



CAHIER D'ACTEUR

Concertation publique suisse
du Futur Collisionneur Circulaire

N°xxx I MOIS ANNÉE

Un texte de présentation
(environ 400 signes)
comportant des informations
sur les buts et missions de
l'institution, son statut,
éventuellement ses membres
et, de façon générale, toutes
les informations nécessaires au
public pour identifier l'auteur et
ses engagements.

Le point de vue de PRO VELO Genève

En bref, que défendez-vous ?

Un texte de présentation générale du propos (environ 1400 signes).

PRO VELO Genève exprime ses vives inquiétudes en lien avec les chantiers du FCC, dont l'ampleur logistique menace directement l'intégrité physique des personnes à vélo.

Les estimations actuelles, même partielles, dessinent un scénario critique : un trafic de camions lourds (5 essieux) intense sur 10 à 20 ans, incluant l'excavation, le coulage du béton et l'acheminement de matériel exceptionnel. Sur le seul site de Presinge, la fréquence envisagée d'un camion toutes les 8 minutes en heure de travail crée un risque systémique d'accidents mortels, particulièrement aux abords de l'école de Lullier et sur les axes structurants comme la route de Jussy.

Nous défendons le principe d'une « Vision Zéro » pour la mobilité : la cohabitation entre un chantier de cette magnitude et les mobilités actives est incompatible sans mesures drastiques. Il n'est pas acceptable que des infrastructures cyclables récentes soient rendues obsolètes ou dangereuses par des élargissements de voirie destinés aux poids lourds. Notre position est claire : aucun coup de pelle ne doit être donné sans une étude d'impact détaillée, validée par des experts de la mobilité, garantissant une séparation stricte des flux et une « Vision Zéro » accident. La sécurité des usagers vulnérables, des enfants aux seniors, ne peut être une variable d'ajustement budgétaire.

Adresse :
Numéro : 33 1 00 00 00 00
Site Internet :

Le chantier du FCC : un risque mortel pour les personnes à vélo à Genève

Une logistique de chantier sous-estimée aux conséquences irréversibles:

Le projet de Future Circular Collider (FCC) du CERN est souvent présenté sous l'angle de la prouesse technologique. Ce que cela ne dit pas, c'est que pour les usagers de la route à Genève, la réalité du long chantier sera vécue dans les corps. La phase de construction, estimée officiellement entre 10 et 12 ans mais susceptible de s'étendre sur deux décennies en raison des aléas géologiques et climatiques, représente un choc logistique sans précédent pour la région.

Les documents de concertation actuels restent évasifs sur les chiffres globaux, se concentrant sur des « ordres de grandeur ». Cependant, les données disponibles pour le seul site technique de Presinge (PB) suffisent à lancer un signal d'alarme majeur. Lors de l'atelier de cartographie du 29 août, il a été évoqué une fréquence d'un camion toutes les 8 minutes durant la phase d'excavation, soit sur 5 ans, pour ce seul site. Ce flux concerne des poids lourds de 5 essieux, dont la présence modifie radicalement la psychologie de la route et la sécurité des usagers vulnérables.

Si l'on extrapole cette pression logistique à l'ensemble des sites (PA Ferney-Voltaire, PF Eteaux, PG Groisy-Charvonnex) et à l'ensemble des phases (béton, matériel technique, convois exceptionnels pour les aimants), c'est la totalité du réseau routier nord-genevois qui se trouve saturée. Le CERN indique lui-même que la faisabilité d'un raccordement ferroviaire reste « incertaine » pour la plupart des sites, condamnant de fait la région à un trafic routier massif.

L'incompatibilité fondamentale entre camions lourds et sécurité cycliste:

Pour PRO VELO Genève, la question n'est pas seulement celle de la nuisance, mais celle de la survie. La présence accrue de camions sur des routes départementales et communales augmente mécaniquement le risque d'accidents mortels. Les statistiques le rappellent cruellement : à Genève, un cycliste a déjà 50 % plus de risques d'être impliqué dans un accident qu'à Bâle-Ville. L'ajout d'un trafic lourd intensif sur des axes déjà fréquentés par des cyclistes quotidiens (notamment les trajets domicile-travail et scolaires) est une équation dangereuse.

Le point noir identifié est la proximité immédiate de l'école de Lullier. Comment garantir la sécurité des élèves se rendant à vélo dans un environnement saturé de camions de chantier ? La route de Jussy, axe vital pour relier la France voisine et le sud du canton à la Voie Verte de Thônex, est également menacée.

Faudra-t-il démolir la nouvelle piste cyclable en construction pour élargir la chaussée afin de laisser passer ces convois ? Ce serait un non-sens écologique et économique : détruire du durable pour faciliter le transit de matériaux d'un projet dont l'aboutissement est incertain.

L'élargissement des routes et des ronds-points, rendu nécessaire par le gabarit des camions 5 essieux, induit structurellement un risque d'augmentation des vitesses de circulation. Or, la vitesse est le premier facteur de gravité des accidents. Un chantier qui force à adapter l'infrastructure routière pour la voiture et le camion fait régresser la sécurité de tous. De plus, l'impact environnemental direct, via les émissions de particules fines et de gaz d'échappement inhalés par les usagers, contredit frontalement les objectifs de santé publique et de transition énergétique du canton.

Quant à la « rationalisation » des flux:

Le CERN assure dans ses réponses publiques que la gestion des flux fait l'objet d'une « attention toute particulière » et que des alternatives sont étudiées pour réduire le recours à la route. Il est indiqué que les volumes de béton pour le site de Presinge pourraient représenter environ 6 250 livraisons sur 4 ans, soit une moyenne de 5 camions-toupies par jour, auxquels s'ajoute une marge de 20 % pour les autres matériaux.

Si ces chiffres semblent gérables isolément, ils doivent être lus dans la globalité du chantier. Ils ne prennent pas en compte l'évacuation des déblais (qui représente des millions de tonnes sur l'ensemble du projet), ni les convois exceptionnels de fin de chantier. Dire que l'on cherche à « rationaliser » est le propre de tout maître d'ouvrage ; cela ne suffit pas à rassurer sur la réalité du terrain. Un ingénieur cherchera toujours à optimiser ses coûts, parfois au détriment de la sécurité périphérique si celle-ci n'est pas imposée comme une contrainte absolue.

De plus, l'incertitude demeure totale sur les trajets précis. Certains scénarios, bien que non confirmés officiellement dans les derniers rapports, ont fait état d'un passage par le pont du Mont-Blanc. Si une telle hypothèse se concrétisait, ce serait une aberration totale, injectant du trafic lourd de chantier au cœur même d'une ville dense où la part modale du vélo est en croissance. Le refus catégorique du passage en centre-ville doit être acté dès maintenant.

Exigences de PRO VELO Genève : la sécurité avant le calendrier:

Face à ce projet démesuré, PRO VELO Genève demande à être reconnu comme un acteur incontournable consulté durant toute la durée des travaux. La question est vitale : il en va de la vie des personnes à vélo.

Nos demandes sont les suivantes:

- **Transparence totale des flux** : Le CERN doit fournir, avant toute validation du projet, une cartographie précise de tous les trajets camions, site par site, phase par phase. Notre Commission Technique, forte de son expertise, pourrait être utile pour auditer ces plans, moyennant une rémunération pour l'association, car cette charge de travail dépasse notre mandat bénévole habituel.
- **Compensations structurelles** : Si le chantier doit avoir lieu, il doit financer une amélioration nette du réseau cyclable. Cela implique la création de pistes cyclables sécurisées, séparées physiquement de la chaussée sur tous les axes impactés, et non de simples bandes de peinture inefficaces face à des poids lourds.
- **Sécurité active sur site** : Mise en place obligatoire de personnel de piquet (agents de sécurité) à chaque sortie de chantier et à chaque point de conflit, 7j/7 aux heures de passage. Réduction drastique des vitesses autorisées aux abords des zones de travaux.
- **Technologie et infrastructure** : Obligation d'équiper tous les camions de dispositifs de détection d'angle mort les plus avancés. Installation de miroirs de sécurité sur tous les carrefours empruntés. Garantie que les élargissements de voirie ne s'accompagnent d'aucune augmentation des limitations de vitesse (autorisées comme effectives). Pour les carrefours régulés, mettre en place une régulation différenciée entre vélos et camions.
- **Sanctuarisation du centre-ville** : Interdiction formelle de transit des camions de chantier par le centre de Genève et les zones à forte densité cyclable.

Vers une responsabilité historique:

Les États membres se prononceront bientôt sur le principe du FCC. Il est crucial qu'ils réalisent que le coût réel de ce projet inclut la sécurité routière de la région genevoise. Les études d'impact actuelles sont trop partielles pour permettre un vote éclairé. Comment valider un projet dont les nuisances environnementales et sécuritaires ne sont pas encore chiffrées avec précision ?

Pour PRO VELO Genève, si le CERN et les autorités ne s'engagent pas contractuellement sur ces mesures de sécurité avant le premier coup de pelle, nous nous opposerons fermement à la poursuite du projet. Une vie humaine n'a pas de prix. La « Vision Zéro » accident ne se concrétise que par des infrastructures et une discipline de chantier irréprochables.

Conclusion

Le projet de FCC du CERN ne peut se réaliser au prix de la sécurité des Genevois. Les estimations actuelles, faisant état d'un camion toutes les 8 minutes sur le seul site de Presinge et de milliers de livraisons de béton, dessinent un risque grave, voire mortel pour les personnes à vélo. Avec un cycliste genevois déjà 50 % plus exposé aux accidents que son homologue bâlois, l'ajout d'un trafic lourd massif sur 20 ans est inacceptable.

PRO VELO Genève exige une rupture avec l'approche habituelle des grands chantiers. Nous demandons :

- L'audit obligatoire de tous les trajets camions par des experts en mobilité, dont la consultation de notre Commission Technique.
- Des compensations concrètes : pistes cyclables séparées et sécurisées sur tous les axes impactés.
- L'interdiction stricte du centre-ville pour les convois de chantier.
- L'équipement obligatoire de tous les poids lourds en technologies anti-angle mort.

La science ne saurait justifier la mise en danger délibérée de la population. Si ces garanties de « Vision Zéro » ne sont pas actées avant le démarrage, nous ferons tout pour stopper un projet dont le coût humain serait trop élevé. Les mobilités actives ne pas une variable d'ajustement ; c'est une priorité de santé publique.

Références :

- Concertation FCC CERN, « Matériaux excavés », p.86 et réponses aux questions (2024).
- Atelier de cartographie de Presinge, 29.08.2024 (données CERN).
- Office fédéral des routes OFROU, Données des accidents de la Suisse
<https://www.astra.admin.ch/astra/fr/home/documentation/donnees-et-produits-information/donnees-des-accidents-de-la-suisse/analyses-geographiques/carte-interactive.html>
- Office fédéral de la statistique OFS, Victimes d'accidents de la route selon le moyen de transport utilisé
<https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilite-transports/accidents-impact-environnement/accidents-transports/route.assetdetail.34887219.html>
- OUVEMA, Situation en matière de sécurité du trafic cycliste sur les routes et dans les carrefours
<https://iris.unil.ch/entities/publication/ce0c658d-a639-4b71-ae66-e063ca486aa4>
- Office fédéral des routes OFROU, Communiqué de presse de 19.03.2026
https://www.astra.admin.ch/astra/fr/home/documentation/communiqués-de-presse/anzeige-meldungen.msg-id-1YsXu8Ku_fjsEph3gSrMp.html