

Genève: les associations environnementales et de riverain·e·s s'opposent à l'élargissement de l'autoroute de contournement

Une large coalition d'associations s'oppose au projet d'élargissement de l'autoroute de contournement, dont un premier tronçon Perly-Bernex vient d'être soumis à consultation. Alors que les Genevois·es ont voté non à 57% à de nouveaux projets autoroutiers en 2024, le Conseil fédéral essaie de faire passer un nouveau projet, avec des impacts très négatifs pour le canton de Genève et sa population.

Cette coalition est composée d'actif-traffic, de l'Association Transports et Environnement Genève (ATE), de Pro Natura Genève, de Mobilité Piétonne, du WWF Genève, d'Uniterre, de Sauvegarde Genève, l'Association pour la Sauvegarde de Confignon et environs (ASC) et du Groupement des Habitants de Saint-Mathieu et Riverains. Toutes ces associations sont unies pour s'opposer au projet d'élargissement de l'autoroute de contournement entre Perly et Meyrin/Vernier (puis jusqu'au Vengeron).

En début d'année 2025, quelques semaines après le refus en votation populaire de six projets d'extension d'autoroutes, le Conseil fédéral a lancé le processus "Transports'45" visant à définir les priorités en matière d'infrastructures de transport pour la Suisse. Dans ce cadre, il a indiqué vouloir réexaminer plusieurs projets d'extensions autoroutières.

Parmi ces projets, l'autoroute de contournement de Genève entre Perly et Vernier. Ce projet massif prévoit de créer trois voies supplémentaires à l'est de l'autoroute actuelle sur l'ensemble du tracé, portant l'ouvrage à un total de sept voies avec deux tranchées couvertes. Ces trois nouvelles voies seraient dédiées au trafic en direction de Lausanne, alors que les quatre voies actuelles seraient destinées aux véhicules circulant en direction de la douane de Bardonnex. Deux nouveaux tunnels et plusieurs autres aménagements majeurs sont prévus: prolongation du tunnel de Vernier en direction de Lausanne et création d'une tranchée couverte de 400 mètres de long à la hauteur du bois des Mouilles. Ce projet prévoit aussi de prolonger le tunnel de Confignon au nord et de modifier le pont enjambant l'Aire. Enfin, une tranchée couverte est prévue sur la zone dite de Champs-Blancs, située en bordure du futur quartier des Cherpines. Côté sud, ces trois nouvelles voies s'arrêteront à l'échangeur de Perly.

La justification avancée pour ce projet repose sur la volonté de supprimer les goulets d'étranglement afin d'améliorer la fluidité du trafic et de renforcer la sécurité routière.

Contraire à la volonté populaire

Cette démarche apparaît en contradiction totale avec la volonté populaire exprimée lors de la votation de novembre 2024, au cours de laquelle 52,7% de la population suisse avait refusé ces projets d'extension. Le refus du Canton de Genève était encore plus net avec 57,05%

de NON. La commune de Confignon, où les associations d'habitant·es s'étaient mobilisées précisément en prévision de ce projet d'élargissement de l'autoroute de contournement, avait quant à elle dit NON à plus de 60%. Nous demandons de respecter la volonté populaire et de ne pas relancer de projets d'extensions autoroutières démesurées.

Atteintes aux espaces naturels

En plus d'être une aberration d'un point de vue climatique, la nouvelle bretelle d'autoroute serait, à nos dernières connaissances, projetée sur un secteur particulièrement précieux du point de vue écologique, avec des emprises touchants des sites classés Emerald, labellisés Ramsar sous le nom de Rhône genevois - Vallons de l'Allondon et de la Laire pour son importance exceptionnelle comme habitat des oiseaux d'eau, réserve d'oiseaux d'eau et de migrateurs d'importance internationale et nationale (Rhône-Verbois), protégée par l'Ordonnance sur les réserves d'oiseaux d'eau et de migrateurs d'importance internationale et nationale (OROEM), ainsi qu'inscrit en partie à l'Inventaire Fédéral des Paysages (IFP).

De surcroît, les Bois des Mouilles à Bernex, constitué majoritairement d'une zone humide serait impacté de manière conséquente. Pourtant, ce site est inscrit à l'Inventaire des sites de reproduction de batraciens d'importance nationale (IBN) et protégé par l'Ordonnance sur la protection des sites de reproduction de batraciens d'importance nationale (OBat). Déjà mis à mal par la construction de l'autoroute, le privant de la connexion avec le secteur du Bois de Châtillon à l'ouest, le Bois des Mouilles est une zone nodale dans le prolongement de la rive gauche du Rhône, en limite de la zone urbanisée et stratégiquement située au niveau cantonal.

Par ailleurs, la rivière Aire située dans le vallon de l'Aire constitue l'un des projets de renaturation les plus importants réalisés en Suisse au cours des dernières décennies. Des investissements publics considérables ont été engagés afin de restaurer les fonctions écologiques du cours d'eau et de recréer un corridor biologique d'importance régionale.

Il serait contradictoire de consentir d'importants efforts financiers pour restaurer ce patrimoine naturel tout en développant simultanément une infrastructure autoroutière de plus grande capacité à ses abords immédiats, avec

les nuisances et les pressions supplémentaires que cela impliquerait pour les milieux naturels environnants.

En tout, ce serait probablement plusieurs dizaines d'hectares de milieux naturels de valeur écologique particulièrement élevée et protégées par les lois cantonales et nationales qui seraient menacés. En cas de réalisation, ce projet d'extension autoroutière impacterait également des sites prioritaires pour les reptiles et pour la flore (mésobromion et chênaie à charme).

Au-delà de leur valeur écologique, ces espaces naturels jouent un rôle essentiel pour la population. Ces boisements jouent un rôle important dans la régulation des températures locales, l'absorption du CO2 la filtration des polluants atmosphériques et la préservation de la biodiversité. Ils constituent également des lieux de promenade, de détente, de sport et de découverte de la nature.

Dans un territoire toujours plus urbanisé et densément construit, cette infrastructure naturelle contient des zones de respiration indispensables au bien-être et à la qualité de vie pour les habitants. Les couvertures sur certains tronçons ne permettraient pas de compenser la perte de qualité paysagère, écologique et récréative de ces secteurs.

Terres agricoles menacées

L'extension de l'autoroute entraînera des atteintes importantes aux terres agricoles. Le secteur est déjà fragilisé par la multitude d'aménagements en cours ou planifiés (boulevard des Abarois, quartier des Cherpines, Grand projet Bernex...).

Selon un document de l'OFROU, pour l'entier du projet Perly - Bernex - Meyrin/Vernier, ce sont 450'000m² de surfaces d'assolement (SDA) qui seront temporairement affectées, et 12'000 m² de manière définitive. Pour les forêts, il semble que ce soit 105'000 m² de manière temporaire (une décennie) et 56'000 m² définitivement.

Les autorités mettent en avant des mesures de compensation, notamment le recouvrement de certaines portions d'autoroute visant à reconstituer des surfaces d'assolement (SDA). Il s'agit de recréer des sols agricoles sur des infrastructures construites, à l'aide de couches de terre végétale et de remblais issus des mouvements de terre du chantier.

Cette approche repose sur une logique de compensation qui ne remplace ni les sols agricoles naturels détruits, ni les fonctions écologiques qu'ils assurent. Ces surfaces recréées ne sont de loin pas équivalentes à la protection effective des écosystèmes existants. À l'heure où la préservation des terres agricoles et de la biodiversité est essentielle, il est irresponsable de poursuivre des projets qui artificialisent davantage les sols et participent à dégrader durablement des espaces naturels.

Contraire aux politiques climatiques

Au niveau fédéral, la Suisse s'est engagée, par la ratification de l'Accord de Paris, à promouvoir toutes mesures destinées à contenir le réchauffement climatique en dessous de 2°C voire si possible en dessous de 1,5°C. Dans cette perspective, la Suisse est tenue d'atteindre la neutralité carbone d'ici à 2050. Pour ce faire, l'Assemblée fédérale a adopté en 2022 la Loi fédérale sur les objectifs en matière de protection du climat, sur l'innovation et sur le renforcement de la sécurité énergétique (LCI). Cette loi prévoit notamment une réduction des émissions de CO₂ liées aux transports de 57% d'ici à 2040, puis de 100% à l'horizon 2050. Favoriser une augmentation durable du trafic automobile en augmentant la capacité des infrastructures va directement à l'encontre de ces objectifs.

Au niveau cantonal, Genève a déclaré l'urgence climatique en 2019 et s'est fixé des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Le projet d'élargissement autoroutier contredit le Plan climat cantonal adopté par le Conseil d'État en 2021, qui prévoit de réduire d'environ 40% le nombre de déplacements en TIM restants d'ici 2030 et de 80% d'ici 2050. Le projet irait également totalement à l'encontre des engagements pris dans le cadre de la Charte du Grand Genève en transition signée en 2023 qui affirme aussi l'objectif impératif d'atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050.

En favorisant les transports individuels motorisés, le projet de 3e voie autoroutière ne contribue pas à la compacité de l'agglomération, car elle stimule l'étalement urbain, incompatible avec les objectifs de neutralité carbone. Par ailleurs, la réduction du trafic planifiée dans le Plan climat permet d'envisager des mesures en faveur des mobilités actives et des transports publics au centre-ville sans qu'il soit nécessaire de créer de nouvelles infrastructures en périphérie.

Le projet d'élargissement de l'autoroute de contournement s'inscrit en contradiction avec les orientations qui guident la future organisation territoriale du bassin franco-valdo-genevois.

Développer cette infrastructure autoroutière sans coordination avec la vision territoriale transfrontalière (VTT) revient à ignorer qu'un projet de mobilité doit répondre à une politique d'aménagement du territoire. Cela est d'autant plus problématique que la VTT défend un modèle de territoire de proximité et vise une réduction du trafic automobile motorisé.

Enfin, le projet d'élargissement de l'autoroute entraînerait une hausse des nuisances sonores et de la pollution dans les communes concernées, ce qui entre à nouveau en contradiction avec les planifications cantonales en matière de réduction des nuisances et de promotion d'un cadre de vie favorable à la santé.

Trafic induit: toujours + de voitures

La création de nouvelles autoroutes entraîne un phénomène largement documenté appelé trafic induit : plus l'offre autoroutière augmente, plus elle attire de nouveaux déplacements motorisés. L'élargissement de l'autoroute de contournement ne constitue ainsi pas une réponse crédible aux difficultés de mobilité.

Augmenter la capacité du réseau routier induit des changements de comportement de mobilité qui attire des automobilistes supplémentaires, ce qui conduit à terme à une nouvelle saturation du réseau. À moyen et long terme, ces projets ne résolvent donc pas les problèmes de congestion ; ils contribuent au contraire à accroître durablement le volume du trafic automobile.

Déplacer des véhicules sur des axes autoroutiers ne supprime pas le trafic : il le déplace et le redistribue dans le réseau. Aucun trajet ne débute ou ne se termine sur une autoroute ; les flux se reportent inévitablement sur les routes secondaires, aggravant les engorgements dans les villes et les villages. Dans ces espaces, où l'élargissement des routes est souvent limité, cette hausse du trafic accentuera les effets d'entonnoir et les embouteillages aux entrées des agglomérations comme à Genève, en particulier dans les communes de la rive gauche et dans le centre-ville.

Les autorités invoquent également la création d'une voie dédiée au covoiturage ainsi que l'ouverture des autoroutes aux transports publics. Ces propositions reposent toutefois sur des hypothèses peu réalistes. Le covoiturage demeure très très marginal dans les déplacements quotidiens, en particulier pour les trajets pendulaires.

De même, l'idée de faire circuler des transports publics sur des axes autoroutiers suppose une compatibilité d'exploitation et des conditions de fonctionnement rarement observées pour ce type d'infrastructure.

Dans le contexte actuel d'urgence climatique, une telle politique qui renforcerait immanquablement le trafic individuel motorisé est parfaitement incompatible avec les objectifs adoptés démocratiquement aux niveaux fédéral, cantonal et transfrontalier.

Nuisances massives des chantiers

Ces constructions entraîneront des nuisances majeures pour les populations environnantes pendant une période estimée à dix ans. Les riverain·e·s ont déjà subi des perturbations importantes lors de la construction de l'autoroute dans les années 1980 et 1990, et risquent aujourd'hui d'être confronté·e·s à une situation comparable.

Le chantier générera un trafic intense de camions pour l'acheminement des matériaux et l'évacuation des déblais, avec plusieurs milliers de rotations sur l'ensemble de la durée des travaux. À cela s'ajouteront des nuisances sonores importantes liées à l'utilisation d'engins de chantier, ainsi que des émissions de poussières susceptibles de dégrader la qualité de l'air.

L'ensemble de ces impacts entraînera une détérioration significative de la qualité de vie des riverain·e·s pendant de nombreuses années. Une telle situation apparaît difficilement acceptable au regard des conséquences qu'elle fera peser sur les populations concernées.

Des milliards gaspillés

Le coût de ce projet d'élargissement de l'autoroute de contournement est, pour le seul tronçon Perly-Bernex, estimé à 1,1 milliard de francs environ. Mais ce chiffre n'inclut ni le reste du tracé jusqu'à Meyrin/Vernier puis jusqu'au Vengeron (au total: 2,6 milliards), ni les surcoûts qui surviennent inmanquablement pour les projets de cette envergure, d'autant plus lorsqu'il s'agit d'ouvrages complexes comme celui-ci (tunnels, tranchées couvertes, pont, proximité de zones protégées, etc.).

Ce chiffre n'inclut pas non plus l'entretien futur de cette autoroute élargie. Un milliard, c'est l'équivalent de la construction de 4x la ligne de tram entre Nations et Ferney-Voltaire.

À l'heure où Genève a urgemment besoin de rattraper son retard en matière ferroviaire et de re-déployer un réseau de tram pour corriger les erreurs du passé – rappelons que 160 km de lignes de tram ont été détruites à Genève durant le XXe siècle – cet argent serait infiniment mieux investi dans les transports publics et la mobilité cycliste et piétonne plutôt que dans un élargissement qui ne fera qu'aggraver à terme les problèmes de congestion.

Face à l'urgence climatique, à l'effondrement de la biodiversité, à la détérioration de la qualité de vie des habitant·es ainsi qu'aux attentes clairement exprimées par la population, nos associations font savoir qu'elles s'opposeront résolument à ce projet d'extension autoroutière et appellent toutes les forces associatives et politiques à les rejoindre pour faire pression afin que ce projet d'un autre temps soit abandonné. Elles utiliseront les différents moyens à disposition pour que le projet d'élargissement de l'autoroute de contournement n'aboutisse pas. Il est grand temps de privilégier des politiques de mobilité cohérentes avec les objectifs climatiques, la protection du territoire ainsi que la qualité de vie et la santé des riverain·e·s.