certitude pour le moment. Les études qui sont menées peuvent encore avoir un impact sur la planification, raison pour laquelle le canton n'a pas encore de détails quant au calendrier des travaux. Le canton considère ce projet comme prioritaire.

La troisième minorité note que l'OFROU continue à étudier ce projet alors que le résultat détaillé de la votation du 24 novembre dernier montre le refus net des communes riveraines de l'autoroute. En effet, construire une nouvelle

route induit du trafic supplémentaire. L'élargissement de l'autoroute menace directement le bois de la Grille, un site naturel d'intérêt majeur, et le centre de loisirs ABARC qui permet aux jeunes de s'épanouir sans déranger personne.

Le département souligne que la commune de Vernier est favorable à la demi-bretelle de Montfleury, mais opposée à l'élargissement du reste du tronçon. Le Conseil d'Etat considère que l'application de la LMCE est la clé de voûte du dispositif voté par le peuple en 2016 et déclare qu'il n'y a pas de raison de la modifier. Le Conseil d'Etat n'a pas le sentiment que ce projet a été remis en cause par la votation du 24 novembre. De l'avis du département, l'élargissement vise à alléger le trafic dans le centre-ville alors que l'allongement du tunnel permettra de prévoir des plantations en pleine terre de qualité. La troisième voie d'autoroute sera dédiée à une sélection de véhicules. Il remarque que si l'on n'anticipe pas les besoins, l'asphyxie sera totale. En zone 1, le canton est contraint par les communes. Et le Conseil d'Etat préfère gagner en fluidité en posant des « stents » - pour faire une analogie avec la médecine – plutôt que de voir s'accumuler des bouchons qui génèrent une pollution importante.

Le département reconnaît qu'il y a une diminution de trafic au niveau local, comme le démontre le nombre d'enregistrements de plaques à l'office cantonal des véhicules. Toutefois, on constate des augmentations au niveau transfrontalier, compte tenu du désert en transports publics de l'autre côté de la frontière.

La troisième minorité rappelle que l'urgence climatique a été votée par le Conseil d'Etat en 2016 et qu'il serait regrettable de s'en tenir uniquement à la LMCE sans inciter les gens à moins utiliser leur voiture. Jusqu'à présent, il n'existe aucune preuve démontrant que l'agrandissement d'un axe autoroutier permettrait de réduire le trafic dans un centre-ville.

L'idéal aurait été de faire une tranchée couverte maximale sur l'autoroute, moyennant des études. A Zurich, par exemple, un magnifique projet a été mené sur 1 kilomètre d'autoroute, projet qui était réclamé par les habitants. Dès lors, la frilosité du Conseil d'Etat de Genève est difficilement compréhensible, puisqu'il y a une opportunité de gagner de la qualité de vie et de la nature, malgré des coûts qui seraient élevés et le fait que l'Office fédéral des routes reste le maître d'ouvrage.

Lors des travaux de la commission, il a été rappelé que la Ville de Vernier est favorable au barreau de Montfleury en raison de la large couverture envisagée, bien que le projet ne réponde pas à la congestion du trafic, qui est bloqué jusqu'à Bardonnex, voire plus loin en France voisine. Il serait regrettable et choquant de détruire le bois de la Grille, car ce dernier constituait

une compensation pour l'ensemble des pertes liées à la construction du premier projet d'autoroute, ce serait une totale contradiction. L'argument du département consistant à dire que l'autoroute sera globalement enterrée pour garantir ces compensations n'est pas convaincant.

On peut admettre que ce projet permettra peut-être d'alléger le trafic sur la route du Nant d'Avril et plusieurs autres axes surchargés à l'heure actuelle. Mais rien n'est prévu, par exemple pour alléger le trafic sur des axes comme l'avenue Louis-Casaï au vu de l'augmentation du trafic. Il convient enfin de relever que selon l'Office fédéral des routes, des études sur les aménagements entre les routes de Montfleury et du Canada ainsi que du tronçon de Bernex doivent encore être menées pour le projet d'agrandissement de l'autoroute de contournement.

Conclusion

Mesdames et Messieurs les députés, cette pétition met en exergue des problèmes réels d'augmentation du trafic individuel motorisé. En effet, le canton de Genève est confronté à de nombreuses nuisances liées au trafic motorisé qui impactent la qualité de vie des habitants, l'économie locale, l'environnement et le climat. Le coût des déplacements entre dans l'équation au moment de choisir un mode de transport.

Selon le plan climat cantonal, 45% des Genevois qui se rendent au travail le font actuellement en transport individuel motorisé. Pour permettre une diminution de l'usage de véhicules motorisés, il existe plusieurs solutions telles que des services de mobilité (Smart Mobility), des plans de mobilité et des mesures de tarification de la mobilité.

En complément au développement de l'offre de transports collectifs, il convient d'opérer un réel changement des comportements afin de permettre un rééquilibrage des différents modes de transport, autant pour les déplacements professionnels que de loisirs ou d'achats.

Lors des auditions, le Conseil d'Etat a mis en avant sa volonté de faire respecter la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE). Cependant, depuis 2016, le Conseil d'Etat a déclaré l'urgence climatique et fixé des objectifs ambitieux en matière de réduction des émissions carbone : -60% d'ici 2030 et la neutralité carbone d'ici 2050. Le projet d'élargissement de l'autoroute entraînera des conséquences considérables pour le bois de la Grille et le centre de loisirs pour les jeunes ABARC. Rappelons que le bois de la Grille constituait une compensation pour les nuisances subies lors de la réalisation de la première autoroute.

Pour toutes ces raisons, il serait très choquant de ne pas prendre en compte la demande des auteurs de cette pétition, laquelle a récolté 250 signatures. Il serait également illogique de ne pas prendre en considération le résultat de la votation populaire du 24 novembre 2024 qui confirme, au niveau national, le refus de l'arrêté fédéral du 29 septembre 2023 concernant l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales ; un refus à 52,7% alors que les Genevoises et les Genevois l'ont rejeté à 57,1%. Il est important de tenir compte non seulement du vote populaire, mais également du point de vue des habitants de la Ville de Vernier qui subissent de nombreuses nuisances liées au trafic automobile et craignent d'en endurer davantage.

Mesdames et Messieurs les députés, au regard des explications qui vous ont été données, la troisième minorité votera le renvoi de la pétition 2233 au Conseil d'Etat et vous recommande de faire de même.