

Proposition présentée par les députés :

M^{mes} et MM. Stéphane Florey, Christo Ivanov, André Pfeiffer, 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

Date de dépôt : 3 février 2022

Proposition de motion

Stop aux 30 km/h anarchiques sur le réseau routier !

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

- que le canton de Genève a connu une hausse de la population de plus de 34 000 personnes depuis 2014 ;
- la densification de l’habitat et la construction de logements près d’axes routiers bruyants ;
- le refus par près de 80% des électeurs de l’initiative 30 km/h dans les localités (rues pour tous) ;
- la jurisprudence du Tribunal fédéral tolérant l’abaissement à 30 km/h de la vitesse maximale autorisée sur certains tronçons routiers urbains, au nom de la lutte contre le bruit ;
- que la jurisprudence du Tribunal fédéral précise que les réductions de la vitesse ne sont toutefois possibles qu’en cas d’impossibilité d’atteindre par un autre moyen les buts visés en matière de sécurité, de fluidité du trafic et de protection de l’environnement ;
- qu’en pratique le 30 km/h est instauré sans expertise préalable dans les localités, pour des raisons politiques notamment ;

- que les revêtements phonoabsorbants les plus efficaces entraînent une réduction du bruit routier qui équivaut à une diminution de 85% du trafic ;
- le principe de proportionnalité, qui plaide pour le phonoabsorbant, avant de paralyser le réseau routier ;
- l'impact inconnu du 30 km/h sur la vitesse d'exploitation commerciale des TPG ;
- les conséquences du 30 km/h sur les interventions des pompiers et des véhicules de secours ;
- que la généralisation du 30 km/h en milieu urbain et la suppression massive des places de parking poussent les commerces à la périphérie et en France voisine ;
- le problème des interfaces dans l'espace urbain entre les routes nationales et le réseau routier en aval ;
- que le but des grands axes routiers est de canaliser le trafic ;
- que la diminution à grande échelle de la vitesse maximale sur les grands axes routiers incite les conducteurs à emprunter des itinéraires de contournement dans les quartiers,

invite le Conseil d'Etat

- à ne différer la généralisation du 30 km/h dans l'hypercentre et sur les axes structurants qu'après avoir démontré que le revêtement phonoabsorbant n'a pas donné les résultats escomptés en matière de réduction des émissions sonores ;
- à rendre un rapport portant notamment sur les conséquences de la généralisation du 30 km/h :
 - sur la vitesse commerciale des TPG ;
 - pour les professionnels soumis à la LTVTC ;
 - sur les interventions des véhicules de secours ;
 - sur l'accessibilité de l'hypercentre par la clientèle des commerces et pour les livraisons ;
 - sur la perte de compétitivité pour le commerce genevois, face à la nouvelle offre commerciale en France voisine.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

Sur les grands axes routiers, la fluidité du trafic doit être assurée. Pour cette raison, la vitesse générale de 50 kilomètres à l'heure s'applique à l'intérieur des localités, notamment sur les grands axes routiers. Cette réglementation a fait ses preuves.

En mars 2018, le Tribunal fédéral a estimé dans un arrêt que les réductions de vitesse sur les routes très fréquentées étaient licites et qu'elles étaient jugées efficaces pour lutter contre le bruit. L'instauration d'une zone 30 à Bâle, sur une route « orientée trafic », servant essentiellement à la circulation de transit et non à celle des riverains, a été autorisée.

Le Tribunal fédéral a ensuite rendu divers arrêts relatifs à l'abaissement à 30 km/h de la vitesse maximale autorisée sur certains tronçons routiers urbains, au nom de la lutte contre le bruit. De ce fait, une jurisprudence à l'inverse de la volonté populaire exprimée en 2001 avec le refus très net de l'initiative 30 km/h dans les localités (rues pour tous) est en train de s'imposer, sans tenir compte de la nécessité d'un réseau routier urbain principal, afin d'éviter la dispersion du trafic. Autrement dit, la jurisprudence du Tribunal fédéral, qui a abouti à la conclusion qu'il était possible d'appliquer le 30 km/h sur des routes « orientées trafic », précise que les réductions de la vitesse ne sont toutefois possibles qu'en cas d'impossibilité d'atteindre par un autre moyen des buts concrets en matière de sécurité, de fluidité du trafic et de protection de l'environnement.

L'objectif de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) est de définir les principes d'exploitation des réseaux de transport du canton en organisant une priorisation différenciée par zone. Dans l'hypercentre (zone I) et dans les centres urbains (zones II) du canton, la priorité est donnée aux transports publics et à la mobilité douce. D'une façon générale, l'objectif de la LMCE est de garantir l'accès à ces zones, tout en renforçant leur attractivité, en faveur des commerces comme des habitants, et en les déchargeant du trafic de transit. La réglementation de la vitesse prévue par la LMCE s'inscrit « dans une optique de pacification des centres urbains et de sécurisation des traversées de localités ». La réglementation de la vitesse prévue par la LMCE n'a toutefois pas comme objectif une réduction du bruit routier, comme cela semble être admis dans la feuille de route LMCE 2021-2023 : « Si des mesures en lien avec la réglementation de la vitesse sont

prévues spécifiquement dans la LMCE dans une optique de pacification des centres urbains et de sécurisation des traversées de localité, il a été décidé de lancer parallèlement à cette feuille de route une réflexion portant sur une nouvelle stratégie cantonale globale en la matière en lien avec l'assainissement du bruit routier. »

Le bruit, entendons-nous, est une importante nuisance environnementale dont souffre la population et il s'avère que le trafic routier est une des sources de bruit principales. Toutefois, les mesures de réglementation de la vitesse prévues dans la LMCE n'ont pas comme objectif la réduction du bruit routier, faute d'avoir démontré que l'intégralité que la zone I (hypercentre) est touchée par un excès de bruit qui justifie que la vitesse y soit limitée entièrement à 30 km/h, de jour comme de nuit.

Il faut aussi préciser que diminuer le bruit en réduisant la vitesse maximale sur les grands axes routiers, c'est courir le risque de voir des conducteurs emprunter des itinéraires de contournement et ainsi d'aller à l'encontre de l'objectif poursuivi, qui est de canaliser le trafic de transit. Les exigences économiques et commerciales imposent que le trafic soit fluide.

La présente proposition de motion demande de différer la généralisation du 30 km/h dans l'hypercentre et sur les axes structurants en attendant d'avoir démontré que le revêtement phonoabsorbant n'a pas donné les résultats escomptés en matière de réduction des émissions sonores. C'est l'occasion de rappeler qu'une étude de l'OFEV montre que les revêtements phonoabsorbants les plus efficaces entraînent une réduction du bruit routier qui équivaut à une diminution de 85% du trafic. Les revêtements usuels ont une granulométrie beaucoup plus grossière et sont tellement compactés lors de leur pose qu'ils ne comprennent presque plus de vides, susceptibles d'absorber une partie du bruit. Des recherches récentes montrent que les revêtements les plus silencieux génèrent 9 dB de moins à l'état neuf, ce qui correspond en termes de perception sonore à l'élimination de six véhicules sur sept¹.

Le deuxième volet de la motion demande au Conseil d'Etat de rendre un rapport sur les conséquences qu'engendrerait la généralisation du 30 km/h dans l'hypercentre et sur les axes structurants. Nous songeons tout particulièrement aux TPG, qui risquent de voir leur vitesse d'exploitation diminuer, ainsi qu'aux chauffeurs de taxi et aux véhicules de secours. Il est

¹ Office fédéral de l'environnement, « Revêtements de routes peu bruyants : L'asphalte phonoabsorbant : un fort potentiel » : <https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/bruit/dossiers/fort-potentiel-asphalte-phonoabsorbant.html>

également demandé au Conseil d'Etat d'évaluer les conséquences du 30 km/h sur la compétitivité du commerce genevois, face à la nouvelle offre commerciale en France voisine, dont les immenses centres commerciaux disposant de parkings gratuits ciblent spécialement la clientèle genevoise lassée des restrictions de circulation découlant d'une politique anti-voiture.

Au vu de ces explications, nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les députés, de réserver un bon accueil à cette proposition de motion.