



*Date de dépôt : 16 août 2023*

## **Rapport du Conseil d'Etat**

**au Grand Conseil sur la motion de Alexandre de Senarclens, Murat-Julian Alder, Vincent Subilia, Jean Romain, Jean-Pierre Pasquier, Raymond Wicky, Pierre Nicollier, Jacques Béné pour une évaluation des conséquences de la stratégie cantonale de lutte contre le bruit routier sur l'activité des Transports publics genevois**

En date du 27 janvier 2023, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une motion qui a la teneur suivante :

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

- que le Conseil d'Etat élabore une nouvelle stratégie cantonale de lutte contre le bruit routier reposant en grande partie sur une réduction des vitesses autorisées ;*
- que ces réductions des vitesses autorisées, particulièrement importantes durant la nuit (22h-6h), affecteront les itinéraires de nombreuses lignes des Transports publics genevois ;*
- que l'allongement des temps de trajet pour ces itinéraires des transports publics genevois pourrait provoquer soit une diminution de la cadence de passage, soit une augmentation des coûts nécessaire au maintien de l'offre actuelle,*

*invite le Conseil d'Etat :*

*à produire un rapport évaluant les conséquences de la nouvelle stratégie cantonale de lutte contre le bruit routier sur l'activité des Transports publics genevois permettant notamment :*

- d'estimer les coûts engendrés par un maintien de la qualité de l'offre des Transports publics genevois ;*
- de mesurer l'impact sur les vitesses commerciales des différentes lignes des Transports publics genevois.*

## RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Dans le canton de Genève, alors que 89% du réseau routier cantonal est équipé de revêtements phonoabsorbants, plus de 120 000 habitantes et habitants sont confrontés à des niveaux de bruit dépassant les normes. Le canton de Genève se place ainsi au troisième rang suisse s'agissant du nombre de personnes exposées à un bruit routier excessif. Les autorités se doivent donc de mettre en œuvre toutes les mesures économiquement supportables pour assainir le bruit routier, en adoptant des mesures telles que la réduction de la vitesse ou la pose de revêtements phonoabsorbants.

Ces actions sont cadrées par l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit, du 15 décembre 1986 (OPB; RS 814.41), qui fixe les conditions de l'assainissement du bruit routier, dont la réalisation et la mise à jour d'un cadastre des immissions sonores au niveau cantonal. Créé en 1995 au niveau genevois et régulièrement mis à jour, ce cadastre constitue un instrument efficace pour identifier les axes nécessitant un assainissement du bruit au sens de l'OPB. Il est par ailleurs possible d'obtenir des dérogations pour des assainissements routiers via des demandes d'allègement, mais elles sont de plus en plus contestées devant les tribunaux par les propriétaires d'immeubles et leur rejet ouvre la porte à des demandes d'indemnisation coûteuses pour l'Etat.

A titre d'exemples, les réductions de vitesse sur le boulevard du Pont-d'Arve et le boulevard de la Tour, dictées par une décision de la Cour de justice, ont démontré que le bruit moyen y a été abaissé de manière conséquente, même si ces tronçons ne sont pas complètement assainis. Face à la densité du trafic, à l'impossibilité de réaliser des ouvrages de protection contre le bruit en milieu urbain (paroi antibruit) et à l'omniprésence de revêtements phonoabsorbants, l'abaissement raisonnable de la vitesse demeure la dernière mesure à disposition pour diminuer le bruit routier et favoriser le respect des normes fédérales en matière de protection contre le bruit. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle de nombreuses villes, en Suisse et en Europe, adoptent désormais ce type de mesure.

Concernant l'impact sur les lignes de transports publics d'une réduction de vitesse telle que prévue dans le cadre de la stratégie du Conseil d'Etat en lien avec l'assainissement du bruit routier, qui fait actuellement l'objet de plusieurs recours, une étude a été confiée par l'office cantonal des transports (OCT), en collaboration avec les Transports publics genevois (TPG), à un bureau d'ingénieur-conseils.

Les résultats de cette analyse détaillée de tronçons du réseau routier utilisés par 5 lignes principales du réseau TPG, dont 1 ligne de tramway,

indiquent que la réduction de la vitesse engendrerait une augmentation du temps de parcours de l'ordre de seulement 1,4%. Etant donné que la limitation à 30 km/h est essentiellement proposée après 22 h, sur les axes structurants de la zone II et la ceinture urbaine, les conséquences s'avèreraient minimales et les régulations au terminus permettraient de gérer cette perte, tout comme les priorités accordées aux TPG aux feux de signalisation lumineux.

De plus, sur les axes pour lesquels la vitesse serait diminuée à 30 km/h, de jour comme de nuit, soit en zone I et dans les quartiers d'habitation, le constat réalisé démontre que les transports publics ne parviennent que rarement à dépasser une vitesse de 30 km/h.

De ce fait, il n'y aura pas besoin d'injecter des véhicules additionnels, contrairement à la situation prévalant pour les transports publics zurichois.

De plus, ces chiffres ne tiennent pas compte de la politique d'arrêt à la demande, qui permet de gagner du temps. Ces chiffres ne tiennent pas non plus compte de la fluidification du trafic engendrée par une diminution de la vitesse : cet effet vertueux a pu être démontré dans plusieurs villes européennes, et plus récemment à Lausanne et en Valais.

A noter finalement que dans le cadre de l'élaboration de la stratégie de diminution de la vitesse en lien avec le bruit routier, des remontées d'expériences de plusieurs villes ayant expérimenté la diminution de la vitesse autorisée ont pu être prises en compte. Dans ce contexte, l'exemple de Grenoble est particulièrement intéressant : la ville a instauré une limitation de vitesse à 30 km/h sur de nombreux axes routiers sans pour autant constater de diminution de la vitesse de progression de ses transports publics. La diminution de l'accidentologie et la fluidification du trafic ont permis de compenser la réduction de la vitesse autorisée.

En conséquence, le Conseil d'Etat constate que, à l'instar des transports publics d'autres agglomérations comme Grenoble ou Bruxelles, les TPG ne seraient que très marginalement touchés par ces mesures de réduction de la vitesse et que celles-ci n'engendreraient aucun coût supplémentaire notable pour les exploitants.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite à prendre acte du présent rapport.

#### AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :  
Michèle RIGHETTI-EL ZAYADI

Le président :  
Antonio HODGERS