



Date de dépôt : 12 août 2024

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier :

- a) **PL 13206-A** **Projet de loi de Daniel Sormanni, Sandro Pistis, Ana Roch, Florian Gander, Thierry Cerutti, Jean-Marie Voumard, François Baertschi, Francisco Valentin, Patrick Dimier, Christian Flury, Françoise Sapin modifiant la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) (H 1 21) (Contre une mobilité délirante et déséquilibrée)**
- b) **M 2790-C** **Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la motion de Sandro Pistis, Ana Roch, Danièle Magnin, Florian Gander, Daniel Sormanni, Thierry Cerutti, Jean-Marie Voumard, André Python, François Baertschi, Christian Flury, Francisco Valentin, Françoise Sapin : Limitons les bouchons au centre-ville, pas la fluidité du trafic !**
- c) **M 2823-C** **Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la motion de Stéphane Florey, Christo Ivanov, André Pfeffer, Daniel Sormanni, Jean-Marie Voumard, Florian Gander, Danièle Magnin, Jean Romain, Cyril Aellen, Murat-Julian Alder, Jacques Béné, Raymond Wicky, Helena Rigotti, Yvan Zweifel, Gilbert Catelain, Patrick Lussi, Sylvie Jay, Fabienne Monbaron, Alexandre de Senarclens, Patrick Dimier, Thomas Bläsi, Céline Zuber-Roy : Stop aux 30 km/h anarchiques sur le réseau routier !**
- d) **M 2824-C** **Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la motion de Alexandre de Senarclens, Jean Romain, Vincent Subilia, Murat-Julian Alder, Cyril Aellen, Helena Rigotti, Yvan Zweifel, Raymond Wicky, Edouard Cuendet, Jacques Béné, Pierre Nicollier,**

Sylvie Jay, Francine de Planta, Pierre Conne, Florian Gander, Daniel Sormanni, Serge Hiltpold, Fabienne Monbaron, Stéphane Florey, Céline Zuber-Roy, Antoine Barde : 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 !

Rapport de majorité de Caroline Marti (page 4)

Rapport de première minorité de Amar Madani sur le PL 13206 (page 122)

Rapport de seconde minorité de Stéphane Florey sur le PL 13206 (page 124)

Rapport de minorité de Jacques Jeannerat sur les motions (page 125)

Projet de loi (13206-A)

modifiant la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) (H 1 21)
(Contre une mobilité délirante et déséquilibrée)

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. 3, lettre a (abrogée)

Art. 2 Entrée en vigueur

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

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Caroline Marti

La commission des transports, sous la présidence de M. Stéphane Florey, a traité le PL 13206 et les rapports du Conseil d'Etat sur les motions 2790, 2823 et 2824 lors de ses séances des 16 et 23 janvier, des 6, 13 et 27 février ainsi que des 5, 19 et 26 mars 2024. La commission remercie chaleureusement les représentant-e-s du département de leur appui dans le cadre de ses travaux ainsi que M^{me} Léa Di Benedetto pour la qualité de la rédaction des procès-verbaux de commission.

Présentation du **PL 13206 modifiant la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) (H 1 21) (Contre une mobilité délirante et déséquilibrée)**

M. Sandro Pistis, 2^e signataire

Le MCG considère que vouloir limiter la vitesse à 30 km/h ne règlera pas la problématique du bruit. Ce PL vise à abroger la lettre a de l'article 7, alinéa 3 de la LMCE qui demande au Conseil d'Etat de prendre des mesures pour limiter la vitesse de circulation à 30 km/h en zone 1 (hypercentre). M. Pistis reconnaît que le peuple s'est exprimé sur la LMCE, car à l'origine, une initiative avait été acceptée par le peuple. Cette initiative prévoyait le 30 km/h pour les heures de fortes demandes et le 50 km/h pour le reste du temps (*commentaire de l'autrice du rapport : la sursignée ne voit pas à quelle initiative fait référence M. Pistis. La LMCE a été adoptée en tant que contreprojet à l'initiative « pour des transports publics plus rapides », initiative qui n'abordait pas la question de la vitesse de circulation*). Le MCG pense néanmoins que c'est une mauvaise idée. Il prend l'exemple du boulevard du Pont-d'Arve dont la vitesse de circulation a été réduite pour lutter contre le bruit. Sur cet axe, les deux-roues sont constamment en train de s'arrêter et de redémarrer en accélérant, ce qui augmente le bruit. Le fait que la vitesse soit fixée à 30 km/h augmente le temps de trajet sur cet axe, ce qui, au final, augmente le bruit. Le MCG considère que de réduire la vitesse à 30 km/h sur l'ensemble de la Ville de Genève, voire sur tout le canton, n'est pas une bonne idée et ne fait que freiner les déplacements.

Ce n'est pas non plus une bonne idée par rapport à la célérité des véhicules d'intervention. Quand ces véhicules se retrouvent dans des rues limitées à 30 km/h, ils doivent fortement réduire leur vitesse pour éviter d'éventuelles

poursuites pénales. La presse s'était fait l'écho de retraits de permis de conduire prononcés contre des ambulanciers et des pompiers. Cela pose des problèmes, ce d'autant plus que notre canton est congestionné en termes de mobilité.

M. Pistis relève ensuite que les véhicules électriques sont moins bruyants. Il y a par ailleurs de plus en plus de véhicules silencieux, qu'ils soient électriques ou non. Pourtant, la règle du 30 km/h met tous les véhicules sous le même régime. Le MCG déposera prochainement un PL pour obliger les détenteurs de véhicules qui ont procédé à des modifications sur leur système d'échappement à passer une visite. Selon le MCG, cette proposition est beaucoup plus constructive que le 30 km/h en termes de limitation du bruit.

Il conclut sa présentation en évoquant un article de presse dans lequel le maire d'une municipalité française prétend que « la généralisation du 30 km/h en ville est un effet de mode », ce que M. Pistis approuve. Il faudrait laisser davantage de marge de manœuvre au Conseil d'Etat en la matière.

Le MCG n'est pas contre le 30 km/h, mais il est opposé à sa généralisation.

Questions des commissaires :

Question : Que pense le MCG de l'installation de radars antibruit ?

Réponse : Le bruit est lié à plusieurs facteurs. Le premier d'entre eux est le nombre de véhicules. Le MCG défend la limitation de l'accès au centre-ville pour les véhicules frontaliers. Quant aux radars antibruit, il n'a pas l'impression que de tels dispositifs existent déjà et soient homologués. A titre personnel, il ne s'oppose pas à ce type de radar. Le bruit a un impact non négligeable sur la santé, mais le fait de limiter la vitesse à 30 km/h ne fait que prolonger la durée du bruit en ralentissant les déplacements. Il ne pense donc pas que cette limitation généralisée de la vitesse soit en mesure de régler les problèmes liés au bruit.

Question : Est-ce que le MCG dispose d'études qui démontreraient que les déplacements à 30 km/h (plus long) généreraient plus de bruit que des déplacements à 50 km/h ?

Réponse : Il n'y a pas d'étude sur ce point, mais les études sont toujours à géométrie variable : tout dépend dans quel sens on souhaite faire aller l'étude en question.

Question : Est-ce que, pour des raisons de sécurité, il est vraiment souhaitable de rouler à 50 km/h dans la zone 1 ?

Réponse : Il faut prendre en compte la sécurité de manière globale. La sécurité routière est aussi mise à mal par les trottinettes et les vélos qui roulent

sur les trottoirs. La sécurité est l'affaire de tous, et non pas seulement des automobilistes. Il ne faut pas systématiquement stigmatiser les véhicules qui se trouvent sur la chaussée. Les gens doivent pouvoir se déplacer, c'est une réalité. Il y a des commerçants et des indépendants qui doivent pouvoir faire tourner leur boutique. Vouloir plafonner tous les déplacements à 30 km/h est une idéologie qui impacte négativement ces personnes. Aussi bien en zone 30 km/h qu'en zone 50 km/h, il y a des comportements qui mettent les usagers en danger. Par ailleurs, le fait que des vélos électriques puissent aller à 45 km/h est aussi problématique au niveau de la sécurité.

Question : Le MCG ne voudrait-il pas également supprimer la lettre c de l'art. 7, al. 3 qui dit que « 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 » ?

Réponse : Le Conseil d'Etat n'applique actuellement pas la pratique qui ressort de ces dispositions.

Présentation du département de la santé et des mobilités (DSM) du rapport sur les motions 2790, 2823 et 2824

M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat, et M. Gérard Widmer, directeur à l'OCT

M. Widmer rappelle que les autorités ont l'obligation d'agir pour réduire le bruit subit par les personnes concernées.

Le bruit routier quasi permanent, notamment durant la nuit, agit sur le système corporel et influence le diabète de type 2.

Cadastre du bruit et réseau LMCE

Les routes le long desquelles les valeurs d'immission sont dépassées recourent, dans les grandes lignes, le réseau routier LMCE. Sur certains tronçons, les valeurs d'alarme sont atteintes, notamment à l'avenue Henri-Dunant, à la rue de Lausanne ou à l'avenue Pictet-de-Rochemont.

Objectifs et impacts de la nouvelle stratégie

En baissant de 50 à 30 km/h, le bruit routier est réduit de 2 à 3 dB. Cela permet en particulier de réduire les pics de bruits dus aux accélérations et aux freinages des véhicules, notamment de certains scooters. Les décisions d'allègement sont rendues lorsqu'il n'est pas possible d'atteindre les normes de bruit en mettant en œuvre des mesures qui sont économiquement supportables. La réduction de la vitesse permet de limiter le nombre de décisions d'allègement. Finalement la réduction de la vitesse permet de

diminuer la gravité des accidents de la route et améliorer la qualité de vie des riverains. Cela fait écho à des attentes de plusieurs communes en termes de modération de trafic sur certains axes.

Chronologie

Les essais de lutte contre le bruit à travers une réduction de la vitesse de circulation ont commencé en 2020 avec une réduction, sur décision de justice, à 30 km/h de la vitesse de circulation au boulevard du Pont-d'Arve. L'essai s'est révélé assez probant, ce qui a amené le département à pérenniser cette mesure. Le précédent Conseil d'Etat a ensuite estimé que n'importe quel propriétaire de bâtiment situé sur un tronçon routier soumis à un niveau de bruit excessif pourrait demander une réduction de la vitesse de circulation. Cela engendrerait une introduction disparate de la réduction de la vitesse à 30 km/h sur le réseau principal. Le Conseil d'Etat a alors préféré développer une stratégie globale s'appuyant sur la LMCE. La consultation sur la stratégie vitesse a été largement diffusée et a fait l'objet d'avis très positifs.

En juin 2022, une enquête publique a été lancée sur la stratégie de vitesse (réduction de la vitesse de circulation) sur les différents axes concernés. Avec la nouvelle législature, des négociations ont été menées dans le courant de l'été 2023 qui se sont traduites à l'automne 2023 par un accord entre le département et une partie des recourants. Cet accord s'est matérialisé dans une modification de l'arrêté initial et l'ouverture d'une nouvelle enquête publique.

Problématiques soulevées par la consultation et les motions/projets de loi

- Fluidité des transports publics
- Impacts sur les courses officielles urgentes (services de secours)
- Lisibilité des limitations de vitesse pour l'utilisateur
- Moyens de contrôle des vitesses
- Impacts sur le trafic TIM privé et professionnel
- Impacts sur l'accessibilité à l'hypercentre (pour les commerces et les livraisons)
- Impacts sur la pollution de l'air, le bruit des véhicules électriques, le type de revêtements

Impacts sur les transports publics

Une étude a été commandée au bureau *Eric Grasset ingénieur conseil* et s'est portée sur 5 lignes urbaines caractérisées par une vitesse commerciale élevée (lignes 1, 8, 14, 19, 22). Elles sont considérées comme représentatives du réseau des TPG.

S'agissant de la ligne 19 par exemple, on constate qu'il existe peu de tronçons sur lesquels les bus dépassent les 30 km/h. L'estimation de la perte de temps cumulée entre 22h et 24h se monte à 32 secondes.

D'une manière générale, sur les lignes étudiées, on constate que la baisse de la vitesse n'a pas d'impact sur la vitesse des TPG en journée, car les véhicules ne circulent quasiment jamais en dessus de 30 km/h. En soirée (22h-24h), les pertes de temps de parcours sont évaluées en moyenne à 1,4%, ce qui revient à une perte de 20 à 86 secondes sur l'ensemble du parcours de la ligne.

Les pertes de temps liées à la réduction de la vitesse devraient être inférieures au gain de temps obtenu grâce à la généralisation des arrêts sur demande. L'optimisation de la régulation des feux afin de garantir la fluidité des transports publics est une autre source d'amélioration de la vitesse commerciale.

Impacts sur les courses officielles d'urgence

La vitesse faisant foi pour les courses urgentes est celle qui existait avant la réduction de vitesse pour cause de bruit. Sur un axe à 30 km/h de nuit pour des motifs de bruits et qui se trouve à 50 km/h la journée, ce sont les 50 km/h qui prédominent pour le calcul des vitesses. Quand il s'agit d'une course urgente, les véhicules peuvent dépasser de 1,5 fois la vitesse autorisée (50 km/h dans le cas d'espèce) et, pour une urgence vitale, les véhicules peuvent dépasser de 2 fois la limite autorisée. Ainsi, le temps d'intervention ne devrait pas augmenter significativement par rapport à la situation actuelle.

Problématique de lisibilité des limitations pour l'usager

Comme les routes ne seraient pas soumises au régime de la limite générale à 50 km/h, la limitation de vitesse à 30 km/h de nuit doit être rappelée à chaque croisement de route. Les panneaux 30 km/h seront accompagnés d'une plaque complémentaire « protection contre le bruit ». L'indication peut être complétée par un marquage. La législation fédérale en matière de signalisation d'une double vitesse (jour/nuit) évolue très lentement au niveau de l'OFROU, mais des démarches sont en cours.

Problématique des moyens de contrôle de la vitesse

Le parc de radars va être modernisé pour qu'ils puissent détecter deux vitesses de référence. Des radars pédagogiques vont également être déployés en collaboration avec les communes mais, si on constate trop de dépassements, les radars pédagogiques sont remplacés par des radars classiques.

Impacts sur l'accès aux commerces

Il y a peu d'impact, car les axes structurants resteront à 50 km/h de jour. Par ailleurs, beaucoup de clients se rendent dans les commerces du centre-

ville par d'autres modes de transport que les TIM. La réduction de la vitesse n'aura aucun impact pour eux. Quant aux automobilistes, ils pourront toujours accéder aux commerces en voiture, ils ne le feront simplement qu'un tout petit peu plus lentement (note de la rapporteuse).

Impacts sur les livraisons et les taxis

Même réponse que point précédent.

Impacts sur la hiérarchie du réseau routier

La hiérarchie du réseau non par remise en cause puisque la stratégie vitesse repose sur la LMCE. Par ailleurs, la vitesse des axes structurants de jour est inchangée.

Impacts sur la pollution

L'impact de la réduction de la vitesse sur la qualité de l'air est contrasté. Aucune tendance ne se dégage vraiment. En revanche, l'électrification du parc de véhicules améliore la situation et renforce les effets de la mise à 30 km/h.

Comparaison de l'impact sur le bruit entre la réduction de la vitesse, l'électrification des véhicules et le type de revêtement

En dessous de 30 km/h, le bruit provient principalement du moteur, ce qui rend, à cette vitesse, les véhicules électriques très peu bruyants. Au-delà de 30 km/h, le bruit de roulement est prépondérant, les véhicules électriques ne sont donc pas moins bruyants. C'est pour cette raison que l'association de la réduction de vitesse à l'électrification du parc de véhicules est très fructueuse.

Les données montrent qu'une réduction de vitesse de 50 à 30 km/h équivaldrait à la même sensation auditive que si le trafic était réduit par 2 dans une rue.

S'agissant de l'effet du revêtement phonoabsorbant, il produit une réduction de 8 à 9 dB lors de la pause, mais l'impact diminue rapidement avec l'usure pour se stabiliser autour de -3 dB. Le phonoabsorbant ne permet pas seul de réduire le bruit par rapport au besoin d'assainissement. La combinaison avec d'autres mesures (électrification du parc de véhicules et réduction de la vitesse) permet d'amplifier les effets et de répondre aux besoins d'assainissement.

Les modifications de l'accord d'octobre 2023

Les principales modifications de l'arrêté d'origine suite à un accord passé avec certains des recourants concernent la ceinture urbaine qui repassent à 50 km/h, ainsi que certains autres axes. L'accord propose également d'adapter la signalisation « clignotant de nuit » sur certains axes à 30 km/h selon des critères de sécurité. L'accord prévoit enfin une consultation des associations Genève Mobilité et l'ACS sur de futures limitations de vitesse sur les axes de

l'accord. En échange de ces concessions, le TCS, l'ASTAG et l'ACS retirent leur recours dès publication de l'arrêté reconsidéré. *(Commentaire de l'autrice du rapport : les autres recourants n'ont pas été associés à l'accord et ils ont maintenu leur recours. Dès lors, les concessions faites par le département au TCS, à l'ASTAG et à l'ACS n'ont absolument pas permis de lever les oppositions et de mettre en œuvre plus rapidement cette mesure.)*

Questions des commissaires :

Question : Est-ce que la réduction de la vitesse impacte les livraisons qui doivent arriver le lendemain ?

Réponse : Grenoble a mis l'ensemble de son réseau à 30 km/h, ce qui a conduit à plus de fluidité et moins d'accidents, ce qui favorise les livreurs. La réduction de vitesse ne met pas en péril leurs livraisons. Pour les clients des commerces, l'accès aux parkings du centre-ville se fait sur les axes structurants de la LMCE. La politique du 30 km/h n'aura pas d'impact sur l'accès aux commerces pour les clients genevois.

Question : Qu'en est-il du moratoire sur l'octroi de mesures d'allègement (dérogation au respect des normes de bruit) et quel est le nombre de demandes d'allègement ?

Réponse : La levée des recours sur la stratégie de vitesse permettra d'intégrer une baisse de vitesse dans les projets d'assainissement. Il faudra dès lors reconsidérer les éventuels besoins d'allègement. Jusqu'à présent, ils « rechignaient » à utiliser le 30 km/h comme mesure sur le réseau principal. Il faudra réanalyser chaque projet en cours d'élaboration. Le moratoire déploie donc toujours ses effets et, une fois celui-ci levé, on se dirigera vers une réduction de l'usage de mesures d'allègement.

Question : Où en est-on de l'installation de radars antibruit ?

Réponse : Deux tests positifs ont été menés, mais le Service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants (SABRA) a décidé de changer de technologie. Cette nouvelle technologie est aujourd'hui dans d'autres lieux du canton. De surcroît, nous sommes toujours dans l'attente d'une réponse de l'OFROU afin de pouvoir délivrer des amendes sur la base de ces contrôles radars. Aujourd'hui, l'enregistrement sonore comme élément de preuve pose problème. Ils attendent sur les autorités fédérales pour une modification de la LAO. Les milieux environnementaux souhaitent que le bruit des véhicules soit en dessous d'un certain niveau, même si ledit véhicule est homologué. Au démarrage à un carrefour, des usagers mettent les gaz à fond, ce qui génère beaucoup de bruit. C'est plutôt le comportement de l'utilisateur qui est en cause.

Question : Qu'en est-il de la stratégie de l'Etat pour encourager l'acquisition de pneus moins bruyants ?

Réponse : Cela fait partie de la stratégie bruit du Conseil d'Etat pilotée par le SABRA. Les moyens financiers pour subventionner l'achat des pneus sont toutefois limités. Les garagistes ont également un rôle à jouer pour faire de la publicité pour ce type de pneus.

Question : N'est-il pas paradoxal que les véhicules électriques (moins bruyants) doivent émettre un bruit artificiel ?

Réponses : La réponse transmise ultérieurement pas le département figure dans une note annexée au présent rapport.

Question : Le chemin Jean-Jacques Rigaud a-t-il été mis à 30 km/h pour des raisons de bruit ou d'autres choix de circulation ?

Réponse : La mesure a été prise en raison de la détérioration du revêtement et dans l'attente du chantier à Frontenex. Il en va de même de l'avenue de Bel-Air et du chemin de la Montagne. Cela n'a donc rien à voir avec le bruit, mais correspond à une demande des riverains en raison de l'état de la route.

Question : Où en est-on du traitement des recours persistants et de la mise en œuvre de la stratégie vitesse ?

Réponse : Le tribunal a appris l'existence d'un accord entre le département et le TCS. Certains se sont engagés à retirer leur recours. Le tribunal a demandé aux autres recourants s'il n'y avait pas matière à suspendre la procédure. L'UDC, le PLR, le TCS, l'ASTAG et un particulier se sont mis d'accord sur la suspension de la procédure. Cependant, le MCG, l'ACS et les syndicats de police n'ont pas été d'accord de suspendre la procédure.

Questions : La rue Pictet-de-Rochemont est soumise à des valeurs d'alarme dépassées. Cet axe resterait toutefois, de jour comme de nuit, à 50 km/h selon l'accord passé avec le TCS. Est-ce que d'autres axes soumis à des niveaux de bruit dépassant les valeurs d'alarme vont-ils également rester à 50 km/h ? Cette stratégie vitesse avait pour but de protéger les riverains contre les nuisances sonores. Pourquoi maintenir les limitations à 50 km/h sur des routes soumises à de graves dépassements de bruit ?

Réponse : Selon l'accord, la route des Acacias, la rue de Lausanne et l'avenue Henri-Dunand resteront à 50 m/h la journée, mais passeront à 30 km/h la nuit. Seuls les axes Pictet-de-Rochemont et les Quais resteront à 50 km/h de jour comme de nuit, alors que les valeurs d'alarme sont dépassées de jour comme de nuit. Il s'agit d'un compromis politique qui s'écarte un peu de l'objectif de réduction du bruit. Le département a choisi de faire un arbitrage qui déploie des effets plutôt que d'être dans le dogmatisme qui voit les

blocages perpétués et les vitesses maintenues. Ils choisissent la voie du pragmatisme en débloquent de nombreux dossiers. Une majorité de gens basculent dans une catégorie de bruit admissible, au profit d'un compromis politique. *(Commentaire de l'autrice du rapport : comme précisé plus haut, une partie des recours ayant été maintenus, l'accord n'a eu comme effet que de revenir en arrière sur un certain nombre d'axes (souvent les plus bruyants) sans parvenir à ne lever aucun blocage ou à mettre en œuvre la mesure plus rapidement sur les autres axes.)*

Question : Une analyse sur l'arbitrage jour-nuit a-t-elle été réalisée en fonction de la typologie des affectations ? S'il s'agit d'une rue avec une majorité de bureaux, plutôt limiter la vitesse de circulation durant la journée, et l'inverse pour des habitations ?

Réponse : Dans le cadastre du bruit routier, le bâtiment est pris en compte, peu importe son affectation. Ils ne se sont pas trop souciés des entreprises et des employés, mais se sont focalisés sur les habitants. Avec la partie révisée de la stratégie, 93 000 personnes sur les 120 000 verraient leur situation améliorée.

Question : Est-ce que certains secteurs passant à 30 km/h pour des motifs de bruits routiers seront ensuite aménagés en véritables zones 30 ?

Réponse : C'est le cas. Cela fait des années que le département sollicite les communes pour développer les zones 30, notamment sur leur réseau de quartier. Sur les axes structurants ou principaux à 50 km/h de jour et 30 km/h de nuit, une zone 30 km/h n'est pas possible, car ils ne peuvent retirer les aménagements le jour. Selon l'application de la LMCE, les traversées de localités sont à 30 km/h. Ils utilisent l'arrêté de stratégie de vitesse pour mettre à 30 km/h plusieurs localités. Une série de trajets en campagne ont été abaissés à 50 km/h de nuit. Il s'agit d'un enjeu de lutte contre le bruit mais aussi de réduction de la dangerosité du réseau routier. L'abaissement a été fait depuis 80 km/h, 70 km/h, et 60 km/h à 50 km/h.

Question : Quels seront les délais de mise en œuvre des mesures de baisse de vitesse ?

Réponse : Il faudra attendre quelques mois pour commander et poser les panneaux. La Confédération considère qu'un simple marquage 30 avec des panneaux à l'entrée et à la sortie de la zone considérée ne suffit pas. Ces panneaux dépendent par ailleurs aussi des communes. Une partie des premières mesures en zone 1 devraient pouvoir être mises en place assez rapidement. Cela va se déployer sur 1 an – 1 an et demi. En parallèle, des radars préventifs et de sanction seront installés et un travail préventif est réalisé pour préparer et informer les usager-ères de la route à cette situation. Il ne devrait en revanche

pas y avoir trop de reprogrammation de feux. 1300 tronçons routiers sont concernés, ce qui représente un nombre conséquent de panneaux à installer avec une coordination entre les différentes communes pour assurer une certaine cohérence de la mise en œuvre des mesures. La vitesse de mise en œuvre dépendra donc de la capacité des entreprises à fournir les panneaux et des moyens financiers des communes. Le département attend d'être fixé sur la suite des recours pour lancer les commandes.

Question : Les 120 000 personnes qui souffrent des nuisances sonores souffrent-elles exclusivement du bruit des voitures ou aussi d'autres véhicules comme les bus et les trams ?

Réponse : il s'agit du bruit de tous les véhicules, raison pour laquelle le bruit des trams et bus sont également pris en compte dans les projets d'assainissement. On peut notamment intervenir sur les rails et la modernisation des véhicules.

Question : Est-ce que les résultats de l'étude de M. Grasset sur l'impact du 30 km/h sur les transports publics ont été comparés à ceux de l'étude de l'Union des transports publics (UTP) qui, elle, évalue que le 30 km/h est fortement nuisible à l'attractivité et la vitesse commerciale des transports publics ?

Réponse : Il est logique que le lobby des transports publics ne veuille pas d'un 30 km/h généralisé sur tous les axes, puisque cela aura forcément un impact, même si celui-ci est minime. A Genève, l'étude « Grasset » est fiable et montre que le 30 km/h ne touche les prestations des transports publics qu'à la marge et en 2^e partie de soirée. Il faut aussi voir ce qu'il se passe ailleurs. Certaines villes sont passées entièrement à 30 km/h, notamment Bruxelles. Dans ces villes, ils n'ont pas ressenti de péjoration des transports publics. La mise à 30 km/h a d'autres atouts que la réduction du bruit : elle réduit l'accidentalité, le temps d'intervention, elle fluidifie des situations congestionnées. Il faut tenir compte de ces éléments, car les TPG sont péjorés par des accidents de toutes sortes et par des problèmes de *stop-and-go* en matière de trafic. Ces événements doivent aussi être intégrés dans la réflexion pour affirmer que les TPG seront pénalisés ou non. Par ailleurs, il est important de rappeler qu'un bus ou un tram en site propre ne devra pas respecter le 30 km/h. S'ils peuvent distinguer les flux de trafic, le tram pourra continuer à circuler à 50 km/h ou à 60 km/h. Ce sera pareil pour les futurs BHNS. Pour qu'un site propre soit défini comme tel, il faut un obstacle et une séparation physique entre les flux de circulation, par exemple des « diamants » en pierre.

Audition de l'Automobile Club Suisse (ACS)

M. Jacky Morard, vice-président de l'ACS section Genève

M. Morard indique que le but d'un accord est que chacun fasse des concessions. Pour eux, il est rédhibitoire d'avoir du 30 km/h sur la totalité des routes du canton (*commentaire de l'autrice du rapport : ce qui n'était pas prévu dans l'arrêté original*), notamment pour des raisons économiques. Le nouveau magistrat fait preuve d'ouverture d'esprit, il a permis d'arriver à un accord relativement acceptable. Cela ne veut pas dire qu'ils sont d'accord sur la LMCE dans son ensemble, elle était appliquée de manière unilatérale lors de la dernière législature.

Cet accord, ils ne reviendront pas dessus à condition qu'il soit appliqué à la lettre.

La LMCE est un autre problème. Il a l'impression que la dernière législature s'est servie uniquement de ce qui l'intéressait dans cette loi.

A la demande du président, M. Morard confirme que le recours formulé par l'ACS a été retiré.

Questions des commissaires :

Question : Quels sont les aspects de cet accord qui conviennent moins à l'ACS ?

Réponse : Il y a certains éléments de détails qui ne les enchantent pas, par exemple à l'avenue de France, mais ils peuvent néanmoins s'en accommoder. Le but est de revenir à une vitesse raisonnable sur 20 axes structurants pour ne pas péjorer l'économie. Le but est aussi de favoriser la moyenne ceinture pour y orienter un maximum de déplacements plutôt que ces automobilistes percolent à travers les rues du réseau secondaire. Ils n'ont jamais été opposés au 30 km/h la nuit. Les riverains doivent pouvoir se reposer, c'est absolument normal. Cependant, il faut laisser les axes principaux.

Question : Quels sont les aspects de la LMCE que le précédent département a choisi de mettre en œuvre, respectivement d'occulter, selon les auditionnés ?

Question : En quoi le maintien de la moyenne ceinture à 50 km/h la nuit nuirait-il à l'économie ?

Réponse : Dans une ville, il y aura toujours un peu plus de bruit. A la campagne, il n'y en a pas. Il faut faire un choix. Il a vécu aux Pâquis et a fait son choix après 46 ans. Il faut admettre qu'il y a parfois des scootéristes qui réveillent, par leur comportement, beaucoup de monde, mais la lutte contre ces comportements c'est le travail de la police. Aujourd'hui, la police est un peu

trop laxiste vis-à-vis de ces comportements. L'ACS ne soutient pas ceux qui trichent, ceux qui maquillent leur voiture, etc.

Question : Est-ce que la mutation du parc automobile du thermique à l'électrique constitue une solution à la problématique du bruit ?

Réponse : La majorité du bruit en ville vient du frottement des pneus et pas du bruit des moteurs. C'est à partir de 60 km/h qu'il est possible de distinguer le bruit du moteur du roulement. Avant cela, il est difficile de distinguer un véhicule électrique d'un thermique.

Question : Est-ce que l'ACS est en faveur de la mise en place de radars antibruit afin d'éviter des bruits liés à des comportements excessifs ?

Réponse : L'ACS n'y est pas opposé, de façon à cibler ceux qui dépassent les bornes. Il n'y a pas de raison que ceux qui trichent punissent le reste de la société.

Audition du Touring Club Suisse (TCS)

M. François Membrez, président, et M. Yves Gerber, directeur du TCS Genève

Sondage TCS

Le TCS a effectué un sondage dans 10 villes suisses. L'idée était de voir si la perception du bruit routier était la même chez les personnes vivant au centre et chez celles en périphérie. La section TCS de Fribourg s'est essayée au même exercice mais avec l'aide d'un autre institut. Elle est arrivée au même résultat : 2/3 de la population ne voudrait pas d'un 30 km/h généralisé. La hiérarchie de réseau doit être maintenue : le réseau primaire, le réseau secondaire et le réseau de quartier.

Le cadre légal

La situation est assez complexe. Le tableau présenté à la commission et qui liste les différentes bases légales provient du DSM. Selon le ressenti du TCS, la LMCE est la loi la plus souvent appelée à l'appui de projets de modifications d'infrastructures et de réseau routier pour la mobilité collective ou individuelle. Le TCS observe également que le plan climat cantonal est aujourd'hui lui aussi très régulièrement mis en avant. Lors des états généraux de la mobilité, le plan climat justifiait les mesures d'abaissement de vitesse, voire de limitations de la voirie octroyée à la mobilité individuelle.

Le 11 octobre 2022, l'arrêté de modération de la vitesse maximale autorisée a été publié. A la suite de cette publication, le TCS s'est mobilisé avec l'ASTAG, et avec le soutien de Genève Mobilité. Le TCS a recouru contre cet arrêté non seulement pour des raisons légales mais aussi pour assurer le respect

de la hiérarchie du réseau routier afin que le trafic ne percole pas dans le réseau secondaire de quartier. La LMCE a introduit une nouvelle notion d'axes structurants. La LRoutes parle de réseau primaire, de réseau secondaire et de réseau de quartier. Le TCS estime important de maintenir ces définitions. Il pense qu'il est important qu'il y ait des axes structurants sur le réseau primaire qui permettent la fluidité de la circulation automobile et qui échappent à la réduction de la vitesse à 30 km/h.

Le recours du TCS a été déposé le 9 novembre 2022. Lors du changement de législature, le nouveau magistrat a tout de suite eu, selon le TCS, la présence d'esprit de trouver un accord sur ce point qui intéresse beaucoup la population. A la suite de discussions, le TCS est tombé d'accord avec le département, ce qui a abouti au retrait de leur recours avec l'ASTAG. D'autres recours avaient été déposés par d'autres organisations (des partis politiques et un syndicat de police).

Convention

L'accord conclu entre de DSM, le TCS et l'ASTAG a pris la forme d'une convention à laquelle est annexée une carte qui précise quelles routes sont limitées à 30 km/h de jour et/ou de nuit et lesquelles restent à 50 km/h. M. Gerber rappelle pour le surplus que la stratégie vitesse ne concerne pas seulement la limitation de certains axes à 30 km/h, mais modère plus globalement la vitesse de circulation sur l'ensemble du canton. Le TCS juge l'arrêté d'origine très complexe en touchant énormément d'axes. Dans le cadre des négociations, le TCS s'est néanmoins concentré sur les axes structurants. Ils estimaient qu'il fallait laisser une cinquantaine d'axes à 50 km/h. La nuit, dans la zone 2, il reste encore certains axes qu'ils préconisaient de laisser à 50 km/h. Toutefois, la nuit, quasiment tout le centre-ville passe à 30 km/h.

Le TCS a également demandé le passage de certains feux de signalisation au orange clignotant la nuit afin de favoriser la fluidité malgré la baisse de la vitesse.

D'après le TCS, sans le recours, il n'y aurait pas eu de convention. Cela a permis d'aboutir à un compromis qu'il juge satisfaisant pour les membres de l'ASTAG et du TCS, ainsi que les membres de Genève Mobilité. Le TCS salue l'accord trouvé avec le magistrat. Il s'agit maintenant de savoir si les autres recourants vont retirer leur recours contre l'arrêté initial. Un arrêté de substitution est entré en force.

Pour conclure, M. Gerber rappelle qu'il ne faut pas confondre les zones 30 et les limitations de la vitesse à 30 km/h. Une zone répond à une ordonnance précise et elle doit faire l'objet d'aménagements urbains. Il n'y a, notamment, plus de passages piétons, sauf exception. Certains indicateurs doivent être

mesurés pour évaluer si les aménagements ont permis d'améliorer la sécurité routière.

Questions de la commission :

Question : Quels sont les éléments de l'accord qui leur plaisent moins ?

Réponse : Le TCS avait demandé au département d'élaborer des indicateurs afin de pouvoir mesurer et objectiver les impacts de la réduction de vitesse à 30 km/h sur l'accidentologie, la pollution sonore, l'amélioration de la qualité de l'air, etc. Ils n'ont pas obtenu de réponses complètes et détaillées à ce sujet. Par ailleurs, ils auraient préféré voir plus d'artères du réseau principal rester à 50 km/h durant la nuit. Ils ont dû reconnaître que le droit fédéral prévoit des degrés de sensibilité au bruit plus stricts de nuit que de jour, ceci amène les tribunaux à refuser des mesures d'allègement. Les autorités doivent donc abaisser la vitesse à 30 km/h. Ils ont dû l'accepter à contrecœur.

Question : Est-ce que les valeurs de bruit sont dépassées malgré le phonoabsorbant ?

Réponse : C'est le cas. Toutefois, sur certains tronçons, comme la rue de Lyon, l'analyse n'a pas été faite pour savoir si les valeurs de bruit pourraient être respectées en maintenant la vitesse à 50 km/h avec du phonoabsorbant.

Question : Est-ce que le but du TCS est de maintenir le trafic à son maximum sur le réseau primaire quitte à user de mesures coûteuses, comme la pose de revêtement phonoabsorbant, plutôt qu'abaisser la vitesse ?

Réponse : C'est le cas, afin d'éviter que le trafic ne se déplace dans le réseau de quartier. Tant qu'ils se trouvent dans les valeurs limites OPB, cela leur convient. La solution est le phonoabsorbant.

Question : Afin de matérialiser la hiérarchie du réseau routier, pourquoi ne pas utiliser d'autres mesures comme les sens interdits tête-bêche afin que le réseau secondaire ne soit pas utilisé comme le réseau primaire ? Pourquoi vouloir absolument matérialiser la hiérarchie du réseau routier par les limitations de vitesse ?

Réponse : Afin de garantir la fluidité du trafic et de pouvoir circuler de façon satisfaisante.

Question : Quelle a été la forme du sondage dont le TCS a parlé lors de sa présentation ? Quel est le panel des personnes sondées ? Quel genre de questions leur ont été posées ?

Réponse : Le sondage a été réalisé auprès des membres et non-membres TCS. Il s'agissait d'un panel de 115 000 personnes, de 15 à 79 ans. D'une ville

à l'autre, il n'y a pas énormément d'écart dans les réponses (les résultats de l'enquête, en allemand, se trouvent en annexe).

Question : L'itinéraire reliant les Nations à la Servette resterait à 50 km/h. Or, cet axe traverse le quartier le plus dense de Suisse, le long duquel il y a beaucoup d'écoles et d'infrastructures publiques (notamment sportives). Pour des raisons de sécurité, ne devrait-on pas également passer cet axe à 30 km/h ?

Réponse : Il faut d'abord se poser la question du saucissonnage. Il ne serait pas cohérent d'avoir une partie d'une route à 30 km/h, puis à 50 km/h, puis à 30 km/h, puis à 50 km/h, etc. La logique de la moyenne ceinture est d'avoir un axe cohérent pour éviter le trafic de transit en ville. Une vision que le TCS avait saluée. Une partie de la population ne se sert de son véhicule que le week-end pour les loisirs. Il faut toutefois leur garantir une accessibilité. Il faut ensuite rappeler qu'à Genève, la vitesse est limitée à 40 km/h aux abords des écoles, ce qui est une spécificité cantonale. Finalement, même si la vitesse est de 50 km/h, cela ne signifie pas que les automobilistes roulent effectivement à cette vitesse. Au boulevard du Pont-d'Arve par exemple, la vitesse moyenne n'était que de 42 km/h, en raison de la congestion du trafic et des feux. Cet état de fait réduit donc l'impact d'une baisse de la vitesse sur le bruit.

Question : Est-ce que les axes structurants définis dans la LMCE se trouvent-ils tous en réseau primaire ou certains sont-ils en réseau secondaire ?

Réponse : Les axes structurants LMCE se trouvent en réseau primaire et en réseau secondaire. Par exemple, le boulevard Georges-Favon fait partie du réseau secondaire, mais c'est un axe structurant LMCE. Beaucoup de ces axes structurants sont dans le réseau secondaire.

Question : La modification de qualification de « réseau primaire » en « réseau secondaire » obligerait-elle à passer en même temps de 50 km/h à 30 km/h ?

Réponse : Non, mais cela amène une complexité supplémentaire. Il parle de voies orientées trafic.

Question : Pour les tronçons appelés à rester à 30 km/h de jour comme de nuit, le TCS est-il en faveur d'un passage complet en de réelles zones 30 avec les aménagements qui vont avec ?

Réponse : Le TCS ne souhaite pas généraliser les zones 30 sur les routes 30 km/h de jour comme de nuit. Les zones 30 ne doivent concerner que les quartiers d'habitation.

Question : Le TCS s'est dit favorable au maintien du 50 km/h sur le réseau structurant de manière à éviter que le trafic « percole » sur le réseau de quartier.

Serait-il également favorable à restreindre l'accès au réseau de quartier aux seuls riverains dans ce même but ?

Réponse : Le TCS ne souhaite pas généraliser les zones réservées aux riverains sur le réseau de quartier.

Question : Qu'en est-il des zones 20 km/h ?

Réponse : Il s'agit des zones de rencontre. Dans une zone 20, le piéton est prioritaire. Le vélo électrique rapide doit débrancher son assistance. A ce jour, il n'y en a aucun qui le fait. Le TCS n'est pas opposé à une limitation de vitesse pour les vélos.

Discussion interne et réponses du département

Une députée (S) se demande pourquoi un vélo 45 km/h doit débrancher son moteur pour passer dans une zone 20 alors qu'une voiture peut passer sans débrancher le sien.

Le département indique qu'il n'a pas connaissance de cette règle, et n'en a pas trouvé de traces. Cependant, selon la réglementation en vigueur en 2019, dans une zone **piétonne avec autorisation de circulation pour les cycles** (et non une zone 20), seuls les vélos électriques limités à 25 km/h peuvent circuler avec motorisation. Les vélos électriques limités à 45 km/h doivent circuler moteur éteint. Cela concerne les zones piétonnes où serait installé un panneau complémentaire autorisant les cycles. Cette règle ne concerne pas les zones de rencontre. Il pense que le TCS a confondu. Dans les zones piétonnes stricto sensu, le vélo n'est pas admis, mais elles sont assez rares. Il existe aussi la zone piéton-vélo, et la zone partagée, mais les modes sont séparés.

Audition de l'Association suisse des transports routiers (ASTAG)

M. Christophe Pradervand, président, M. Andrea Genecand, vice-président, et M. Milos Blagojevic, secrétaire patronal

M. Pradervand explique que leur association représente une centaine de membres, soit environ 3500 postes de travail dédiés à l'activité du transport. La limitation généralisée de vitesse à 30 km/h leur a posé des problèmes, notamment dans la desserte du centre-ville. Cela complexifie les déplacements dans le centre-ville depuis les zones industrielles ou pour effectuer le dernier kilomètre. Ils ont signé un accord avec M. Maudet afin de trouver une solution sur la base d'une série de concessions. Il faut comprendre que les transporteurs professionnels gagnent de l'argent en se déplaçant, pas en étant arrêtés dans les bouchons. Il est compliqué de répercuter les surcoûts de transport

(bouchons, temps de parage) sur leurs clients. C'est donc les tarifs de livraison qui devront augmenter.

M. Genecand ajoute que la généralisation du 30 km/h remettait en cause la hiérarchie du réseau routier, à savoir le principe d'axes structurants et de pénétrantes qui permettent de passer d'un quartier à un autre. Vouloir généraliser le 30 km/h sur tous ces axes ferait perdre leur attrait aux axes structurants en poussant les usager-ères à emprunter des trajets plus courts à travers les quartiers. L'idée est de canaliser le trafic sur ces axes structurants et que leurs véhicules ne génèrent pas de perturbations dans les quartiers pour les citoyens. L'accord n'est pas satisfaisant en tout point, mais ils ont pu obtenir des concessions du département des mobilités sur certains axes structurants. Ils ne savent toutefois pas dans quelle limite cet accord sera respecté.

M. Genecand explique ensuite que le transport professionnel, avec les véhicules lourds, peut circuler de 5h du matin à 23h. Au-delà de ces horaires, ce sont des véhicules plus légers qui assurent la desserte. Ils ont de ce fait passablement de véhicules qui circulent la nuit. Le 30 km/h très étendu la nuit aura un impact important pour eux. C'est pourquoi ils considèrent comme important de maintenir les axes structurants à 50 km/h pour circuler de manière fluide de jour comme de nuit. Pacifier les axes secondaires est cependant essentiel pour la population.

M. Genecand confirme que l'ASTAG signera cet accord. Leur seul point noir est l'avenue du Mail, car la Ville de Genève propose un projet péjorant la fluidité du trafic sur cet axe. Concernant la desserte de la rive gauche, passablement d'activités sont en développement. Plusieurs quartiers se construisent, ce qui génère du trafic professionnel. Pour la collecte de déchets à Jussy et Thônex, pour se rendre sur place, c'est la croix et la bannière. Leur objectif est donc de trouver des axes pour fluidifier le trafic autour de la ville. Le but est d'avoir des échanges fluides entre la rive gauche et la rive droite.

L'ASTAG n'a jamais refusé de faire partie de groupes de travail et veut avancer main dans la main avec l'Etat. Il faut privilégier le dialogue, ce qu'ils ont cherché à travers l'accord avec M. Maudet.

M. Genecand pense important de parler de l'avenir. Les entreprises ont besoin de sécurité pour évoluer. Au vu des propositions formulées ces dernières années, la sécurité en termes de conditions de circulation n'est toujours pas garantie. Leurs entreprises assurent l'approvisionnement du canton au quotidien. Il leur faut une sécurité juridique pour savoir ce qui sera entrepris dans les années à venir. Aujourd'hui, ils doivent systématiquement

s'adapter pour trouver les chemins les plus efficaces. Ils souhaitent une sécurité juridique et que le droit ne change pas d'année en année.

Questions des commissaires :

Question : Certains recours sont encore pendants et empêchent la mise en œuvre de cet accord. Certains recourants sont-ils membres de l'ASTAG ? L'ASTAG peut-elle les inciter à retirer leur recours pour avancer ?

Réponse : L'ASTAG ne croit pas que ces recourants fassent partie de leur association. Il n'est pas au courant de la situation des autres recours.

Question : Ont-ils obtenu des garanties suffisantes du département afin que ce dernier ne revienne pas sur l'accord et passe à 30 des axes qui devaient rester à 50 ?

Réponse : L'accord est valable jusqu'à la fin du mandat du Conseil d'Etat. La problématique mentionnée plus tôt sur l'avenue du Mail demeure. L'idée à la base du compromis était d'apaiser la situation. Pour eux, il est important d'éviter une situation de blocage qui péjore tout le monde. La pérennité du contenu de l'accord est un problème législatif. La LMCE laisse une marge de manœuvre importante. Il faudrait un cadre plus précis sur certains points afin d'avoir des garanties, notamment sur les axes structurants, et d'avoir un réseau qui puisse tourner.

Question : Que faudrait-il faire mieux pour favoriser leurs activités ?

Réponse : Il existe deux problématiques : la fluidité des trafics et l'aménagement de la voirie. Il faut une onde verte sur les axes structurants pour améliorer la circulation.

Discussion interne

Une députée (PLR) remarque que le TCS affirmait que ces axes se trouvaient sur le réseau tant primaire que secondaire. Pourtant, à entendre l'ASTAG, passer au réseau secondaire obligeait à passer au 30 km/h.

M. Favre explique qu'à l'intérieur de la moyenne ceinture, le réseau secondaire est le réseau d'accessibilité, tout le reste constitue le réseau de quartier. Les axes structurants deviennent des axes d'accessibilité, l'avenue du Mail par exemple. Il n'y a pas de règle selon laquelle un réseau primaire ne peut pas être limité à 30 km/h, de même qu'il n'y a aucune règle qui interdit le 50 km/h sur le réseau secondaire. Certaines choses sont entreprises plus facilement sur les réseaux de quartier. Ce n'est pas la hiérarchie qui rend impossible certaines vitesses.

Concernant la question concernant la durée de l'accord, M. Favre ajoute que la vitesse de circulation d'aucun axe routier ne peut être réduite sans la prise d'un arrêté. Ici, il s'agissait d'un arrêté global concernant la stratégie vitesse qui a été modifié suite à l'accord conclu avec le TCS et l'ASTAG. Si la stratégie devait changer, il y aurait toujours la possibilité d'émettre des remarques lors de l'enquête publique, puis lors de la prise d'arrêté.

Une députée (PLR) demande qui décide de sortir certaines routes du réseau structurant.

M. Favre répond que cela se déroule dans le cadre de la hiérarchisation du réseau routier qui est définie dans le cadre du plan d'actions du réseau routier (PARR), lequel sera soumis à la commission d'ici fin mai.

Une députée (PLR) demande, dans le cas où l'avenue devient une zone 30 dans un réseau de quartier, s'il sera possible de faire recours.

M. Favre assure que l'avenue du Mail ne sera pas intégrée au réseau de quartier. La création d'une zone 30 nécessite des aménagements. Un arrêté de vitesse est ensuite lié à des aménagements. Ils font tous l'objet d'un droit de recours.

Un député (PLR) relève, pour les axes qui resteront à 50 km/h le jour mais passeront à 30 km/h la nuit, qu'un véhicule qui roule à 50 km/h à 21h55 ne sera pas amendé, mais à 22h il sera lourdement sanctionné, pourtant, il roulera à la même vitesse et fera le même bruit.

M. Favre souligne que le radar vitesse permet de sanctionner le dépassement de vitesse, peu importe la raison (et notamment, quel que soit le bruit émis). Il est acquis que le 30 km/h permettra de réduire le bruit routier de 3 dB durant la nuit sur certains axes afin de respecter les valeurs limites. Pour une voiture qui roule à 40 km/h, elle sera sanctionnée pour des raisons de vitesse excessive que ce soit eu égard à la dangerosité qu'elle produit ou que ce soit eu égard au bruit qu'elle engendre. La seule différence est la présence du panneau complémentaire de « protection contre le bruit ». Il montre que cet axe n'est pas considéré comme dangereux, car la baisse de vitesse n'est pas liée à un problème de dangerosité mais de protection contre le bruit.

Un député (PLR) demande comment condamner un conducteur qui aurait enfreint la limitation « bruit » plutôt que de le condamner comme s'il avait fait un excès de vitesse en dépassant une limitation imposée pour des raisons de dangerosité.

M. Favre ne comprend pas la question. Le 30 km/h réduit la dangerosité et l'accidentalité. A Bruxelles, les accidents mortels ont été réduits de 50%. Genève s'est basée sur la protection contre le bruit, d'autres villes sur la

sécurité. La plaque complémentaire « protection contre le bruit » fait en sorte que les services de secours puissent dépasser la limite.

Un député (PLR) considère que le Conseil d'Etat ne peut pas faire ce qu'il veut. Lorsque les arrêtés ont été adoptés en octobre 2022, la commission traitait de motions concernant le 30 km/h. Le Conseil d'Etat a démontré qu'il se passait de l'avis de la commission des transports.

Audition de l'Union du personnel du corps de police (UPCP)

M. Mathias Rentsch, président de l'UPCP

M. Rentsch relève que la Ville de Genève compte plus de 200 zones 30, ce qui pose problème à l'UPCP. Ils font actuellement recours contre la stratégie bruit du Conseil d'Etat. Selon leur point de vue, cette mesure n'a pas été étudiée comme elle le devrait. Cette limitation de vitesse pose problème à leurs collègues lors d'interventions en courses urgentes. Selon lui, la loi en vigueur ne tolère, en intervention, qu'un dépassement de 1,5 fois la vitesse prescrite. En zone 30, rouler à 45 km/h avec les sirènes feux bleus va poser un problème.

Question des commissaires :

Question : La conduite à une vitesse supérieure lors d'une intervention ne rentre-t-elle pas dans le cadre de l'« état de nécessité » selon la loi, ce qui rendrait le policier non coupable d'infraction ?

Réponse : Il faudrait poser la question au procureur général. La directive B 5 (barème LCR) établit les risques de sanctions auxquelles s'exposent les policiers qui commettent des excès de vitesse. Les policiers ont leurs propres permis de conduire en jeu, et la justice ne fait pas la distinction entre une infraction commise en service ou non. Ils souhaitent protéger le permis de conduire de leurs collègues en service. Si un collègue fait une bêtise, ils ne le soutiendront pas aveuglément. Ils veulent trouver une solution avec le procureur général et travailler en bonne intelligence. Ils ne demandent pas de traverser les Rues Basses un vendredi soir à 17h à 150 km/h.

Question : Est-ce que les pompiers ont le droit de commettre des excès de vitesse en intervention ?

Réponse : Oui. Cependant, les véhicules de pompiers sont massifs et ne roulent de toute façon pas très vite.

Question : Est-ce correct que, lorsque la limitation est instaurée pour des raisons de protection contre le bruit uniquement, la réduction de la vitesse n'est pas prise en compte dans le calcul de 1,5 fois la vitesse autorisée pour les

véhicules d'urgence ? De ce fait, lesdits véhicules peuvent-ils continuer à rouler à 1,5 fois 50 km/h soit 75 km/h ?

Réponse : Il y a eu des discussions à ce sujet, mais rien de concret n'a été décidé à ce jour.

Question : Est-ce que cela serait praticable, s'il y avait des garanties en la matière ?

Réponse : Cela paraît illusoire, car cela nécessiterait de savoir en tout temps si on roule dans une rue à 30 pour des raisons de bruit ou à 30 pour d'autres raisons (par exemple de sécurité routière). Cela entrave les actions policières au quotidien.

Question : Comment cela se passe-t-il dans d'autres villes, s'agissant de la vitesse autorisée pour les véhicules d'urgence ?

Réponse : La LCR est une loi fédérale qui s'applique dans tous les cantons, mais chaque canton dispose d'une marge de manœuvre et le procureur général apprécie chaque situation.

Discussion interne

La commission discute et ne s'entend pas sur l'interprétation de la LCR et de la possibilité pour le véhicule d'urgence de déroger à la vitesse autorisée. Dans les rues à 30 km/h **pour des motifs de protection contre le bruit**, certain-es prétendent que les véhicules d'urgence ne peuvent pas rouler à 1,5 fois le 30 km/h, soit 45 km/h. D'autres assurent (comme l'a affirmé le DSM) que la vitesse de référence, dans ce cas de figure, est la limitation de vitesse qui prévalait **avant** la réduction de vitesse pour motif de protection contre le bruit, soit 1,5 fois 50 km/h, donc 75 km/h.

Par ailleurs, dans le cadre de cette 2^e interprétation, certains s'inquiètent de la faisabilité, pour les conducteurs de véhicule d'urgence de devoir lire les panneaux « 30 km/h pour protection contre le bruit » pour savoir s'ils peuvent rouler à 45 km/ ou à 75 km/h lorsqu'ils sont en intervention.

La commission décide alors de solliciter l'audition du procureur général afin de clarifier ce point.

Audition de Genève Mobilité

M. Nicolas Rufener, vice-président, et M. Erik Simonin, secrétaire patronal

Présentation de Genève Mobilité

Genève Mobilité regroupe une dizaine d'associations professionnelles et économiques défendant différents intérêts. Leur objectif premier est de garantir des conditions-cadres favorables à l'exercice de l'activité économique. Ils ont la volonté de défendre le trafic professionnel, l'accessibilité au centre et l'amélioration de la fluidité périphérique.

M. Rufener indique qu'à la suite de certains aménagements covid, un nombre important d'entreprises ont renoncé à leurs prestations en ville, car l'accessibilité est trop compliquée. En parlant de trafic professionnel et d'accessibilité, ils ne parlent pas de trafic pendulaire. Genève Mobilité est favorable à encourager le transfert modal grâce à des infrastructures de stationnement à proximité des lignes de transports publics pour accéder au centre. L'amélioration des transports publics et des infrastructures de mobilité douce leur semblent également importantes. L'exemple des pistes covid est cependant, selon Genève mobilité, symptomatique de ce qu'il ne faut pas faire. Un aménagement cyclable doit être pensé pour les vélos, tandis que Genève conçoit des aménagements vélos contre les voitures.

30 km/h, où et pourquoi ?

Le 30 km/h est bon pour la sécurité routière, car la gravité des accidents est réduite par rapport aux accidents à 50 km/h. Cependant, certaines statistiques montrent qu'il y a plus d'accidents à 30 km/h qu'à 50 km/h. Du point de vue des riverains, il est probable qu'ils soient plutôt favorables au 30 km/h dans l'objectif d'obtenir une réduction du bruit. Mais il faut être conscient que la ville est source de nuisances de tous types, ces nuisances sont un mal nécessaire par rapport à l'activité humaine et au vivre-ensemble.

Problématique du bruit

A Lausanne, les mesures d'accompagnement à la réduction de la vitesse au centre-ville sont la mise des feux à l'orange clignotant, ce qui permet de diminuer le bruit et d'éviter la congestion du trafic. Elles doivent être mises en place par rapport au 30 km/h. Par une vision holistique, la Ville de Lausanne a considéré qu'il fallait lutter contre le bruit routier et cet objectif était atteint avec le 30 km/h et des mesures d'accompagnement.

Genève Mobilité se dit effarée que la police n'effectue quasiment pas de contrôles du bruit routier, notamment celui des 2 RM. Il s'agirait notamment d'intensifier le contrôle des véhicules. Selon Genève Mobilité, une grande

partie de la problématique du bruit est causée par le comportement de quelques-uns.

Impact sur le transport professionnel

Le passage au 30 km/h peut provoquer un allongement du temps de parcours lorsque le trafic est fluide, c'est-à-dire aux heures creuses et la nuit. Cela dépend de nombreux facteurs.

Toutefois, l'impact du 30 km/h est limité aux heures de pointe en raison de la congestion du trafic.

La gestion des feux est souvent la clé pour fluidifier le trafic, bien plus que la limite de vitesse.

En cas de généralisation du 30 km/h, la hiérarchie du réseau est remise en cause : le transport professionnel pourrait se déporter sur des axes qui ne sont pas prévus pour cela.

Accord sur la stratégie de vitesse du 13 octobre 2023

Cet accord a été permis par les oppositions judiciaires. Il s'agit d'un compromis, puisque, dans l'absolu, les milieux professionnels sont favorables au statu quo. Cet accord permet de préserver le 50 km/h de jour et de nuit sur la ceinture urbaine et le 50 km/h de jour sur la majorité des axes structurants en zone II.

PL 13206 modifiant la LMCE

La zone I constitue l'hypercentre de notre agglomération. Le réseau primaire contourne cette zone, à l'exception du U lacustre.

Comme le compromis sur la stratégie vitesse permet de préserver le 50 km/h de jour comme de nuit sur le U lacustre, la suppression de l'art. 7 al. 3 lettre a ne semble pas nécessaire à Genève Mobilité.

M 2790, M 2823, M 2824

Les trois motions s'opposent à la généralisation du 30 km/h en zone II sur les axes structurants et la ceinture urbaine.

Le compromis sur la stratégie vitesse (arrêté du 8 décembre 2023) permet de préserver le 50 km/h de jour et de nuit sur la ceinture urbaine et le 50 km/h de jour sur la majorité des axes structurants en zone II. Ce nouvel arrêté permet par conséquent de répondre dans une certaine mesure à ces trois motions.

Le 50 km/h de nuit n'est en revanche pas préservé sur le réseau primaire en zone II.

Carte

Ils défendent l'accord signé, qui permet de préserver l'essentiel de la fluidité du trafic, de la hiérarchie et du réseau, et d'améliorer les conditions de vie pour les personnes souffrant des nuisances.

Question des commissaires :

Question : Est-ce que Genève Mobilité ne craint pas que le contenu de l'accord puisse être remise en question, notamment lors d'une prochaine législature ? Ne serait-il pas plus sûr d'ancrer ces principes dans la loi ?

Réponse : Ils ne font pas de la politique en fonction des majorités ou de l'orientation politique des magistrats en charge. Ils ne définissent pas la répartition des compétences en fonction de ceux-ci. Il pense que ce genre d'enjeux est à la charge du magistrat. Si le cadre légal est violé, il reste toujours la possibilité du recours. Ils s'y sont livrés lors de la dernière législature avec passablement de succès, cas les décisions prises étaient contraires à la loi. Si l'autorité, respectivement le bénéficiaire d'une décision, est sûre de son fait, il n'y a pas de négociation possible. Si la décision pose des problèmes juridiques, la voie judiciaire est un bon bras de levier. C'est ce qui a amené le département à négocier. Genève Mobilité est encline à soutenir la solution telle que proposée dans l'accord afin d'éviter un saucissonnage épuisant les ressources des uns et des autres. Ils sont dubitatifs quant au changement législatif, ils sont soumis au bon vouloir des députés. Le cadre a l'air posé. La LMCE doit être laissée comme elle est.

Question : La question des pics de bruit dus à des comportements litigieux est évidemment problématique, mais ne résume pas l'ensemble de l'enjeu, puisque la quantité de trafic et la vitesse de circulation sont aussi génératrices de bruit. Or, à entendre Genève Mobilité, il semblerait que le problème réside exclusivement dans les comportements des usager-ères. Est-ce réellement leur position ?

Réponse : La problématique du pic de bruit est liée au fait que le potentiel de nuisances est plus grand. La nuit, ce sera plutôt un scooter ou une voiture non homologuée qui réveillera tout un quartier, plutôt qu'un bruit général inhérent à l'activité humaine, dont le trafic automobile. Genève Mobilité considère que ce sont les pics de bruit qui sont les plus nuisibles aux riverains. Les pics de bruit ne sont pas uniquement liés aux comportements routiers mais aussi, par exemple, au passage d'un bus sur les bouches d'égout. Genève Mobilité relève que les normes de bruit pour la nuit sont plus restrictives, ce qui pose problème. Il s'agit aussi d'une question de priorisation et de coûts-

bénéfices. Il n'y a quasiment aucun contrôle sur les 2 RM, alors que ce sont des mesures qui peuvent être mises facilement en place, presque sans coûts.

Question : En quoi les transports publics professionnels ont-ils besoin de se déplacer plus rapidement la nuit, par exemple en voulant maintenir le U lacustre à 50 km/h ?

Réponse : Genève Mobilité représente également l'ASTAG et notamment les taxis qui circulent beaucoup la nuit. Une réduction de la vitesse de circulation les pénalise.

Question : Que pense Genève Mobilité des nombreuses mesures d'allègement qui sont octroyées pour réduire la nécessité de mesures d'assainissement ?

Réponse : C'est un problème, mais lorsqu'une loi prévoit des allègements et que ceux-ci sont systématiquement octroyés, cela veut peut-être dire que la loi est trop sévère. Elle est adaptée à des objectifs, mais pas à la situation telle qu'elle est aujourd'hui. Ils savent que la vitesse à 30 km/h a des vertus. Au-delà, le bruit routier augmente à cause du roulement. Le boulevard du Pont-d'Arve est un mauvais exemple, car il est en montée.

Question : Est-ce que toutes les associations membres de Genève Mobilité ont retiré leurs recours contre la stratégie vitesse ?

Réponse : Oui, le TCS et l'ASTAG, les seules associations de Genève Mobilité qui avaient fait recours, les ont retirés. Toutefois, il reste un recours pendant contre l'aménagement prévu à l'avenue du Mail. Ils pensaient que l'accord stratégie vitesse couvrirait également la stratégie de l'avenue du Mail et ce n'est visiblement pas le cas.

Question : En regardant les membres de Genève Mobilité, on constate qu'il s'agit exclusivement d'associations professionnelles économiques patronales et des faîtières dans le domaine de l'économie, à l'exception du TCS. Puisqu'il ne s'agit pas d'une association économique professionnelle, pourquoi le TCS fait-il partie de Genève Mobilité ?

Réponse : Son adhésion est historique. A l'époque, ils avaient pour volonté d'avoir des associations économiques sectorielles, des faîtières, des associations professionnelles et des associations d'usagers. Cela a évolué. Par exemple, l'ACS n'est plus membre, la Société suisse des entrepreneurs non plus.

Audition du Ministère public

M. Olivier Jornot, procureur général

Le président explique que la commission a souhaité auditionner le procureur général afin de mieux comprendre quelles règles s'appliquent s'agissant des déplacements des limitations de vitesse par les véhicules d'urgence en intervention, notamment dans les rues à 30 km/h pour des raisons de protection contre le bruit. La commission aimerait également comprendre quelle est la marge de manœuvre du procureur général et comment il applique les mesures et les sanctions.

M. Jornot affirme que le Ministère public applique la LCR pour les policiers et les autres corps de métiers. Il applique notamment l'art. 100 al. 4 LCR qui concerne les véhicules et conducteurs de véhicules équipés de feux bleus et de sirènes (dispositifs à 2 sons alternés). Cet article a fait l'objet de nombreuses modifications ces dernières années, notamment sur demande de la Fédération suisse des fonctionnaires de police, ce qui a rendu la norme de plus en plus illisible.

Le droit fédéral prévoit la possibilité d'une exemption de peine pour les utilisateurs de sirènes et de feux bleus si plusieurs conditions sont réunies. Parfois, il arrive que les véhicules de secours n'utilisent pas la sirène la nuit afin d'éviter de réveiller le quartier. Ils n'ont dès lors plus de droit de priorité sur les autres usagers. Il se peut également que, pour des raisons tactiques, dans des filatures par exemple, la police choisisse aussi de ne pas utiliser la sirène et les feux bleus.

L'ordre édicté par M. Jornot tente de faciliter la prise de décision par les conducteurs de véhicules d'urgence. Cet ordre décrit les obligations et tente de définir la deuxième condition de l'art. 100 al. 4 LCR, soit avoir respecté *la prudence imposée par les circonstances*. Il s'agit d'une notion juridique indéterminée. La loi oblige à une pesée des intérêts avec le but poursuivi. La pesée des intérêts n'est dès lors pas la même si le dépassement de vitesse est dû à un transfert en ambulance d'un patient en urgence vitale ou la volonté d'attraper un cambrioleur.

Cet ordre général tentait de fixer des critères. Sur le plan suisse, il est considéré que l'on reste dans la norme de la prudence en course urgente en roulant à 1,5 fois la vitesse indiquée sur les panneaux. Si une vie humaine est en jeu, c'est 2 fois la vitesse. Est ensuite arrivée Via Sicura, l'initiative populaire avait introduit les art. 93 et 94 LCR accompagnés d'une peine privative de liberté d'un an au moins pour les excès massifs de vitesse. Pour les courses officielles urgentes, cela n'a rien changé. En soi, une vitesse que le législateur considère comme un crime, passible d'une peine privative de

liberté, ne peut jamais être considérée comme proportionnelle. L'obligation de la sanction particulière a été supprimée et la sanction est devenue facultative.

Ce qui a exercé une influence sur la problématique des courses urgentes fut l'introduction de la limitation de vitesse au boulevard du Pont-d'Arve liée au bruit sans avoir envisagé les conséquences en matière de poursuite pénale pour les services d'urgence. Il n'y a d'ailleurs pas eu de concertation avec le Ministère public. Pour une limitation fondée sur la volonté de lutter contre le bruit, le barème applicable n'est pas le même, car la jurisprudence dit qu'il faut appliquer celui appliqué à la zone d'origine, soit 50 km/h.

En zone 50, la contravention devient un délit pour un excès de 25 km/h, soit à 75 km/h. Au Pont-d'Arve, qui est aujourd'hui limité à 30 km/h, il faut tenir compte des barèmes de la zone 50. Cela fonctionne de la même manière pour les réductions temporaires de vitesse sur les autoroutes, par exemple pour des motifs de lutte contre la pollution de l'air. Pour les véhicules d'urgence, le Ministère public a, a posteriori, introduit une exception dans son ordre général : lorsqu'il existe une limitation de vitesse exclusivement fondée sur le bruit, les véhicules de secours peuvent rouler à la vitesse de la limitation précédente.

Ensuite est venu le projet de généraliser le 30 km/h pour des raisons de bruit. Cette fois-ci le département a consulté le Ministère public. Le Ministère public a sensibilisé le département aux éléments suivants :

- Sur une route limitée à 30 km/h sans qu'il y ait d'aménagements pour inciter à la réduction de la vitesse, il y aura plus de violations de cette vitesse que dans une zone aménagée.
- Il sera important de trancher si les limitations à 30 km/h relèvent uniquement d'une mesure de lutte contre le bruit ou si ce sont des limitations fondées sur un besoin d'améliorer la sécurité.
- Un des progrès de la Suisse moderne avait été d'introduire les limitations générales à 50 et 30 km/h. Cela avait comme effet de ne pas nécessiter un panneau rappelant la vitesse autorisée à chaque carrefour. Dans un secteur qui n'est pas soumis à une limitation générale de vitesse, la loi fédérale oblige à indiquer la vitesse à chaque carrefour. Si toute la ville passait au 30 km/h, il faudrait une « forêt » de panneaux. Il n'y aurait jamais assez de panneaux disponibles.
- La nécessité de s'assurer, avec la police, de la possibilité d'avoir des radars qui ne flasheraient pas à la même vitesse de jour et de nuit.
- La problématique des courses urgentes.

- La nécessité de signaler le motif de lutte contre le bruit sur chaque panneau de limitation de vitesse afin qu'il soit lisible aux utilisateurs.

M. Dal Busco avait demandé à M. Jornot s'il s'opposait au projet de la stratégie vitesse. Ce dernier avait affirmé que non et qu'il n'émettait que des observations.

La question suivante se pose : si pour chaque rue il faut connaître la vitesse faciale (sur le panneau) ainsi que celle en vigueur auparavant, cela ne va pas faciliter la conduite pour les utilisateurs de véhicules d'urgence.

M. Jornot a toutefois entendu qu'il serait éventuellement possible d'équiper les voitures de police afin d'afficher en permanence les vitesses autorisées sur chaque tronçon routier. Si les limitations de vitesse deviennent baroques, une solution de ce type deviendrait nécessaire. Il ajoute ne pas être chargé de la problématique des retraits de permis puisque c'est l'OCV qui s'en charge. La norme de l'art. 100 al. 4 LCR a son pendant en matière de mesures administratives, les règles applicables ne sont pas différentes en matière de retrait de permis.

Question des commissaires :

Question : A quelles sanctions les conducteur-trices de véhicules d'urgence s'exposent-ils/elles et quelles pourraient être les conséquences de ces sanctions (par exemple une perte d'emploi) ?

Réponse : Les sanctions pénales seront les mêmes que pour tout le monde, avec une atténuation de la sanction si la proportionnalité est respectée. S'il y a excès, il faut que la vitesse soit très élevée pour se voir infliger des jours-amendes. Dans la majorité des cas, il s'agit d'une simple amende alors que le commun des mortels subirait une lourde sanction. Il y a toujours eu le mythe que Via Sicura allait conduire tout le monde en prison, des affaires pénales ayant défrayé la chronique. Il s'agit toujours de sanctions de type jours-amendes et de personnes qui continuent à faire une excellente carrière.

Question : Est-ce que l'art. 100 al. 4 LCR est une *lex specialis* des art. 17 et 18 CP concernant l'état de nécessité ?

Réponse : Oui, mais cette affirmation doit être nuancée. C'est le fait d'imaginer des situations qui ne sont en théorie pas prises en compte par l'art. 100 al. 4 LCR mais par l'état de nécessité. Il fut un temps où la loi fédérale ne prévoyait pas d'exemption sans les sirènes feux bleus. Cela a été introduit et permet désormais à une voiture sérigraphiée de garder un effet de surprise. Il existe d'autres normes, comme pour les véhicules suiveurs. Ce sont des situations hors du cas typique des sirènes feux bleus pour l'art. 100 al. 4 LCR.

Prises de position et votes

Les Verts soutiennent la mise au 30 km/h de jour comme de nuit en ville. Elle est gratuite, immédiatement applicable, efficace et elle améliore la fluidité. Elle permet de diminuer le bruit de moitié, de répondre à la souffrance de 120 000 habitants et permet plus de sécurité pour les habitants. Le maintien du 50 km/h sur la moyenne ceinture, de jour comme de nuit, pose problème, puisqu'elle traverse des quartiers très peuplés comme le quartier de la Servette où se trouvent par ailleurs beaucoup d'écoles et d'infrastructures publiques. A 50 km/h, le freinage nécessite 27 mètres de distance et à 30 km/h il ne nécessite plus que 12 mètres. Le seul argument entendu de la part des opposants au 30 km/h est de pouvoir se déplacer plus vite pour le plaisir et la liberté de nuire à la qualité de vie de 120 000 personnes. L'argument de la détérioration de la vitesse commerciale des transports publics n'est qu'un prétexte puisqu'ils ne vont de toute façon pas plus vite en raison des embouteillages générés par les TIM. Pour la police, le dépassement de vitesse est autorisé lorsqu'ils ont les feux bleus. Les Verts ne voient pas de raison de ne pas passer les villes du canton au 30 km/h pour des raisons de sécurité, de fluidité et surtout de santé publique. A la base, il s'agissait d'une mesure de réduction du bruit. Les Verts ne comprennent pas la nouvelle lubie de mettre des panneaux à 30 km/h « pour raison de bruit » et de les différencier des 30 km/h classiques. C'est une façon de complexifier la signalétique pour les usagers de la route et ils n'en voient pas la pertinence, à part soulever des polémiques. C'est pour cela qu'ils vont refuser le rapport du Conseil d'Etat sur les motions et refuser le PL 13206.

Le PS refusera aussi de prendre acte du rapport du Conseil d'Etat dans la mesure où l'accord passé entre le DSM, le TCS et l'ASTAG qui maintient à 50 km/h plusieurs axes du centre-ville ne les convainc pas. Ces axes qui resteront à 50 km/h font précisément partie des routes soumises à des niveaux de bruit les plus élevés. En renonçant au 30 km/h sur ces axes, on loupe la cible. Il faut toutefois maintenant pouvoir aller de l'avant sur le passage à 30 km/h des autres axes n'ayant pas été sacrifiés sur l'autel du compromis. Même si cette politique n'est pas complète ni aussi ambitieuse que prévu, elle doit pouvoir développer ses effets.

Le PL 13206 touche à un autre problème. En effet, il remet en question la LMCE qui était le fruit d'un compromis dont l'objectif principal était de limiter drastiquement le trafic dans les centres urbains avec une priorité aux modes doux et aux transports publics. Les véhicules qui continueraient à traverser les centres urbains le feraient principalement à 30 km/h. Cela a été discuté, négocié et accepté par une large majorité du Grand Conseil et de la population. Cela n'a d'ailleurs rien à voir avec la politique de lutte contre le bruit, mais est une mesure de modération générale du trafic. Le PS invite la commission à ne

pas lier ces problématiques et à refuser ce PL qui serait une régression manifeste d'un accord qui a rassemblé plusieurs partis du Grand Conseil ainsi qu'une large majorité de la population.

Le PLR relève qu'en limitant la vitesse à 10 km/h, la distance de freinage est de 2 mètres. Mais il existe d'autres problèmes de sécurité comme les trottinettes qui circulent sans casque ni lumière et qui sont plus dangereuses que des voitures circulant à 50 km/h. Par ailleurs, le PLR relève que ce n'est pas pour rien que l'Union des transports publics est opposée au 30 km/h, ils sont les principaux concernés. Passer au 30 plutôt qu'au 50 km/h sur les axes empruntés par les transports publics sans vitesse différenciée avec une séparation physique va coûter extrêmement cher à la collectivité et rendre les transports publics encore moins attractifs (*commentaire de l'auteur du rapport : c'est faux, voir présentation du DSM*). Cela aura pour effet contraire que les gens reprendront leur voiture pour contourner le 30 km/h au lieu de prendre les transports publics. Pour le bruit, toutes les voitures seront bientôt électriques, donc ils n'entendront plus rien, peu importe la vitesse (*commentaire de l'auteur du rapport : c'est à nouveau faux, au-delà de 30 km/h, l'essentiel du bruit est un bruit de roulement. Que la voiture ait un moteur thermique ou électrique n'y change donc quasiment rien, voir présentation du DSM*). Le PL 13206 va toutefois trop loin pour le PLR. Il faut adapter cette disposition, pas la supprimer. S'agissant des motions, le PLR va voter la prise d'acte du rapport du Conseil d'Etat. Beaucoup de choses ont été discutées, un accord a été trouvé. La situation est réglée par l'accord conclu pour la durée de cette législature. Il faudrait cependant pour le PLR que cet accord ait une portée au-delà de la législature. La situation actuelle qui permet au seul conseiller d'Etat de décider des limitations de vitesse ne le satisfait pas. Le PL 13204 (déposé par le PLR et traité séparément) propose d'inscrire un certain nombre de principes dans la loi pour que ce soit le parlement et pas le gouvernement qui ait le dernier mot. Le Conseil national et le Conseil des Etats ont récemment voté pour encadrer le recours au 30 km/h. Le PLR n'a pas d'opposition de principe au 30 km/h. Cela se justifie à certains endroits comme les quartiers résidentiels. Cela n'a toutefois pas de sens sur les axes principaux où il est nécessaire de pouvoir rouler, comme la route de Florissant, de Malagnou ou le pont du Mont-Blanc. Ils ne veulent pas de cette limitation pour ces axes où elle semble excessive, ni obéir à des considérations dogmatiques anti-voitures. Ils voient de plus en plus de voitures électriques, mais elles ne font pas de bruit. Il y a lieu de rappeler qu'au centre-ville, il n'y a pas seulement le bruit des voitures, il y a aussi le bruit des manifestations le long du U lacustre tous les week-ends, mais personne ne les remet en question. La problématique de la lutte contre le bruit ne peut pas être réduite à une simple question de

limitation de la circulation routière. D'autres mesures sont efficaces comme les revêtements phonoabsorbants. En additionnant les mesures déjà utilisées, ils arrivent à la conclusion qu'il n'y a pas besoin d'en faire davantage en la matière.

Le Centre prendra acte du rapport sur les motions et refusera le PL.

LJS s'oppose au PL 13206 qui semble excessif et il prend acte du rapport du Conseil d'Etat sur les motions. Un équilibre se crée, des zones nécessitent le 30 km/h pour des raisons de sécurité et de bruit, mais certains axes doivent rester fluides.

L'UDC n'est pas en faveur du 30 km/h généralisé. Les associations économiques ne semblent pas convaincues de l'accord trouvé, même s'il faut faire des concessions. Ils remarquent aujourd'hui à Fribourg que le 30 km/h a eu des effets désastreux sur les commerces du centre-ville. D'un point de vue économique, c'est totalement désastreux. Au lieu de généraliser le 30 km/h, il faudrait de vraies mesures d'accompagnement. Penser que le 30 km/h fluidifiera et accélèrera la vitesse commerciale est absolument faux et cela a été démontré dans de nombreuses villes. L'UDC ne prendra pas acte du rapport du Conseil d'Etat sur les motions. L'UDC acceptera en revanche le PL 13206.

Le MCG estime que la population a besoin de moins de nuisances, mais que les zones 30 n'aideront pas à ce stade-là. Les motos et les gens dans la rue continuent à faire du bruit. Les milieux économiques doivent pouvoir circuler. Aujourd'hui, à Genève, il est impossible de circuler et tous les milieux professionnels nécessitant un véhicule augmentent leur temps de travail de façon exécrationnelle. Ce sont des coûts et cela paupérise encore plus la population. Le MCG n'acceptera pas les rapports du Conseil d'Etat et acceptera le PL 13206.

Votes

Le président met au vote l'entrée en matière sur le PL 13206 :

Oui :	4 (2 MCG, 2 UDC)
Non :	11 (3 S, 2 Ve, 1 LJS, 1 LC, 4 PLR)
Abstentions :	–

L'entrée en matière sur le PL 13206 est refusée.

Le président met au vote la prise d'acte du rapport du Conseil d'Etat concernant les M 2790-B, M 2823-B et M 2824-B :

Oui :	6 (1 LJS, 1 LC, 4 PLR)
Non :	9 (3 S, 2 Ve, 2 MCG, 2 UDC)
Abstentions :	–

La prise d'acte du rapport du Conseil d'Etat concernant les M 2790-B, M 2823-B et M 2824-B est refusée.

En vertu de ce qui précède, la majorité de la commission des transports vous invite à refuser le PL 13206 et à refuser la prise d'acte du rapport du Conseil d'Etat sur les motions 2790, 2823 et 2824.

MODÉRER LA VITESSE POUR LUTTER CONTRE LE BRUIT ROUTIER

Commission des transports
mardi 23 janvier 2024



Département de la Santé et des
mobilités

CONTEXTE

120'000

le nombre d'habitants confrontés à des niveaux de bruit dépassant les normes fédérales

3

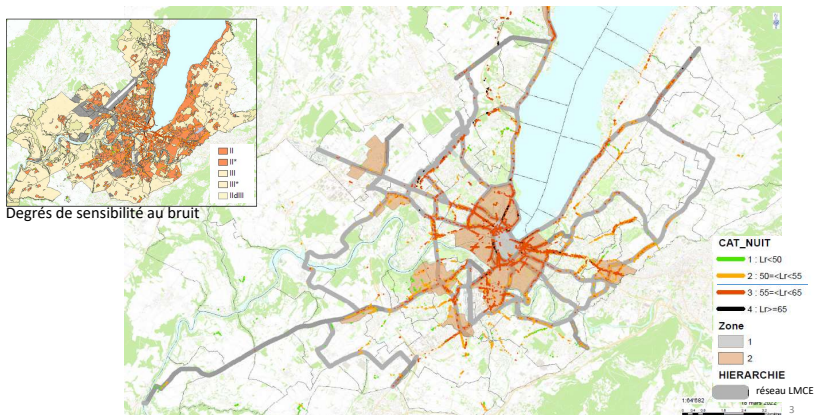
C'est le rang qu'occupe le canton de Genève s'agissant du nombre de personnes exposées au bruit routier excessif

2 milliards par an

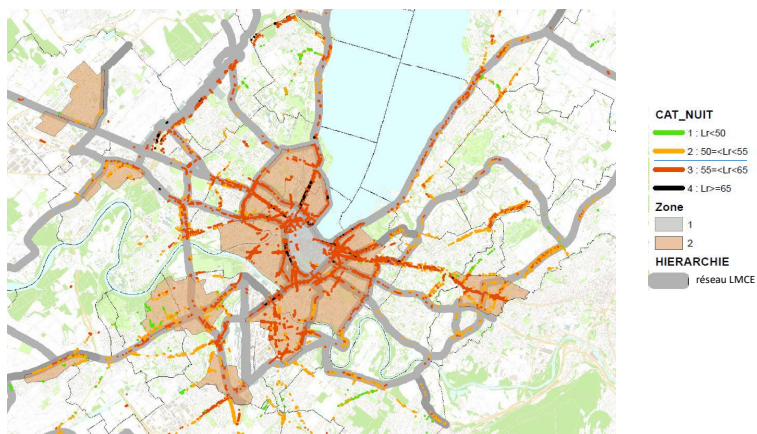
Ce sont les coûts occasionnés par le bruit routier en Suisse (450 décès par an et 2'500 nouveaux cas de diabète).

Sophie Hoehn, cheffe section bruit routier à l'OFEV (étude SiRENE), audition commission des transports, 3 mai 2022

LE CADASTRE DU BRUIT ET LE RESEAU LMCE



LE CADASTRE DU BRUIT ET LE RESEAU LMCE



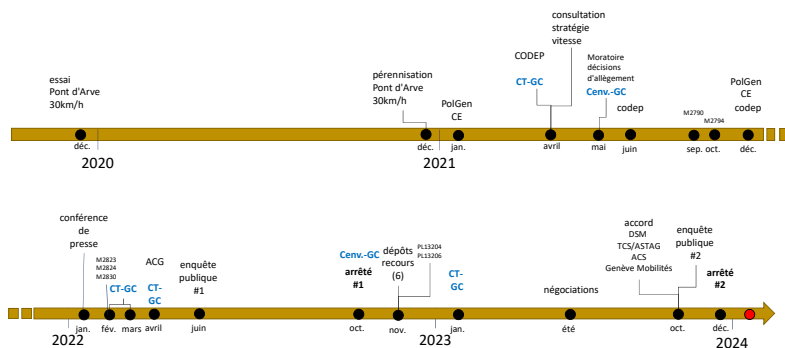
OBJECTIFS ET IMPACTS DE LA NOUVELLE STRATÉGIE



- Réduction du bruit moyen de 2 à 3 dB(A)
- Diminution des pics de bruit
- Bénéfice pour la qualité de vie
- Limitation du nombre de décisions d'allègements
- Diminution de la gravité des accidents de la route
- Cohérence avec les attentes de plusieurs communes en termes de modération de trafic sur certains axes

5

CHRONOLOGIE



6

PROBLÉMATIQUES SOULEVÉES PAR LA CONSULTATION

ET LES MOTIONS/ PROJETS DE LOI



- Fluidité des transports publics, impacts vitesse commerciale, coûts
- Courses officielles urgentes
- Lisibilité des limitations de vitesse pour l'usager
- Moyens de contrôle des vitesses
- Impacts sur le trafic privé et les professionnels LTVTC
- Impacts accessibilité hypercentre, commerces, livraisons
- Impacts pollution de l'air, bruit des véhicules électriques, revêtements

7

Quels impacts sur les transports publics à Genève ?

- Etude menée par le bureau "Eric Grasset ingénieur conseil" – mars 2022

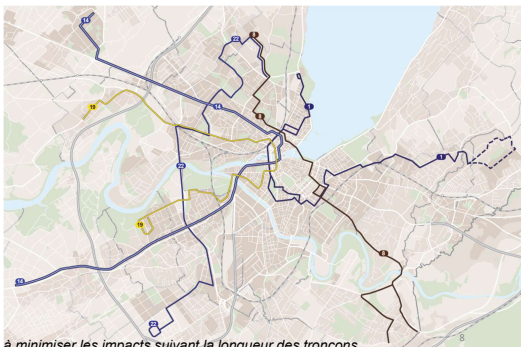
analyse portant sur cinq lignes urbaines par catégorie avec vitesse commerciale élevée :

- 14 - tram (1.8 Mkm/an ; 21.5 Mvoy/an)
- 19 - trolleybus (0.8 Mkm/an ; 5.7 Mvoy/an)
- 8 - bus (1 Mkm/an ; 5.7 Mvoy/an)
- 22 - bus (0.7Mkm/an ; 3.1 Mvoy/an)
- 1 - petite ceinture, ligne très concernée par 30km/h (0.7 Mkm/an ; 4.7 Mvoy/an).

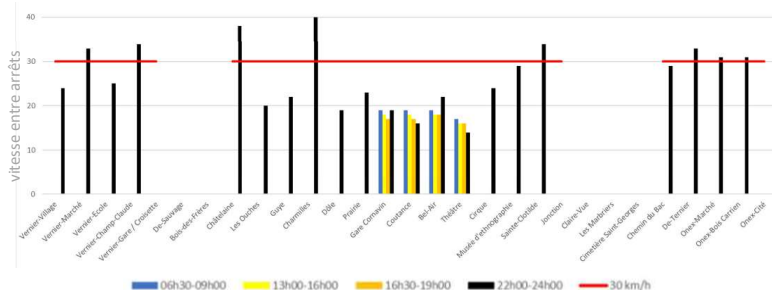
Ces lignes sont considérées comme représentatives du réseau des TPG du fait du nombre de kilomètres parcourus par an et de la fréquentation.

La méthode considère la vitesse entre les arrêts, sans tenir compte du temps d'arrêt commercial.

NB : considérer la vitesse moyenne peut tendre à minimiser les impacts suivant la longueur des tronçons



Quels impacts sur les transports publics à Genève ? Exemple d'analyse sur la ligne TPG 19



- peu de tronçons au-dessus de 30km/h de nuit
- estimation de la perte de temps cumulée entre 22h et 24h = 32 secondes

9

Quels impacts sur les transports publics à Genève ? Analyse

- en heures de pointe et en journée, la stratégie de vitesse n'a pas d'impact négatif car la vitesse entre arrêts est inférieure à 30mk/h.
- de nuit (22h00 à 24h00), les pertes de temps sont estimées en moyenne à 1.4% du temps total des lignes analysées.

Ligne	Direction	Temps de parcours		Perte de temps
		[minutes]	[secondes]	
1	Jardin Botanique	56	32	1.0%
	Hôpital Trois-Chêne	64	22	0.6%
8	Veyrier-Douane	44	86	3.3%
	OMS	47	67	2.4%
14	Meyrin-Gravière	54	40	1.2%
	Bernex-Vailly	53	20	0.6%
19	Onex-Cité	49	32	1.1%
	Vernier-Village	54	34	1.0%
22	ZIPLO	51	47	1.5%
	Jardin Botanique	51	74	2.4%

Cumul
Temps de parcours : 523 min.
Pertes de temps : 454 sec.
= 1.4%

10

Quels impacts sur les transports publics à Genève ?

Synthèse

- pas d'impact en journée
- de nuit, 1.4% de perte de temps
- les pertes de temps dues à la réduction de la vitesse devraient être inférieures aux gains de temps observés depuis la mise à la demande de l'ensemble des arrêts du réseau en horaires de nuit.
- l'optimisation de la régulation des feux afin de garantir la fluidité des transports publics est une source d'amélioration.

11

Quels impacts sur les courses officielles d'urgence ?

- **Ordre Général du Ministère Public à la Police du 11 janvier 2021**
 - déjà utilisé pour le boulevard du Pont d'Arve, qui permettra de rassurer les conducteurs en mission par rapport à la limite du délit de chauffard.
- **ATF 143 IV 508 dans lequel le Tribunal fédéral**
 - confirme sa jurisprudence selon laquelle le « délit de chauffard » peut être atténué si l'excès de vitesse commis par un professionnel en situation d'urgence dans un secteur où la limitation de vitesse n'a pas pour objet la sécurité routière, par exemple des motifs écologiques (bruit, etc.).

Les véhicules en course officielle urgente pourraient fonder leur calcul d'augmentation de la limite de vitesse sur la vitesse prévalant avant réduction pour lutter contre le bruit. Ainsi, les temps d'intervention ne devraient pas augmenter significativement par rapport à la situation actuelle.

12

Quelle lisibilité des limitations pour l'utilisateur ?

- Panneaux 30km/h avec plaque complémentaire à chaque tronçon
- Possibilité de compléter par un marquage
- Démarche en cours avec l'OFROU



Quels moyens de contrôle de la vitesse ?

- Déploiement de radars pédagogiques (visispeed) en collaboration avec les communes
- Démarche avec la police cantonale pour moderniser le parc des radars pour les doter de bi-vitesses de référence

13

Quels impacts sur l'accès aux commerces ?

- vitesse des axes structurants de jour inchangée
- peu d'impact sur l'accès aux commerces, car la limitation de vitesse est de 22h à 6h et la hiérarchie du réseau n'est pas remise en cause.

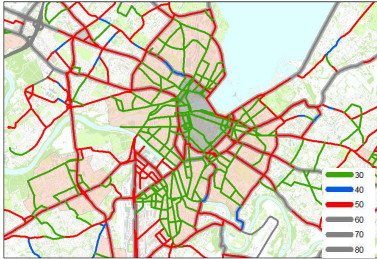
Quels impacts sur les livraisons et les taxis ?

- vitesse des axes structurants de jour inchangée
- peu d'impact sur les livraisons et les taxis, car la limitation de vitesse est de 22h à 6h et la hiérarchie du réseau n'est pas remise en cause.

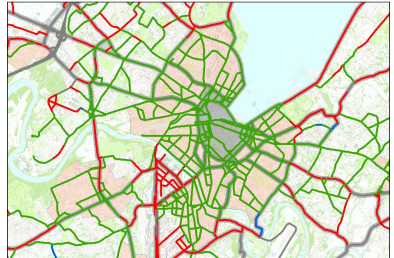
14

Quels impacts sur la hiérarchie du réseau routier ?

- hiérarchie du réseau non remise en cause car stratégie basée sur la LMCE
- vitesse des axes structurants de jour inchangée



Stratégie de vitesse de jour – version mars 2022



Stratégie de vitesse de nuit – version mars 2022 15

Quels effets en termes de pollution ?

- impact de la réduction de la vitesse sur la qualité de l'air contrasté
- aucune tendance ne se dégage nettement lorsqu'on prend en compte les émissions polluantes en condition de trafic réel :
 - différences d'émission en fonction du carburant (essence/diesel)
 - amélioration de la fluidité = diminution des émissions polluantes
- électrification du parc automobile améliore la situation



"On remarquera que pour les véhicules légers comme pour les poids-lourds, les émissions sont importantes à très faible vitesse (jusqu'à 30 km/h environ), ce qui signifie que **les situations de congestion du trafic routier sont très pénalisantes du point de vue de la qualité de l'air.**

Un autre facteur déterminant des émissions routières est donc la composition du parc roulant automobile, dont l'évolution vers des véhicules plus « propres » à la faveur d'une norme Euro de plus en plus contraignante et avec l'arrivée progressive de motorisations alternatives (électriques, hybrides, GPL, hydrogène...) au fur et à mesure de son renouvellement, conduit à une diminution des émissions de polluants atmosphériques et des gaz à effet de serre."

Quels effets des véhicules électriques ?

- en dessous de 30km/h, le bruit provient principalement du moteur, donc très peu de bruit avec des véhicules électriques
- au-delà de 30km/h, le bruit du roulement est prépondérant
- l'association du 30km/h et des véhicules électriques est donc très vertueuse

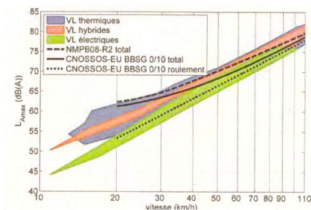


Fig. 13 : Niveau global maximum du bruit à 7.5 m pour l'ensemble des thermiques, hybrides et électriques à vitesse constante

17

Quels effets des mesures entre vitesse, électrique et revêtement ?

Mesures non combinées

Vitesse à 40km/h

- 1 dB

Electromobilité (100%)

- 1 dB

Vitesse à 30km/h

- 3 dB

Revêtements phono-absorbant (SDA-4)

- 3 dB

Mesures combinées

Electromobilité (100%) + phono-absorbant

- 4 dB

40km/h + phono-absorbant

- 3 dB

40km/h + Electromobilité (100%)

- 2 dB

40km/h + Electromobilité (100%) + phono-absorbant

- 5 dB

30km/h + phono-absorbant

- 5 dB

30km/h + Electromobilité (100%)

- 5 dB

Vitesse à 30km/h + Electromobilité (100%) + phono-absorbant

- 7 dB



A Genève, sur 130km de routes cantonales nécessitant la pose d'un revêtement phono-absorbant, **plus de 95%** sont déjà réalisés. (état fin 2022)

18

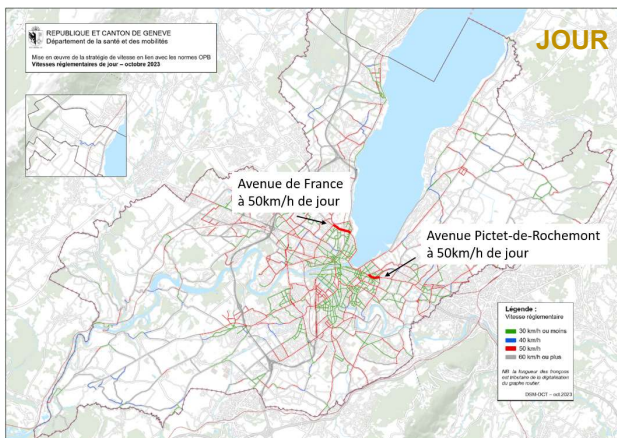
L'ACCORD D'OCTOBRE 2023



- reconsidérer l'arrêté en mettant à 50km/h la ceinture urbaine et certains axes
- adapter la signalisation "clignotant de nuit" sur certains axes à 30km/h selon des critères de sécurité
- consulter Genève Mobilité et l'ACS sur de futures limitations de vitesse sur les axes de l'accord
- le TCS, l'ASTAG et l'ACS retirent leur recours dès publication de l'arrêté reconsidéré

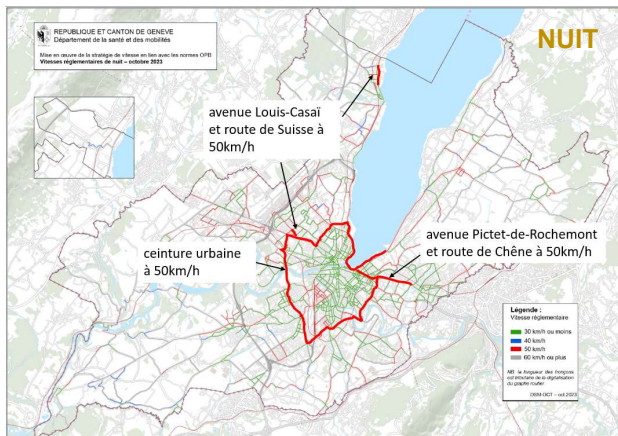
19

LES MODIFICATIONS DE L'ACCORD D'OCTOBRE 2023



20

LES MODIFICATIONS DE L'ACCORD D'OCTOBRE 2023



21

LES MODIFICATIONS DE L'ACCORD D'OCTOBRE 2023

TYPOLOGIE LMCE (en gris, application stricte LMCE)	ACTUEL	PROPOSITION	
		JOUR	NUIT (22h - 6h)
ZONE I AXES STRUCTURANTS (rue de Chantepoulet, Blvd. J. Delorée, etc.)	50		30
ZONE I QUARTIERS (St-Gervais, Cils, etc.) (Hors zones piétonnes)	50 ZNA 30	30 ZNA 30	20 ZNA 20
ZONE II AXES STRUCTURANTS (rue de la Servette, av. Pictet-de-Rochemont, rte de Thônax, rue F.-Jacquier, etc.)	60 50	50	30
ZONE II QUARTIERS (St-Jean, Champel, Jonction, Onex, Meyrin, etc.) Hors zones piétonnes	50 ZNA 30	30 ZNA 30	20 ZNA 20

TYPOLOGIE LMCE (en gris, application stricte LMCE)	ACTUEL	PROPOSITION	
		JOUR	NUIT (22h - 6h)
CEINTURE URBAINE (U lacustre, rue Hoffmann, rte du Pont-Butin, rte de Saint-Julien, av. Louis Aubert, etc.)	60 50	50	30*
TRAVERSÉES LOCALITÉS (Versaix, Russin, Soras, Coligny, Hermance, etc.)	50 40 30 20	30 ZNA 30	
AUTRES AXES STRUCTURANTS (rte de Lausanne, rte de Vernier, rte de Saint-Julien, rte de Jussey, rte de Thonon, etc.)	80 70 60 50	80 70 60 50	50*

* seulement en cas de dépassement de bruit la nuit

version 2022

22

LES MODIFICATIONS DE L'ACCORD D'OCTOBRE 2023

TYPOLOGIE LMCE Toujours en cas de dépassement de bruit la nuit (en gris, application stricte LMCE)	ACTUEL	PROPOSITION	
		JOUR	NUIT (22h - 6h)
ZONE I AXES STRUCTURANTS (rue de Chantepoulé, bdv. J-Dalozze, etc.), sauf exception			
ZONE I QUARTIERS (St-Gervais, Cité, etc.)			
ZONE II AXES STRUCTURANTS (rue de la Serrette, rte de Thonex, rue F.-Jacquier, etc.), sauf exception			
ZONE II QUARTIERS (St-Jean, Champal, Jonction, Orex, Meyrin, etc.)			

TYPOLOGIE LMCE Toujours en cas de dépassement de bruit la nuit (en gris, application stricte LMCE)	ACTUEL	PROPOSITION	
		JOUR	NUIT (22h - 6h)
CENTURE URBAINE (J lacaille, rue Hoffmann, rte du Pont-Butin, rte de Saint- Julien, av. Louis Aubert, etc.)			
TRAVERSEES LOCALITES (Versoix, Russin, Sorat, Coligny, Hermance, etc.)			
AUTRES AXES STRUCTURANTS (rte de Lausanne, rte de Vernier, rte de Saint-Julien, rte de Jussy, rte de Thonon, etc.)			*

version 2023

23

PROCHAINES ÉTAPES

18 JANVIER 2024

Délai fixé par le TAPI aux recourants
MCG/ACS et UPCP/SPJ pour se prononcer
sur leurs recours

26 JANVIER 2024

Fin délai 30 jours de droit de recours sur
arrêté modifié
Retraits des recours des signataires de
l'accord d'octobre 2023
Quid procédures suspendues ?

COURANT 2024 ?

Déploiement ?

24



TCS Section Genève

Audition 30 km/h

Commission des transports

13.02.2024



Introduction





Sondage TCS

27 mars 2023 Publication d'un sondage Link pour le TCS auprès de la population de 10 villes suisses

Deux citoyens sur trois rejettent le 30 km/h généralisé

La généralisation de la limite de vitesse à 30km/h aurait de nombreuses conséquences négatives selon la population. Dans 9 villes sur 10, la majorité des habitants est d'avis qu'une réduction générale de la vitesse à 30 km/h sur les principaux axes de circulation intra-urbains **conduira à un report du trafic vers les rues des quartiers.**

Entre 78% et 90% d'entre eux **considèrent que le système actuel de vitesse différenciée – 50 km/h et 30 km/h selon la situation – est satisfaisant.** Un régime de vitesse différencié et harmonisé dans toute la Suisse est souhaité par une écrasante majorité.



Le cadre légal

Constitution genevoise (A 2 00)

(art 100 à 102A : principes, transports publics, infrastructures et traversée du lac)

<p>Loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LACR - H 1 00)</p> <ul style="list-style-type: none"> Application des des fédérales sur la circulation routière et des amendes d'ordre Définition des compétences de la réglementation du trafic, du stationnement à usage public, des amendes d'ordre et des organes consultatifs 	<p>Loi sur les routes (L 1 10)</p> <ul style="list-style-type: none"> Hérarchie du réseau routier, sécurité, entretien 	<p>Loi sur la Fondation des parterres (LFPark - H 1 13)</p> <ul style="list-style-type: none"> Définition de l'organisation et des missions de la Fondation des parterres 	<p>Loi sur la mobilité cyclable et équilibrée (LMob - H 1 20)</p> <ul style="list-style-type: none"> Politique globale de la mobilité, coordination avec les autres politiques publiques, planification et plans d'action 	<p>Loi pour une mobilité cyclable et équilibrée (LMCE - H 1 21)</p> <ul style="list-style-type: none"> Mise en œuvre des principes constitutionnels, normes et promotion 	<p>Loi sur le réseau des transports publics (LJTP - H 1 50)</p> <ul style="list-style-type: none"> Organisation du réseau et des infrastructures, financement des infrastructures 	<p>Loi sur les transports publics genevois (LTPG - H 1 55)</p> <ul style="list-style-type: none"> Définition de l'organisation et des missions des TPG et fixation des tarifs 	<p>Loi sur le développement des infrastructures ferroviaires (LDF - GE - H 1 80)</p> <ul style="list-style-type: none"> Développement de l'offre ferroviaire en application de la loi fédérale sur les chemins de fer 	<p>Loi sur les infrastructures de transport issues du projet d'agglomération (LITAgglo - H 1 70)</p> <ul style="list-style-type: none"> Mise en œuvre des mesures du projet d'agglomération 	<p>Loi sur la mobilité douce (LMD - H 1 80)</p> <ul style="list-style-type: none"> Mise en place d'aménagements cyclables et piétons
<p>Règlement d'application de la Loi CR (Roi.CR - H 1 05.01)</p> <ul style="list-style-type: none"> Application des compétences, droits de stationnement, compensation 									<p>Règlement sur la mobilité douce (RMD - H 1 80.01)</p> <ul style="list-style-type: none"> Application du plan d'action de la mobilité douce, modalités de financement et de suivi
<p>Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (RSPFP - L 5 05.10)</p> <ul style="list-style-type: none"> Règles de stationnement pour les véhicules cyclables aux logements et aux activités 			<p>Stratégie multimodale à long terme</p> <ul style="list-style-type: none"> Plans d'action thématiques: <ol style="list-style-type: none"> Plan d'action des transports collectifs Plan d'action du stationnement Plan d'action du réseau routier Plan d'action marchandes Plan d'action de la mobilité douce 	<p>Règlement relatif aux plans de mobilité d'entreprises (RPMob - H 1 21)</p> <ul style="list-style-type: none"> Définition du cadre, contenu et label 					



Convention

Accord relatif aux régimes de vitesse sur le territoire du Canton de Genève

Conclu entre

Le Département de la Santé et des Mobilités, rue de l'Hôtel-de-Ville 14, 1211 Genève

d'une part,

et

Le Touring Club Suisse, section Genève,
quai Gustave-Ador 2, 1207 Genève

L'Association Suisse des Transports Routiers, section Genève,
Rue de Saint-Jean 98, 1211 Genève

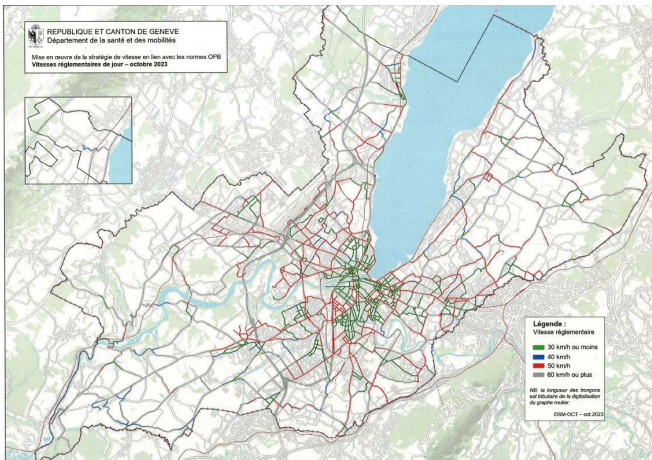
Genève Mobilité – Transports et économie,
Rue de Saint-Jean 98, 1211 Genève

L'Automobile Club de Suisse, section Genève
Clos de la Fondrière 19, 1227 Carouge

d'autre part.

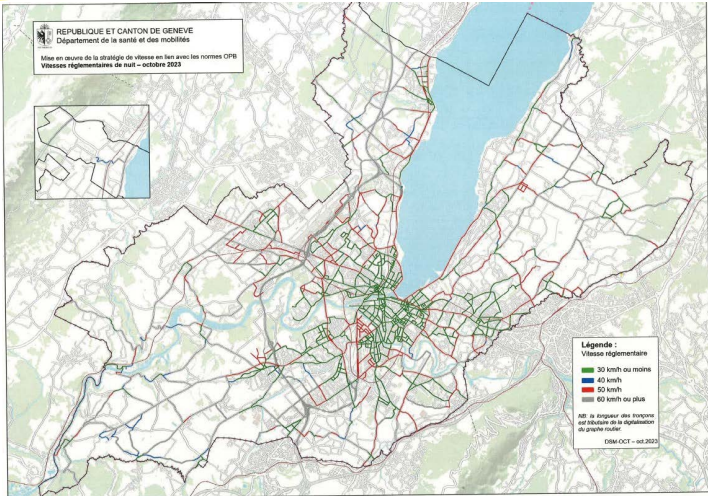


Convention





Carouge - Relation Vitesse & Bruit



Questions





Bruit routier

9



Conclusion Radar-Bruit préventif, Genève, Russin, Carouge, Troinex

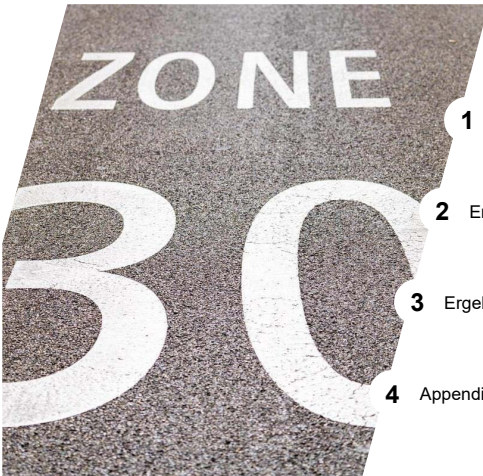
- Test représentatif avec plus de 240'000 véhicules mesurés.
- Les excès de bruit sont l'affaire d'une très faible proportion des usagers (0.15% à Pinchat et Troinex – 4% à Russin dans un contexte très particulier)
- La corrélation vitesse & bruit s'observe au niveau de la moyenne, mais la quantité de pics de bruit ne suit pas cette courbe selon la configuration du site (ex: montée).



TCS Tempo 30

Report erstellt durch LINK für den Touring Club Schweiz

Zürich, 21. März 2023



LINK
a YouGov company
Inhalt

- 1** Studiendesign *Seite 3*
- 2** Erläuterung Wahrheitsscore *Seite 5*
- 3** Ergebnisse *Seite 7*
- 4** Appendix *Seite 120*



1

Studiendesign

LINK
 a YouGov company

LINK
 a YouGov company

Studiendesign

- Kunde: TCS Touring Club Schweiz
- Kontaktperson Kunde: Moreno Volpi | Direktor Corporate Communication
Nicole Bützberger | Leiterin Brand Services
- LINK: Marianne Altgeld | Head of Retail & FMCG Research
Michael Stark | Research Consultant Retail & FMCG Research
- Studienziel: Zur Orientierung der eigenen Positionierung will der TCS die Einstellung der Bevölkerung zu Tempo 30 erfahren. Damit die Messung weniger von der sozialen Erwünschtheit beeinflusst und die Validität der Ergebnisse maximiert wird, wurden spezifische Fragen mit einem sog. Wahrheitsscore kombiniert und gewichtet.
- Erhebungsphase: Welle: 31. Januar bis 07. Februar 2023
- Zielgruppe: Schweizer Bevölkerung, wohnhaft im Stadt- und Agglomerationsgebiet der befragten Städte im Alter von 15-79 Jahren
- Methode: LINK Internet-Panel mit 115'000 telefonisch rekrutierten, aktiven Mitgliedern





2

Erläuterung Wahrheitsscore

LINK
 a YouGov company

LINK
 a YouGov company

Wahrheitsscore

Erläuterung der Ergebnisse zur Frage 100

Veranschaulichung Wahrheitsscore mit der Frage 100 «Einstellung 30 km/h innerorts» (Frage 110 wurde analog ausgewertet)

Frage 100

 Wie ist Ihre Einstellung zu **Tempo Limite 30 km/h auf allen Strassen innerorts**, unabhängig davon um was für Strassen es sich handelt?

- (1) Ich in dafür
- (2) Ich bin eher dafür
- (3) Ich bin eher dagegen
- (4) Ich bin dagegen

Prognosefrage F.05

 Und was meinen Sie, wie würde die Schweizer Bevölkerung diese Frage beantworten (Tempo Limite 30km/h auf **allen Strassen innerorts**)? Bitte schätzen Sie die Anteile der Schweizer Bevölkerung so, dass sie gemeinsam 100% ergeben.

Bitte schätzen Sie die Anteile der Schweizer Bevölkerung so, dass sie gemeinsam 100% ergeben.

- (1) ___ % ist dafür
- (2) ___ % ist eher dafür
- (3) ___ % ist eher dagegen
- (4) ___ % ist dagegen

- Die Befragten geben bei der Frage 100 gewöhnlich ihre Antwort, was in der Auswertung einen Wert zwischen 1 (ich bin dafür) bis 4 (ich bin dagegen) ergibt.
- Danach beantworten sie die Frage nicht auf sich selbst bezogen, sondern als Prognose, wie die Schweizer Bevölkerung antworten würde. Dies verringert den Effekt der sozialen Erwünschtheit stark, da Personen nicht über sich, und ihre eigenen Einstellungen Auskunft geben müssen, sondern über die Allgemeinheit, was näher an den tatsächlichen Wert kommt.
- Mittels einem analytischen Verfahren werden die Antworten nach einem spezifischen Schlüssel jeweils gewichtet.
- Die Prognosefrage dient folglich nur der Validierung der «Ursprungsfrage» und wird daher nicht deskriptiv ausgewertet.



3

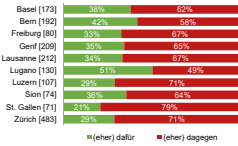
Ergebnisse Städte



Übersicht 1/2

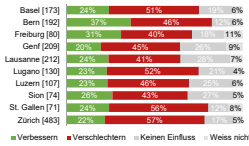
Allgemeine Einstellung - Temporeduktion auf 30km/h

Einstellung 30 km/h Innerorts generell (F100)



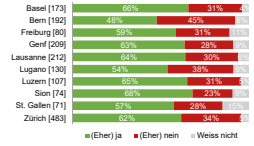
■ (eher) dafür ■ (eher) dagegen

Verbesserung Verkehrsfähigkeit Temporeduktion (F120)



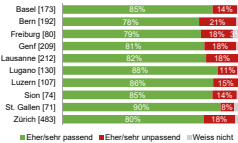
■ Besserung ■ Verschlechtern ■ Keinen Einfluss ■ Weiss nicht

Verkehrsverlagerung auf Quartierstrassen (F125)



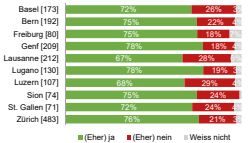
■ (Eher) ja ■ (Eher) nein ■ Weiss nicht

Aktuell passende Geschwindigkeitsregelung (F130)



■ (Eher) sehr passend ■ (Eher) unpassend ■ Weiss nicht

Harmonisierung der Regelung in der ganzen Schweiz (F140)



■ (Eher) ja ■ (Eher) nein ■ Weiss nicht

Datenerhebung ab 3%

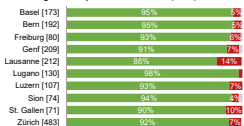
© LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

LINK

Übersicht 2/2

Weitere Aspekte

Anwendung der Tempolimits für E-Bikes (F160)



■ (Eher) ja ■ (Eher) nein ■ Weiss nicht

Genügend Tempo-30-Zonen Innerorts (F180)



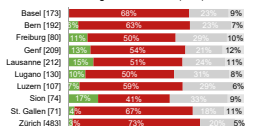
■ Zu wenig ■ Zu viele ■ Anzahl gerade richtig ■ Weiss nicht

Einfluss auf Rettungsdienste (F170)



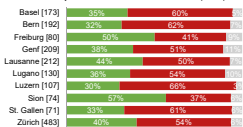
■ (viel) schneller ■ (viel) langsamer ■ Keine Auswirkung ■ Weiss nicht

Einfluss auf die Taktung der Busse im ÖV (F175)



■ Weniger Busse ■ Mehr Busse ■ Keine Auswirkung ■ Weiss nicht

Alternative Tempolimits auf 30 km/h nur Nachts (F190)



■ Gute Alternative ■ Schlechte Alternative ■ Weiss nicht

Datenbeschreibung ab 3%

© LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

9



3.1

Basel



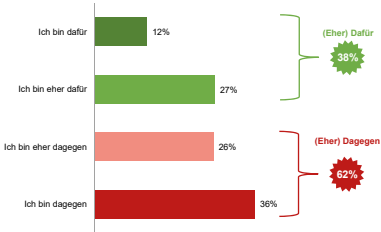
LINK
a YouGov company



Ergebnisse mit Wahrheitsscore – Basel

Einstellung 30 km/h Innerorts generell oder nur auf Neben- oder Quartierstrassen – gewichtet nach projektivem Wahrheitsscore*

Einstellung 30 km/h Innerorts generell



F100: Wie ist Ihre Einstellung zu Tempo Limite 30 km/h auf allen Strassen Innerorts, unabhängig davon um was für Strassen es sich handelt? | Und was meinen Sie, wie würde die Schweizer Bevölkerung diese Frage beantworten (Tempo Limite 30km/h auf allen Strassen innerorts)?

Basis: n=173 | Filter: Alle Befragten | Geschlossene Fragen | *Erläuterung siehe S.6

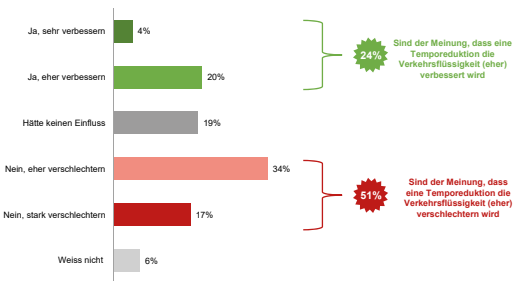
© LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

11



Ergebnisse – Basel

Verbesserung Verkehrsflüssigkeit durch Einführung der Temporeduktion auf 30 km/h



F120: Würde Ihrer Meinung nach eine generelle Temporeduktion auf 30 km/h die Verkehrsflüssigkeit verbessern?

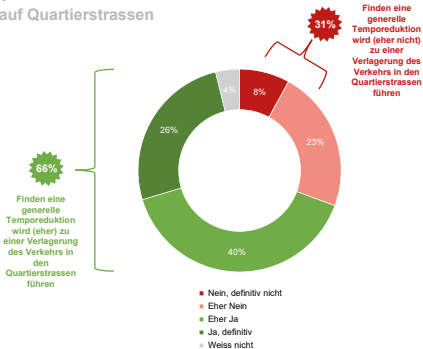
Basis: n=173 | Filter: Alle Befragten | Geschlossene Frage

© LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

12

Ergebnisse – Basel

Verkehrsverlagerung auf Quartierstrassen



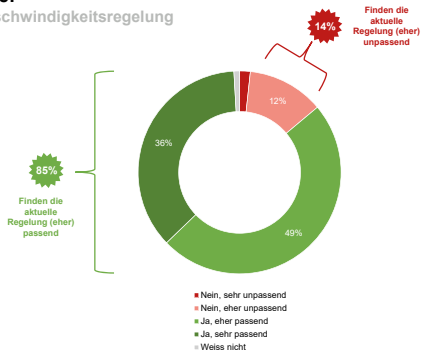
F125: Wird Ihrer Meinung nach eine generelle Temporeduktion auf 30 kmh bei den Hauptverkehrsachsen innerorts in Städten zu einer Verlagerung des Verkehrs in den Quartierstrassen führen?
 Basis: n=173 | Filter: Alle Befragten | Geschlossene Frage

© LINK | TCS Youling Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

13

Ergebnisse – Basel

Aktuell passende Geschwindigkeitsregelung



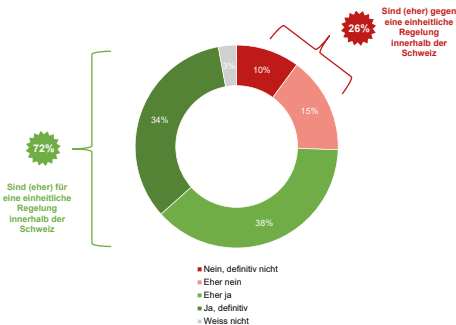
F130: Finden Sie die aktuelle Geschwindigkeitsregelung innerorts (50 kmh generell, 30 kmh spezifisch nach Situation) passend?
 Basis: n=173 | Filter: Alle Befragten | Geschlossene Frage | Datenbeschriftung ab 3% | Fragelistentangassung in 2023

© LINK | TCS Youling Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

14

Ergebnisse – Basel

Harmonisierung der Regelung in der ganzen Schweiz



F140: Sollte die maximale Geschwindigkeitsregelung innerorts innerhalb der Schweiz überall gleich geregelt sein?
Basis: n=173 | Filter: Alle Befragten | Geschlossene Frage | Fragelistenanpassung in 2023

© LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

15

Ergebnisse – Basel

Anwendung der Tempolimit für E-Bikes



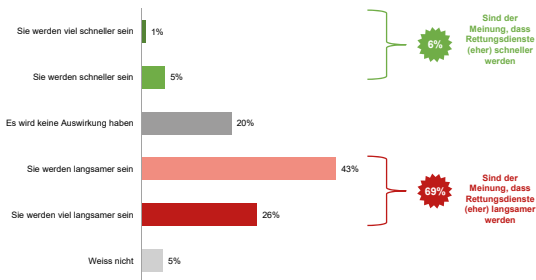
F160: Bei einer auffälligen Einführung der generellen Tempolimit 30 km/h auf allen Strassen innerorts, sollte diese Regelung Ihrer Meinung nach auch für schnelle E-Bike (45 km/h) gelten?
Basis: n=173 | Filter: Alle Befragten | Geschlossene Frage | Fragelistenanpassung in 2023

© LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

16

Ergebnisse – Basel

Einfluss auf Rettungsdienste



F170: Eine allgemeine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h auf allen Strassen innerorts wird ebenfalls die Rettungskräfte (Polizei, Feuerwehr, Ambulanz) betreffen. Welche Auswirkung hätte dies Ihrer Meinung nach auf die Schnelligkeit des Einsatzes? | Frageformulierung in 2023

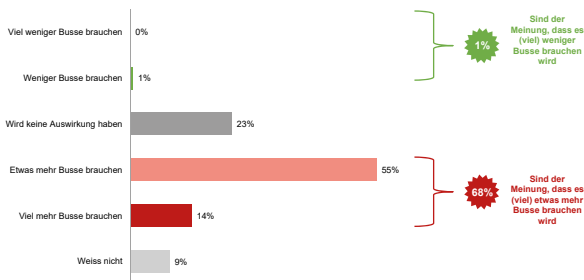
Basic: n=173 | Filter: Alle Befragten | Geschlossene Frage

© LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

17

Ergebnisse – Basel

Einfluss auf die Taktung der Busse im öffentlichen Verkehr



F175: Welche Auswirkung hätte Ihrer Meinung nach eine allgemeine Reduzierung der Geschwindigkeit auf allen Strassen innerorts auf 30 km/h auf die Taktung der Busse im öffentlichen Verkehr?

Basic: n=173 | Filter: Alle Befragten | Geschlossene Frage

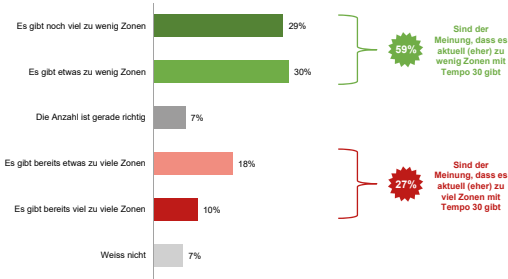
© LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

18



Ergebnisse – Basel

Genügend Tempo-30-Zonen Innerorts



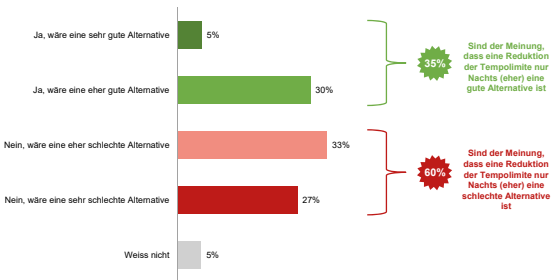
F180: Sind Sie der Meinung, dass es aktuell Innerorts genügend Zonen mit Tempolimit 30 km/h gibt?
 Basis: n=173 | Filter: Alle Befragten | Geschlossene Frage

© LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023



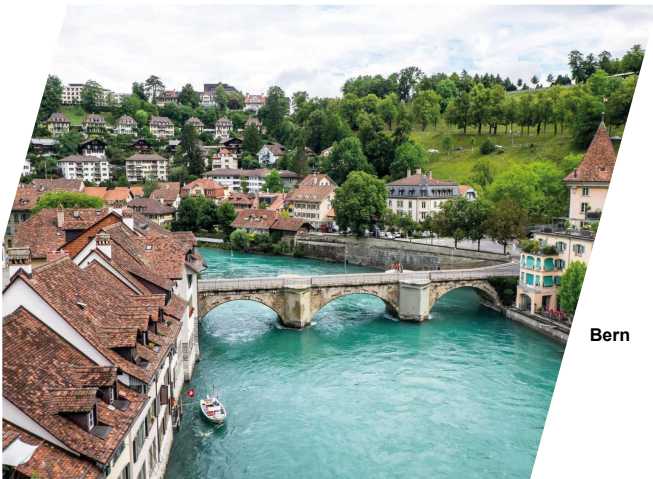
Ergebnisse – Basel

Alternative Tempolimit auf 30 km/h nur Nachts



F190: Wäre Ihrer Meinung nach eine auf die Nacht beschränkte Tempolimit von 30 km/h eine Alternative zu einer generellen Temporeduktion Innerorts von 50km/h auf 30km/h?
 Basis: n=173 | Filter: Alle Befragten | Geschlossene Frage

© LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023



3.2

Bern

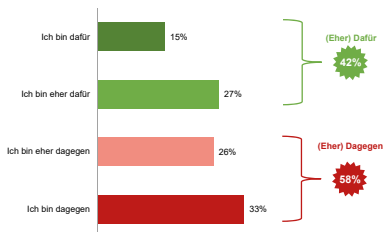


LINK
a YouGov company

Ergebnisse mit Wahrheitsscore – Bern

Einstellung 30 km/h Innerorts generell oder nur auf Neben- oder Quartierstrassen – gewichtet nach projektivem Wahrheitsscore*

Einstellung 30 km/h Innerorts generell



F100: Wie ist Ihre Einstellung zu Tempo Limite 30 km/h auf allen Strassen Innerorts, unabhängig davon um was für Strassen es sich handelt? | Und was meinen Sie, wie würde die Schweizer Bevölkerung diese Frage beantworten (Tempo Limite 30km/h auf allen Strassen innerorts)?

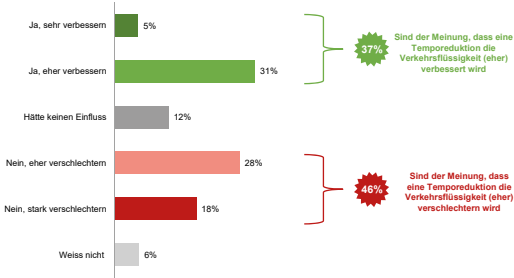
Basic: n=102 | Filter: Alle Befragten | Geschlossene Fragen | *Erläuterung siehe S.6

© LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023



Ergebnisse – Bern

Verbesserung Verkehrsflüssigkeit durch Einführung der Temporeduktion auf 30 km/h

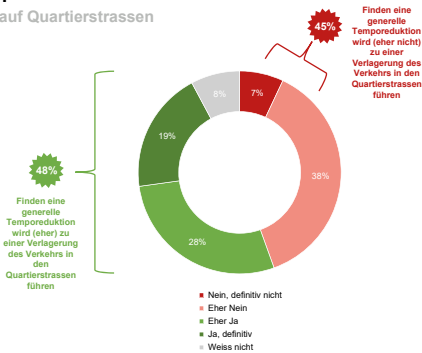


F120: Würde Ihrer Meinung nach eine generelle Temporeduktion auf 30 km/h die Verkehrsflüssigkeit verbessern?
 Basis: n=102 | Filter: Alle Befragten | Geschlossene Frage
 © LINK | TCS Young Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023



Ergebnisse – Bern

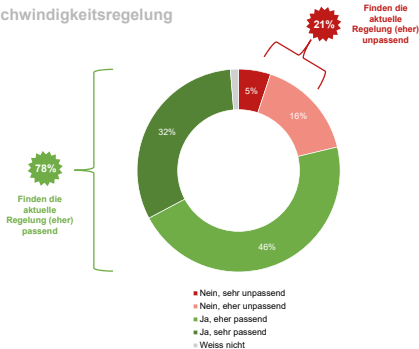
Verkehrsverlagerung auf Quartierstrassen



F125: Wird Ihrer Meinung nach eine generelle Temporeduktion auf 30 km/h bei den Hauptverkehrsachsen innerorts in Städten zu einer Verlagerung des Verkehrs in den Quartierstrassen führen?
 Basis: n=102 | Filter: Alle Befragten | Geschlossene Frage
 © LINK | TCS Young Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

Ergebnisse – Bern

Aktuell passende Geschwindigkeitsregelung

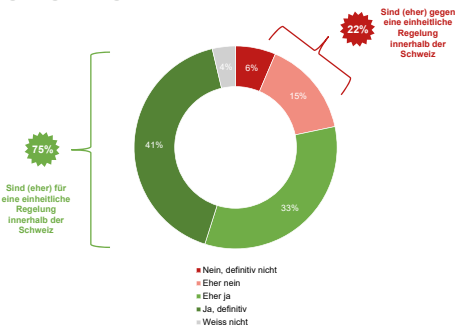


F130: Finden Sie die aktuelle Geschwindigkeitsregelung innerorts (50 km/h generell, 30 km/h spezifisch nach Situation) passend?
 Basis: n=102 | Filter: Alle Befragten | Geschlossene Frage | Datenbeschaffung ab 3% | Fragelistentanpassung in 2023
 © LINK | TCS Young Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

25

Ergebnisse – Bern

Harmonisierung der Regelung in der ganzen Schweiz



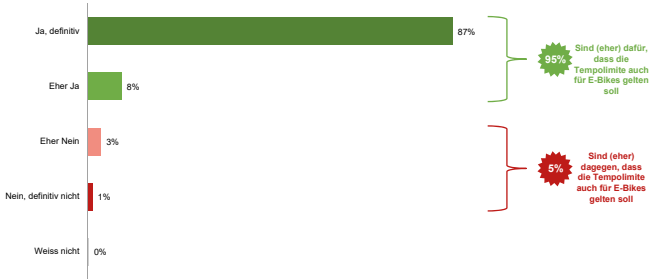
F140: Sollte die maximale Geschwindigkeitsregelung innerorts innerhalb der Schweiz überall gleich geregelt sein?
 Basis: n=102 | Filter: Alle Befragten | Geschlossene Frage | Fragelistentanpassung in 2023
 © LINK | TCS Young Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

26



Ergebnisse – Bern

Anwendung der Tempolimits für E-Bikes

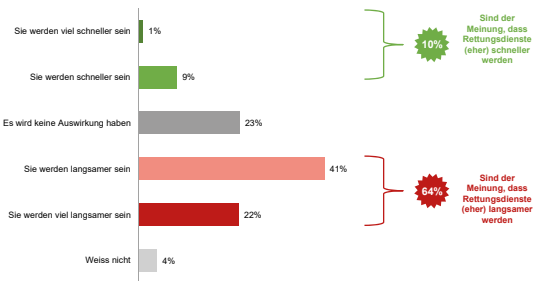


F160: Bei einer allfälligen Einführung der generellen Tempolimits 30 km/h auf allen Strassen innerorts, sollte diese Regelung ihrer Meinung nach auch für schnelle E-Bike (45 km/h) gelten?
 Basis: n=102 | Filter: Alle Befragten | Geschlossene Frage | Fragelistanpassung in 2023
 © LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023



Ergebnisse – Bern

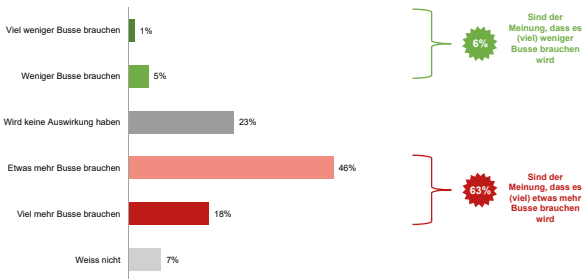
Einfluss auf Rettungsdienste



F170: Eine allgemeine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h auf allen Strassen innerorts wird ebenfalls die Rettungskräfte (Polizei, Feuerwehr, Ambulanzen) betreffen. Welche Auswirkung hätte dies Ihrer Meinung nach auf die Schnelligkeit des Einsatzes?
 Basis: n=102 | Filter: Alle Befragten | Geschlossene Frage
 © LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

Ergebnisse – Bern

Einfluss auf die Taktung der Busse im öffentlichen Verkehr



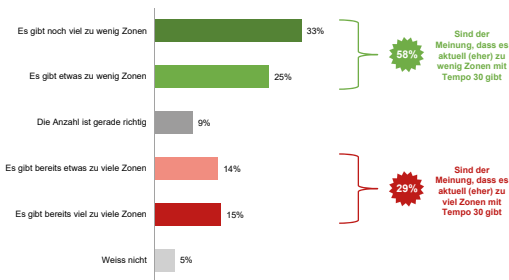
F175: Welche Auswirkung hätte Ihrer Meinung nach eine allgemeine Reduzierung der Geschwindigkeit auf allen Strassen innerorts auf 30 km/h auf die Taktung der Busse im öffentlichen Verkehr?
 Basis: n=102 | Filter: Alle Befragten | Geschlossene Frage

© LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

29

Ergebnisse – Bern

Genügend Tempo-30-Zonen Innerorts



F180: Sind Sie der Meinung, dass es aktuell Innerorts genügend Zonen mit Tempolimit 30 km/h gibt?
 Basis: n=102 | Filter: Alle Befragten | Geschlossene Frage

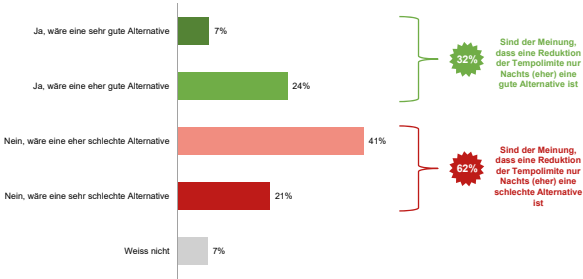
© LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

30



Ergebnisse – Bern

Alternative Tempolimits auf 30 km/h nur Nachts



F190: Wäre Ihrer Meinung nach eine auf die Nacht beschränkte Tempolimits von 30 km/h eine Alternative zu einer generellen Temporeduktion Innerorts von 50 km/h auf 30 km/h?
 Basis: n=102 | Fribourg: Alle Befragten | Geschlossene Frage
 © LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023



3.3

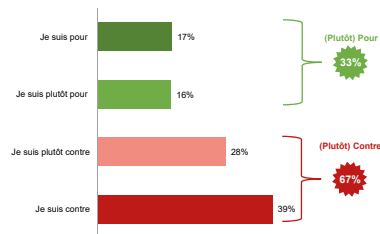
Fribourg



Résultats avec score de vérité - Fribourg

Baisse de la vitesse à 30 km/h en agglomération en général - pondéré selon le score de vérité projectif*.

Réglage 30 km/h en ville en général



Q100 : Êtes-vous favorable à une baisse de la vitesse à 30 km/h sur toutes les routes à l'intérieur des localités, quel que soit le type de route?

Et à votre avis, quelle serait la réponse de la population suisse à cette question (limitation de vitesse à 30km/h uniquement sur les routes secondaires ou de quartier) ? Adaptation du texte de la question en 2023

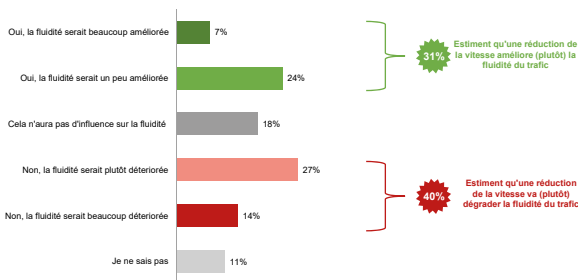
Base : n=80 | Filtré : toutes les personnes interrogées | Questions fermées | *Explication voir p.6

© LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

33

Résultats - Fribourg

Amélioration de la fluidité du trafic par l'introduction d'une baisse générale à 30 km/h



Q120 : A votre avis, une baisse générale de la vitesse à 30 km/h améliorerait la fluidité du trafic?

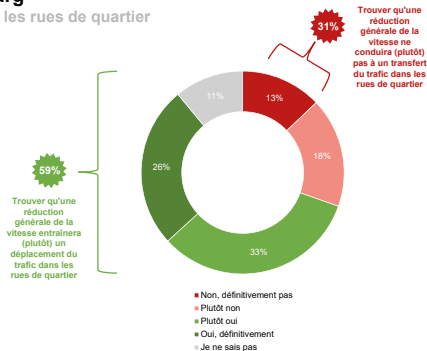
Base : n=80 | Filtré : toutes les personnes interrogées | Question fermée

© LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

34

Résultats - Fribourg

Report du trafic dans les rues de quartier



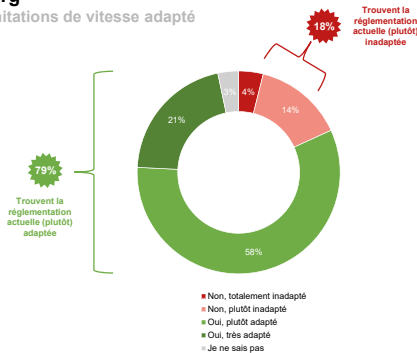
Q125 : Selon vous, une réduction générale de la vitesse à 30 km/h sur les routes principales et grands axes de circulation à l'intérieur des villes entraînera-t-elle un report du trafic dans les rues de quartier ?
 Base : n=80 | Filtre : toutes les personnes interrogées | Question fermée

© LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

35

Résultats - Fribourg

Régime actuel des limitations de vitesse adapté



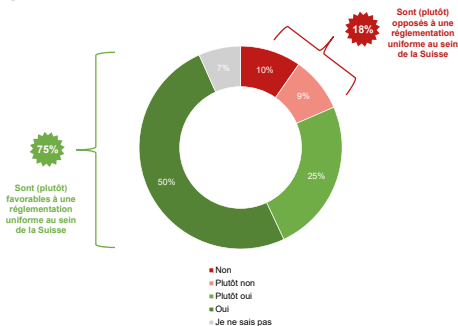
Q130 : Le régime actuel des limitations de vitesse à l'intérieur des localités (50 km/h en général, 30 km/h dans certains cas spécifiques) vous paraît-il adapté ?
 Base : n=80 | Filtre : toutes les personnes interrogées | Question fermée | Adaptation du texte de la question en 2023

© LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

36

Résultats - Fribourg

Harmonisation de la réglementation dans toute la Suisse

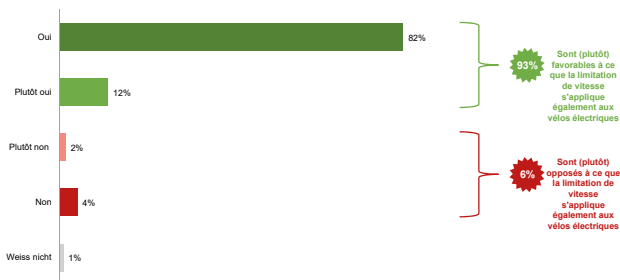


Q140 : Est-il souhaitable que la même règle s'applique à toute la Suisse concernant la vitesse maximale en localité?
 Base : n=80 | Filtre : toutes les personnes interrogées | Question fermée | Adaptation du texte de la question en 2023
 © LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | Mars 2023

37

Résultats - Fribourg

Application de la limitation de vitesse aux vélos électriques

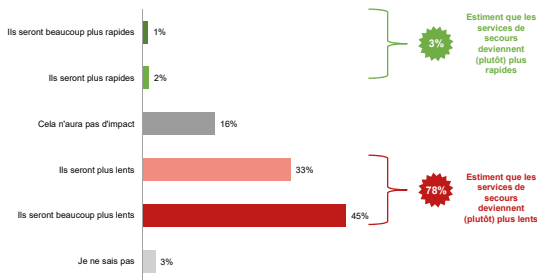


Q160 : En cas de décision d'une réduction générale de vitesse à 30 km/h sur toutes les routes à l'intérieur des localités, pensez-vous qu'il faudrait aussi soumettre les vélos électriques rapides (45km/h) à un tel régime de vitesse?
 Base : n=80 | Filtre : toutes les personnes interrogées | Question fermée | Adaptation du texte de la question en 2023
 © LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | Mars 2023

38

Résultats - Fribourg

Influence sur les services de secours

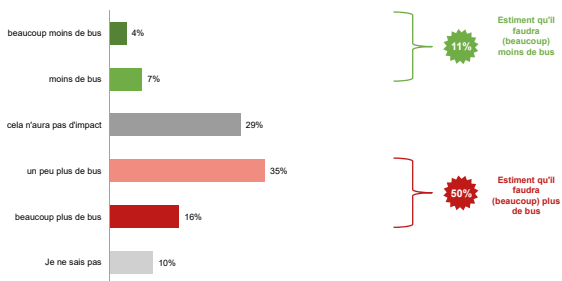


Q170 : Une réduction générale de la vitesse à 30 km/h sur toutes les routes à l'intérieur des localités s'appliquera également aux premiers secours (police, pompiers, ambulances). A votre avis, quel impact cela aura-t-il sur leur rapidité d'intervention ?
 Adaptation du texte de la question en 2023
 Base : n=80 | Filtre : toutes les personnes interrogées | Question fermée
 © LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

39

Résultats - Fribourg

Influence sur la cadence des bus des transports publics

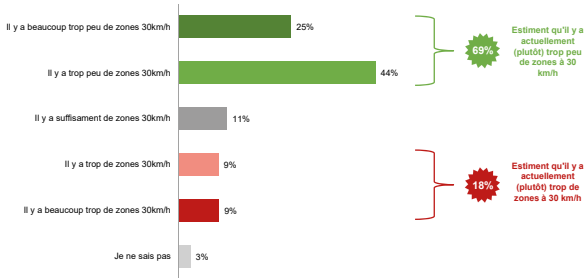


Q175 : Quel serait, selon vous, l'impact d'une réduction générale de la vitesse sur toutes les routes à l'intérieur des localités à 30 km/h sur la fréquence des bus des transports publics ? Pour maintenir la fréquence des bus dans les transports publics, il faut
 Base : n=80 | Filtre : toutes les personnes interrogées | Question fermée
 © LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

40

Résultats - Fribourg

Zones 30km/h à l'intérieur des villes



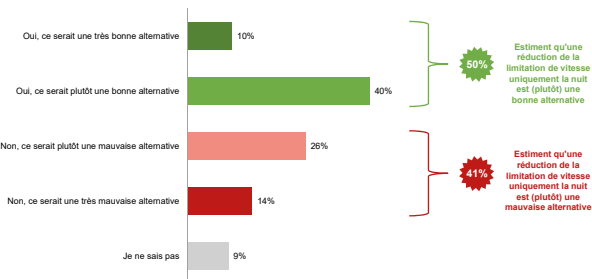
Q180 - Considérez-vous qu'il existe actuellement suffisamment de zones 30 km/h dans les localités?
 Base : n=80 | Filtre : toutes les personnes interrogées | Question fermée

© LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

41

Résultats - Fribourg

Alternative de limitation de la vitesse à 30 km/h uniquement la nuit



Q190 - Pensez-vous qu'une généralisation du 30 km/h dans toutes les localités pendant la nuit pourrait être une alternative à une baisse de la vitesse de 50 à 30km/h de jour?
 Base : n=80 | Filtre : toutes les personnes interrogées | Question fermée

© LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

42



3.4

Genève

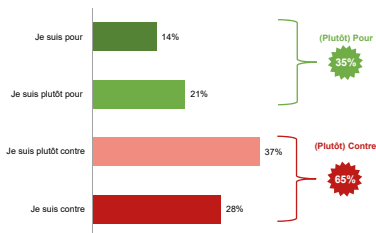


LINK
a YouGov company

Résultats avec score de vérité - Genève

Baisse de la vitesse à 30 km/h en agglomération en général - pondéré selon le score de vérité projectif*.

Réglage 30 km/h en ville en général



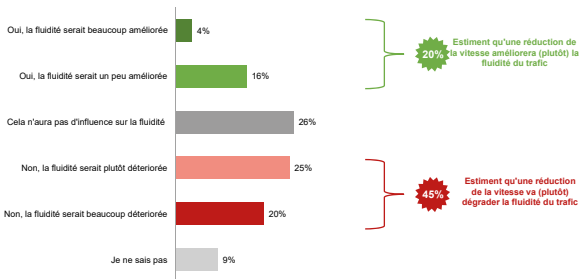
C100 : Êtes-vous favorable à une baisse de la vitesse à 30 km/h sur toutes les routes à l'intérieur des localités, quel que soit le type de route?

Et à votre avis, quelle serait la réponse de la population suisse à cette question (limitation de vitesse à 30km/h uniquement sur les routes secondaires ou de quartier) ? | Adaptation du texte de la question en 2023

Base : n=200 | Filtré : toutes les personnes interrogées | Questions fermées | *Explication voir p.6

Résultats - Genève

Amélioration de la fluidité du trafic par l'introduction d'une baisse générale à 30 km/h



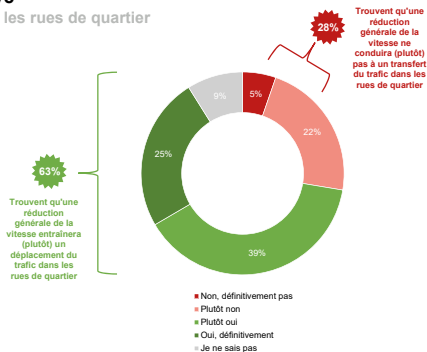
Q120 : A votre avis, une baisse générale de la vitesse à 30 km/h améliorerait la fluidité du trafic?
 Base : n=200 | Filtré : toutes les personnes interrogées | Question fermée

© LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

45

Résultats - Genève

Report du trafic dans les rues de quartier



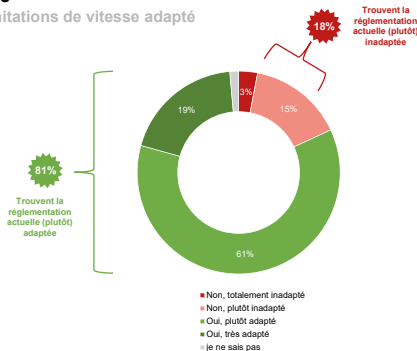
Q125 : Selon vous, une réduction générale de la vitesse à 30 km/h sur les routes principales et grands axes de circulation à l'intérieur des villes entraînera-t-elle un report du trafic dans les rues de quartier ?
 Base : n=200 | Filtré : toutes les personnes interrogées | Question fermée

© LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

46

Résultats - Genève

Régime actuel des limitations de vitesse adapté



Q130 : Le régime actuel des limitations de vitesse à l'intérieur des localités (50 km/h en général, 30 km/h dans certains cas spécifiques) vous paraît-il adapté?

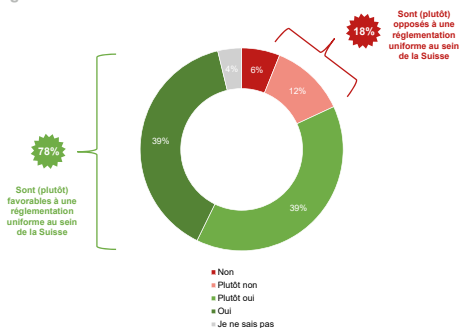
Base : n=200 | Filtré : toutes les personnes interrogées | Question fermée | Adaptation du texte de la question en 2023

© LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

47

Résultats - Genève

Harmonisation de la réglementation dans toute la Suisse



Q140 : Est-il souhaitable que la même règle s'applique à toute la Suisse concernant la vitesse maximale en localité?

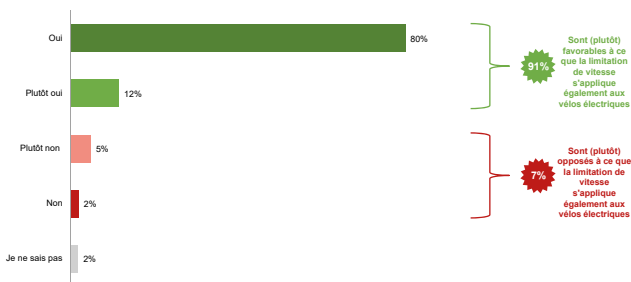
Base : n=200 | Filtré : toutes les personnes interrogées | Question fermée | Adaptation du texte de la question en 2023

© LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

48

Résultats - Genève

Application de la limitation de vitesse aux vélos électriques



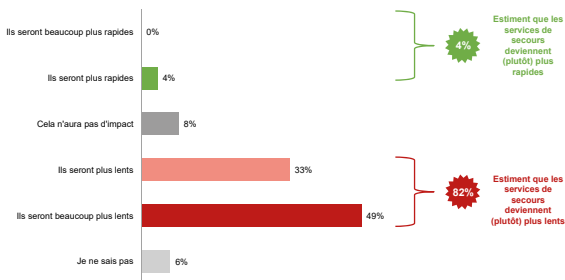
Q160 : En cas de décision d'une réduction générale de vitesse à 30 km/h sur toutes les routes à l'intérieur des localités, pensez-vous qu'il faudrait aussi soumettre les vélos électriques rapides (45km/h) à un tel régime de vitesse?
 Base : n=200 | Filtré : toutes les personnes interrogées | Question fermée | Adaptation du texte de la question en 2023

© LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

49

Résultats - Genève

Influence sur les services de secours



Q170 : Une réduction générale de la vitesse à 30 km/h sur toutes les routes à l'intérieur des localités s'appliquera également aux premiers secours (police, pompiers, ambulances). A votre avis, quel impact cela aura-t-il sur leur rapidité d'intervention?
 Adaptation du texte de la question en 2023

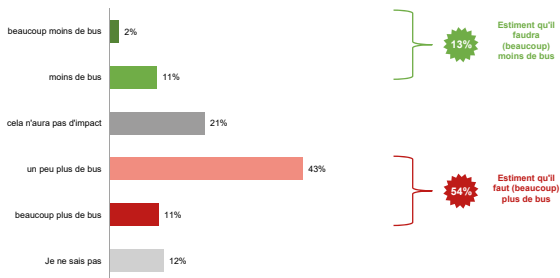
Base : n=200 | Filtré : toutes les personnes interrogées | Question fermée

© LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

50

Résultats - Genève

Influence sur la cadence des bus des transports publics



Q175 : Quel serait, selon vous, l'impact d'une réduction générale de la vitesse sur toutes les routes à l'intérieur des localités à 30 km/h sur la fréquence des bus des transports publics ? Pour maintenir la fréquence des bus dans les transports publics, il faut

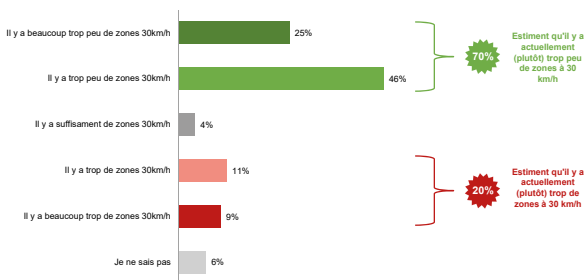
Base : n=209 | Filtre : toutes les personnes interrogées | Question fermée

© LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

51

Résultats - Genève

Zones 30km/h à l'intérieur des villes



Q190 : Considérez-vous qu'il existe actuellement suffisamment de zones 30 km/h dans les localités?

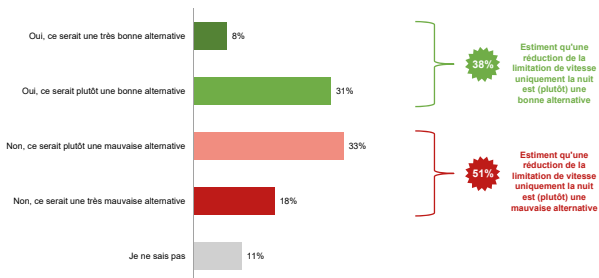
Base : n=209 | Filtre : toutes les personnes interrogées | Question fermée

© LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

52

Résultats - Genève

Alternative de limitation de la vitesse à 30 km/h uniquement la nuit



Q190 : Pensez-vous qu'une généralisation du 30 km/h dans toutes les localités pendant la nuit pourrait être une alternative à une baisse de la vitesse de 50 à 30km/h de jour?
 Base : n=200 | Filtré : toutes les personnes interrogées | Question fermée

© LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

53



3.5

Lausanne

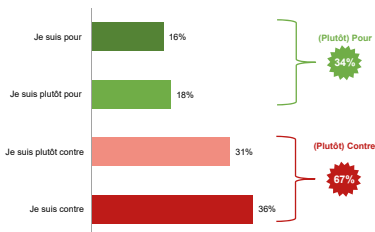


LINK
 a YouGov company

Résultats avec score de vérité - Lausanne

Baisse de la vitesse à 30 km/h en agglomération en général - pondéré selon le score de vérité projectif*.

Réglage 30 km/h en ville en général



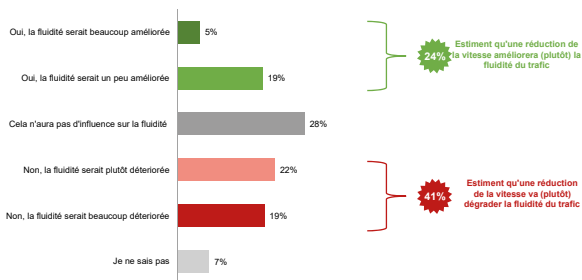
Q100 : Êtes-vous favorable à une baisse de la vitesse à 30 km/h sur toutes les routes à l'intérieur des localités, quel que soit le type de route?
 Et à votre avis, quelle serait la réponse de la population suisse à cette question (limitation de vitesse à 30km/h uniquement sur les routes secondaires ou de quartier) ? | Adaptation du texte de la question en 2023
 Base : n=12 | Filtré : toutes les personnes interrogées | Questions fermées | *Explication voir p.6

© LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

55

Résultats - Lausanne

Amélioration de la fluidité du trafic par l'introduction d'une baisse générale à 30 km/h



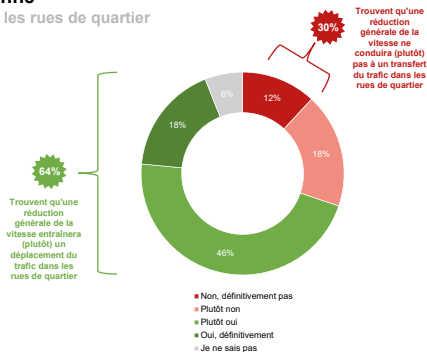
Q120 : À votre avis, une baisse générale de la vitesse à 30 km/h améliorerait la fluidité du trafic?
 Base : n=12 | Filtré : toutes les personnes interrogées | Question fermée

© LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

56

Résultats - Lausanne

Report du trafic dans les rues de quartier



Q125 : Selon vous, une réduction générale de la vitesse à 30 km/h sur les routes principales et grands axes de circulation à l'intérieur des villes entraînera-t-elle un report du trafic dans les rues de quartier ?

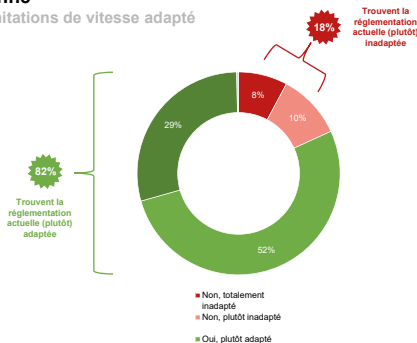
Base : n=212 | Filtré : toutes les personnes interrogées | Question fermée

© LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

57

Résultats - Lausanne

Régime actuel des limitations de vitesse adapté



Q130 : Le régime actuel des limitations de vitesse à l'intérieur des localités (50 km/h en général, 30 km/h dans certains cas spécifiques) vous paraît-il adapté ?

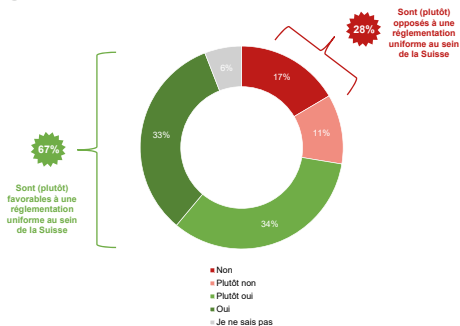
Base : n=212 | Filtré : toutes les personnes interrogées | Question fermée | Adaptation du texte de la question en 2023

© LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

58

Résultats - Lausanne

Harmonisation de la réglementation dans toute la Suisse



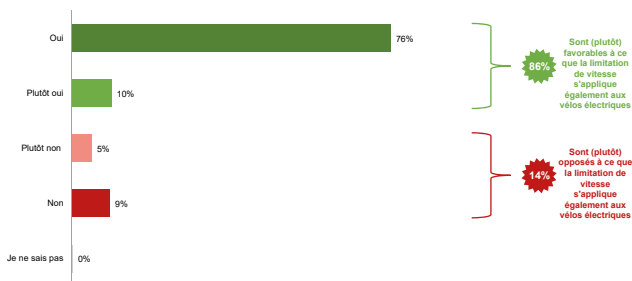
Q140 : Est-il souhaitable que la même règle s'applique à toute la Suisse concernant la vitesse maximale en localité?
 Base : n=312 | Filtré : toutes les personnes interrogées | Question fermée | Adaptation du texte de la question en 2023

© LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

59

Résultats - Lausanne

Application de la limitation de vitesse aux vélos électriques



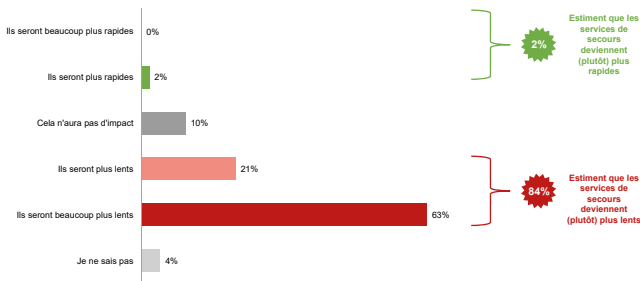
Q160 : En cas de décision d'une réduction générale de vitesse à 30 km/h sur toutes les routes à l'intérieur des localités, pensez-vous qu'il faudrait aussi soumettre les vélos électriques rapides (45km/h) à un tel régime de vitesse?
 Base : n=312 | Filtré : toutes les personnes interrogées | Question fermée | Adaptation du texte de la question en 2023

© LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

60

Résultats - Lausanne

Influence sur les services de secours



Q170 : Une réduction générale de la vitesse à 30 km/h sur toutes les routes à l'intérieur des localités s'appliquera également aux premiers secours (police, pompiers, ambulances). A votre avis, quel impact cela aura-t-il sur leur rapidité d'intervention? | Adaptation du texte de la question en 2023

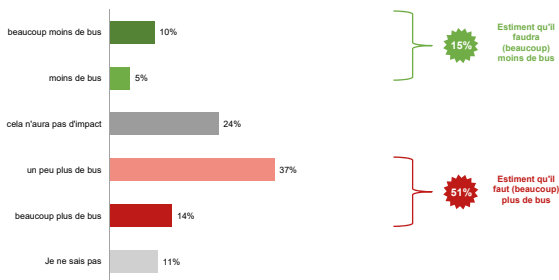
Base : n=212 | Filtre : toutes les personnes interrogées | Question fermée

© LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

61

Résultats - Lausanne

Influence sur la cadence des bus des transports publics



Q175 : Quel serait, selon vous, l'impact d'une réduction générale de la vitesse sur toutes les routes à l'intérieur des localités à 30 km/h sur la fréquence des bus des transports publics ? Pour maintenir la fréquence des bus dans les transports publics, il faut

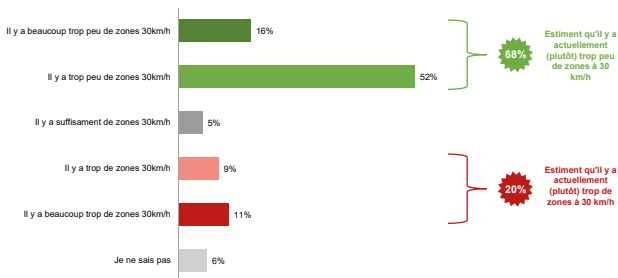
Base : n=212 | Filtre : toutes les personnes interrogées | Question fermée

© LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

62

Résultats - Lausanne

Zones 30km/h à l'intérieur des villes



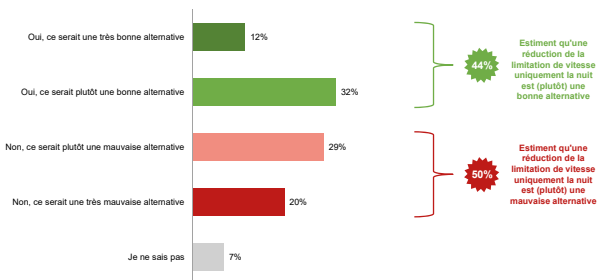
Q190 : Considérez-vous qu'il existe actuellement suffisamment de zones 30 km/h dans les localités?
 Base : n=312 | Filtré : toutes les personnes interrogées | Question fermée

© LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

63

Résultats - Lausanne

Alternative de limitation de la vitesse à 30 km/h uniquement la nuit



Q190 : Pensez-vous qu'une généralisation du 30 km/h dans toutes les localités pendant la nuit pourrait être une alternative à une baisse de la vitesse de 50 à 30km/h de jour?
 Base : n=312 | Filtré : toutes les personnes interrogées | Question fermée

© LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

64



3.6

Lugano

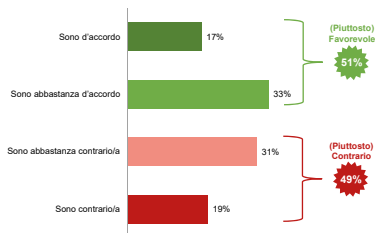


LINK
a YouGov company

Risultati con punteggio di verità - Lugano

Limite di velocità di 30 km/h nei centri abitati in genere - ponderato in base al punteggio di verità proiettiva*

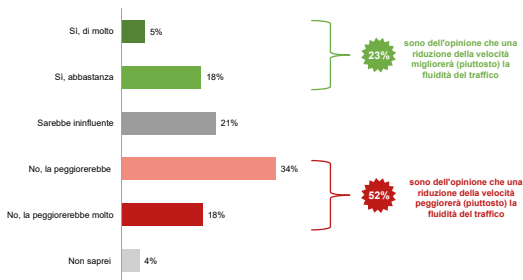
Impostazione di 30 km/h nei centri abitati in generale



D100: Quali è il suo parere riguardo al limite di velocità di 30 km/h generalizzato su tutte le strade dei centri abitati, indipendentemente dal tipo di strada? | Adattamento del testo della domanda nel 2023
Base: n=130 | Filtro: Tutti gli intervistati | Domande chiuse | Spiegazione vedi pag. 6
© LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

Risultati - Lugano

Migliorare la fluidità del traffico attraverso l'introduzione di riduzioni di velocità a 30 km/h



D120: Secondo lei, una riduzione generale della velocità a 30 km/h migliorerebbe la fluidità del traffico?

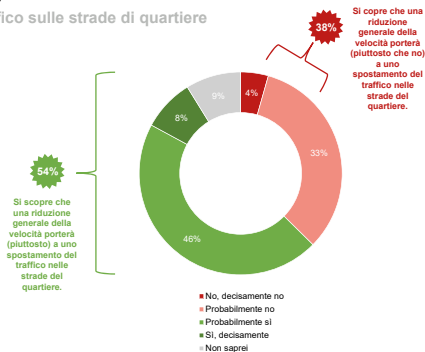
Base: n=130 | Filtro: Tutti gli intervistati | Domanda chiusa

© LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

67

Risultati - Lugano

Spostamento del traffico sulle strade di quartiere



D125: Secondo lei, una riduzione generale della velocità a 30 km/h sulle strade principali e strade orientate al traffico del centro città porterà a uno spostamento del traffico nelle strade di quartiere?

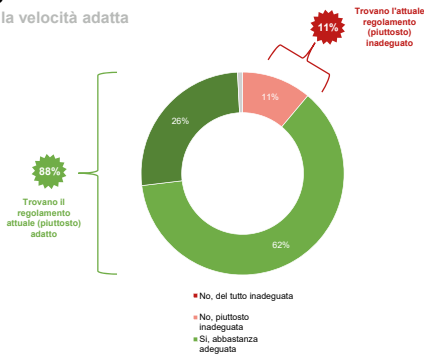
Base: n=130 | Filtro: Tutti gli intervistati | Domanda chiusa

© LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

68

Risultati - Lugano

Attuale normativa sulla velocità adatta

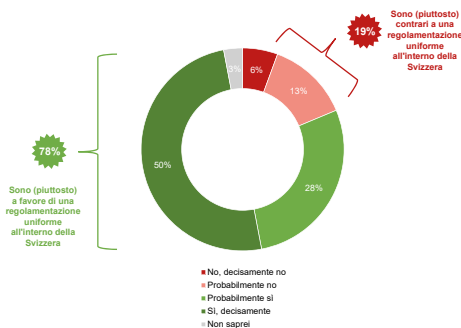


D130: Trova adeguata l'attuale normativa sulla velocità nei centri abitati (50 km/h in generale, 30 km/h a seconda della situazione)?
 Base: n=130 | Filtro: Tutti gli intervistati | Domanda chiusa | Etichettatura dei dati dal 3% | Adeguamento del testo della domanda nel 2023
 © LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

69

Risultati - Lugano

Armonizzazione della normativa in tutta la Svizzera

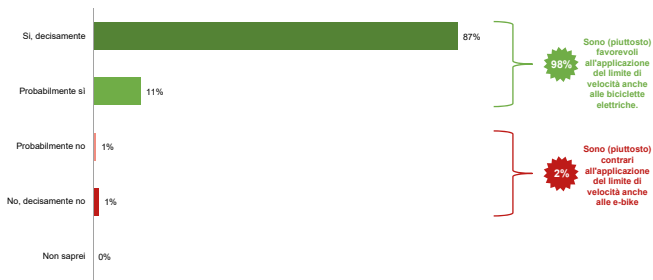


D140: La normativa sulla velocità nei centri abitati dovrebbe essere uguale in tutta la Svizzera?
 Base: n=130 | Filtro: Tutti gli intervistati | Domanda chiusa | Adattamento del testo della domanda nel 2023
 © LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

70

Risultati - Lugano

Applicazione del limite di velocità alle e-bike veloci



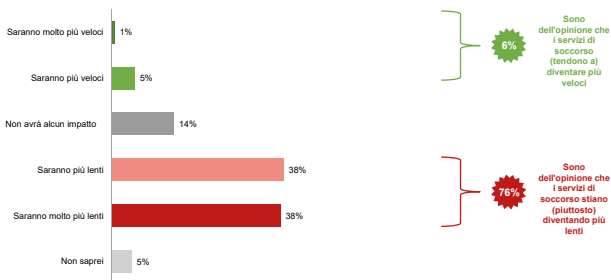
D160: Secondo lei, se venisse introdotto un limite di velocità generale di 30 km/h su tutte le strade nei centri abitati, esso dovrebbe essere applicato anche alle e-bike veloci (45 km/h)?
 Base: n=130 | Filtro: Tutti gli intervistati | Domanda chiusa | Adattamento del testo della domanda nel 2023

© LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

71

Risultati - Lugano

Influenza sui servizi di soccorso



D170: Una riduzione generale del limite di velocità a 30 km/h su tutte le strade dei centri abitati sarà valida anche per i servizi di soccorso (polizia, vigili del fuoco, ambulanze). Quale sarà l'impatto sulla loro velocità di intervento? | Testo della domanda adattato nel 2023

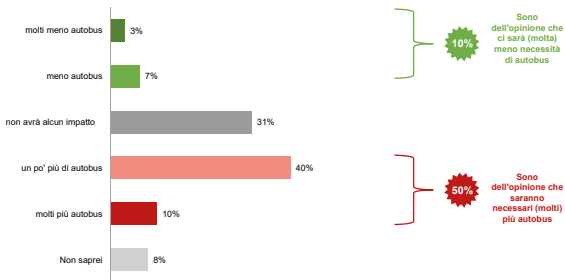
Base: n=130 | Filtro: Tutti gli intervistati | Domanda chiusa

© LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

72

Risultati - Lugano

Influenza sulla frequenza degli autobus del trasporto pubblico



D175: Secondo lei, che effetto avrebbe sulla frequenza degli autobus del trasporto pubblico una riduzione generale del limite di velocità a 30 km/h su tutte le strade dei centri abitati?

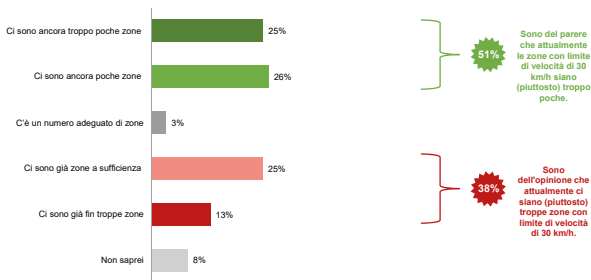
Base: n=130 | Filtro: Tutti gli intervistati | Domanda chiusa

© LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

73

Risultati - Lugano

Zone con un limite di velocità di 30 km/h sufficienti nelle aree edificate



D180: Pensa che ci siano al momento abbastanza zone nei centri abitati con un limite di velocità di 30 km/h?

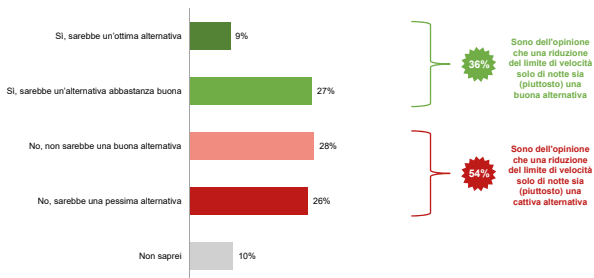
Base: n=130 | Filtro: Tutti i rispondenti | Domanda chiusa

© LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

74

Risultati - Lugano

Alternativa di limite di velocità a 30 km/h solo di notte



D190: Secondo lei, un limite di velocità notturno di 30 km/h sarebbe un'alternativa a una riduzione generale del limite di velocità nei centri abitati da 50km/h a 30km/h?

Base: n=130 | Filtro: Tutti gli intervistati | Domanda chiusa

© LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

75



3.7

Luzern

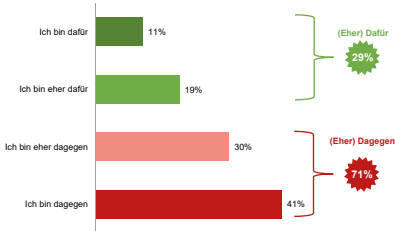


LINK
 a YouGov company

Ergebnisse mit Wahrheitsscore – Luzern

Einstellung 30 km/h Innerorts generell oder nur auf Neben- oder Quartierstrassen – gewichtet nach projektivem Wahrheitsscore*

Einstellung 30 km/h Innerorts generell



F100: Wie ist Ihre Einstellung zu Tempo Limite 30 km/h auf allen Strassen Innerorts, unabhängig davon um was für Strassen es sich handelt? | Und was meinen Sie, wie würde die Schweizer Bevölkerung diese Frage beantworten (Tempo Limite 30km/h auf allen Strassen innerorts)?

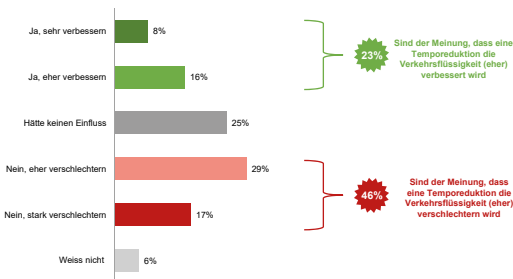
Basic: n=107 | Filter: Alle Befragten | Geschlossene Fragen | *Erläuterung siehe S.6

© LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

77

Ergebnisse – Luzern

Verbesserung Verkehrsflüssigkeit durch Einführung der Temporeduktion auf 30 km/h



F120: Würde Ihrer Meinung nach eine generelle Temporeduktion auf 30 km/h die Verkehrsflüssigkeit verbessern?

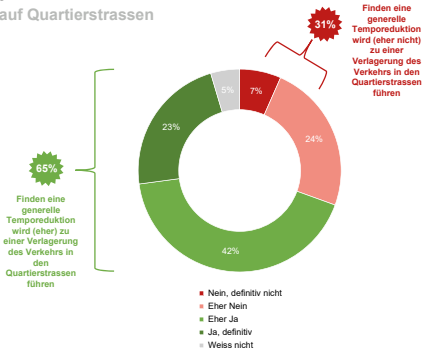
Basic: n=107 | Filter: Alle Befragten | Geschlossene Frage

© LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

78

Ergebnisse – Luzern

Verkehrsverlagerung auf Quartierstrassen



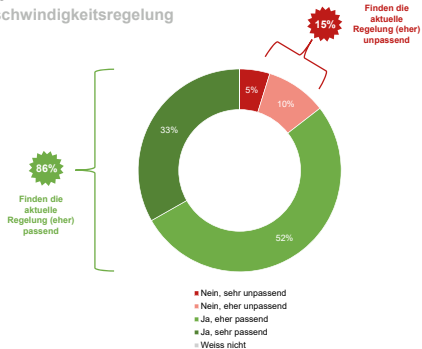
F125: Wird Ihrer Meinung nach eine generelle Temporeduktion auf 30 km/h bei den Hauptverkehrsachsen innerorts in Städten zu einer Verlagerung des Verkehrs in den Quartierstrassen führen?
Basis: n=107 | Filter: Alle Befragten | Geschlossene Frage

© LINK | TCS Younging Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

79

Ergebnisse – Luzern

Aktuell passende Geschwindigkeitsregelung



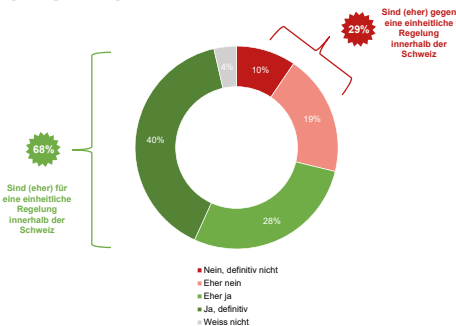
F130: Finden Sie die aktuelle Geschwindigkeitsregelung innerorts (50 km/h generell, 30 km/h spezifisch nach Situation) passend?
Basis: n=107 | Filter: Alle Befragten | Geschlossene Frage | Frageinstellung in 2023

© LINK | TCS Younging Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

80

Ergebnisse – Luzern

Harmonisierung der Regelung in der ganzen Schweiz

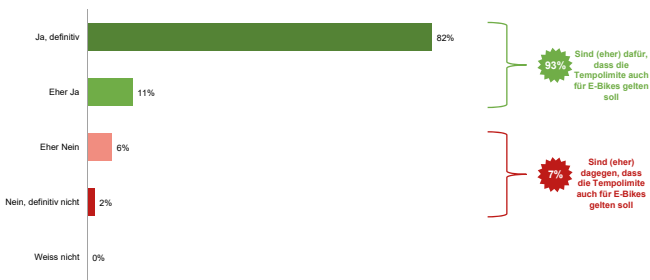


F140: Sollte die maximale Geschwindigkeitsregelung innerorts innerhalb der Schweiz überall gleich geregelt sein?
 Basis: n=107 | Filter: Alle Befragten | Geschlossene Frage | Fragelinstellung in 2023
 © LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

81

Ergebnisse – Luzern

Anwendung der Tempolimit für E-Bikes



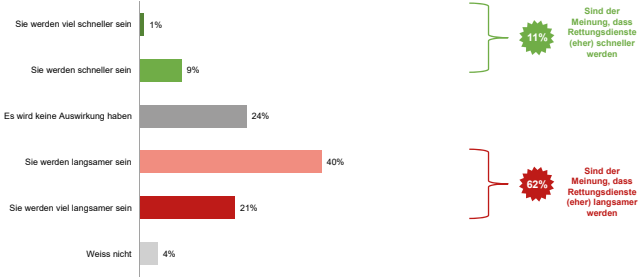
F160: Bei einer allfälligen Einführung der generellen Tempolimit 30 km/h auf allen Strassen innerorts, sollte diese Regelung Ihrer Meinung nach auch für schnelle E-Bike (45 km/h) gelten?
 Basis: n=107 | Filter: Alle Befragten | Geschlossene Frage | Fragelinstellung in 2023
 © LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

82



Ergebnisse – Luzern

Einfluss auf Rettungsdienste

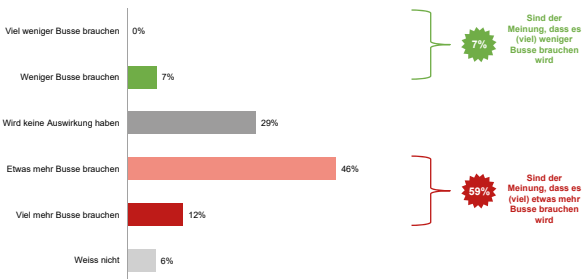


F170: Eine allgemeine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h auf allen Strassen innerorts wird ebenfalls die Rettungskräfte (Polizei, Feuerwehr, Ambulanz) betreffen. Welche Auswirkung hätte dies Ihrer Meinung nach auf die Schnelligkeit des Einsatzes? | Frageformulierung in 2023
 Basis: n=107 | Filter: Alle Befragten | Geschlossene Frage
 © LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023



Ergebnisse – Luzern

Einfluss auf die Taktung der Busse im öffentlichen Verkehr

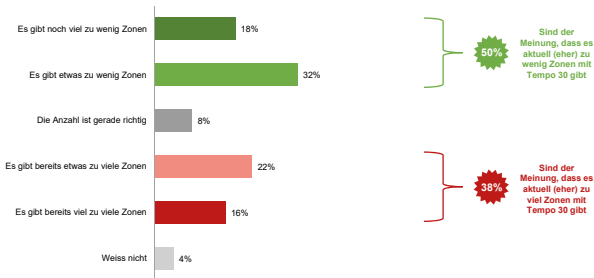


F175: Welche Auswirkung hätte Ihrer Meinung nach eine allgemeine Reduzierung der Geschwindigkeit auf allen Strassen innerorts auf 30 km/h auf die Taktung der Busse im öffentlichen Verkehr?
 Basis: n=107 | Filter: Alle Befragten | Geschlossene Frage

© LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

Ergebnisse – Luzern

Genügend Tempo-30-Zonen Innerorts



F180: Sind Sie der Meinung, dass es aktuell Innerorts genügend Zonen mit Tempolimit 30 km/h gibt?

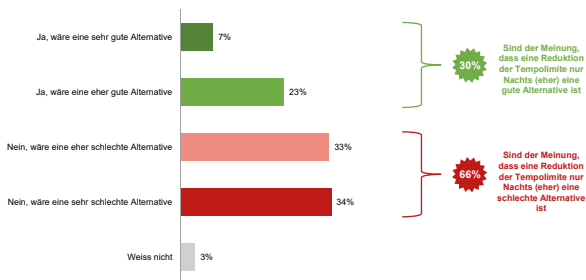
Basic: n=107 | Filter: Alle Befragten | Geschlossene Frage

© LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

85

Ergebnisse – Luzern

Alternative Tempolimit auf 30 km/h nur Nachts



F190: Wäre Ihrer Meinung nach eine auf die Nacht beschränkte Tempolimit von 30 km/h eine Alternative zu einer generellen Temporeduktion Innerorts von 50 km/h auf 30 km/h?

Basic: n=107 | Filter: Alle Befragten | Geschlossene Frage

© LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

86



3.8

Sion

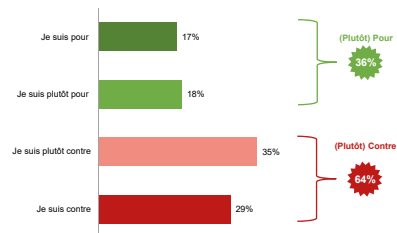


LINK
a YouGov company

Résultats avec score de vérité - Sion

Baisse de la vitesse à 30 km/h en agglomération en général - pondéré selon le score de vérité projectif*.

Réglage 30 km/h en ville en général



C100 : Êtes-vous favorable à une baisse de la vitesse à 30 km/h sur toutes les routes à l'intérieur des localités, quel que soit le type de route?

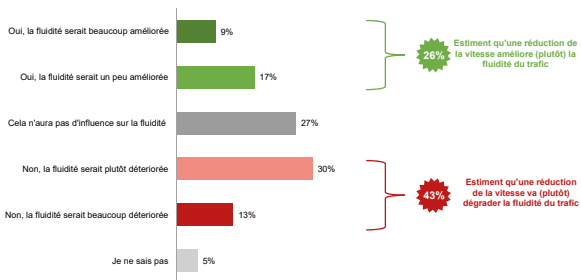
Et à votre avis, quelle serait la réponse de la population suisse à cette question (limitation de vitesse à 30km/h uniquement sur les routes secondaires ou de quartier) ? | Adaptation du texte de la question en 2023

Base : n°74 | Filles : toutes les personnes interrogées | Questions fermées | *Explication voir p.6

© LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

Résultats - Sion

Amélioration de la fluidité du trafic par l'introduction d'une baisse générale à 30 km/h



Q120 : A votre avis, une baisse générale de la vitesse à 30 km/h améliorerait la fluidité du trafic?

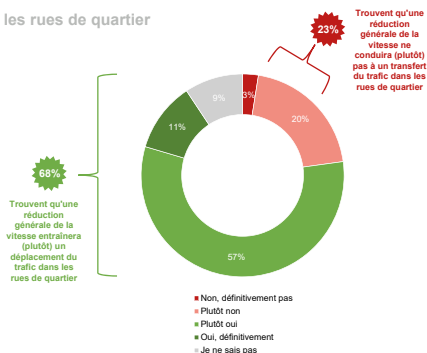
Base : n=74 | Filtré : toutes les personnes interrogées | Question fermée

© LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

89

Résultats - Sion

Report du trafic dans les rues de quartier



Q125 : Selon vous, une réduction générale de la vitesse à 30 km/h sur les routes principales et grands axes de circulation à l'intérieur des villes entraînera-t-elle un report du trafic dans les rues de quartier ?

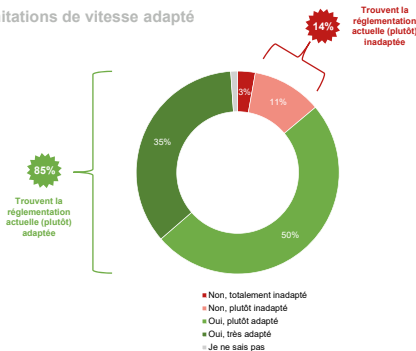
Base : n=74 | Filtré : toutes les personnes interrogées | Question fermée

© LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

90

Résultats - Sion

Régime actuel des limitations de vitesse adapté



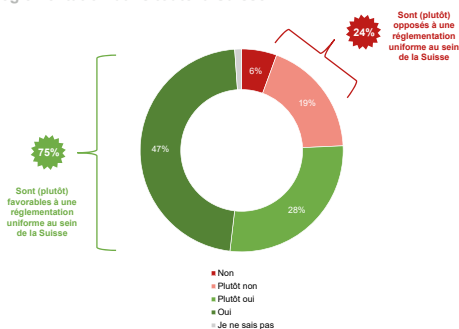
Q130 : Le régime actuel des limitations de vitesse à l'intérieur des localités (50 km/h en général, 30 km/h dans certains cas spécifiques) vous paraît-il adapté?
 Base : n=74 | Filtré : toutes les personnes interrogées | Question fermée | Adaptation du texte de la question en 2023

© LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

91

Résultats - Sion

Harmonisation de la réglementation dans toute la Suisse



Q140 : Est-il souhaitable que la même règle s'applique à toute la Suisse concernant la vitesse maximale en localité?
 Base : n=74 | Filtré : toutes les personnes interrogées | Question fermée | Adaptation du texte de la question en 2023

© LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

92

Résultats - Sion

Application de la limitation de vitesse aux vélos électriques



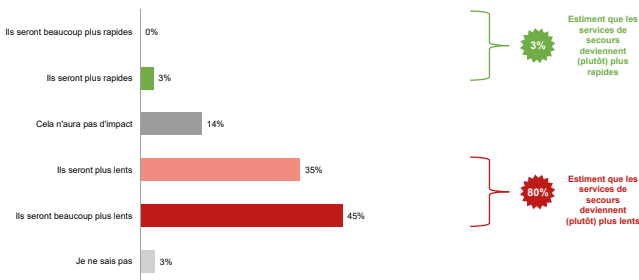
Q160 : En cas de décision d'une réduction générale de vitesse à 30 km/h sur toutes les routes à l'intérieur des localités, pensez-vous qu'il faudrait aussi soumettre les vélos électriques rapides (45km/h) à un tel régime de vitesse?
 Base: n=74 | Filtré: toutes les personnes interrogées | Question fermée | Adaptation du texte de la question en 2023

© LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

93

Résultats - Sion

Influence sur les services de secours



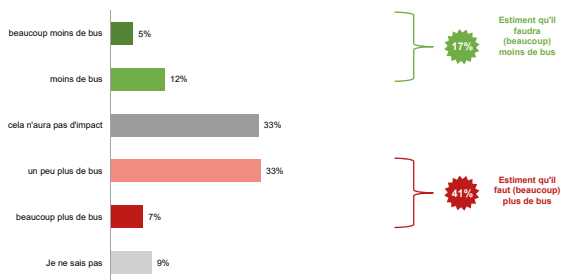
Q170 : Une réduction générale de la vitesse à 30 km/h sur toutes les routes à l'intérieur des localités s'appliquera également aux premiers secours (police, pompiers, ambulances). A votre avis, quel impact cela aura-t-il sur leur rapidité d'intervention?
 Adaptation du texte de la question en 2023

Base: n=74 | Filtré: toutes les personnes interrogées | Question fermée
 © LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

94

Résultats - Sion

Influence sur la cadence des bus des transports publics



Q175 : Quel serait, selon vous, l'impact d'une réduction générale de la vitesse sur toutes les routes à l'intérieur des localités à 30 km/h sur la fréquence des bus des transports publics ? Pour maintenir la fréquence des bus dans les transports publics, il faut

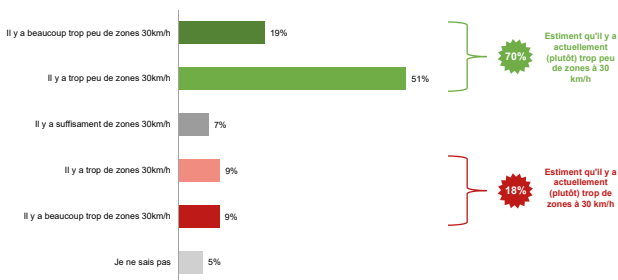
Base : n=74 | Filtre : toutes les personnes interrogées | Question fermée

© LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

95

Résultats - Sion

Zones 30km/h à l'intérieur des villes



Q180 : Considérez-vous qu'il existe actuellement suffisamment de zones 30 km/h dans les localités?

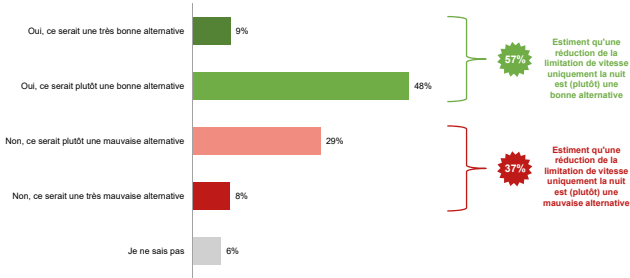
Base : n=74 | Filtre : toutes les personnes interrogées | Question fermée

© LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

96

Résultats - Sion

Alternative de limitation de la vitesse à 30 km/h uniquement la nuit



Q190 : Pensez-vous qu'une généralisation du 30 km/h dans toutes les localités pendant la nuit pourrait être une alternative à une baisse de la vitesse de 50 à 30km/h de jour?
 Base : n=74 | Filtré : toutes les personnes interrogées | Question fermée

© LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

97



3.9

St. Gallen

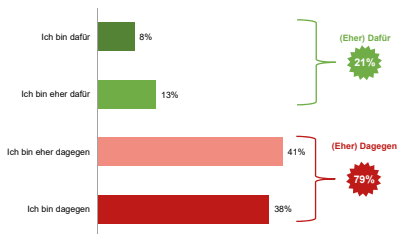




Ergebnisse mit Wahrheitsscore – St. Gallen

Einstellung 30 km/h Innerorts generell oder nur auf Neben- oder Quartierstrassen – gewichtet nach projektivem Wahrheitsscore*

Einstellung 30 km/h Innerorts generell

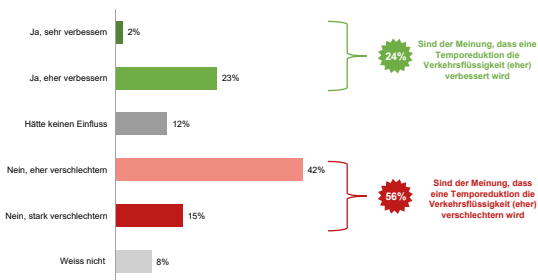


F100: Wie ist Ihre Einstellung zu Tempo Limite 30 km/h auf allen Strassen Innerorts, unabhängig davon um was für Strassen es sich handelt? | Und was meinen Sie, wie würde die Schweizer Bevölkerung diese Frage beantworten (Tempo Limite 30km/h auf allen Strassen innerorts)?
 Basis: n=71 | Filter: Alle Befragten | Geschlossene Fragen | *Einschätzung siehe S.6
 © LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023



Ergebnisse – St. Gallen

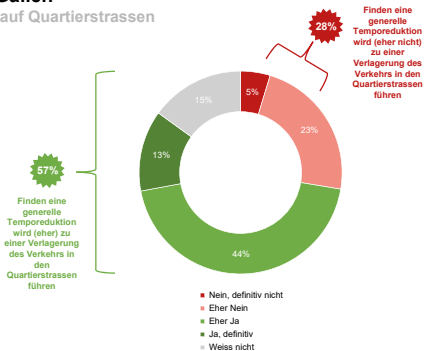
Verbesserung Verkehrsflüssigkeit durch Einführung der Temporeduktion auf 30 km/h



F120: Würde Ihrer Meinung nach eine generelle Temporeduktion auf 30 km/h die Verkehrsflüssigkeit verbessern?
 Basis: n=71 | Filter: Alle Befragten | Geschlossene Frage

Ergebnisse – St. Gallen

Verkehrsverlagerung auf Quartierstrassen



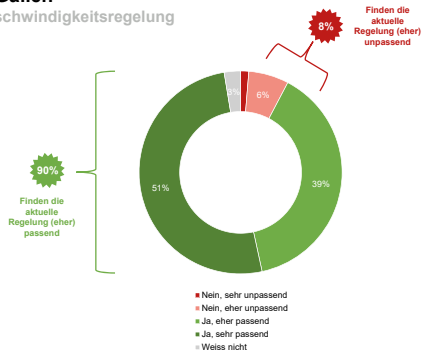
F126: Wird Ihrer Meinung nach eine generelle Temporeduktion auf 30 kmh bei den Hauptverkehrsachsen innerorts in Städten zu einer Verlagerung des Verkehrs in den Quartierstrassen führen?
 Basis: n=71 | Filter: Alle Befragten | Geschlossene Frage

© LINK | TCS Younging Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

101

Ergebnisse – St. Gallen

Aktuell passende Geschwindigkeitsregelung



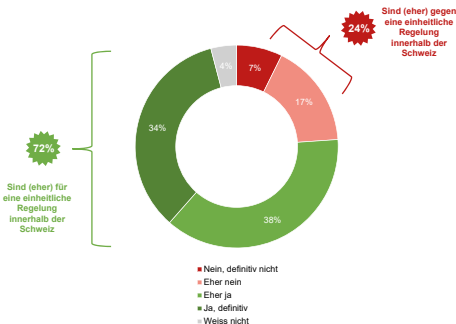
F130: Finden Sie die aktuelle Geschwindigkeitsregelung innerorts (50 kmh generell, 30 kmh spezifisch nach Situation) passend?
 Basis: n=71 | Filter: Alle Befragten | Geschlossene Frage | Datenbeschriftung ab 3% | Fragetextanpassung in 2023

© LINK | TCS Younging Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

102

Ergebnisse – St. Gallen

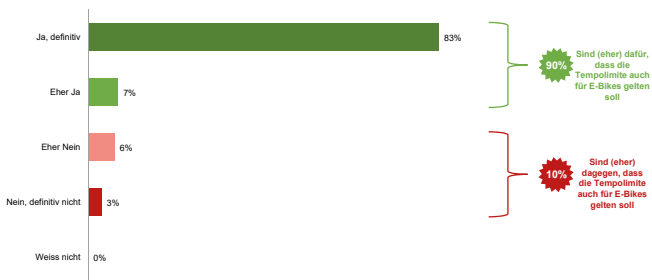
Harmonisierung der Regelung in der ganzen Schweiz



F140: Sollte die maximale Geschwindigkeitsregelung innerorts innerhalb der Schweiz überall gleich geregelt sein?
Basis: n=71 | Filter: Alle Befragten | Geschlossene Frage | Fragestärkung in 2023

Ergebnisse – St. Gallen

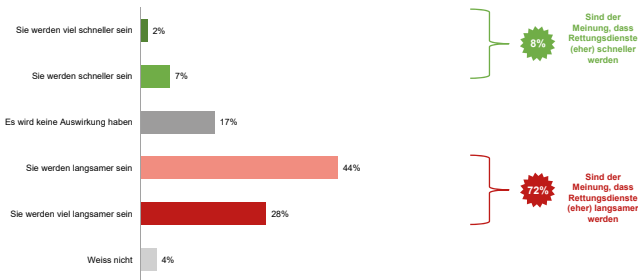
Anwendung der Tempolimits für E-Bikes



F160: Bei einer allfälligen Einführung der generellen Tempolimits 30 km/h auf allen Strassen innerorts, sollte diese Regelung Ihrer Meinung nach auch für schnelle E-Bike (45 km/h) gelten?
Basis: n=71 | Filter: Alle Befragten | Geschlossene Frage | Fragestärkung in 2023

Ergebnisse – St. Gallen

Einfluss auf Rettungsdienste



F176: Eine allgemeine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h auf allen Strassen innerorts wird ebenfalls die Rettungskräfte (Polizei, Feuerwehr, Ambulanz) betreffen. Welche Auswirkung hätte dies Ihrer Meinung nach auf die Schnelligkeit des Einsatzes? | Fragetextanpassung in 2023

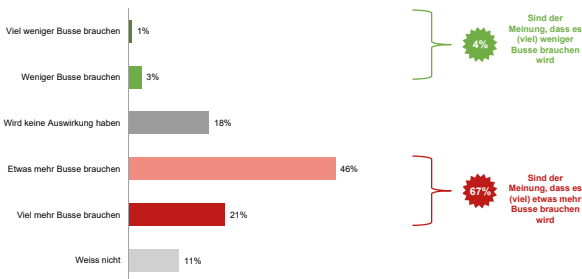
Basic: n=71 | Filter: Alle Befragten | Geschlossene Frage

© LINK | TCS Younging Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

105

Ergebnisse – St. Gallen

Einfluss auf die Taktung der Busse im öffentlichen Verkehr



F175: Welche Auswirkung hätte Ihrer Meinung nach eine allgemeine Reduzierung der Geschwindigkeit auf allen Strassen innerorts auf 30 km/h auf die Taktung der Busse im öffentlichen Verkehr?

Basic: n=71 | Filter: Alle Befragten | Geschlossene Frage

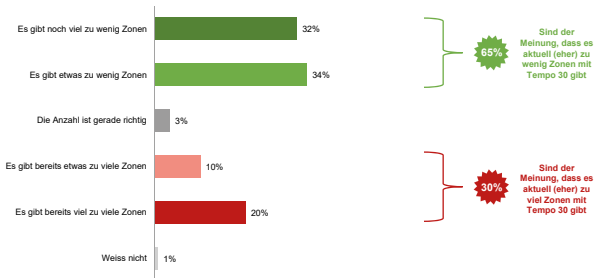
© LINK | TCS Younging Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

106



Ergebnisse – St. Gallen

Genügend Tempo-30-Zonen Innerorts



F180: Sind Sie der Meinung, dass es aktuell Innerorts genügend Zonen mit Tempolimit 30 km/h gibt?
 Basis: n=71 | Filter: Alle Befragten | Geschlossene Frage

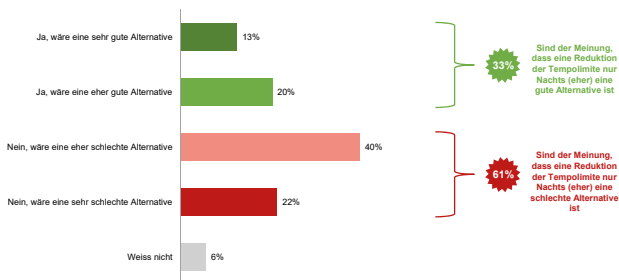
© LINK | TCS Younging Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

107



Ergebnisse – St. Gallen

Alternative Tempolimit auf 30 km/h nur Nachts



F190: Wäre Ihrer Meinung nach eine auf die Nacht beschränkte Tempolimit von 30 km/h eine Alternative zu einer generellen Temporeduktion Innerorts von 50km/h auf 30km/h?
 Basis: n=71 | Filter: Alle Befragten | Geschlossene Frage

© LINK | TCS Younging Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

108



3.10

Zürich

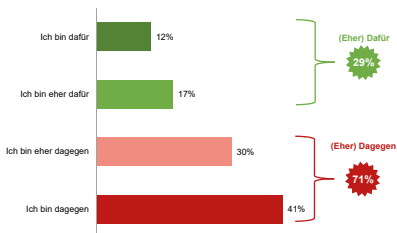

LINK
 a YouGov company

LINK
 a YouGov company

Ergebnisse mit Wahrheitsscore – Zürich

Einstellung 30 km/h Innerorts generell oder nur auf Neben- oder Quartierstrassen – gewichtet nach projektivem Wahrheitsscore*

Einstellung 30 km/h Innerorts generell



F100: Wie ist Ihre Einstellung zu Tempo Limite 30 km/h auf allen Strassen Innerorts, unabhängig davon um was für Strassen es sich handelt? Und was meinen Sie, wie würde die Schweizer Bevölkerung diese Frage beantworten (Tempo Limite 30km/h auf allen Strassen innerorts)?

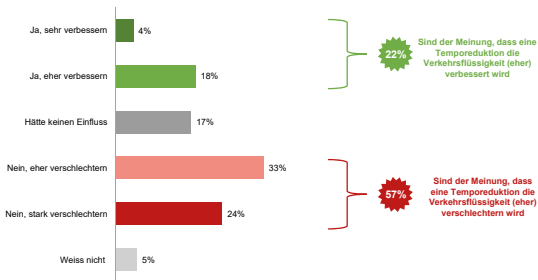
Basic: n=403 | Filter: Alle Befragten | Geschlossene Fragen | *Erläuterung siehe S.6

© LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023



Ergebnisse – Zürich

Verbesserung Verkehrsflüssigkeit durch Einführung der Temporeduktion auf 30 km/h



F120: Würde Ihrer Meinung nach eine generelle Temporeduktion auf 30 km/h die Verkehrsflüssigkeit verbessern?
 Basis: n=403 | Filter: Alle Befragten | Geschlossene Frage

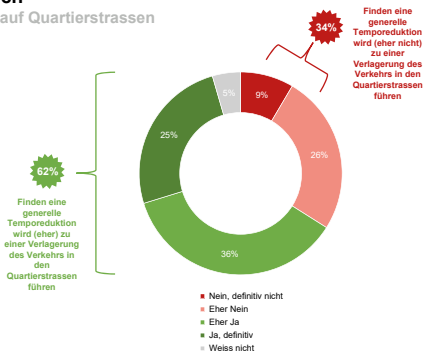
© LINK | TCS Young Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

111



Ergebnisse – Zürich

Verkehrsverlagerung auf Quartierstrassen



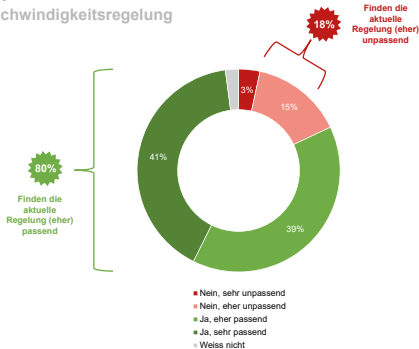
F125: Wird Ihrer Meinung nach eine generelle Temporeduktion auf 30 km/h bei den Hauptverkehrsachsen innerorts in Städten zu einer Verlagerung des Verkehrs in den Quartierstrassen führen?
 Basis: n=403 | Filter: Alle Befragten | Geschlossene Frage

© LINK | TCS Young Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

112

Ergebnisse – Zürich

Aktuell passende Geschwindigkeitsregelung



F130: Finden Sie die aktuelle Geschwindigkeitsregelung innerorts (50 km/h generell, 30 km/h spezifisch nach Situation) passend?

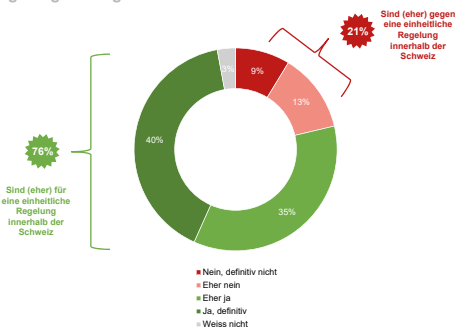
Basic: n=483 | Filter: Alle Befragten | Geschlossene Frage | Datenbeschaffung ab 3% | Fragelebensdauer in 2023

© LINK | TCS Younging Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

113

Ergebnisse – Zürich

Harmonisierung der Regelung in der ganzen Schweiz



F140: Sollte die maximale Geschwindigkeitsregelung innerorts innerhalb der Schweiz überall gleich geregelt sein?

Basic: n=483 | Filter: Alle Befragten | Geschlossene Frage | Fragelebensdauer in 2023

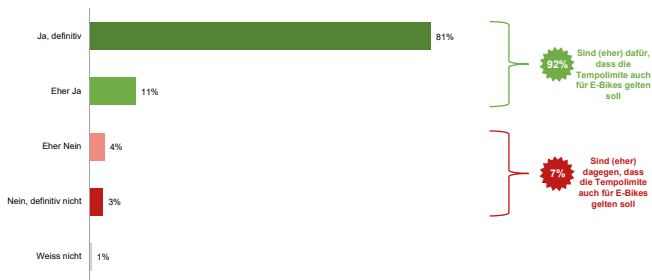
© LINK | TCS Younging Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

114



Ergebnisse – Zürich

Anwendung der Tempolimite für E-Bikes



F160: Bei einer allfälligen Einführung der generellen Tempolimite 30 km/h auf allen Strassen innerorts, sollte diese Regelung ihrer Meinung nach auch für schnelle E-Bike (45 km/h) gelten?
 Basis: n=403 | Filter: Alle Befragten | Geschlossene Frage | Fragetextanpassung in 2023

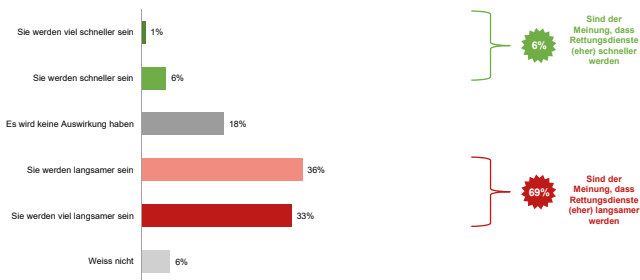
© LINK | TCS Younging Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

115



Ergebnisse – Zürich

Einfluss auf Rettungsdienste



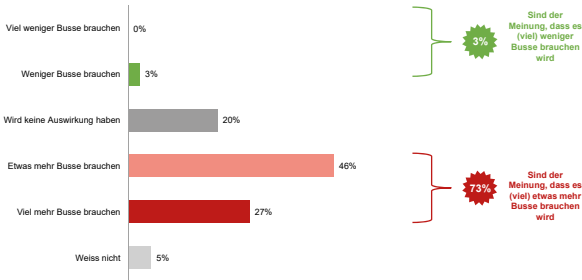
F170: Eine allgemeine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h auf allen Strassen innerorts wird ebenfalls die Rettungskräfte (Polizei, Feuerwehr, Ambulanzen) betreffen. Welche Auswirkung hätte dies Ihrer Meinung nach auf die Schnelligkeit des Einsatzes?
 Basis: n=403 | Filter: Alle Befragten | Geschlossene Frage

© LINK | TCS Younging Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

116

Ergebnisse – Zürich

Einfluss auf die Taktung der Busse im öffentlichen Verkehr



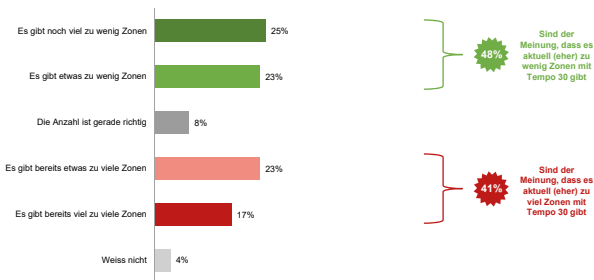
F175: Welche Auswirkung hätte Ihrer Meinung nach eine allgemeine Reduzierung der Geschwindigkeit auf allen Strassen innerorts auf 30 km/h auf die Taktung der Busse im öffentlichen Verkehr?
 Basis: n=403 | Filter: Alle Befragten | Geschlossene Frage

© LINK | TCS Youling Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

117

Ergebnisse – Zürich

Genügend Tempo-30-Zonen Innerorts



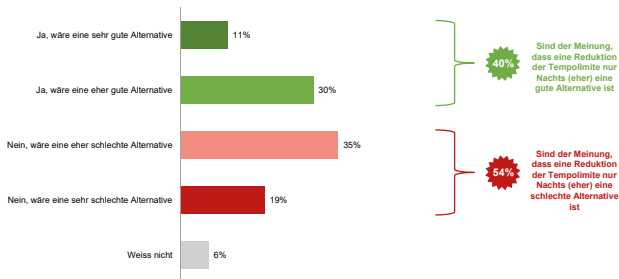
F180: Sind Sie der Meinung, dass es aktuell Innerorts genügend Zonen mit Tempolimit 30 km/h gibt?
 Basis: n=403 | Filter: Alle Befragten | Geschlossene Frage

© LINK | TCS Youling Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023

118

Ergebnisse – Zürich

Alternative Tempolimits auf 30 km/h nur Nachts



F190: Wäre Ihrer Meinung nach eine auf die Nacht beschränkte Tempolimits von 30 km/h eine Alternative zu einer generellen Temporeduktion Innerorts von 50km/h auf 30km/h?
 Basis: n=483 | Filter: Alle Befragten | Geschlossene Frage
 © LINK | TCS Touring Club Schweiz | TCS Tempo 30 | 12050 | März 2023



4

Appendix



Stichprobenstruktur

Ungewichtet

Stadt	
Basel	173
Bern	192
Freiburg	80
Genf	209
Lausanne	212
Lugano	130
Luzern	107
Sion	74
St. Gallen	71
Zürich	483



Objet : le bruit de véhicules électriques et des cloches des véhicules des transports publics genevois

Date : 6 février 2024

De : Gérard Widmer, directeur OCT, avec les informations de Didier Leibzig (OCV), Aline Staub Spörri (SABRA) et Marc Châtelain (TPG)

Depuis le 1er juillet 2021, en application du règlement 540/2014 du parlement européen et du conseil du 16 avril 2014 concernant le niveau sonore des véhicules à moteur et des systèmes de silencieux de remplacement, toutes les nouvelles voitures électriques et hybrides importées en Suisse doivent émettre un son artificiel jusqu'à une vitesse de 20 km/h, pour des raisons de sécurité des piétons. Au-dessus de 20 km/h, le bruit des pneus suffit pour être entendu.

Cette réglementation européenne appliquée en Suisse stipule que le véhicule doit émettre un son qui varie en fonction de sa vitesse. Jusqu'à 10km/h, le son doit être d'au moins 50dB(A) et en dessous de 20km/h, entre 56 dB(A) et 66 dB(A), ce qui correspond au même volume sonore qu'une voiture à moteur thermique.

Les propriétaires d'une voiture électrique ou hybride immatriculée avant le 1er juillet 2021 ne sont quant à eux pas concernés.

S'agissant des véhicules des transports publics genevois, l'article 45 alinéa 3 de l'Ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR) indique que les tramways et chemins de fer routiers (trolleybus) feront fonctionner leur avertisseur optique ou acoustique chaque fois que la sécurité de la circulation l'exige, notamment avant de démarrer. C'est le conducteur qui décide ou non de l'utiliser et cela permet de remplacer l'usage du klaxon.

Pour la sécurité des personnes malvoyantes ou non voyantes, un léger bruit est aussi généré à la fermeture des portes des véhicules les plus récents, extrêmement silencieux de ce point de vue-là.

genèvemobilité

transports et économie

Audition Commission des transports : 5 mars 2024

Qui sommes-nous ?



AGET

AParGE
Association de Parkings de Genève



Fédération des
Entreprises
Romandes
Genève



GENÈVE
COMMERCES

NODE
DEPUIS 1922

UPSAs | AGVS

Section Genève

genèvemobilité

transports et économie

Qui sommes-nous ?

- Un groupement de 10 associations genevoises concernées par les conditions cadres de la mobilité et du transport professionnel
- Création en décembre 1992
- Objectif: porter la voie économique dans le débat politique sur la mobilité

genèvemobilité
transports et économie

Notre vision

- Défendre l'accessibilité au centre pour le transport professionnel
- Améliorer la fluidité du réseau périphérique pour canaliser le trafic : ceinture urbaine, autoroute A1 et projet de grande traversée du lac
- Promouvoir le stationnement en ouvrage à proximité du centre et des lignes de transport public
- Soutenir l'amélioration des transports publics et des infrastructures de mobilité douce tout en préservant le réseau routier
- Des mesures « pour » et pas « contre »

genèvemobilité
transports et économie

30 km/h : où et pourquoi ?

Observations préliminaires

- Un sondage du TCS a montré que la majorité de la population urbaine suisse estime que le régime de vitesse actuel est satisfaisant (sondage Link du 27 mars 2023)
- La généralisation du 30 km/h en ville ne semble donc pas s'accorder avec la volonté populaire (74,9 % de non dans le canton de Genève en 2001 lors de la votation sur la généralisation du 30 km/h en localité)

La problématique du bruit

- Les excès de bruit sont provoqués par une très faible proportion des usagers, en particulier des deux-roues motorisés équipés de pots d'échappement non conformes (les contrôles sont presque inexistantes)
- Les pics de bruit sont également provoqués par les comportements des utilisateurs (accélération brusques au démarrage)
- La mise au feu clignotant de certains carrefours permet de diminuer le bruit (ralentit et démarrage)

Impact sur le transport professionnel

- Le passage au 30 km/h peut provoquer un allongement du temps de parcours lorsque le trafic est fluide, c'est-à-dire aux heures creuses et la nuit. Cela dépend toutefois de nombreux facteurs.
- Impact limité aux heures de pointes en raison de la congestion
- La gestion des feux est souvent clé pour fluidifier le trafic, bien plus que la limite de vitesse
- En cas de généralisation du 30km/h, la hiérarchie du réseau est remise en cause

Accord sur la stratégie vitesse du 13.10.23

- Accord permis grâce à des oppositions judiciaires
- Il s'agit d'un compromis -> les milieux professionnels sont favorables au statu quo
- Permet de préserver le 50 km/h de jour et de nuit sur la ceinture urbaine et le 50 km/h de jour sur la majorité des axes structurants en zone II
- Impact important sur les régimes de vitesse de nuit (22h-6h) en zone II

PL 13206 modifiant la LMCE

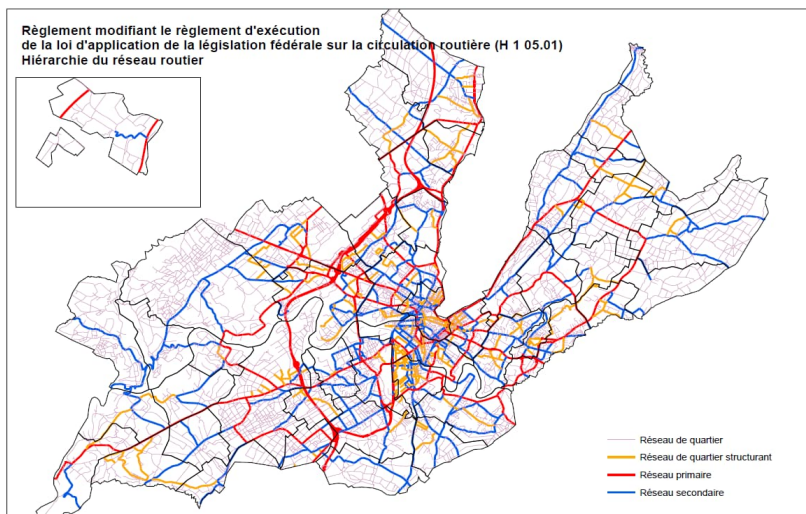
- La zone I constitue l'hypercentre de notre agglomération
- Le réseau primaire contourne cette zone, à l'exception du U lacustre
- Le compromis sur la stratégie vitesse permet de préserver le 50 km/h de jour comme de nuit sur le U lacustre
- Conclusion : la suppression de l'art. 7 al.3 lettre a ne nous semble pas nécessaire

M 2790, M 2823 et M 2824

- Les trois motions s'opposent à la généralisation du 30 km/h en zone II sur les axes structurants et la ceinture urbaine
- Le compromis sur la stratégie vitesse (arrêté du 8 décembre 2023) permet de préserver le 50 km/h de jour et de nuit sur la ceinture urbaine et le 50 km/h de jour sur la majorité des axes structurants en zone II
- Ce nouvel arrêté permet par conséquent de répondre dans une certaine mesure à ces trois motions
- Le 50 km/h de nuit n'est en revanche pas préservé sur le réseau primaire en zone II

genèvemobilité

transports et économie



Nous vous remercions de votre
attention et sommes à
disposition pour vos questions

genèvemobilité



transports et économie

Date de dépôt : 13 mai 2024

RAPPORT DE LA PREMIÈRE MINORITÉ SUR LE PL 13206

Rapport de Amar Madani

Le présent rapport de minorité se penche sur le PL 13206 visant à modifier la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE).

Ce projet de loi a comme but principal d'appréhender la question de la mobilité dans sa globalité sans compromettre la qualité de vie des habitants, ni impacter l'activité économique locale.

En effet, la généralisation de 30 km/h dans tout le canton restreint considérablement la liberté de circulation des citoyens. Cette mesure peut entraîner des retards indésirables, en particulier pour les déplacements professionnels et les urgences médicales, sans apporter nécessairement les bénéfices attendus en termes de sécurité routière.

Elle peut, par ailleurs, avoir un impact négatif sur l'économie locale, en ralentissant la circulation des biens et des services. Les commerces et les entreprises locales pourraient souffrir de la diminution du trafic et de la réduction de la visibilité de leurs établissements.

Il est à noter que les villes sont des environnements complexes et diversifiés avec des besoins en matière de circulation qui varient d'un quartier à l'autre. Imposer une telle limitation de vitesse uniforme ignore ces nuances et peut ne pas être la solution optimale pour tous les quartiers.

Aux yeux de la minorité, cette mesure ne pourra pas résoudre efficacement le problème du bruit, et ce pour plusieurs raisons :

- Les études scientifiques sur l'impact de cette mesure sur le bruit sont limitées, ce qui signifie qu'elle peut ne pas être la solution miracle.
- La réduction de la vitesse seule ne garantit en aucun cas une diminution significative du bruit, car d'autres facteurs, comme l'état des routes, la densité du réseau et le type des véhicules, jouent un rôle important.
- En revanche, investir dans d'autres solutions, comme des revêtements phonoabsorbants sur les routes ou la promotion de véhicules électriques, pourrait offrir des avantages considérables en termes de réduction du bruit urbain.

- D'autres mesures, telles que la sensibilisation à l'importance de réduire le bruit, la promotion d'une politique de construction favorisant l'insonorisation, pourraient aussi lutter efficacement contre ce problème.

En conclusion la minorité reste persuadée de l'inefficacité de telles mesures dans le contexte actuel et s'oppose par conséquent à la généralisation de la limitation de vitesse à Genève pour lutter contre le bruit. Elle insiste en revanche sur l'importance de trouver des solutions alternatives pour réduire le bruit en milieu urbain sans compromettre la mobilité et la fluidité du trafic.

Pour toutes ces raisons, et pour la paix des braves, la première minorité vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à accepter ce projet de loi.

Date de dépôt : 10 mai 2024

RAPPORT DE LA SECONDE MINORITÉ SUR LE PL 13206

Rapport de Stéphane Florey

Le projet de loi 13206, lié dans un contexte plus global au rapport du Conseil d'Etat portant sur les motions 2790-B, 2823-B, 2824-B, pose la question de l'abrogation ou non de la notion de la limitation de la vitesse à 30 km/h dans la zone I.

Les opposants auditionnés sont unanimes ! L'accord signé entre les opposants à cette limitation et l'Etat n'est pas satisfaisant. Cet « accord » est en fait un compromis. Pour mémoire, dans un compromis, chaque partie doit faire preuve de bonne volonté en revoyant ses prétentions à la baisse. Ce qui veut dire en clair que cet accord n'est satisfaisant pour personne et qu'il s'agit bel et bien d'un compromis et de rien d'autre.

Si l'on considère que l'accord, signé entre les organismes opposés à cette mesure et l'Etat, n'est également pas figé dans le marbre et que dans un avenir plus ou moins proche il pourrait être dénoncé à la faveur d'un changement de magistrat ou de majorité, la question de la limitation de la vitesse à 30 km/h reviendra bien évidemment dans nos débats.

C'est donc aujourd'hui qu'il faut se poser la bonne question. Ce d'autant plus que la LMCE n'a jamais réussi à apaiser la fameuse « guerre des transports » de façon définitive.

C'est pour ces excellentes raisons qu'il vaut mieux abroger la lettre a de l'art. 7, al. 3, de même que la lettre c non mentionnée dans le projet de loi.

Donc, en plus de l'adoption du présent projet, **la 2^e minorité vous propose l'amendement suivant :**

Art. 7, al. 3, lettre c (abrogée)

En conclusion, si nous voulons régler définitivement la question de la vitesse 30 km/h au sens de la LMCE, la 2^e minorité vous recommande, tout en vous remerciant, d'adopter le présent projet de loi avec l'amendement proposé.

Date de dépôt : 8 mai 2024

RAPPORT DE LA MINORITÉ SUR LES MOTIONS

Rapport de Jacques Jeannerat

Diminuer l'exposition de la population au bruit généré par le trafic routier représente un défi majeur. La vitesse réglementaire est un levier pour réduire le bruit routier. Il s'agit toutefois de trouver un équilibre entre la réduction de la vitesse à 30 km/h dans certaines rues et la fluidité du trafic sur les axes importants. La minorité de la commission des transports est d'accord avec ce double concept.

Le rapport du Conseil d'Etat sur les motions 2790, 2823 et 2824 montre que l'approche consiste à différencier les vitesses réglementaires selon les axes structurants et le zonage conformément à la LMCE et surtout en les différenciant selon la période de la journée en les diminuant uniquement de nuit, de 22 h à 6 h, sur la plupart des axes.

L'approche ne représente ainsi pas une généralisation du 30 km/h, mais il s'agit d'une approche pragmatique et différenciée dans les secteurs en dépassement des valeurs d'immission du bruit routier.

Le Conseil d'Etat avait adopté en décembre 2021, puis a publié au printemps une enquête publique, avant d'adopter une stratégie vitesse sous la forme d'un arrêté en octobre 2022. Dans le cadre du délai légal, plusieurs recours ont été déposés devant le Tribunal administratif de première instance. Afin de forger un consensus destiné à faire avancer les projets de modération de vitesse pour améliorer la qualité de vie des habitantes et habitants, tout en permettant de respecter la hiérarchie du réseau routier et les principes fixés dans la LMCE, un accord a été signé le 13 octobre 2023 entre, d'une part, le département de la santé et des mobilités (DSM) et, d'autre part, les sections genevoises du Touring Club Suisse (TCS), de l'Association suisse des transports routiers (ASTAG), de l'Automobile Club de Suisse (ACS) et de Genève-mobilité.

Conformément à cet accord, le DSM a révisé et publié à nouveau l'arrêté relatif à la « 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 », en apportant plusieurs modifications, répondant ainsi dans une large

mesure aux invites des motions faisant l'objet du rapport du Gouvernement. Il a dès lors été renoncé à limiter la vitesse à 30 km/h durant la nuit (de 22 h à 6 h) sur la ceinture urbaine, telle que définie dans la LMCE, ainsi que sur certains tronçons d'axes structurants, notamment la route de Meyrin et l'avenue Pictet-de-Rochemont.

Cet accord tient également compte d'autres griefs formulés par les motionnaires sur les effets sur la vitesse commerciale des transports publics, sur les taxis et livraisons, la compétitivité des commerces genevois ou encore la problématique des courses officielles urgentes.

Les auditions réalisées par la commission des transports ont montré que l'accord signé le 13 octobre 2023 répond tant à un équilibre entre la réduction de la vitesse à 30 km/h dans certaines rues qu'à la fluidité du trafic sur les axes importants.

La minorité de la commission observe qu'une majorité de ladite commission rejette ce rapport du Conseil d'Etat : une partie de la majorité estime l'accord trop restrictif et l'autre partie de ladite majorité estime, elle, que les restrictions sont insuffisantes. Majorité de circonstance donc, qui refuse le rapport du gouvernement pour des raisons diamétralement opposées. La minorité de la commission déplore cette situation et invite notre Grand Conseil à prendre acte de ce rapport.