

## Motion 2824

**Généralisation du 30 km/h : pour une solution raisonnable dans la lutte contre le bruit routier, ne mettons pas en œuvre un plan qui ne tient pas compte des différents usagers et de l'ensemble des facteurs liés à la circulation !**

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

- l'article 190 de la constitution genevoise, en particulier l'alinéa 2 de l'article précité ;
- l'article 4 de la loi sur la mobilité (LMob) qui prévoit que la politique en matière de mobilité veille à optimiser l'utilisation de chaque mode de transport afin de couvrir les besoins en déplacement sur le territoire cantonal ;
- la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) ;
- le rejet de l'initiative « Rue pour tous » en mars 2001<sup>1</sup>, par 74,9% de la population genevoise ;
- le sondage mené par le TCS auprès de la population sur la généralisation du 30 km/h en localité<sup>2</sup> ;
- que 68% des répondants vivant en zone urbaine sont opposés à une réduction de la vitesse maximale ;
- la jurisprudence du Tribunal fédéral indiquant que les réductions de la vitesse ne sont possibles qu'en cas d'impossibilité d'atteindre par un autre moyen les buts visés en matière de sécurité, de fluidité du trafic et de protection de l'environnement ;
- le principe de proportionnalité et donc la prise en compte des besoins de l'ensemble des utilisateurs du réseau routier ;
- la motion 2794 « pour une évaluation des conséquences de la stratégie cantonale de lutte contre le bruit routier sur l'activité des Transports publics genevois »<sup>3</sup> ;

---

<sup>1</sup> Vu dans Le Temps, édition du 5.03.2001 :

<https://www.letemps.ch/suisse/linitiative-rues-rejetee-massivement>

<sup>2</sup> Communiqué de presse du TCS, 11 janvier 2022 :

<https://www.tcs.ch/fr/le-tcs/presse/communiqués-de-presse-2021/la-vitesse-en-localité-doit-respecter-la-hiérarchie-et-les-fonctionnalités-du-réseau-routier.php>

<sup>3</sup> M 2794 : <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/M02794.pdf>

- les conséquences de la mise en place du 30 km/h sur la vitesse d'exploitation commerciale des TPG ;
- les conséquences de la mise en place du 30 km/h sur les interventions des services d'urgence, tels que les pompiers, les forces de police et les ambulances ;
- les conséquences de la mise en place du 30 km/h sur les services professionnels, tels que les transporteurs, services de livraison, taxis et chauffeurs ;
- le manque d'évaluation des conséquences de la réduction de la vitesse maximale sur les axes structurants et la ceinture urbaine ;
- le principe de hiérarchie du réseau routier et le respect de sa fonctionnalité,

invite le Conseil d'Etat

- à surseoir sans délai à la stratégie de lutte contre le bruit routier et à la généralisation du 30 km/h ;
- à mener une étude complète et indépendante, en bonne collaboration avec les milieux concernés, sur les conséquences de la limitation de la vitesse maximale, qui tienne compte notamment des éléments suivants :
  - les conséquences sur les vitesses commerciales des différentes lignes des Transports publics genevois ;
  - les coûts engendrés par un maintien de la qualité de l'offre des Transports publics genevois ;
  - les conséquences sur les services de secours et d'urgence, tels que les pompiers, forces de police et ambulances ;
  - les conséquences sur le transport professionnel et privé ;
  - les autres mesures mises en œuvre dans le cadre de la stratégie cantonale d'assainissement du réseau routier ;
- à élaborer une stratégie de gestion de la vitesse maximale et d'assainissement du réseau routier cantonal et communal qui tient compte des éléments suivants :
  - les conséquences de la réduction de la vitesse maximale sur les services d'urgence et de secours, les transports publics, les transporteurs, les taxis et chauffeurs, le transport professionnel ;
  - le principe de proportionnalité ;
  - la hiérarchie du réseau routier et la fluidité du trafic ;

- les autres facteurs que le bruit routier, comme l'accidentologie et la pollution ;
- les différentes zones jouxtant le réseau routier, telles que les zones d'habitat et les zones d'activités ;
- l'examen au cas par cas de la situation sur les différents axes routiers du canton.