

Proposition présentée par les députés :

M^{mes} et MM. 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 Hiltbold, Fabienne Monbaron, Stéphane Florey, Céline Zuber-Roy, Antoine Barde

Date de dépôt : 7 février 2022

Proposition de motion

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

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

- l'article 190 de la constitution genevoise, en particulier l'alinéa 2 de l'article précité ;
- l'article 4 de la loi sur la mobilité (LMob) qui prévoit que la politique en matière de mobilité veille à optimiser l'utilisation de chaque mode de transport afin de couvrir les besoins en déplacement sur le territoire cantonal ;
- la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) ;
- le rejet de l'initiative « Rue pour tous » en mars 2001¹, par 74,9% de la population genevoise ;
- le sondage mené par le TCS auprès de la population sur la généralisation du 30 km/h en localité² ;

¹ Vu dans Le Temps, édition du 5.03.2001 :

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

² Communiqué de presse du TCS, 11 janvier 2022 :

- que 68% des répondants vivant en zone urbaine sont opposés à une réduction de la vitesse maximale ;
- la jurisprudence du Tribunal fédéral indiquant que les réductions de la vitesse ne sont possibles qu'en cas d'impossibilité d'atteindre par un autre moyen les buts visés en matière de sécurité, de fluidité du trafic et de protection de l'environnement ;
- le principe de proportionnalité et donc la prise en compte des besoins de l'ensemble des utilisateurs du réseau routier ;
- la motion 2794 « pour une évaluation des conséquences de la stratégie cantonale de lutte contre le bruit routier sur l'activité des Transports publics genevois »³ ;
- les conséquences de la mise en place du 30 km/h sur la vitesse d'exploitation commerciale des TPG ;
- les conséquences de la mise en place du 30 km/h sur les interventions des services d'urgence, tels que les pompiers, les forces de police et les ambulances ;
- les conséquences de la mise en place du 30 km/h sur les services professionnels, tels que les transporteurs, services de livraison, taxis et chauffeurs ;
- le manque d'évaluation des conséquences de la réduction de la vitesse maximale sur les axes structurants et la ceinture urbaine ;
- le principe de hiérarchie du réseau routier et le respect de sa fonctionnalité,

invite le Conseil d'Etat

- à surseoir sans délai à la stratégie de lutte contre le bruit routier et à la généralisation du 30 km/h ;
- à mener une étude complète et indépendante, en bonne collaboration avec les milieux concernés, sur les conséquences de la limitation de la vitesse maximale, qui tienne compte notamment des éléments suivants :
 - les conséquences sur les vitesses commerciales des différentes lignes des Transports publics genevois ;

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

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

- les coûts engendrés par un maintien de la qualité de l'offre des Transports publics genevois ;
- les conséquences sur les services de secours et d'urgence, tels que les pompiers, forces de police et ambulances ;
- les conséquences sur le transport professionnel et privé ;
- les autres mesures mises en œuvre dans le cadre de la stratégie cantonale d'assainissement du réseau routier ;
- à élaborer une stratégie de gestion de la vitesse maximale et d'assainissement du réseau routier cantonal et communal qui tient compte des éléments suivants :
 - les conséquences de la réduction de la vitesse maximale sur les services d'urgence et de secours, les transports publics, les transporteurs, les taxis et chauffeurs, le transport professionnel ;
 - le principe de proportionnalité ;
 - la hiérarchie du réseau routier et la fluidité du trafic ;
 - les autres facteurs que le bruit routier, comme l'accidentologie et la pollution ;
 - les différentes zones jouxtant le réseau routier, telles que les zones d'habitat et les zones d'activités ;
 - l'examen au cas par cas de la situation sur les différents axes routiers du canton.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

Le Conseil d'Etat, s'appuyant notamment sur la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE), a communiqué en date du 19 janvier 2022 sa nouvelle stratégie cantonale de lutte contre le bruit routier proposant une réduction des vitesses autorisées de façon différenciée suivant l'importance des axes routiers et suivant les heures du jour et de la nuit.

Cette stratégie prévoit notamment la limitation de la vitesse des véhicules à 30 km/h dans l'hypercentre de jour comme de nuit sur les axes structurants, et une généralisation du 50 km/h la journée et du 30 km/h la nuit sur d'autres axes, notamment les axes structurants en zone II et sur la ceinture urbaine.

Il convient ici de rappeler l'article 190 Cst-GE, notamment les alinéas 1 et 2 du présent article :

Art. 190 Principes

¹ *L'Etat élabore une politique globale de la mobilité en coordonnant les politiques de l'aménagement, de l'énergie, de la protection de l'environnement et de la circulation.*

² *Il facilite les déplacements en visant la complémentarité, la sécurité et la fluidité des divers moyens de transport publics et privés.*

Si la stratégie proposée par le Conseil d'Etat s'inscrit dans l'application de l'alinéa 1 de l'article 190 Cst-GE, elle contrevient cependant grandement à l'application de l'alinéa 2 du même article. En effet, il n'est aucunement prouvé que la stratégie mise en place par le Conseil d'Etat garantira la fluidité des différents modes de transport. Il convient de s'inquiéter donc des conséquences que cela peut avoir sur la vitesse commerciale des transports publics.

Cette stratégie prévoit purement et simplement une réduction de moitié de la vitesse maximale autorisée pour de nombreux axes, et de 40% dans l'hypercentre. En cela, elle ne respecte pas la hiérarchie et les fonctionnalités du réseau routier.

Si la limitation à 30 km/h peut être pertinente dans les quartiers résidentiels comme sur le réseau routier d'intérêt local, il est impératif de veiller au respect de la hiérarchie du réseau routier et de tenir compte des spécificités propres à chaque type de route, comme le rappelle Peter Goetschi, président central du TCS : « Chaque type de route a une fonction bien précise qui doit être respectée afin que la fonctionnalité du réseau soit

garantie dans son ensemble. » Ainsi, les routes affectées à la circulation générale en milieu urbain (routes principales, routes de liaison) devraient, sauf exception, garder une limitation à 50 km/h, avec la possibilité pour les autorités de limiter la vitesse à 30 km/h ou de créer des zones 30 sur les routes collectrices, les routes de desserte et les routes de quartier, voire d'introduire le 20 km/h dans les zones de rencontre⁴.

Il faut également tenir compte des réserves exprimées par de nombreux acteurs de la mobilité. Tant l'association des transports publics⁵ et les associations représentatives des services d'urgence que les milieux de l'économie expriment de fortes réserves sur la généralisation du 30 km/h. Les trams et les bus risquent une perte de leur attractivité pour les usagers et cela aura pour conséquence un report modal sur d'autres modes de transport. Plus particulièrement, il faut craindre une baisse de la vitesse commerciale et donc en parallèle une augmentation des coûts visant le maintien d'une offre de qualité. Dans plusieurs villes de Suisse, les transports publics ont exprimé leurs craintes sur la généralisation du 30 km/h, comme à Fribourg⁶ ou Zurich⁷. Les transports publics zurichois estiment par exemple une dépense supplémentaire de 20 millions pour engager du personnel additionnel, acheter 6 trams et 21 bus afin de compenser la baisse des cadences⁸.

Le groupe PLR s'était d'ailleurs déjà inquiété à ce propos, en déposant la motion 2794 en octobre 2021, actuellement pendante à la commission des transports, qui demandait une étude évaluant les conséquences de la nouvelle stratégie cantonale de lutte contre le bruit routier sur l'activité des Transports publics genevois.

En ce qui concerne les services d'urgence, une généralisation du 30 km/h en localité allongera inévitablement le temps d'intervention, notamment pour les professionnels et volontaires de piquet à domicile, ceci au détriment des victimes qui comptent sur les services d'urgence. Il faut noter également les conséquences que cela peut avoir sur le transport professionnel, les taxis et chauffeurs, mais aussi les commerçants et les petites et moyennes entreprises, pour qui les conditions d'approvisionnements seront impactées : le temps de livraison est un facteur déterminant dans la fixation du prix final. Une

⁴ <https://www.tcs.ch/fr/le-tcs/presse/communiqués-de-presse-2021/la-vitesse-en-localité-doit-respecter-la-hiérarchie-et-les-fonctionnalités-du-réseau-routier.php>

⁵ <https://www.20min.ch/fr/story/le-30-km-h-en-ville-asphyxierait-les-transports-publics-461425243936>

⁶ <https://www.rts.ch/info/regions/fribourg/12153397-a-fribourg-les-transports-publics-sinquietent-dune-reduction-de-vitesse-a-30-kmh.html>

⁷ <https://www.letemps.ch/suisse/30-kmh-un-cassetete-bus-publics>

⁸ <https://www.letemps.ch/suisse/generalisation-zones-30-seme-zizanie>

généralisation du 30 km/h en milieu urbain, associée à d'autres entraves, a pour conséquence de pousser les commerces à s'installer en dehors des centres urbains, diminuant ainsi leur attractivité.

Il convient de souligner également les incohérences de la politique du Conseil d'Etat en matière de mobilité : la mise en œuvre de la LMCE prévoit par exemple une régulation des feux visant à fluidifier le trafic⁹, notamment sur les axes structurants et la ceinture urbaine ; d'un autre côté, le même Conseil d'Etat prévoit de limiter la vitesse sur ces mêmes axes, contrevenant aux principes de fluidité du trafic mentionnés dans la LMCE, ainsi qu'à l'objectif visant une amélioration de la vitesse commerciale des transports collectifs.

Il n'est pas certain par ailleurs que la stratégie du Conseil d'Etat en matière de lutte contre le bruit routier atteigne ses objectifs. La pose d'un radar-bruit préventif sur l'avenue Wendt en collaboration avec le SABRA a en effet démontré qu'un très faible pourcentage (1%) des usagers commettent des incivilités en atteignant des seuils critiques (pics de bruit). Si une baisse de la vitesse engendre globalement une baisse du volume moyen, les pics de bruit subsistent et sont commis par une poignée d'utilisateurs du réseau routier, notamment ceux qui contreviennent aux prescriptions légales, notamment les véhicules trafiqués et les utilisateurs volontairement bruyants : une personne qui adopte un style de conduite sportif en ville avec un scooter trafiqué peut générer 60 fois plus de bruit qu'un usager au comportement adapté avec un véhicule homologué. Des campagnes de prévention et de répression semblent donc plus adaptées qu'une mesure impactant l'immense majorité d'usagers qui se comportent sans incivilités. Par ailleurs, les premiers résultats sur la généralisation du 30 km/h à Lausanne montrent un certain nombre de problématiques, comme un problème de lisibilité¹⁰. Par ailleurs, les différenciations des vitesses autorisées de jour ou de nuit sur des axes comme la ceinture urbaine posent des problèmes juridiques évidents.

En outre, le TCS a mandaté un sondage indépendant¹¹ révélant que 68% des répondants vivant en zone urbaine sont opposés à une réduction de la vitesse maximale. Par ailleurs, près de trois quarts des répondants (73%) souhaitent que la limitation de vitesse à 30 km/h soit réservée aux routes

⁹ <https://www.ge.ch/document/programme-ambitieux-accelerer-mise-oeuvre-loi-mobilite-coherente-equilibree-lmce>

¹⁰ <https://www.lemanbleu.ch/fr/Actualites/Geneve/2022012189127-Bilan-mitige-pour-la-limitation-a-30km-h-a-Lausanne.html>

¹¹ <https://www.tcs.ch/fr/le-tcs/presse/communiqués-de-presse-2021/la-vitesse-en-localite-doit-respecter-la-hierarchie-et-les-fonctionnalites-du-reseau-routier.php>

d'intérêt local (quartiers d'habitation par exemple). 85% des Romands sont également convaincus que le 30 km/h généralisé sera néfaste pour les services de secours.

Il convient de reconnaître l'importance de lutter contre les nuisances sonores liées au bruit routier, en particulier pour les riverains qui y sont exposés. Pourtant, cela ne devrait pas passer de manière absolue par une limitation de la vitesse. Pour être efficaces, les mesures doivent être ciblées, axe de circulation par axe de circulation. Le côté absolu d'une limitation systématique de la vitesse aurait pour conséquence des risques de congestion importants sur certains axes déjà saturés, et parfois stratégiques comme le pont du Mont-Blanc et la route du Pont-Butin.

La LMCE impose expressément à la ceinture urbaine la caractéristique d'un axe homogène et fluide. Une limitation systématique de la vitesse à 50 km/h ayant pour effet de réduire la capacité de la voirie irait contre les principes de la loi et la volonté populaire. En limitant trop la vitesse sur la moyenne ceinture, on retirerait à celle-ci une grande partie du caractère incitatif, voulu par le législateur, dans le but de reporter sur cette infrastructure le trafic privé que l'on ne veut plus voir transiter par le centre. Dans le cadre d'une pesée d'intérêts, il conviendrait ainsi plutôt de pérenniser, en principe, la vitesse de 60 km/h sur la partie du tracé de la ceinture urbaine où c'est possible. La régulation de la vitesse serait ainsi examinée au cas par cas, en fonction (1) des différentes heures du jour et de la nuit et (2) des différentes zones traversées – zones d'habitations, zones commerçantes ou de bureaux, zones industrielles. Les limitations mises en œuvre devront également prendre en compte l'effet sur la vitesse commerciale des transports publics sur les voiries concernées.

En dehors de la limitation de la vitesse, doivent être pris en compte les autres moyens technologiques permettant de réduire le bruit routier, comme la pose de revêtement phonoabsorbant. Il convient en outre de prôner des aménagements qui, par les suppressions de feux et la création de passages piétons paysagers dénivelés, apportent de la fluidité et de la sécurité au trafic et limitent les nuisances sonores liées aux freinages et redémarrages.

On peut citer l'exemple de la ville de Bruxelles qui a imposé une limitation à 30 km/h sur l'ensemble de son territoire, mais avec les exceptions suivantes : la vitesse sur les axes pénétrants et structurants est limitée à 50 km/h et sur la ceinture urbaine à 70 km/h. Des aménagements des feux permettent de réduire le bruit routier. Les taxis ont demandé aussi des aménagements pour le weekend et des signalisations intelligentes pour les heures de pointe, ce qui a été accordé par la ville de Bruxelles.

Tenant compte de l'ensemble des éléments exposés ci-dessus, la présente motion propose donc de surseoir à la stratégie du Conseil d'Etat en matière de lutte contre le bruit routier présentée le 19 janvier 2022, ainsi qu'à mener une étude complète et indépendante, en bonne collaboration avec les milieux concernés, sur les conséquences de la limitation de la vitesse maximale, tenant compte notamment des besoins des différents usagers, des conséquences sur les transports publics et de secours. Enfin, la motion propose d'élaborer une stratégie de gestion de la vitesse maximale et d'assainissement du réseau routier cantonal et communal qui tient compte des conséquences sur les différents usagers, du principe de proportionnalité, de la hiérarchie du réseau routier et de la fluidité du trafic, d'autres facteurs que le bruit routier, comme l'accidentologie et la pollution, des différentes zones jouxtant le réseau routier, telles que les zones d'habitat et les zones d'activités, ainsi qu'un examen au cas par cas de la situation sur les différents axes routiers du canton.

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