



Projet de loi du Conseil d'Etat

Date de dépôt : 2 septembre 2026

Projet de loi

abrogeant la loi 13204 modifiant la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) (H 1 21) (Pour le respect de la hiérarchie du réseau routier de notre canton)

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

Art. 1 Abrogation

La loi 13204 modifiant la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE – H 1 21) *(Pour le respect de la hiérarchie du réseau routier de notre canton)*, du 13 février 2026, est abrogée.

Art. 2 Entrée en vigueur

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

Certifié conforme

Le vice-chancelier : Patrick FERRARIS

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. Stratégie d'abaissement de la vitesse pour lutter contre le bruit routier

Depuis l'entrée en vigueur de l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit, du 15 décembre 1986 (OPB; RS 814.41), le 1^{er} avril 1987, les propriétaires de routes ont l'obligation légale d'assainir les tronçons causant des nuisances sonores excessives, avec un délai fixé au 31 mars 2018 pour les routes cantonales et communales. Cette exigence concerne tant la Confédération que les cantons et les communes. Le canton est responsable de l'assainissement du bruit des routes cantonales. Il lui incombe d'étudier les tronçons à assainir, de définir les programmes d'assainissement nécessaires et de piloter la réalisation des mesures.

Le canton de Genève, particulièrement exposé au bruit routier, mène depuis de nombreuses années des programmes d'assainissement qui en font l'un des pionniers en Suisse dans ce domaine. Basées notamment sur la pose de revêtements bitumineux phonoabsorbants, ces campagnes ont permis de traiter plus de 89% du réseau cantonal nécessitant un assainissement. Malgré ces efforts, une part encore importante de la population demeure exposée à des niveaux sonores dépassant les valeurs limites fixées par le droit fédéral.

La réduction de la vitesse autorisée représente une mesure complémentaire dont l'efficacité a été démontrée, notamment par l'essai mené entre 2017 et 2019 sur les boulevards du Pont-d'Arve et de la Tour – qui s'est traduit par des résultats dépassant nettement ce qui était imaginé en termes d'effet sur le bruit et sur la qualité de vie des riveraines et riverains – ainsi que par les expériences similaires conduites à Lausanne, Bruxelles, Grenoble ou Zurich. Au vu de cela, le Conseil d'Etat a adopté, en décembre 2021, une nouvelle stratégie cantonale de modération de la vitesse, soumise à l'enquête publique au printemps 2022.

Cette stratégie a été concrétisée au travers de l'arrêté GW/2022-00278 EP 7074 du 10 octobre 2022, intitulé « Modération de la vitesse maximale autorisée, pour lutter contre le bruit routier sur plusieurs axes du canton dans le cadre de la stratégie de vitesse » (ci-après : arrêté du 10 octobre 2022), et publié le lendemain dans la Feuille d'avis officielle (FAO).

Le texte traite de 5 régimes de vitesses maximales autorisées (n°1 : régime de 30 km/h, n°2 : régime de 30 km/h de nuit (22 h à 6 h), n°3 : régime de 50 km/h de jour (6 h à 22 h) et 30 km/h de nuit (22 h à 6 h), n°4 : régime de 50 km/h, n°5 : régime de 50 km/h de nuit (22 h à 6 h)), répartis sur un total

de 456 tronçons. Les tronçons concernés sont définis sur une carte annexée au dispositif.

Contre cet arrêté, 6 recours ont été interjetés.

Le 13 octobre 2023, un accord a été signé entre le département de la santé et des mobilités (DSM) et plusieurs associations recourantes, soit les sections genevoises du Touring Club Suisse (TCS), de l'Association suisse des transports routiers (ASTAG), de l'Automobile Club de Suisse (ACS) ainsi que Genève Mobilité. Cet accord, qui visait à adapter la vitesse autorisée sur certains axes routiers, avait aussi pour but de permettre la mise en œuvre de la stratégie de modération des vitesses pour diminuer les nuisances subies par plus de 93 000 habitantes et habitants du canton et ainsi améliorer leur situation du point de vue du bruit routier.

Ainsi, le DSM a publié le 17 octobre 2023 une enquête publique révisant en partie l'arrêté du 10 octobre 2022, puis a édicté un nouvel arrêté daté du 8 décembre 2023 (ci-après : arrêté reconsidéré). L'arrêté reconsidéré prévoit notamment la soustraction de la ceinture urbaine et de certains tronçons d'axes structurants aux mesures de réduction de vitesse à 30 km/h. Ce compromis tend à favoriser l'avancement des projets de modération de vitesse en lien avec le bruit routier pour améliorer la qualité de vie des habitantes et habitants du canton, dans le respect de la hiérarchie du réseau et des principes de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, du 5 juin 2016 (LMCE; rs/GE H 1 21). Il permet d'envisager des avancées rapides et concrètes sur le plan de la protection contre le bruit routier, tout en favorisant la fluidité du trafic et la sécurité de l'ensemble des usagères et usagers.

Dans le prolongement de l'accord du 13 octobre 2023 et de l'arrêté reconsidéré, les recours des associations ont été retirés. A ce jour, sur les 6 recours interjetés, seul 1 recours est encore pendant par-devant la chambre administrative de la Cour de justice (CACJ), à la suite de l'arrêt du Tribunal fédéral du 23 juillet 2026 renvoyant la cause à ladite chambre pour qu'elle puisse statuer à nouveau. En effet, le Tribunal fédéral a relevé que le droit d'être entendu du recourant n'avait pas été respecté par la deuxième instance genevoise, conduisant à admettre le recours pour ce motif exclusivement formel. Il convient de relever que, dans le cadre de sa seconde instruction, la CACJ ne devrait pas s'écarter de sa première décision rendue le 14 avril 2026, laquelle rétablissait l'arrêté reconsidéré en donnant tort au recourant, tout en prenant désormais en considération la réplique spontanée du recourant.

2. Genèse et évolution de la loi 13204

Le Grand Conseil a été saisi le 7 novembre 2022 d'un projet de loi déposé par des députées et députés, modifiant la LMCE et intitulé « *Pour le respect de la hiérarchie du réseau routier de notre canton et une stratégie routière démocratique* » (PL 13204). Le PL 13204, qui prévoyait en outre des modifications à d'autres dispositions cantonales, visait initialement à inscrire dans la loi une vitesse minimale de 50 km/h sur les axes routiers structurants de la zone II, définie au sein de la LMCE. Ses autrices et auteurs entendaient au demeurant empêcher que l'exécutif cantonal puisse fixer seul, par voie d'arrêtés, des limitations en assurant que de telles décisions relèvent préalablement d'un débat parlementaire.

Renvoyé sans débat à la commission des transports le 24 novembre 2022, le projet a fait l'objet le 6 juin 2023 d'un rapport de majorité défavorable à l'entrée en matière (PL 13204-A, pp. 5 ss), assorti d'un rapport de minorité demandant d'y donner suite (PL 13204-A, pp. 177 ss). A la suite des élections cantonales, le Grand Conseil a cependant voté le renvoi du texte en commission des transports pour un nouvel examen le 1^{er} septembre 2023. Le 31 octobre 2024, sur la base d'un rapport de majorité désormais favorable, le PL 13204-B a été traité en séance plénière du Grand Conseil. En raison de questions de conformité au droit supérieur non résolues, l'objet a été une nouvelle fois renvoyé en commission des transports.

Le 13 février 2026, le Grand Conseil a finalement adopté la loi telle qu'amendée en commission par un amendement général simplifiant considérablement le projet de loi (PL 13204-C) désormais rebaptisé « *Pour le respect de la hiérarchie du réseau routier de notre canton* » (H 1 21 – 13204). Dans ce cadre, il était renoncé à l'ensemble des modifications envisagées, pour ne conserver que celle apportée à l'article 7, alinéa 4, lettre b LMCE, selon laquelle :

« *En zone II : des axes routiers structurants sont aménagés de façon à garantir la fluidité du transport individuel motorisé; sur ces axes-là, sous réserve des dispositions obligatoires du droit fédéral, la limitation de vitesse est de 50 km/h au moins* ».

Cette loi fait désormais l'objet d'un référendum cantonal dont l'aboutissement a été constaté par arrêté du Conseil d'Etat prononcé le 27 mai 2026 et publié dans la FAO le 29 mai 2026.

3. Modification proposée

3.1 La modification du droit fédéral

Le Conseil fédéral a adopté le 12 août 2026 une révision de l'ordonnance fédérale sur la signalisation routière, du 5 septembre 1979 (OSR; RS 741.21), mettant en œuvre la motion Schilliger. Cette révision vise à faire respecter par les cantons la hiérarchie et les différentes fonctions du réseau routier suisse tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des localités. Les nouvelles dispositions (art. 108 notamment), qui entreront en vigueur le 1^{er} octobre 2026, visent à préserver les fonctions des différentes routes et à faire en sorte que la vitesse maximale générale de 50 km/h soit maintenue sur les routes affectées à la circulation générale à l'intérieur des localités, tout en prévoyant la possibilité d'abaisser la vitesse à 30 km/h sur les routes d'intérêt local.

Cette révision réduit donc le cadre dans lequel des réductions de vitesse peuvent s'opérer sur les routes principales. Elle ne supprime pas la possibilité d'instaurer des limitations à 30 km/h, notamment pour des questions de bruit routier, mais elle en relève nettement les conditions sur les routes principales en localité, dont la vocation est d'assurer la fluidité du trafic. Ainsi, l'expertise, au sens de l'article 108, alinéa 4 OSR, devra désormais démontrer en sus que la mesure n'entraîne pas de trafic d'évitement indésirable sur les routes d'intérêt local (respect de la hiérarchie du réseau routier).

Aussi, à travers cette révision, le droit fédéral comporte désormais des dispositions prévoyant le maintien d'une limitation de vitesse à 50 km/h sur les axes routiers principaux, puisqu'il s'agit de la vitesse maximale générale dans les localités en vertu de l'article 4a, alinéa 1, lettre a, de l'ordonnance fédérale sur les règles de la circulation routière, du 13 novembre 1962 (OCR; RS 741.11), tout en laissant la possibilité de prévoir des abaissements de vitesse, notamment en matière de protection pour l'environnement moyennant expertise.

3.2 Comparatif entre la révision du droit fédéral et la loi 13204

3.2.1 De l'absence de valeur ajoutée de la loi 13204 quant au périmètre géographique

S'agissant de la loi 13204, et comme précédemment décrit, elle prévoit la limitation de vitesse à 50 km/h en zone II, sur des axes routiers structurants aménagés de façon à garantir la fluidité du transport individuel motorisé. Le recours à des abaissements de vitesse, notamment en matière environnementale, est réservé.

Dans la mesure où les axes routiers structurants visés par la loi 13204 entrent dans la catégorie de routes principales (routes affectées à la circulation générale) en localité prévue dans la révision de l'OSR décrite *supra* et que la vitesse de principe est désormais la vitesse maximale générale, la loi 13204 n'apporte plus de « valeur ajoutée » par rapport à ce que prévoit désormais le droit fédéral. Le droit fédéral règle désormais la problématique que la loi 13204 entendait traiter et le fait sur un périmètre plus large que la seule zone II que vise la loi 13204. Aussi, il n'est pas utile de prévoir dans la LMCE une règle particulière limitée à la zone II, alors que le droit fédéral vient précisément de fixer à l'échelle suisse les conditions applicables aux routes affectées à la circulation générale, qui transposé au droit cantonal genevois correspond aux réseaux primaire et secondaire, en localité.

3.2.2 De la contrariété de la loi 13204 avec le droit fédéral quant à la vitesse prescrite

Alors que la vitesse prescrite au niveau fédéral est de 50 km/h sur les axes principaux en localité, la loi 13204 prévoit que cette vitesse soit un plancher (« au moins »). Ainsi, cette loi permet d'aller au-delà de ce que prescrit le droit fédéral.

En vertu du principe de force dérogatoire du droit fédéral impliquant que celui-ci prime sur le droit cantonal qui lui est contraire (ancré à l'art. 49 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse, du 18 avril 1999 (Cst.; RS 101), et du fait que la Confédération a épuisé la matière dans le domaine concerné, la loi 13204 ne saurait être maintenue.

Au vu de ce qui précède, une abrogation de la loi 13204 s'impose.

3.3 De l'absence d'impact sur la stratégie de modération des vitesses

S'agissant de la stratégie de modération des vitesses concrétisée dans l'arrêté du 10 octobre 2022, tel que reconsidéré le 8 décembre 2023 suite au compromis avec les associations, il convient de relever qu'elle s'inscrit pleinement dans ce nouveau cadre fédéral, étant entendu que les expertises nécessaires en lien avec le changement de vitesse sur les axes structurants concernés seront étayées. La stratégie cantonale maintient en effet le 50 km/h sur la ceinture urbaine et sur des axes principaux, réservant le 30 km/h aux axes non structurants, aux traversées de localité, ainsi qu'aux réseaux particulièrement affectés par le bruit routier, principalement de nuit.

Dès lors, la loi 13204 n'a aucune conséquence sur la validité de la stratégie genevoise de modération des vitesses.

3.4 Du risque d'induire en erreur le corps électoral

Au vu de cette compatibilité affirmée entre le droit fédéral, qui doit primer, et la stratégie de modération des vitesses, telle qu'elle a été développée, une votation populaire sur la loi 13204, que le présent projet de loi vise à abroger, aurait l'inconvénient majeur d'induire en erreur la population. En effet, celle-ci aurait l'impression de se prononcer en faveur ou contre l'instauration du 50 km/h, alors que c'est le droit fédéral qui règle désormais de façon complète la question. Ainsi, le résultat de la votation, quel qu'il soit, ne produirait aucun effet concret quant aux orientations cantonales en matière de limitation des vitesses ni ne remettrait en cause la stratégie y relative telle que prévu par le Conseil d'Etat. Plus grave, le corps électoral se prononcerait sur un article incomplet et partiellement contraire au droit fédéral, ce que le Conseil d'Etat ne peut considérer comme acceptable du point de vue de l'ordre juridique, et en particulier de la loi sur l'exercice des droits politiques, du 15 octobre 1982 (LEDP; rs/GE A 5 05).

En conclusion, malgré les récents développements sur le plan judiciaire, qui ne font que retarder la mise en œuvre de la stratégie vitesse, un consensus existe sur la nécessité de la déployer. Le Conseil d'Etat propose dès lors de concentrer les efforts des autorités sur la mise en œuvre de cette stratégie, dès que l'état de la procédure le permettra.

4. Commentaire article par article

Article 1 souligné

Cette clause prévoit l'abrogation de la loi 13204 modifiant la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE – H 1 21) (*Pour le respect de la hiérarchie du réseau routier de notre canton*), du 13 février 2026.

A noter qu'une loi soumise au référendum peut être abrogée avant même la fixation de l'opération électorale, conformément à l'article 85A, alinéa 5 LEDP. Dans un tel cas, le référendum devient sans objet. Le Conseil d'Etat le constate par arrêté séparé.

Article 2 souligné

Le présent projet de loi devra entrer en vigueur le plus rapidement possible, afin que la loi 13204 puisse être abrogée avant que la date de l'opération électorale relative au référendum soit fixée.

5. Conclusion

Le Conseil d'Etat a fait le choix impératif de proposer le présent projet de loi abrogeant la loi 13204, soumise prochainement à référendum, et sa disposition désormais contestée, à la suite de l'adoption par le Conseil fédéral de la révision de l'OSR fixant au niveau législatif supérieur le 50 km/h comme vitesse de principe sur les axes principaux en localité et durcissant l'expertise exigée avant tout abaissement. En effet, la révision du droit fédéral, d'une part, rend inutile la fixation de règles en la matière au niveau cantonal, et, d'autre part, épuise la matière quant à la vitesse pouvant être prescrite. Considérant qu'il est de son devoir de ne pas induire en erreur le corps électoral, le Conseil d'Etat propose de concentrer les efforts des autorités sur la mise en œuvre de la stratégie vitesse cantonale malgré les récents développements judiciaires qui ne font que la retarder. Il réitère enfin sa volonté de poursuivre les objectifs, visant la réduction des nuisances liées au bruit routier et à la fluidification du trafic, issus du compromis entre les différents acteurs des mobilités.

Au bénéfice de ces explications, nous vous remercions de réserver un bon accueil au présent projet de loi.

Annexe :

Tableau synoptique

Tableau synoptique

Projet de loi abrogeant la L 13204 modifiant la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) (H 1 21) (Pour le respect de la hiérarchie du réseau routier de notre canton)

Art.	Teneur actuelle LMCE	Teneur L13204	Teneur PL abrogeant la L 13204	Commentaires
7, al. 4, let. b	⁴ En zone II : b) des axes routiers structurants de façon à garantir la fluidité du transport individuel motorisé ;	⁴ En zone II : b) des axes routiers structurants de façon à garantir la fluidité du transport individuel motorisé ; sur ces axes-là, sous réserve des dispositions obligatoires du droit fédéral, la limitation de vitesse est de 50 km/h au moins ;	Teneur actuelle, qui est le suivant (pour rappel) : ⁴ En zone II : b) des axes routiers structurants sont aménagés de façon à garantir la fluidité du transport individuel motorisé ;	Abrogation de l'article 7, alinéa 4, lettre b dans sa teneur adoptée le 13 février 2026 (L 13204). Réactivation de l'article 7, alinéa 4, lettre b dans sa teneur actuelle (citée pour rappel dans la colonne liée au PL abrogeant la L 13204).