

Date de dépôt : 9 mai 2022

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier le projet de loi de M^{mes} et MM. Stéphane Florey, Christo Ivanov, Eric Leyvraz, Patrick Lussi, André Pfeffer, Patrick Hulliger, Eliane Michaud Ansermet, Thomas Bläsi, Cyril Aellen, Virna Conti, Murat-Julian Alder, Helena Rigotti, Fabienne Monbaron, Philippe Morel modifiant la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) (H 1 21) (Prioriser le phonoabsorbant avant les 30 km/h)

Rapport de majorité de M^{me} Marjorie de Chastonay (page 1)

Rapport de première minorité de M. Christo Ivanov (page 24)

Rapport de deuxième minorité de M. Philippe Morel (page 26)

Rapport de troisième minorité de M. Patrick Dimier (page 30)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M^{me} Marjorie de Chastonay

Mesdames et
Messieurs les député.e.s,

La commission des transports a étudié le projet de loi PL 12970 durant les séances des 21 et 28 septembre et du 5 octobre 2021, en présentiel, sous la présidence de M. Alexandre de Senarclens. Les procès-verbaux ont été tenus avec exactitude par M^{me} Mariama Laura Diallo que nous remercions. La commission a auditionné le deuxième signataire du projet de loi, M. Christo Ivanov, ainsi que le département des infrastructures.

Ont assisté à tout ou partie des débats : M. David Favre, directeur général, OCT (DI), M. Gérard Widmer, directeur de la direction régionale Arve-Lac, OCT (DI), M. Christian Gorce, directeur général de l'office cantonal du génie

civil / OCGC et ingénieur cantonal (DI), et M^{me} Nathalie Metrat, directrice OCGC (DI).

1. Séance du mardi 21 septembre 2021 : présentation du projet de loi par M. Christo Ivanov, signataire

M. Ivanov présente le PL 12970, déposé conjointement avec le PL 12971¹ qui est actuellement traité à la **commission des travaux et qui demande l'ouverture d'un crédit d'investissement de 100 millions de francs pour la mise en œuvre rapide d'un revêtement phonoabsorbant** sur l'ensemble du réseau routier cantonal.

Le PL 12970 propose que **la limitation à 30 km/h ne soit possible que si la pose d'un revêtement phonoabsorbant n'a pas été suffisante pour diminuer les nuisances sonores du bruit routier dépassant les valeurs limites d'exposition**, qui se situent d'après l'ordonnance fédérale à 60 ou 65 décibels de jour et à 50 ou 55 décibels de nuit.

Il a repris **trois thèmes d'une étude de l'OFEV datant du 18 mai 2016 intitulée « Revêtements de routes peu bruyants : L'asphalte phonoabsorbant : un fort potentiel »**². Il en cite les extraits suivants :

« Les voitures fabriquées depuis 2000 sont en revanche équipées de moteurs à tel point silencieux que le bruit du roulement des pneus l'emporte à partir de 15 à 25 km/h selon le type de véhicule. »

Aujourd'hui, on se rend compte qu'on n'entend quasiment plus certaines voitures et que la problématique vient des pneus. **Le bruit du roulement des pneus dérange à son avis plus que celui des moteurs.** Il cite à nouveau l'étude de l'OFEV :

« Les revêtements usuels ont une granulométrie beaucoup plus grossière et sont tellement compactés lors de leur pose qu'ils ne comprennent presque plus de vides, susceptibles d'absorber une partie du bruit. Des recherches récentes montrent que les revêtements les plus silencieux génèrent 9 dB de moins à l'état neuf, ce qui correspond en termes de perception sonore à l'élimination de six véhicules sur sept. (...) Il est beaucoup plus efficace d'atténuer le bruit à la source, en posant des revêtements peu bruyants, en

¹ PL 12971-A – ouvrant un crédit d'investissement de 100 000 000 francs pour la mise en œuvre rapide d'un revêtement phonoabsorbant sur l'ensemble du réseau routier cantonal (ge.ch) : <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/PL12971A.pdf>

² Etude de l'OFEV, publiée le 18.05.2016 : <https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/bruit/dossiers/fort-potentiel-asphalte-phonoabsorbant.html>

utilisant des pneus et des véhicules plus silencieux, notamment hybrides ou électriques, en roulant moins vite et en adoptant un style de conduite à bas régime. »

Ce PL veut que du phonoabsorbant soit posé avant de faire des zones 30 km/h.

A ce sujet, il y a eu une **évolution de la jurisprudence** à Genève. **Trois décisions de la Cour de justice montrent une évolution positive de la jurisprudence en faveur du 30 km/h à Genève et, dans les trois cas, le canton a été débouté.** En effet, ses arguments en faveur de la **fluidité de la circulation** n'ont pas tenu face à la nécessité de prendre en compte le bruit des nuisances du **bruit routier**. Une affaire concerne le **boulevard du Pont-d'Arve**, dans celle-ci le **Tribunal de première instance** a donné raison à deux propriétaires et à la **Ville de Genève**. Il y a également un arrêt sur la **route de Vandœuvres** et un autre sur la **route du Pont-Butin**.

La réglementation de la vitesse prévue par la **LMCE** s'inscrit dans une optique de pacification des centres urbains et de sécurisation des traversées de localités. **La réglementation de la vitesse prévue dans la LMCE n'a toutefois pas comme objectif une réduction du bruit routier**, comme cela semble être admis *dans la feuille de route LMCE 2021-2023*³.

Il a été décidé de lancer parallèlement à cette feuille de route une réflexion portant sur une **nouvelle stratégie cantonale globale en la matière en lien avec l'assainissement du bruit routier**⁴. C'est pourquoi le groupe UDC a déposé ce PL.

Questions des député.e.s

Q (Ve) : Si on met de côté les questions de jurisprudence, de phonoabsorbant et d'initiative acceptée par le Grand Conseil pour diminuer la pollution de l'air et le bruit, d'un point de vue logique, **qu'y a-t-il à gagner en priorisant le phonoabsorbant et pourquoi opposer ces mesures complémentaires ?** Quand on réduit la vitesse, il y a une meilleure fluidité que si on l'augmente, surtout au centre-ville. **R (M. Ivanov) :** Il n'est pas opposé à la limitation à 30 km/h mais, avant que cette décision

³ LMCE : feuille de route et catalogue des mesures 2021-2023 | ge.ch : <https://www.ge.ch/document/lmce-feuille-route-catalogue-mesures-2021-2023?msclkid=2eed32facf1a11ecb85e75418c40b495>

⁴ Modérer la vitesse pour lutter contre le bruit routier : consultation cantonale | ge.ch : <https://www.ge.ch/teaser/moderer-vitesse-lutter-contre-bruit-routier-consultation-cantonale?msclkid=31d83e41cf6d11ec8f564ebd64d82ab2>

soit prise, ce PL veut que l'assainissement au niveau des voiries soit fait. Le problème est que dans la LMCE votée par le peuple, il y a un vide dans la loi que ce PL veut combler.

Q (autre Ve) : Il faut faire attention au fait qu'une zone 30 et un secteur limité à 30 km/h ne sont pas la même chose. Ce que demande ce PL est conforme à l'OPB qui demande l'assainissement de l'installation en l'occurrence de la route. ***La Ville de Genève ne pose aujourd'hui plus que du phonoabsorbant et rien d'autre.*** Dans certaines situations, des allègements sont donnés par le département. Sa question est liée au processus qui veut d'abord mettre du phonoabsorbant, puis intervenir sur le chemin de propagation. Le principe même du PL relève du bon sens, mais le PL ne va rien apporter de plus, car la tendance est en route. **R (M. Ivanov) :** **A prix égal, le prix du phonoabsorbant est à peu près équivalent. Le but du PL est de combler un vide juridique, car ce n'est pas inclus dans la LMCE et c'est complémentaire à un crédit d'investissement actuellement traité à la commission des travaux.** **R2 (Ve) :** Selon M. Widmer, il y a un **problème dans les zones de bus et dans les giratoires où on ne peut pas mettre du phonoabsorbant.** Ça ne pourra jamais être de l'absolu, mais une tendance va dans ce sens.

Q1 (S) : Est-ce que M. Ivanov a connaissance de tronçons réalisés ou de projets de routes qui seraient passés à 30 km/h alors qu'ils n'auraient pas été aménagés au préalable avec du phonoabsorbant ? **R1 (M. Ivanov) :** *La rue de Berne* est passée à 20 km/h et on n'a pas mis du phonoabsorbant.

Q2 (S) : Pense-t-il que c'est passé à 20 km/h pour des raisons de nuisances sonores liées au trafic routier ? **R2 (M. Ivanov) :** *Aux Eaux-Vives*, il y a des zones 30 où du phonoabsorbant n'a pas non plus été posé.

Q3 (S) : En fait, votre but est d'empêcher la création de zones 20 et 30 même sur des routes qui ne sont pas soumises à du bruit routier tant qu'on n'a pas mis de phonoabsorbant. Le passage en zone 20 à la *rue de Berne* répondait simplement à un choix politique de créer une zone de rencontre pour des questions de sécurité routière, de convivialité et pas pour des questions de nuisances sonores. **R3 (M. Ivanov) :** Toute la zone autour de la rue de Berne va être chamboulée par les travaux au niveau de la *gare Cornavin*. Il faut faire du phonoabsorbant avant de piétonniser partout, ce qui est prévu au niveau de la *place Cornavin* et des rues adjacentes de tout ce périmètre.

R (le président) : L'objectif du PL, c'est lorsque le 30 km/h est utilisé aux fins d'abaisser le bruit.

Q4 (S) : Concernant la rue de Berne, c'est une autre question. R4 (M. Ivanov) : Le but est de faire un assainissement, puis quand c'est fait, le cas échéant, on descend à 30 km/h.

Q5 (S) : La plupart des rues mentionnées dans le *périmètre de Saint-Gervais* pour lesquelles il est prévu un passage à 30 km/h ne sont pas soumises à un bruit routier excessif, **donc il n'y a aucune logique à mettre du phonoabsorbant sur un tronçon où il n'y a pas de bruit routier.** **R5 (M. Ivanov) :** Il faut mettre du phonoabsorbant partout pour la tranquillité des gens. Genève est une des villes au monde avec le plus de personnes au km². Le bruit pose des problèmes au niveau de la santé, dont le coût est de l'ordre de 1,5 milliard par année pour la Suisse, à hauteur de 40% concernant les atteintes à la santé et de 60% de dépréciation des biens immobiliers.

Q (PDC) : Concernant les **axes de la moyenne ceinture** où l'hypothèse est de limiter la vitesse à 30 km/h la nuit, **est-ce que l'interprétation de l'art. 7 remet en cause cette hypothèse de travail ?** **R (M. Ivanov) :** Un **arrêt du TF de 2012** fixe déjà le cadre. Le canton a été débouté à plusieurs reprises, entre autres sur *Pont d'Arve, Vandœuvres et la route du pont Butin*. L'objectif sera à terme de réduire la circulation. La nuit, rouler à 30 km/h, c'est du domaine du possible, y compris sur la moyenne ceinture. Plus de 60% du peuple a voté pour la grande traversée du lac, donc il faudrait penser à appliquer le vote populaire. **R (PLR) :** Elle a signé ce PL et elle n'est pas opposée aux zones 30, notamment quand elles sont décidées pour des raisons sécuritaires, mais, quand il s'agit uniquement de bruit, il lui paraît logique de mettre d'abord du phonoabsorbant, d'une part, car il y a peu de contrôles en zone 30 et, d'autre part, parce qu'il y a de plus en plus de vélos électriques qui roulent à 45 km/h.

Q (S) : Concernant le rapport avec le PL 12971 demandant un crédit d'investissement de 100 000 000 francs pour la **mise en œuvre rapide d'un revêtement phonoabsorbant** sur l'ensemble du réseau routier cantonal, **qui a évalué ce montant ?** Si la *Ville de Genève* prévoit d'installer du phonoabsorbant, **a-t-elle besoin de l'aide du canton ?** **R (M. Ivanov) :** Il n'y a pas que la *Ville de Genève* dans ce canton et les habitants d'autres communes suburbaines ont aussi droit à la tranquillité. Le PL 12971 demande un crédit de **100 millions** au Conseil d'Etat pour la pose d'un revêtement phonoabsorbant sur l'ensemble du réseau routier cantonal. Le montant est basé sur une estimation. Il faut gratter les anciens revêtements, traiter les sols et mettre du bitume avant de poser le revêtement. Les travaux

sur les anciens revêtements sont inclus. Le but est aussi de recycler ce qui est récupéré.

Q (le président) : Quel est le budget annuel alloué au phonoabsorbant ? **R (M. Ivanov) :** Il faut des éclaircissements de la part du département.

Q (Ve) : Il y a une quinzaine d'années, le Grand Conseil avait voté 60 millions de francs pour **l'assainissement**. Deux commissions vont traiter de sujets très proches. Ce PL devrait être renvoyé à la commission des travaux ou le contraire, car il y aura les mêmes auditions pour deux PL.

Les zones 20 ou 30 dites de rencontre n'ont rien à voir avec cette proposition, car elles ont un statut particulier. Il faut être conscient que **le phonoabsorbant réduit seulement le bruit de roulement. Le problème, aujourd'hui, c'est le bruit des moteurs notamment des deux-roues motorisés.** Il faut demander au *SABRA* de venir présenter une étude qu'il a réalisée avec le *TCS* par rapport au **bruit**. Quand on réduit la vitesse, on réduit les nuisances, notamment pour les deux-roues motorisés. **R (M. Ivanov) :** Le crédit d'investissement doit être traité par la commission des travaux. Aujourd'hui, **les moteurs ne sont pas le problème, mais c'est le frottement des roues.** En ce qui concerne les deux-roues motorisés, Genève est le premier canton avec 55 000 immatriculations. **Ce sont deux PL différents avec d'un côté la LMCE qui concerne la commission des transports et de l'autre un crédit d'investissement qui concerne la commission des travaux.**

Discussion interne et organisation des travaux

(S) : Elle est favorable à ce que ce sujet soit traité par les transports. **La question est de savoir s'il existe des cas et des vellétés du département de dire qu'on limite à 30 km/h dans certains cas, même si le tronçon n'est pas assaini.** Dès qu'on aura la réponse du Conseil d'Etat, ce PL deviendra potentiellement inutile.

(PLR) : Dans sa commune, il y a des **zones 30 km/h** pour des raisons sécuritaires qui ne sont **pas en phonoabsorbant**. Sur **la route de Saconnex-d'Arve**, où le phonoabsorbant a été refait, c'est une **zone 40 km/h**. Dès que les voitures arrivent sur l'ancien revêtement, ça fait un bruit important. Elle a signé le PL. Pour les notions d'abaisser le bruit routier, il faut qu'il y ait d'abord un revêtement sonore posé. Ça n'empêche pas le propriétaire de la route de la mettre à 30 pour un motif sécuritaire.

(PDC) : Il aimerait entendre le département, car il aimerait être sûr que l'interprétation que fait la commission de **l'art. 7**, tel que libellé, est la bonne.

(MCG) : Le bruit motorisé crée passablement de nuisances. Il y a aujourd'hui une problématique qui est **l'attitude de certains** qui conduisent sur la route et la problématique des deux-roues motorisés modifiés qui pénalisent la majorité des gens corrects. **Le Conseil d'Etat doit prendre des dispositions plus agressives.** Dans le *canton de Vaud et à Zurich*, lorsqu'ils constatent qu'un véhicule n'est pas conforme, il est saisi, la pièce est démontée à la charge du propriétaire et elle ne lui est pas rendue. **Le phonoabsorbant ne sert à rien tant que les gens continuent à rouler avec des deux-roues non conformes.** **R (M. Ivanov) :** Une brigade fait des contrôles réguliers jour et nuit, notamment sur les quais. Des vélos, des motos et des trottinettes électriques qui étaient à 55 km/h ont été saisis. **R (même MCG) :** Le Conseil d'Etat vaudois a mis en place une politique très agressive vis-à-vis de cette problématique. C'est du ressort d'une politique cantonale.

(Autre MCG) : Le 30 km/h n'a de sens que si c'est un **concept global**. Il faut totalement démolir l'idée qu'on va plus vite à 50 km/h qu'à 30 km/h. Si on met un axe à 30 km/h dans un concept de fluidité, il y a plus de véhicules qui passent à 50 km/h. Lorsqu'il y a des conflits de trafic entre un axe qui est à 50 km/h et d'autres à 30 km/h et si on maintient tout le monde à 30 km/h, on reporte le problème. Il y a des questions de modulation de trafic. Il faut bien calculer quels sont les axes sur lesquels on maintient un 50 km/h parce qu'il se justifie. On doit faire venir des ingénieurs de la circulation.

La commission souhaite auditionner le département des infrastructures à l'unanimité.

2. Séance du mardi 28 septembre 2021 : audition du département des infrastructures, en présence de M. David Favre, directeur général, OCT (DI), M. Gérard Widmer, directeur de la direction régionale Arve-Lac, OCT (DI), M. Christian Gorce, directeur général de l'office cantonal du génie civil / OCGC et ingénieur cantonal (DI), et M^{me} Nathalie Metrat, directrice OCGC (DI)

(Annexe : présentation PowerPoint du DI)

M^{me} Metrat rappelle quelques points autour de **l'OPB**, notamment ce qui encadre les **mesures prises sur les routes cantonales pour lutter contre le bruit**. Environ 50% des 258 km de routes cantonales sont concernés par la pose d'un revêtement phonoabsorbant. Il y a différentes mesures de protection contre le bruit au niveau de la voirie mises en œuvre par la pose de phonoabsorbant et par une limitation de vitesse. Au niveau de la construction, il y a la conception des **écrans anti-bruit** et des **mesures au niveau des**

bâtiments lorsque les valeurs d'alerte sont atteintes et dépassées qui ordonnent le **remplacement des fenêtres**. Historiquement, l'OPB date de 1986 et c'est en 1998 que le premier revêtement phonoabsorbant a été posé.

La loi 8644⁵ votée en 2003 octroie un crédit d'investissement pour les études et les mesures d'assainissement. En 2009, il y a l'apparition des enrobés phonoabsorbants de nouvelle génération et, **fin 2020, la pose des revêtements phonoabsorbants réalisée à ce jour est de 92%**. En 2024, 100% des revêtements phonoabsorbants seront posés sur les routes cantonales. Pour avoir une vision du volume des enrobés posés depuis 1998, elle présente un histogramme. Il y a eu un pic en 2016-17 et on voit que, depuis 2018, c'est régulier avec une projection sur 2024 pour atteindre l'objectif.

La planification 2021-2024 est déjà programmée et elle est à penser en coordination avec les différents projets d'aménagement. Pour la période en cours 2020-2024, deux crédits permettent le renouvellement des revêtements : le crédit de renouvellement 2020-2024, avec une part consacrée aux enrobés phonoabsorbants et une autre part consacrée aux enrobés traditionnels, et le crédit d'investissement consacré aux enrobés phonoabsorbants.

On peut observer qu'au niveau du renouvellement des enrobés on est sur une moyenne de 5,7 millions de francs par année. Le PL 12970 vise à prioriser le phonoabsorbant avant les 30 km/h. La présentation propose une mise en pratique sur un exemple précis à *l'avenue de Thônex*. De jour et avant l'assainissement, les valeurs limites sont au-delà de 60, donc la valeur limite d'immission est dépassée. Après la pose du revêtement phonoabsorbant, on gagne 3 décibels. **D'autres mesures sont nécessaires et la pose de phonoabsorbant ne règle pas seule le problème, mais le phonoabsorbant est aujourd'hui privilégié sur la totalité des 50% des routes cantonales identifiées.**

M. Gorce : L'objectif, dans le travail mené au niveau des routes cantonales, est de poser du phonoabsorbant en premier lieu. C'est la mesure la plus efficace aujourd'hui pour lutter contre le bruit routier. Si les autres mesures ne sont pas retenues, le seul motif qui permet de les écarter, c'est des **allègements**. L'OPB offre cette possibilité et ça ne peut se faire qu'à des **conditions strictes** qui doivent être respectées, faute de quoi

⁵ L 8644 – ouvrant un crédit d'investissement de 85 millions de francs sur 11 ans (2002-2012) avec subvention pour les études et les mesures d'assainissement des nuisances sonores des routes cantonales et nationales (ge.ch) : <https://ge.ch/grandconseil/data/loisvotee/L08644.pdf>

l'allègement peut être contesté au tribunal. C'était le cas du ***boulevard du Pont-d'Arve***.

L'art. 14 de l'OPB dit les **conditions** dans lesquelles on peut renoncer à une mesure **d'assainissement** si les valeurs de bruit sont encore dépassées après la pause du phonoabsorbant, soit si :

« a. l'assainissement entraverait de manière excessive l'exploitation ou entraînerait des frais disproportionnés ; b. des intérêts prépondérants, notamment dans les domaines de la protection des sites, de la nature et du paysage, de la sécurité de la circulation et de l'exploitation ainsi que de la défense générale s'opposent à l'assainissement. »

Au niveau des entités publiques, on pose du phonoabsorbant dans un premier temps et on complète ces mesures avec d'autres mesures. On y est contraint par l'OPB parce que, si on ne le fait pas, la justice pourrait l'ordonner par la suite.

M. Favre : Ses collègues du génie civil ont dit que le revêtement phonoabsorbant était un « must » à Genève et que, bien souvent, il ne suffisait pas pour réduire les problématiques de valeurs d'immission, **mais tout cela est réglé par le droit fédéral. Le département a fait une analyse juridique de ce PL et le fait que figure dans une modification de la LMCE cette volonté de parler de phonoabsorbant avant de parler de réduction de vitesse paraît compliqué et pas correct.** En effet, la LMCE ne parle pas de réduction de vitesse pour des questions de bruit. Le législateur de l'époque prévoit d'emblée dans cette loi que **la zone I peut être à 30 km/h** en respect des **prescriptions fédérales**, les traversées des villages peuvent être à 30 km/h. On parle de sécurité et des quartiers en zone I.

On est donc dans autre chose que la thématique du bruit et du phonoabsorbant, et venir rajouter cet alinéa à la fin d'un paragraphe qui parle des zones LMCE rend incohérents voire contredit des alinéas précédents qui fixent des conditions d'instauration d'une vitesse maximale à 30 km/h, et ça fait partie de la volonté du législateur à l'époque. Cela contredit les **dispositions fédérales qui fixent expressément les mesures d'assainissement dans les limitations générales de vitesse aux art. 11, 13 et 15 LPE et l'art. 13 OPB, et la pose d'un revêtement d'emblée est complémentaire.**

A l'art. 11 LPE, à l'art. 13 OPB, à l'art. 32, al. 3 de la LCR et à l'art. 108 al. 2 et al. 4 de l'ordonnance sur les routes, la réduction de vitesse est possible si la mesure est précédée d'une expertise exposant les conséquences de la mesure sous l'angle du bruit et les alternatives à une limitation du bruit.

Ce n'est pas à la LMCE de porter ces éventuelles volontés de lier le phonoabsorbant qui devrait précéder les limitations de vitesse. Le département de facto ne peut pas être favorable au lien qui est fait entre ces éléments pour des questions de **fond**, de **légitimité** et de **forme** en lien avec la feuille de route que représente la LMCE.

Questions des député.e.s

(Ve) : En Ville de Genève, tous les revêtements sont aujourd'hui en phonoabsorbant ? R (M. Favre) : Il répond par l'affirmative.

Q (Ve) : Pourquoi le canton n'applique-t-il pas le phonoabsorbant partout alors qu'il est propriétaire d'axes importants a priori bruyants ?
R (M. Gorce) : Le canton applique loi 8644 qui vote un crédit d'investissement pour assainir le bruit routier. Le reste du réseau ne nécessite pas de diminution du point de vue légal des nuisances sonores, et les revêtements phonoabsorbants sont légèrement plus fragiles et ont une durée de vie réduite. **Si on les posait partout, on devrait les renouveler de manière plus fréquente, avec les conséquences financières et en termes de chantier.** Ce sont des interventions qui impactent la circulation et créent des nuisances pour les riverains.

C'est pour cette raison qu'ils agissent principalement sur le revêtement phonoabsorbant sur les secteurs à assainir, mais il n'exclut pas à un endroit sensible de mettre aussi du phonoabsorbant car il peut y avoir un besoin. C'est étudié au cas par cas. En termes d'équilibre, les dépenses que le canton consacre à l'assainissement représentent un tiers de l'assainissement total qui doit être réalisé sur le canton. Un autre tiers correspond à la Ville de Genève et le dernier tiers, ce sont les 19 autres communes. Il y a une ampleur sur la Ville de Genève qui est du même ordre sur un territoire moins étendu.

Q1 (PLR) : Est-ce que la pose de revêtements phonoabsorbants, pour autant que la configuration des lieux le permette, est en lien avec l'art. 14 de l'OPB ? R1 (M. Gorce) : Les revêtements phonoabsorbants de dernière génération sont très efficaces et ont une fragilité plus importante. Dans les carrefours très sollicités, on met des **revêtements d'ancienne génération** qui ont plus de résistance. C'est pour qu'il n'y ait pas une exigence systématique à poser du revêtement alors que des conditions techniques ont pour conséquence que ce n'est pas possible.

Q2 (PLR) : Est-ce qu'il y a beaucoup d'allègements ? R2 (M. Gorce) : **Il y a environ 700 allègements à ce jour.** Il est possible de compléter ces mesures par des parois anti-bruit. Les baisses de vitesse n'étaient pas ou très

peu retenues. Ça conduisait à des allègements qui aujourd'hui ont montré qu'on devait considérer la baisse de vitesse comme un élément qui doit être pris en compte. **Sur les projets qui sont en cours, les demandes d'allègement ne seront déposées qu'avec la stratégie vitesse posée par le Conseil d'Etat et qui a été mise en consultation.**

Q3 (PLR) : Où devrait-on indiquer ces propositions si ce n'est pas dans la LMCE ? **R3 (M. Favre) : Ce sont des éléments régis par le droit fédéral et l'OPB.** On pourrait imaginer que ça soit dans une loi environnementale genevoise, mais ça ne semble pas recommandé d'indiquer cela dans une loi genevoise.

Q (S) : Est-ce possible d'avoir des informations concernant la provenance des fournisseurs de phonoabsorbant et les matériaux ? **R (M^{me} Metrat) : Ce sont des entreprises locales.** **R (M. Gorce) : Au niveau des composants, c'est du bitume et des agrégats.** **R (MCG) : Il y a un brevet.** **R (M. Gorce) : L'entreprise Colas a été la première à proposer ce produit en 2009 puis d'autres entreprises ont proposé des produits équivalents.** Au niveau des marchés publics, chaque campagne fait l'objet d'un marché public. Il y a des marchés de grande ampleur, ce qui permet d'avoir des prix intéressants, et ils ont créé plusieurs lots avec des possibilités de superposition d'une année à l'autre de manière à ce qu'il y ait une planification plus efficace. En fin d'année, ils sont souvent confrontés à des problématiques météorologiques qui obligent à reporter les revêtements.

Q (le président) : D'après l'objection du département, pour l'essentiel c'est de nature fédérale et il est compliqué d'insérer cela dans la législation genevoise. Il aimerait résumer la critique du département par rapport à ce PL sur le fond : la politique du département est de prioriser le phonoabsorbant avant d'imposer le 30 km/h et il ne souhaite pas avoir une obligation aussi contraignante sachant que, dans certaines situations, le phonoabsorbant n'aurait pas d'efficacité ou d'impact et il faut passer au 30 km/h sans prioriser le phonoabsorbant. **R (M. Gorce) : Il confirme que la pratique du canton est de poser du phonoabsorbant. Puis, d'étudier d'autres mesures.** En termes de baisse de vitesse et à travers la loi qui est proposée, on pourrait avoir des contraintes difficiles à mettre en place d'un point de vue technique. Enfin, au niveau de l'OPB, il y a une nécessité à prioriser les mesures à la source et l'OPB met au même niveau les deux mesures. Pour préserver l'avenir, si à un moment donné la question du phonoabsorbant devait évoluer différemment, il ne faudrait pas que cette contrainte-là les empêche d'assurer une protection efficace des habitants soumis à des nuisances excessives.

Q (PDC) : Il part du principe, en lisant l'art. 7, al. 8 (nouveau), que si le phonoabsorbant règle le problème alors on ne baissera pas la vitesse à 30 km/h. Il lit cela comme une contrainte de poser le phonoabsorbant et, si ça règle le problème dans ces zones-là, on ne limite plus la vitesse. **Est-ce bien comme ça qu'il faut le comprendre ?** **R (M. Favre) :** Il répond par l'affirmative, et c'est contraire à l'esprit de la LMCE qui ne parle pas de protection contre le bruit, mais qui concerne les zones I et II et incite les traversées de village. La stratégie de vitesse globale qui a été présentée et consultée durant cet été est encore autre chose. Ce n'est pas à la législation cantonale de régler ça et ce serait trop contraignant.

A l'heure actuelle, ce qui est combattu par les riverains, ce sont les allègements, donc le phonoabsorbant est la première mesure utilisée. Pour respecter le droit fédéral, il faut au moins faire des tests avec cette mesure. C'est ce qui a été fait sur imposition de la justice à *Pont-d'Arve* où les résultats sont spectaculaires et où le tronçon est à 30 km/h. Ça ne sera pas partout suffisant et la troisième mesure est la baisse de trafic.

Q3 (PDC) : Cet alinéa rendrait-il les flux absurdes ? **R (M. Favre) :** Sachant que toute mise à 30 km/h respecte les prescriptions fédérales, on ne peut pas le faire n'importe comment et il y a des procédures qui gèrent ces éléments. **Dans le cadre de la stratégie de vitesse, il y a un moratoire sur les allègements sachant que la vitesse est la deuxième jambe de l'assainissement du bruit.**

Q (MCG) : Il a de la difficulté avec le 30 km/h que l'on souhaite généraliser sachant que le peuple l'a refusé. Le discours de M. Favre est convaincant. On ne peut pas utiliser la mise à 30 km/h au-delà de ce qui est prévu. A *Pont-d'Arve*, il est indiqué dessous du tableau que c'est « en raison du bruit ». L'administration fait ce qu'elle veut et c'est au peuple de sanctionner cela.

Q2 (MCG) : Est-il possible que, sur le même axe, il y ait deux fournisseurs de phonoabsorbant ? **R2 (M. Gorce) :** C'est le cas sur un axe au moins. Dans les premiers temps où les marchés publics sont lancés et pour s'assurer des produits, ils ont fait des planches d'essai sur des tronçons de route. Ils ont tous à peu près la même efficacité, mais avec des fournisseurs différents d'une année à l'autre, ce qui permet de s'assurer de la performance du revêtement. Il y a des secteurs où il se peut qu'on ait fait une partie du tronçon et qu'on ait dû attendre pour la suite, notamment en raison de l'organisation du chantier, et, comme les appels d'offres sont annuels, ça peut être une autre entreprise qui a eu le marché l'année d'après. **R (MCG) :** Il a des amis qui habitent à la Jonction entre deux revêtements et c'est assez pénible, car il y a un double effet. **R (M. Gorce) : Il y a 30 km qui sont**

encore posés avec des enrobés d'ancienne génération et qui vont être renouvelés.

3. Séance du mardi 5 octobre 2021 : Discussion et vote

Discussion interne et prises de position

(M. Ivanov) : C'est un très bon PL parce qu'il pose de vrais problèmes. Il y a de vrais soucis et des endroits où il y a des ruptures de joints puisque, quand il y a du phonoabsorbant suivi d'une route normale, il y a un bruit d'enfer. A la *rue Dancet*, il y avait des zones qui se chevauchaient et il y a des travaux en cours, tronçon par tronçon. Il enjoint ses collègues à voter l'entrée en matière sur cet excellent PL.

(S) : Le PS n'entrera pas en matière sur ce PL qui a permis des discussions intéressantes sur les nuisances sonores dues aux véhicules motorisés et sur la nécessité d'agir aux niveaux politique et technique. Le département l'a convaincu lors de son audition sur le fait qu'il s'agit de deux manières de répondre au problème, qu'il faut parfois les deux et que ça dépend des endroits. Le département demandait de lui laisser cette marge de manœuvre pour répondre au mieux à cette problématique. Le fait de conditionner la limitation à 30 km/h des routes tant qu'il n'y a pas de revêtement phonoabsorbant paraît trop lier les mains de l'Etat. Parfois, il faut du phonoabsorbant et une limitation à 30 km/h pour répondre à la problématique des nuisances sonores. Toutes les villes en Europe et en Suisse passent à une limitation à 30 km/h d'abord la nuit puis en journée et ce sont des mesures complémentaires.

(Ve) : Ce PL est surprenant. Il y a un mélange sur les mesures de prévention du bruit et des accidents. On ne peut pas conditionner l'un à l'autre. Ce sont des mesures complémentaires et elles ne doivent pas être subordonnées l'une à l'autre. Ce n'est pas parce qu'on n'a pas du phonoabsorbant qu'on ne peut pas limiter la vitesse à 30 km/h dans certains quartiers, alors que ça pourrait être nécessaire pour des raisons de sécurité, de trafic ou d'assainissement du bruit. Il y a des rues qui doivent être assainies en matière de phonoabsorbant, mais on sait aussi que ça ne suffit parfois pas et qu'il faut les deux. Il faut laisser toutes ces possibilités, que ça puisse être effectué dans un sens ou dans l'autre. Les Vertes et les Verts refuseront cette proposition parce qu'elle met des limites à des possibilités d'atténuer le bruit et la circulation et on sait très bien que la limitation de la vitesse est un vecteur de fluidité. Ça peut apporter beaucoup d'avantages et le fait d'obliger à agir dans un sens et d'empêcher la complémentarité serait contre-productif.

(MCG) : Le peuple s'est prononcé pour dire qu'il ne voulait pas du 30 km/h en ville. **Pour mettre du 30 km/h, il faut que ce soit lié à des questions de sécurité.** Il n'est pas du tout opposé au 30 km/h à deux conditions : d'abord, le respect de l'exigence de sécurité et ensuite qu'on fluidifie le trafic. Si on met tout à 30 km/h, on aura les mêmes problèmes actuels d'engorgement du trafic. **On doit entrer en matière sur ce PL. Tout le monde à Genève sait que le MCG est un parti qui a un esprit ouvert au dialogue. Le MCG entrera en matière sur ce PL.**

(PDC) : Le PDC refusera l'entrée en matière de ce PL malgré l'excellente qualité de sa rédaction et le contenu des discussions. Il a été convaincu par le département et le **tempo** qu'il donne à la **qualité de vie de ce canton** en termes de tranquillité. Ce qui fait du bruit en dehors des motos et des voitures ce sont les transports en commun, mais c'est une réalité à laquelle on ne peut pas échapper.

(PLR) : Il entrera en matière sur ce PL. Le phonoabsorbant est une technologie qui mérite d'être développée. C'est une réussite et la plus-value réelle qu'apporte ce revêtement pour réduire le bruit. Il s'étonne qu'une majorité se dessine dans cette commission pour ne pas entrer en matière sur un PL qui veut aller plus loin en la matière. En ce qui concerne les 30 km/h, il y a eu *une initiative populaire fédérale* pour plus de sécurité à l'intérieur des localités grâce à une vitesse maximale à 30 km/h assortie d'exceptions intitulée « *Rues pour tous* » qui a été balayée par le peuple et les cantons le 4 mars 2001, y compris par le canton de Genève. Cette volonté populaire doit être respectée. **Ce qui le gêne c'est la posture du département qui consiste à évacuer le transport motorisé privé du centre-ville sans déployer les mêmes efforts que ceux qui ont été induits par la votation sur la traversée du lac.** Le PLR a toujours conditionné son soutien à la LMCE au fait que la traversée du lac se concrétise. Or, la LMCE fait l'objet d'une volonté de mise en œuvre active et avancée de la part du département, mais c'est une appréciation de la volonté populaire sélective puisque le projet de traversée du lac ne fait pas l'objet par le département des mêmes efforts, des mêmes intentions et de la même volonté. Au contraire, on entend encore le discours du chef du département lors de la rentrée de la **FER** il y a deux ans qui expliquait que la traversée du lac ne se ferait probablement jamais. Il invite les commissaires à se demander si le respect de la volonté populaire les anime réellement ou si on se lance dans un respect de la volonté populaire à géométrie variable. L'UDC propose dans le PL 12970 de trouver une alternative aux 30 km/h sans exclure toute évolution future vers les 30 km/h s'il devait être établi que la pose du phonoabsorbant ne devait pas s'avérer efficace. **Il ne s'agit pas de bannir les 30 km/h mais de proposer**

des alternatives. La moindre des choses serait de poser la question au peuple. **Des études ont démontré que le 30 km/h n'apporte pas de changement significatif en termes de qualité de vie ni de réduction des nuisances sonores ou de la pollution. Il ne s'agit de rien d'autre que d'une chicane anti-voiture ;** or à chaque mode de transport correspondent des besoins différents. Lorsque, dans une famille recomposée, des enfants et leurs parents habitent dans des endroits différents du canton, se déplacer en transports publics ou à vélo tous les jours est impossible. Il propose de voter l'entrée en matière de ce PL et d'aller de l'avant dans l'examen de celui-ci.

(Le président) : Il va apporter un peu de nuances aux propos de son préopinant. Il craint qu'on se trompe de cible dans ce PL. On peut débattre du 30 km/h. Le TCS a dit que les 30 km/h étaient utiles à certains endroits et que cela permettait de limiter le trafic. Ce PL vise les 30 km/h et il faut avoir une attitude nuancée à l'égard des 30 km/h. **La subordination des 30 km/h au phonoabsorbant n'a pas de sens. Il faut qu'on laisse cette latitude au département. Il ne pense pas que c'est dans la LMCE qu'il convient de mettre cette disposition.** Pour ces motifs, **il s'opposera à l'entrée en matière.** Si la politique du département était d'en mettre partout, il s'y opposerait, car il ne pense pas que ça améliorera la circulation dans le canton de Genève.

(Une autre PLR) : Elle votera en faveur de **l'entrée en matière sur ce PL.** Il faut fixer les 30 km/h comme limite minimale de conduite. Elle ne connaît aucun endroit de cette ville où l'on peut atteindre les 30 km/h la journée comme la nuit. Le **débat du 30 km/h dans une ville saturée comme Genève est inadéquat.** Le phonoabsorbant, d'après certains travaux, diminue la pollution émise par le sol. Enfin, sa confiance dans le département est ébranlée par ses démarches pendant la période covid.

Vote

1^{er} débat

Le président met aux voix l'entrée en matière du PL 12970 :

L'entrée en matière du PL 12970 est **refusée** par 8 NON (1 PLR, 3 S, 2 Ve, 2 PDC), 6 OUI (3 PLR, 2 MCG, 1 UDC) et aucune abstention.

4. Conclusion

La commission des transports vous invite à refuser ce projet de loi pour les raisons suivantes :

1. Il faut laisser une **marge de manœuvre au département** pour répondre à la problématique des nuisances sonores. **Le fait de conditionner la limitation à 30 km/h des routes tant qu'il n'y a pas de revêtement phonoabsorbant paraît trop lier les mains de l'Etat.** Toutes les villes en Europe et en Suisse passent à une limitation à 30 km/h d'abord la nuit puis en journée et ce sont des mesures complémentaires. **La politique du département** est de prioriser le phonoabsorbant avant d'imposer le 30 km/h et il ne souhaite pas avoir une obligation aussi contraignante sachant que, dans certaines situations, le phonoabsorbant n'aurait pas d'efficacité et il faut passer au 30 km/h sans prioriser le phonoabsorbant. La pratique du canton est de poser du phonoabsorbant. Puis, d'étudier d'autres mesures.
2. **Le canton n'applique pas le phonoabsorbant partout parce qu'il applique loi 8644 qui vote un crédit d'investissement pour assainir le bruit routier.** Le reste du réseau ne nécessite pas de diminution du point de vue légal des nuisances sonores et les revêtements phonoabsorbants sont légèrement plus fragiles et ont une durée de vie réduite. **Si on les posait partout, on devrait les renouveler de manière plus fréquente et avec les conséquences financières et en termes de chantier.** Ce sont des interventions qui impactent la circulation et créent des nuisances pour les riverains. **C'est pour cette raison qu'on agit principalement sur le revêtement phonoabsorbant sur les secteurs à assainir, mais il n'est pas exclu à un endroit sensible de mettre aussi du phonoabsorbant, car il peut y avoir un besoin.** C'est étudié au cas par cas. En termes d'équilibre, les dépenses que le canton consacre à l'assainissement représentent un tiers de l'assainissement total qui doit être réalisé sur le canton. Un autre tiers correspond à la Ville de Genève et le dernier tiers, ce sont les 19 autres communes. Il y a une ampleur sur la Ville de Genève qui est du même ordre sur un territoire moins étendu.
3. **Il existe plusieurs manières d'agir sur le bruit :**
 - soit en limitant la vitesse à 30 km/h ;
 - soit en mettant du revêtement phonoabsorbant ;
 - soit en utilisant les deux méthodes de manières complémentaires ;
 - soit en réduisant le trafic ;
 - etc.

4. Ce projet de loi mélange les mesures de prévention du **bruit** et des **accidents**. **On ne peut pas conditionner l'une à l'autre. Ce sont des mesures complémentaires** et elles ne doivent pas être subordonnées l'une à l'autre. Ce n'est pas parce qu'on n'a pas du phonoabsorbant qu'on ne peut pas limiter la vitesse à 30 km/h dans certains quartiers, alors que ça pourrait être nécessaire pour **des raisons de sécurité, de trafic ou d'assainissement du bruit**.
5. **Cette disposition ne doit pas être mise dans la LMCE**. L'esprit de la LMCE ne parle pas de protection contre le bruit mais concerne les zones I et II.
6. En termes de **baisse de vitesse** et à travers la loi qui est proposée, on pourrait avoir des contraintes difficiles à mettre en place d'un point de vue **technique**.
7. Enfin, **au niveau fédéral, avec l'OPB, il y a une nécessité à prioriser les mesures à la source**, et l'OPB met au même niveau les deux mesures.
8. Pour préserver **l'avenir**, si à un moment donné la question du phonoabsorbant devait évoluer différemment, il ne faudrait pas que cette contrainte-là empêche le canton **d'assurer une protection efficace des habitants** soumis à des nuisances excessives.

Pour toutes ces raisons, Mesdames et Messieurs les député.e.s, la commission des transports vous recommande de **refuser l'entrée en matière** de ce projet de loi.

Annexe : Présentation PowerPoint du département des infrastructures

Projet de loi (12970-A)

modifiant la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) (H 1 21)
(Prioriser le phonoabsorbant avant les 30 km/h)

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
décrète ce qui suit :

Art. 1 Modification

La loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, du 5 juin 2016, est modifiée
comme suit :

Art. 7, al. 8 (nouveau)

⁸ La limitation à 30 km/h aux fins d'abaisser le bruit routier n'est possible
que si la pose d'un revêtement phonoabsorbant n'a pas été suffisante pour
diminuer les nuisances sonores dépassant les valeurs limites d'exposition.

Art. 2 Entrée en vigueur

La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa promulgation dans la
Feuille d'avis officielle.

PL 12970

MODIFIANT LA LOI POUR UNE MOBILITÉ COHÉRENTE ET
ÉQUILBRÉE (LMCE)

(H 1 21)

(PRIORISER LE PHONOABSORBANT AVANT LES 30 KM/H)

COMMISSION DES TRANSPORTS - 28.09.2021



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENÈVE

www.geneve.ch

Département des infrastructures
Office cantonal du génie civil

29/09/2021 - Page 1

PLAN DES MESURES (1998 ET REVISE EN 2016)



PLAN DES MESURES
D'ASSAINISSEMENT DU BRUIT
ROUTIER SELON OPB art 19

Republique et Canton de Genève
Juin 1998



Plan de mesures
d'assainissement du
bruit routier

Republique et Canton de Genève
Juin 2016

MESURES OPERATIONNELLES

VOIRIE

O1 – Réaliser des modifications constructives sur la voirie de manière à réduire les émissions sonores et la propagation du bruit à titre préventif.

O2 – Dans la mesure où la protection contre le bruit l'exige, utiliser des revêtements phonoabsorbants au lieu des revêtements classiques pour autant que la configuration des lieux le permette.

O3 – Mettre en place des limitations de vitesse et des restrictions d'accès pour les véhicules bruyants et de transit lorsque cette mesure est compatible avec les objectifs de mobilité et permet un abaissement des nuisances sonores.

CONSTRUCTION

O4 – Dans la conception des écrans antibruit, tenir compte des particularités du milieu bâti ou du site, de manière à éviter de constituer de simples barrières entre la source de bruit et des bâtiments destinés à l'habitation. Combiner les écrans antibruit placés le long d'une artère bruyante, dans la mesure du possible, avec d'autres fonctions en relation avec l'activité de la rue.

BÂTIMENTS

O5 – Pour les bâtiments toujours exposés à des immissions excessives (VA atteintes ou dépassées) après assainissement, ordonner le remplacement des fenêtres.

ROUTES CANTONALES

Environ 50% des 258 km de routes cantonales (130 km) nécessitent la pose d'un revêtement phonoabsorbant.

REVÊTEMENTS PHONOABSORBANT

- 1986 : Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit
- 1998 : Pose des premiers revêtements phonoabsorbants dans le cadre de l'entretien usuel des routes
- 2003 : vote par le Grand Conseil d'un crédit d'investissement pour les études et les mesures d'assainissement (L8644)
- 2009 : Apparition des enrobés phonoabsorbant de nouvelle génération
- Fin 2020 : Pose des revêtements phonoabsorbant réalisée à 92 %



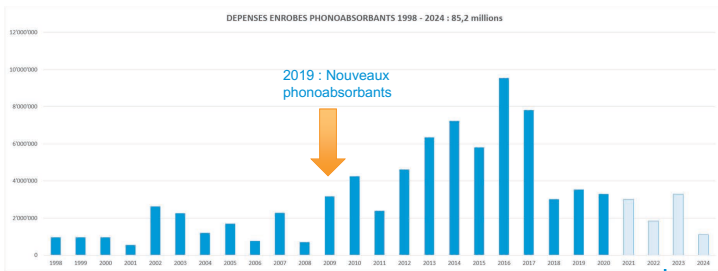
Revêtements phonoabsorbants

- ~ 140 km de routes à assainir dont 130 km nécessitent la pose d'un revêtement phonoabsorbant
- ~ 120 km ont été posés en revêtements phonoabsorbants au 31 décembre 2020 (92 %)
- ~32 km de revêtements d'ancienne génération (< 2009)
- ~88 km de revêtements de nouvelle génération (>2008)

- 2024 : Réalisation projetée = 100%

REVÊTEMENTS PHONOABSORBANT

Investissements annuels de 1998 à 2024



TRAVAUX > 2021

DENOMINATION	RC	REMARQUES
Cité de Coligny / Route de Thoiry	RC 1	[En lien avec Projet d'Agglo (30-34)]
Route de Chêne	RC 2 a	[En lien avec Projet d'Agglo (36-5-17)]
Route de Saint-Julien	RC 3 a	[En lien avec Projet d'Agglo (40-5)]
Route de Vuorze	RC 5	[En lien avec Projet d'Agglo (33-13)]
Route de Lausanne - Bellevue	RC 19 a	[En lien avec Projet d'Agglo (13-16a)]
Route d'Yvernonne - Conser et Collège-Bellevue	RC 20 1	[En lien avec projet d'aménagement (jeu de cyclistes)]
Route de Vandornes	RC 22	[En lien avec projet des Franches]
Route de Jussy	RC 23 a	[En lien avec projet d'aménagement (jeu de cyclistes)]
Place du Rondoué (Cantagel) / Route de Ors	RC 26 b	[En lien avec Projet d'Agglo (40-5)]
Carréleur de l'Écluse / Route du Grand Lancy	RC 28	[En lien avec projets corseaux Paris-Rouge et Adnet]
Bornes d'Écluse - Route de Muretremont	RC 29 a et b	[En lien avec projet d'aménagement (jeu de cyclistes) / En lien avec projet intercommunal (aménagement de pontons)]
Avance Lully-Caux	RC 33	[En lien avec Projet essence centrale Pully-Caux-Meyrin]
Route de Soial - Collignon et Barmes	RC 47 a	[En lien avec projet d'aménagement (modification du trafic)]
Route de Hagnonnet	RC 47 b	[En lien avec projet d'aménagement (jeu de cyclistes)]
Route de Planey	RC 75	[En lien avec projet d'aménagement (voies à sens unique)]

Planification 2021 – 2024 liée à la coordination avec des projets d'aménagements

SITUATION ACTUELLE

Sur la période en cours 2020-2024 (5 ans), l'OCGC dispose de deux bases légales pour la pose de revêtements

	Enrobés phonoabsorbant	Enrobés traditionnels	-
Le crédit de renouvellement 2020-2024 (L12458)	16 millions	25.4 millions	41.4 millions
Le crédit d'investissement OPB (L8644)	12.5 millions		12.5 millions
Total	28.5 millions	25.4 millions	41.4 millions

28,5 millions de francs (enrobés phonoabsorbant) seront consacrés d'une part à la fin du programme d'assainissement (L8644) et d'autre part au renouvellement des enrobés de première génération posés avant 2009 (L12458).

Les 25.4 millions de francs (enrobés traditionnels) seront consacrés à l'entretien du réseau routier dans les secteurs qui ne nécessitent pas de phonoabsorbant.

Soit environ 5.7 millions de francs de revêtement phonoabsorbant par année

PL 12970

Le projet de loi 12970 a pour objet :
 Modification de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE)
 (H 1 21) (Prioriser le phonoabsorbant avant les 30 km/h)
<https://ge.ch/grandconseil/data/texte/PL12970.pdf>

EXEMPLE

OPB – RESPECT DES VLI

- 2 Valeurs limites d'exposition au bruit

Degré de sensibilité (art. 43)	Valeur de planification Lr en dB (A)		Valeur limite d'immission Lr en dB (A)		Valeur d'alarme Lr en dB (A)	
	Jour	Nuit	Jour	Nuit	Jour	Nuit
I	50	40	55	45	65	60
II	55	45	60	50	70	65
III	60	50	65	55	70	65
IV	65	55	70	60	75	70



Avant assainissement

70 > VLI (DS II – Jour) = 60

Après assainissement (phono)

70-3 (effet phono) = 67 dB(A) > VLI = 60

Autres mesures ?

Paroi antibruit, baisse de la vitesse, etc

Allègements

29/09/2021 - Page 7

OPB - ALLÈGEMENTS

- Art. 14 Allègements en cas d'assainissement

¹ L'autorité d'exécution accorde des allègements dans la mesure où:

- l'assainissement entraverait de manière excessive l'exploitation ou entraînerait des frais disproportionnés;
- des intérêts prépondérants, notamment dans les domaines de la protection des sites, de la nature et du paysage, de la sécurité de la circulation et de l'exploitation ainsi que de la défense générale s'opposent à l'assainissement.

29/09/2021 - Page 8

EXEMPLE

H 1 21 – LMCE

Art. 7 Priorisation différenciée des modes de transport par zone

¹ Par priorisation différenciée, il faut entendre que l'usage de la voirie disponible est attribué en premier lieu à certains modes de transport notamment au moyen de voies dédiées et par la mise en place d'un fonctionnement adaptatif ou coordonné des carrefours favorisant les modes de transport désignés.

² En zones I et II, la priorité en matière de gestion du trafic et d'aménagement des réseaux est donnée à la mobilité douce et aux transports publics.

³ En zone I :

- a) le département prend les mesures visant à limiter la vitesse à 30 km/h au maximum selon les conditions prescrites par le droit fédéral;
- b) l'accès à cette zone par les autres modes de transport est restreint;
- c) certains axes à plusieurs voies seront équipés d'une limitation de vitesse adaptative par des panneaux lumineux. Ces axes seront limités à 30 km/h aux heures de forte demande et à 50 km/h le reste du temps;
- d) les zones piétonnes ou à priorité piétonne, ainsi que les zones à trafic limité, sont favorisées;
- e) des dérogations au principe de compensation des places de stationnement énoncé à l'article 7B de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987, tant pour les aménagements améliorant la fluidité que pour ceux agissant sur la sécurité des différents modes de déplacement sont possibles jusqu'à un maximum de 20%;
- f) le stationnement des voitures automobiles sur l'espace public est payant.

⁴ En zone II :

- a) le trafic de transit est fortement restreint;
- b) des axes routiers structurants sont aménagés de façon à garantir la fluidité du transport individuel motorisé;
- c) des axes sont aménagés de façon à favoriser la circulation des vélos;
- d) 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;
- e) des dérogations au principe de compensation des places de stationnement énoncé à l'article 7B de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987, tant pour les aménagements améliorant la fluidité que pour ceux agissant sur la sécurité des différents modes de déplacement sont possibles jusqu'à un maximum de 10%;
- f) le stationnement des voitures automobiles sur l'espace public est payant au moyen d'horodateurs ou de macarons, à l'exception des zones bleues régies par le signal « Parcage avec disque de stationnement ».

⁵ Sur la moyenne ceinture, des dérogations au principe de compensation des places de stationnement énoncé à l'article 7B de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987, tant pour les aménagements améliorant la fluidité que pour ceux agissant sur la sécurité des différents modes de déplacement sont possibles selon les conditions des zones contiguës telles que définies à l'article 7, alinéa 3, lettre e, et à l'article 7, alinéa 4, lettre e, de la présente loi.

⁶ En dehors des zones I et II, des axes routiers sont aménagés de façon à assurer aussi bien la fluidité du transport individuel motorisé que l'efficacité des transports publics :

- a) la gestion et l'aménagement des pénétrantes et des tangentielles structurantes a pour but de maîtriser le trafic entrant dans le canton, d'inciter l'accès aux parcs relais, d'assurer la progression des transports publics et la sécurité de la mobilité douce pour favoriser le transfert modal.
- b) lorsque la sécurité des usagers ou la vitesse des transports publics l'exigent, des aménagements propres et séparés pour chacun des modes de transport sont prévus sur ces axes. En dehors de ces axes, le trafic de transit est fortement dissuadé.
- c) une limitation à 30 km/h sur les axes primaires et secondaires traversant les localités est favorisée, dans le respect des conditions prescrites par le droit fédéral.

⁷ L'accessibilité des résidents, du transport professionnel de personnes, de marchandises et de services est garantie dans les zones I et II, sous réserve des réglementations particulières prises en application de l'article 3, alinéa 4, de la loi fédérale sur la circulation routière, du 19 décembre 1958.

PL 12970 : Nouvel alinéa 8 à l'article 7

⁸ La limitation à 30 km/h aux fins d'abaisser le bruit routier n'est possible que si la pose d'un revêtement phonoabsorbant n'a pas été suffisante pour diminuer les nuisances sonores dépassant les valeurs limites d'exposition.

MERCI DE VOTRE ATTENTION

Date de dépôt : 7 octobre 2021

RAPPORT DE LA PREMIÈRE MINORITÉ

Rapport de M. Christo Ivanov

Mesdames et
Messieurs les députés,

Le projet de loi 12970 propose de modifier la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) (H 1 21) afin de prioriser le phonoabsorbant avant la mise en place des 30 km/h.

Le PL 12970 a été conjointement déposé avec le PL 12971 qui demande l'ouverture d'un crédit d'investissement de 100 millions de francs suisses pour la mise en œuvre rapide d'un revêtement phonoabsorbant sur l'ensemble du réseau routier cantonal.

Le PL 12970 propose que la limitation à 30 km/h ne soit possible que si la pose d'un revêtement phonoabsorbant n'a pas été suffisante pour diminuer les nuisances sonores du bruit routier dépassant les valeurs limites d'exposition, qui se situent, d'après l'ordonnance fédérale, à 60 ou 65 décibels de jour et à 50 ou 55 décibels de nuit.

Une étude de l'OFEV datant du 18 mai 2016 intitulée « Revêtements de routes peu bruyants : L'asphalte phonoabsorbant : un fort potentiel » encourage cette nouvelle technologie.

Il ressort de cette étude les points suivants : « Les voitures fabriquées depuis 2000 sont en revanche équipées de moteurs à tel point silencieux que le bruit du roulement des pneus l'emporte à partir de 15 à 25 km/h selon le type de véhicule ».

Aujourd'hui, on se rend compte qu'on n'entend quasiment plus certaines voitures et que la problématique vient des pneus. Le bruit de roulement des pneus dérange plus que celui des moteurs.

« Les revêtements usuels ont une granulométrie beaucoup plus grossière et sont tellement compactés lors de leur pose qu'ils ne comprennent presque plus de vides, susceptibles d'absorber une partie du bruit. Des recherches récentes montrent que les revêtements les plus silencieux génèrent 9 dB de

moins à l'état neuf, ce qui correspond en termes de perception sonore à l'élimination de six véhicules sur sept ».

Il est beaucoup plus facile d'atténuer le bruit à la source, en posant des revêtements peu bruyants, en utilisant des pneus et des véhicules plus silencieux, notamment hybrides, électriques ou hydrogènes, en roulant moins vite et en adaptant son style de conduite à bas régime.

A ce sujet, il y a eu une évolution de la jurisprudence à Genève. Le canton de Genève a été débouté devant la Cour de justice et trois arrêts ont été rendus sur :

- le boulevard du Pont-d'Arve ;
- la route du Pont-Butin ;
- la route de Vandœuvres.

Il n'aurait pas été tenu compte de la nécessité de prendre en compte les nuisances dues au bruit routier.

La réglementation de la vitesse prévue par la LMCE n'a toutefois pas comme objectif une réduction du bruit routier, comme cela semble être admis dans la feuille de route LMCE 2021-2023. Il a été décidé de lancer parallèlement à cette feuille de route une réflexion portant sur une nouvelle stratégie cantonale globale en la matière en lien avec l'assainissement du bruit routier.

Voici pourquoi ce projet de loi a été déposé. Il veut que du phonoabsorbant soit posé avant de faire des zones 30 km/h.

La minorité de la commission des transports vous demande d'accepter l'entrée en matière de ce PL 12970.

Date de dépôt : 10 janvier 2022

RAPPORT DE LA DEUXIÈME MINORITÉ

Rapport de M. Philippe Morel

Mesdames et
Messieurs les députés,

Cet excellent PL vise à prioriser les méthodes d'abaissement du bruit routier que sont soit la pose d'un revêtement phonoabsorbant soit une limitation de vitesse à 30 km/h. Rappelons que l'impératif reste la préservation d'un trafic fluide ainsi que la possibilité pour les personnes de continuer de choisir librement leur mode de transport, comme cela est garanti par l'article 190 ch. 3 Cst-GE.

L'OPB avait fixé un délai au 31 mars 2018 pour que les tronçons routiers cantonaux, environ 140 km pour le canton de Genève, et communaux à assainir le soient. Le canton de Genève a à ce jour accompli des travaux sur plus de 90% de ce réseau, un travail qui a commencé en 1998 et qui nécessite actuellement une dépense de 5,4 millions/an pour la période de 2020 à 2024, date de la fin de ces travaux d'assainissement !

Nul doute, l'excès de bruit est une nuisance qui porte à conséquences sur notre santé. Cela suscite des réactions nerveuses et la sécrétion d'hormones du stress comme l'adrénaline, la noradrénaline et le cortisol. Cela fait aussi monter la pression sanguine, ce qui peut provoquer des troubles du sommeil, des dépressions et des maladies cardiaques pouvant aller jusqu'à l'infarctus. Contrairement à une idée fausse très répandue, notre corps ne s'habitue pas au bruit.

La circulation routière est un des éléments générant du bruit, en particulier en ville. Se préoccuper de limiter cette source de bruit est donc nécessaire et admis par tous !

Plusieurs approches existent pour limiter les émissions des bruits liés à la circulation routière. Il faut cependant en préambule souligner que depuis des années des efforts importants ont déjà été entrepris ! Les constructeurs automobiles fabriquent des véhicules moins bruyants et moins polluants. Les émissions sonores des moteurs ont fait l'objet d'une attention particulière de même que celle des pots d'échappement.

Mais le bruit émis par un véhicule à moteur ne provient pas seulement du moteur ou du pot d'échappement. Les pneumatiques contribuent largement aux émissions sonores. A des vitesses de 25 à 35 km/h, le bruit émis par le moteur et le pot d'échappement est pratiquement égal à celui produit par les pneus. A des vitesses plus élevées, c'est le roulement des pneus sur une chaussée classique qui est responsable de la majeure partie des émissions sonores.

Les voitures fabriquées depuis l'an 2000 environ sont équipées de moteurs à ce point silencieux que le bruit du roulement des pneus l'emporte à partir de 15 à 25 km/h selon le type de véhicule.

S'attaquer au bruit émis par le roulement semble donc logique.

La nature du pneu est un élément important dans cette chasse au bruit. Une voiture équipée de pneumatiques « silencieux » permet de réduire de moitié ces émissions sonores, environ 3 décibels, sans pour autant nuire à la sécurité, ni au niveau de consommation du véhicule. Les pneus « silencieux » produisent leurs effets sur tous les genres de surface, et ce, dès leur montage. En Suisse, « l'étiquette pneu » qui décrit les caractéristiques des pneumatiques fournit de précieuses indications au niveau de la résistance au roulement, de l'adhérence sur sol mouillé et du bruit de roulement. Elle permet ainsi de choisir un pneu suffisamment silencieux, efficace sur le plan énergétique et sûr. Une piste à continuer d'explorer...

Le revêtement routier est un deuxième facteur important générateur du bruit de roulement des véhicules. Une étude de l'OFEV montre que les revêtements phonoabsorbants les plus efficaces entraînent une réduction du bruit routier qui équivaut à une diminution de 85% du trafic. Un représentant du département nous a même affirmé : *« le revêtement phonoabsorbant est la mesure la plus efficace aujourd'hui pour lutter contre le bruit routier »*, et il a ajouté : *« Au niveau des entités publiques, on pose du phonoabsorbant dans un premier temps et on complète ces mesures avec d'autres mesures, et on y est contraint par l'OPB parce que, si on ne le fait pas, la justice pourrait l'ordonner par la suite »*. **Donc on commence par du phonoabsorbant !!**
L'objet même de ce PL !!

L'affirmation faite par un responsable du département que *« Le département de facto ne peut pas être favorable au lien qui est fait entre ces éléments pour des questions de fond, de légistique et de forme en lien avec la feuille de route que représente la LMCE »* est donc en contradiction flagrante avec ce qui précède !!! En plus, ce membre du département amène dans la discussion le problème de la sécurité qui est en dehors de ce débat ! On manipule donc les textes, les pratiques et les buts recherchés !

Une importante question posée par un député PDC était : « *Il lit cela comme une contrainte de poser le phonoabsorbant et si ça règle le problème dans ces zones-là, on ne limite plus la vitesse. Il demande si c'est bien comme ça qu'il faut le comprendre* », à quoi un des responsables du département a répondu par l'affirmative !! On a donc envie de dire que le département accepte et met en pratique le principe de ce projet de loi, mais que son refus de principe est lié à sa seule volonté de décider seul, sans contrainte ni opposition possible ! Cela est inacceptable.

Le revêtement phonoabsorbant est beaucoup moins bruyant grâce à sa structure superficielle fine, d'une granulométrie maximale de 4 mm, et très poreuse, avec une teneur en vides d'au moins 12%. Hanspeter Gloor, qui dirige le service d'assainissement sonore dans le canton d'Argovie, a enregistré une réduction du bruit de 7 décibels depuis l'entrée en service du nouveau revêtement à Dottikon. « Il a le même effet que la suppression de trois véhicules sur quatre. » De plus, le bruit du roulement des pneus dérange moins les riverains car il est plus sourd.

La réduction de vitesse ne peut à elle seule être une simple alternative aux autres mesures qui viennent d'être mentionnées. Pour que l'effet espéré de la réduction de vitesse soit optimal, il faut que le trafic soit fluide. Il faut aussi éviter les obstacles tels les rehaussements qui génèrent du bruit au passage des véhicules en plus de les contraindre à une décélération suivie d'une accélération !

Dans les faits, la limitation de vitesse à 30 km/h n'a qu'une efficacité très relative, puisque d'une part les voitures avec une boîte de vitesses mécanique seront à cette allure le plus souvent dans le deuxième rapport, plus bruyant, et que d'autre part les automobilistes enfrennent souvent à la marge cette limite !

Dans la chasse au bruit routier, il apparaît donc rationnel et simplement logique de considérer en priorité la pose de revêtements phonoabsorbants, comme ce projet de loi le propose, avant de vouloir systématiquement imposer une limitation drastique de vitesse qui apparaît bien plus comme une nouvelle contrainte aux automobilistes que l'on veut voir disparaître des routes au profit de moyens de transport inadaptés à une grande partie de la population, tels les vélos, les trottinettes ou même dans certains cas les transports publics.

On peut également rappeler, en opposition aux affirmations d'un député socialiste, que l'initiative « pour plus de sécurité à l'intérieur des localités grâce à une vitesse maximale de 30 km/h assortie d'exceptions » votée par le peuple suisse le 4 mars 2001 a été rejetée par la totalité des cantons et par

79,7% des votants ! On ne peut pas faire fi de ce vote populaire pour lequel il n'y a pas de date de péremption !

En conclusion, on peut aussi rappeler que les auditions du département confirment que la procédure initiale est la pose du phonoabsorbant, puis, si cela s'avère nécessaire au niveau du bruit, d'envisager une réduction de la vitesse ! Alors pourquoi combattre ce PL qui a pour seule vertu d'inscrire ce principe dans la loi ?

Pour les raisons évoquées, et avec une volonté affirmée de réduction efficace du bruit routier, le PLR soutiendra donc ce PL et vous demande de faire de même.

Date de dépôt : 3 janvier 2022

RAPPORT DE LA TROISIÈME MINORITÉ

Rapport de M. Patrick Dimier

Mesdames et
Messieurs les députés,

Le MCG soutient cet excellent PL qui a deux avantages. Le premier, et non des moindres, est d'améliorer considérablement le niveau sonore du trafic routier en équipant massivement et rapidement notre réseau routier tant cantonal que communal d'importance cantonale, de nouveaux revêtements. Le second est de nature juridique : respecter la volonté du Peuple exprimée dans un vote populaire sur ce topique, la gauche nous le rappelle assez souvent lorsque cela l'arrange.

Si personne ne conteste le besoin de veiller à l'abaissement des nuisances sonores émises par les différents modes de transport, il n'échappera à personne non plus que cela doit se faire avec un minimum de méthode et surtout dans le respect de la constitution cantonale.

Au cours de son audition, le représentant de l'UDC, deuxième signataire de ce PL, a mentionné l'étude de l'OFEV (Office fédéral de l'environnement) du 18 mai 2016 dans lequel plusieurs éléments méritent plus qu'une attention distraite. Le premier a trait aux véhicules automobiles qui, depuis les années 2000, soit vingt ans, sont équipés de technologies telles que le bruit émis par le moteur est inférieur à celui du roulage, autrement dit des pneumatiques. C'est à ce point notoire que, selon cette étude, le bruit des pneumatiques l'emporte sur celui de la mécanique dès 25 km/h, soit en dessous du seuil de 30 km/h. L'OFEV relève également dans cette étude que les revêtements « classiques » ont une granulométrie très grossière et à ce point compactée qu'il n'y a plus de vide pouvant absorber le bruit. Tout au contraire, les nouveaux revêtements dits « phonoabsorbants » ont une structure qui leur permet d'absorber une part considérable du bruit émis, allant jusqu'à 9dB, ce qui correspond, en termes de perception à l'élimination de six véhicules sur sept (*sic*). Il va de soi, du moins pour toute personne sensée, qu'il convient de combattre cette nuisance à sa source, donc la qualité du revêtement.

Il est vrai qu'il y a également l'alternative de réguler l'installation de pneumatiques trop bruyants. Le marché offre des alternatives tout à fait intéressantes avec des différences, à qualité égale, de 2 à 3 dB entre les pneumatiques les plus bruyants et les moins bruyants, ce qui est très important. Une limite à 69 dB pourrait être raisonnable. Une telle mesure pourrait constituer un outil efficace de lutte contre le bruit, si tant est que la volonté des autorités soit bien cette lutte et non pas de satisfaire l'autophobie ambiante notamment en s'appuyant abusivement sur le COVID.

Puisqu'il le faut, rappelons aussi que la limitation de vitesse ne peut avoir le bruit pour seule justification ! Les Khmers verts et leurs associés, les chevaliers à la rose, ne cessent d'agiter l'étendard de la LMCE (Loi pour une Mobilité Cohérente et Equilibrée) en s'appuyant sur le résultat de la votation populaire.

Ils oublient, comme toujours, en ce qui les concerne, lorsqu'il s'agit de limiter les libertés individuelles, qu'elle est postérieure à l'approbation de la nouvelle constitution en 2012 et de rang inférieur. Elle ne peut dès lors être mise en avant que dans le respect du texte constitutionnel !

Contrairement à ce que prétend un député Vert, et bien que les nuisances émises par les deux-roues motorisés aux pots d'échappement maquillés constituent un réel problème, ce ne sont pas les échappements qui génèrent majoritairement du bruit, mais bien les pneumatiques. En tout cas en ce qui concerne la majorité du trafic urbain, les automobiles. Avec un peu plus d'objectivité, ce député aurait également pu mentionner le niveau sonore des bus diesel TPG qui est particulièrement élevé. On imagine bien que c'est l'aspect collectiviste de ce mode de transport qui lui a valu la clémence dudit député.

Nous constatons en outre que ces mesures touchent injustement les véhicules électriques qui n'émettent aucune nuisance autre que le fond sonore de leurs pneumatiques. Ce qui est un comble de la part de formations politiques qui s'expriment pourtant volontiers au nom des minorités injustement traitées. Selon eux, bien entendu.

Au cours des auditions, nous avons appris que le crédit de renouvellement des surfaces routières pour la période 2020-2024 comprend aussi bien les revêtements « classiques » que « phonoabsorbants ». En toute logique et compte tenu des avancées technologiques sur ces derniers, il conviendrait bien évidemment, et en saine gestion de cette problématique, de prioriser la pose de phonoabsorbants sur tous les axes de transit et les radiales du canton.

Pour cela il faut une volonté politique de l'exécutif. Une vraie question en soi !

L'article 14 OPB (Ord. féd. sur la Protection contre le Bruit 814.41) précise que c'est uniquement si, malgré la pose de revêtement phonoabsorbant, le niveau sonore reste au-delà de la tolérance que l'on peut abaisser la vitesse. Cette disposition démontre à l'envi qu'il y a bel et bien une gradation à suivre avant d'en arriver à la mise en place de limitation de vitesse à 30 km/h. Que cela plaise ou non tant à l'administration qu'aux liberticides usuels des rangs de gauche et autres pseudo-environnementalistes qui ne font rien pour réduire drastiquement le trafic pendulaire, source majeure de nuisances.

La réalité est que ce ne sont pas les nuisances sonores qui sont visées par l'obsession des bobos urbains. Leur volonté est de priver les résidents genevois de la garantie constitutionnelle du libre choix du mode de transport de l'article 190 ch. 3 Cst-GE.

On notera le sens de l'humour d'une députée S qui a choisi, à l'appui de sa démonstration, la rue de Berne, mise en zone 20 km/h afin de favoriser les rencontres. Vu l'activité principale de cette rue, il est vrai que cette limitation de la vitesse doit favoriser les rencontres sur cette artère.

L'incidence première de ce constat est que c'est sur le type de revêtement routier qu'il convient d'agir en premier lieu, si on entend lutter contre le bruit routier. La tournure des débats en commission tend à démontrer que c'est l'autophobie qui est en réalité sous-jacente à l'opposition à ce PL.

Revenons maintenant au second avantage de l'approbation de ce PL fort pertinent.

Il ne s'agit de rien de moins que du respect de la volonté du Souverain. Pas seulement celui de Genève, mais de l'ensemble de la Suisse, à l'occasion d'une votation fédérale le 4 mars 2001 suite à l'initiative populaire voulant généraliser le 30 km/h en agglomération.

A Genève, le refus est sans appel, puisque cette initiative a été rejetée par 74,93%. Ce résultat met l'acceptation de la LMCE, si souvent utilisée comme bannière pour justifier la croisade en cours, au rang de résultat « honorable » sans plus.

D'ailleurs, il convient ici de rappeler aux mêmes que le Souverain s'est aussi majoritairement exprimé en faveur d'une traversée du lac qui, à elle seule, réduirait considérablement les nuisances du trafic routier, en particulier celui des pendulaires !

Il est tout aussi révélateur de l'incohérence de cette posture que les mêmes s'opposent aux propositions du MCG lorsqu'il s'agit de mesures destinées à réduire le trafic pendulaire qui est non seulement un fléau environnemental mais surtout la principale cause d'engorgement du trafic.

Nous avons entendu, comme seul et pauvre contre-argument, que cette consultation est ancienne.

A moins de nous tromper, il ne nous semble pas que la volonté du Souverain ait, contrairement aux yaourts, une date de péremption.

La volonté qu'exprime le Souverain est valable tant et aussi longtemps qu'il n'a pas changé d'avis. Celle du 14 mars 2001 n'échappe pas à cette règle.

Il suffit donc aux partis politiques qui souhaitent faire changer le Souverain d'avis de lancer une nouvelle initiative sur cette thématique et on verra bien ce qu'il décide. Tant que cela n'est pas le cas, ce résultat s'impose à tous, Conseil d'Etat et administrations compris.

On entend également dire que cela ne contrevient pas à la volonté du Souverain telle qu'il l'a exprimée le 4 mars 2001 car il ne s'agit pas de limitation généralisée.

Belle tartufferie.

Tous ceux qui ont observé les pratiques staliniennes et apparentées connaissent bien cette méthode qui est à la politique ce que le pointillisme est à la peinture. On avance par petites touches et, imperceptiblement, on porte bel et bien atteinte aux libertés.

Il est vrai qu'en matière d'atteinte à la liberté de mouvement, l'ensemble de la cohorte des verdo-marxistes sont passés maîtres dans l'art du grignotage. C'est même devenu, avec le temps, leur principal axe politique, tout en prenant un soin chirurgical à ce que cela apparaisse toujours comme d'intérêt général.

Comme toujours, les centristes bourgeois n'y voient que du feu, et leur emboîtent le pas !

Pour toutes ces raisons, le MCG invite une majorité de notre Grand Conseil à entrer en matière sur ce PL et dans la foulée à l'approuver.

Si une majorité devait refuser ce PL, cela voudrait tout simplement dire qu'il y a une majorité de ce parlement qui entend piétiner la volonté du Peuple qui a refusé cette limitation de vitesse en milieu urbain à 30 km/h par 74,93% en votation populaire.

Ne pas respecter cette volonté claire du Souverain ne peut que décrédibiliser un peu plus le monde politique. C'est, en outre, violer le devoir qu'impose la constitution en son article 2 ch. 2 tant aux élus que nous sommes qu'aux administrations.

Soutenir cet excellent projet c'est faire preuve de pragmatisme économique et de défense des libertés garanties par la charte fondamentale que les Genevois se sont donnée il y a moins de dix ans.

Pour toutes ces raisons, le groupe MCG vous invite à soutenir ce projet de loi.