

Proposition présentée par les députés :

M^{mes} et MM. David Martin, Dilara Bayrak, Marta Julia Macchiavelli, Pierre Eckert, Ruth Bänziger, Didier Bonny, Yves de Matteis, Philippe Poget, Philippe de Rougemont, Marjorie de Chastonay

Date de dépôt : 22 février 2022

Proposition de motion

Le 30 km/h, ça roule !

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

- que 120 000 Genevoises et Genevois sont confrontés à des niveaux de bruit dépassant les normes fédérales¹ ;
- que près de 450 personnes décèdent chaque année en Suisse des suites de maladies cardiovasculaires provoquées par le bruit routier (en comparaison, 227 personnes ont perdu la vie dans des accidents sur les routes du pays en 2020 selon l'OFS)² ;
- que la large consultation menée par le département des infrastructures a montré que, sur les 115 entités qui ont répondu à cette consultation, 80% se sont prononcées en faveur du déploiement de la nouvelle stratégie de modération de la vitesse³ ;
- que les revêtements phonoabsorbants sont très coûteux et que bien souvent ils ne suffisent pas pour assurer intégralement le respect des valeurs limites d'immission (VLI) fixées par l'OPB ;

¹ <https://www.ge.ch/teaser/moderer-vitesse-lutter-contre-bruit-routier-consultation-cantonale>

² <https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/bruit/dossiers/les-zones-30-font-leurs-preuves.html>

³ <https://www.ge.ch/document/lutte-contre-bruit-routier-apres-avoir-consulte-ses-partenaires-departement-entend-deployer-nouvelle-strategie-moderation-vitesse>

- la jurisprudence du Tribunal fédéral selon laquelle la lutte contre le bruit peut justifier une limitation de vitesse, même « sur des routes de grand transit », les juges fédéraux considérant qu'il s'agit d'une « mesure efficace, peu coûteuse et donc proportionnée » ;
- que réduire la vitesse de 50 km/h à 30 km/h est une mesure dont l'efficacité a été démontrée scientifiquement – en effet elle permet de diminuer de moitié (!) la charge sonore (moins 3 décibels)⁴ ;
- que, à 30 km/h, les automobilistes adoptent en principe une conduite plus régulière – avec des phases de freinage et d'accélération moins nombreuses et plus courtes – et que le trafic s'en trouve également fluidifié² ;
- les décisions de nombreuses autorités publiques de généraliser le 30 km/h dans les centres urbains en Suisse et ailleurs (Zurich, Sion, Nantes, Bordeaux, Edimbourg, Espagne, Pays-Bas...) ⁵ ;
- que le passage à 30 km/h a un impact déterminant – et notamment reconnu par les juges fédéraux – pour améliorer la sécurité des cyclistes et des piétonnes et piétons ;
- qu'à Bruxelles, l'effet du 30 km/h généralisé a permis de diviser par deux le nombre de morts sur la route⁶ ;
- le premier bilan positif de la généralisation du 30 km/h de nuit à Lausanne⁷ ;
- la question écrite urgente QUE 858 du 20 juin 2018 : « *Lutte contre le bruit : où en est-on dans les demandes et autorisations d'allègement ?* » de M^{me} Isabelle Pasquier et la réponse du Conseil d'Etat QUE 858-A⁸ ;

⁴ <https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/bruit/info-specialistes/mesures-contre-le-bruit/mesures-contre-le-bruit-de-la-circulation-routiere/reduction-de-vitesse.html>

⁵ <https://ville30.org/les-villes-30/>

⁶ <https://ville30.org/2022/01/03/bilan-zone-30-a-bruxelles-le-nombre-de-victimes-sur-les-routes-divise-par-deux/>

⁷ <https://www.letemps.ch/suisse/lausanne-un-premier-bilan-positif-30-kmh-nocturne>

<https://www.rts.ch/info/regions/vaud/12849685-premier-bilan-positif-apres-lintroduction-du-30kmh-la-nuit-a-lausanne.html>

<https://lecourrier.ch/2022/02/09/premier-bilan-positif-du-30-km-h-de-nuit-a-lausanne/>

⁸ <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/QUE00858A.pdf>

- la position du Conseil administratif de la Ville de Genève – principale commune concernée par les dépassements de bruit routier à propos de la généralisation du 30 km/h ;
- les articles 7, al. 3, lettre a, et al. 4, lettre d, de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée précisant que « *le département prend les mesures visant à limiter la vitesse à 30 km/h au maximum selon les conditions prescrites par le droit fédéral* » et que « *la création de zones 30 est favorisée, selon les conditions prescrites par le droit fédéral et la loi sur les zones 30 et les zones de rencontre, du 21 septembre 2007* » ;
- la nécessité de mettre en place un dispositif simple et lisible pour toutes les usagères et tous les usagers,

invite le Conseil d'Etat

- à appliquer la limitation de vitesse à 30 km/h jour et nuit au minimum sur l'ensemble des axes routiers se trouvant à l'intérieur ou au bord des zones I et II telles que définies dans la LMCE ;
- à offrir des compensations aux transports publics, telles que de nouvelles voies en site propre et la priorité aux carrefours, de façon à poursuivre les efforts d'amélioration de la vitesse commerciale.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

La principale source de bruit en Suisse est la circulation routière. La population du canton de Genève, à l'instar des habitants des autres régions urbaines, est quotidiennement exposée à un bruit du trafic routier dépassant les limites légales.

Depuis l'entrée en vigueur de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), au 1^{er} avril 1987, les propriétaires de routes ont l'obligation légale d'assainir les tronçons causant des nuisances sonores excessives. Cette exigence concerne tant la Confédération que les cantons et les communes dont les routes devront être assainies afin de réduire les nuisances sonores en dessous des limites légales.

Le canton est responsable de l'assainissement du bruit des routes cantonales. Si, aujourd'hui, 89% du réseau routier cantonal a été assaini⁹ (via la pose de revêtement phonoabsorbant ou la pose de paroi antibruit), 120 000 Genevoises et Genevois restent confrontés à des niveaux de bruit dépassant les normes fédérales. Et en ville de Genève, là où l'on compte le plus de résidents exposés à des dépassements des normes de bruit dans le canton, le taux d'assainissement des routes n'en sera qu'à 68% fin 2022 !

Il s'agit donc d'agir sur le dernier levier à la disposition du canton pour réduire l'exposition des habitantes et habitants aux nuisances sonores liées au bruit routier : la réduction de la vitesse de circulation des véhicules motorisés.

Clairement, le passage au 30 km/h est une mesure efficace et proportionnée pour réduire le bruit et garantir la sécurité dans les centres urbains. Et c'est le Tribunal fédéral qui l'affirme à travers sa jurisprudence. L'expérience des boulevards du Pont-d'Arve et de la Tour le montre : le phonoabsorbant n'a pas suffi et la justice a ordonné une décélération, qui a porté ses fruits¹⁰.

⁹ <https://www.ge.ch/teaser/moderer-vitesse-lutter-contre-bruit-routier-consultation-cantonale>

¹⁰ https://justice.ge.ch/apps/decis/fr/ata/file/2017/0014/ATA_001469_2017_A_2913_2014.pdf

Le passage au 30 km/h a fait ses preuves et il est reconnu à l'échelon fédéral et dans de nombreux pays d'Europe. La Confédération a publié en avril 2019 un article intitulé « Trafic routier : Les zones 30 font leurs preuves. Elles permettent en effet de modérer le trafic motorisé, tant dans les quartiers résidentiels que sur les principaux axes routiers. »¹¹.

Normes de bruit

La carte des axes dépassant les normes OPB de nuit¹² montre que les zones I et II, telles que définies dans la LMCE, sont fortement exposées. Plusieurs axes routiers sont exposés à des niveaux sonores de plus de 55 décibels, alors que l'OPB fixe une valeur limite d'immission à 50 décibels pour la nuit (et 60 pour le jour)¹³. Il est même choquant de constater que certains axes dépassent la valeur d'alarme fixée à 65 décibels pour la nuit (et 70 pour le jour).

Sécurité pour la mobilité douce

Le bureau de prévention des accidents a démontré qu'au moins un tiers des accidents graves de la route pouvaient être évités grâce à l'introduction plus systématique de la limite de vitesse de 30 km/h, sans que le gain de sécurité ne porte préjudice à la fluidité du trafic¹⁴ !

Si le 30 km/h fait beaucoup parler de lui sous l'angle de la réduction du bruit, il faut souligner également son impact déterminant pour améliorer la sécurité des cyclistes et des piéton-ne-s. Si l'on veut faire de Genève la Copenhague de Suisse romande, il faut vraiment réduire la pression du trafic motorisé.

Fluidité du trafic

Dans différentes études¹⁵, le bureau de prévention des accidents rappelle que le gain de sécurité ne s'obtient pas au détriment de la fluidité du trafic ou de la capacité des axes concernés. En général, un abaissement de la limite de

¹¹ <https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/bruit/dossiers/les-zones-30-font-leurs-preuves.html>

¹² <https://www.ge.ch/document/24408/telecharger>

¹³ Annexe 3 de l'Ordonnance sur la protection contre le bruit, Valeurs limites d'exposition au bruit du trafic routier, zone II.

¹⁴ <https://www.bfu.ch/fr/le-bpa/politique/limite-de-vitesse-de-30-km-h-pour-plus-de-securite-sur-les-routes>

¹⁵ https://www.bfu.ch/media/rqcosvhp/2020-12-18_tempo_30_fakten_fr_fin.pdf

vitesse n'a guère d'influence sur la capacité d'une route principale et n'entraîne pas de report significatif du trafic vers d'autres axes.

Des tests menés par l'OFROU ont même montré (pour les autoroutes, notamment) que la fluidité du trafic peut être améliorée grâce à l'abaissement progressif de la vitesse maximale autorisée. L'augmentation de capacité ainsi obtenue suffit bien souvent à différer les embouteillages et à en réduire l'ampleur¹⁶.

Afin que les transports publics ne soient pas tributaires de la généralisation du 30 km/h, des compensations peuvent être accordées sous forme de priorité accordée au carrefour et la création de nouveaux axes en site propre. Relevons néanmoins que généralement l'impact de la réduction de vitesse est compensé pour les transports publics par une réduction de l'accidentologie et un trafic plus fluide aux heures de pointe. Les TPG doivent être étroitement associés à la mise en œuvre de la mesure de façon à maintenir l'amélioration de la vitesse commerciale.

Effets sur la santé

La Confédération rappelle qu'une exposition au bruit (telle que définie dans l'Ordonnance sur la protection contre le bruit ; OPB, RS 814.41) peut porter atteinte au bien-être psychique et physique. A partir d'un niveau sonore de 40 à 50 décibels, le sommeil des personnes est perturbé.

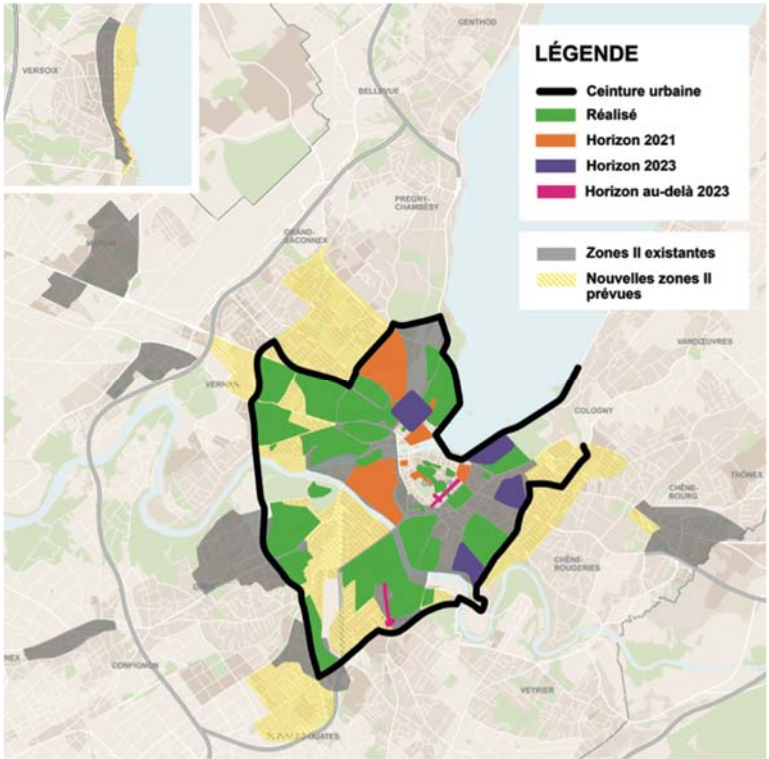
Il en résulte les effets suivants sur la santé : nervosité, agitation, fatigue, abattement, agressivité, hypertension, maladies cardiovasculaires, troubles de la concentration, baisse des performances, baisse de la compréhension de textes, de la mémoire à long terme et de la motivation chez les écoliers, troubles de la communication et tendance à l'isolement.

La diminution de vitesse a également un effet positif sur la qualité de l'air, puisque l'élimination de phases d'accélération-décélération inutiles permet de fluidifier le trafic et de diminuer ainsi les gaz d'échappement¹⁷.

Il paraît donc important, aujourd'hui, d'étendre la limitation de vitesse à 30 km/h, de jour comme de nuit, **au minimum sur l'ensemble des axes routiers se trouvant à l'intérieur ou au bord des zones I et II telles que définies dans la LMCE**, afin de préserver la santé des habitantes et des habitants et d'améliorer la lisibilité du dispositif.

¹⁶ <https://www.astra.admin.ch/astra/fr/home/themes/routes-nationales/fluidite-du-traffic-et-embouteillages/mesures.html>

¹⁷ <https://bonpote.com/non-le-passage-a-30-km-h-en-ville-naugmente-pas-la-pollution/>



Mesures de pacification selon la feuille de route LMCE 2021-2023

Vu ce qui précède, nous vous encourageons, Mesdames les députées, Messieurs les députés, à soutenir la présente proposition de motion.