



Date de dépôt : 8 octobre 2023

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur :

- a) **M 2790-B** **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 !**
- b) **M 2823-B** **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 !**
- c) **M 2824-B** **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 !**

En date du 1^{er} septembre 2023, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat la motion 2790 qui a la teneur suivante :

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

- la détérioration des conditions de circulation au centre-ville de Genève constatée depuis quelques mois ;*
- le manque d'efficacité des politiques publiques actuelles qui contribuent à l'engorgement du trafic plutôt qu'à sa fluidification ;*
- la fantaisie teintée d'idéologie des autorités en matière d'aménagements routiers et de signalétiques qui ne génèrent que tensions, bouchons et pollution atmosphérique ;*
- les véritables pistes d'amélioration envisageables qui mériteraient une réflexion approfondie,*

invite le Conseil d'Etat

- à ne pas congestionner le trafic au centre-ville avec l'instauration généralisée de la limitation de la vitesse à 30 km/heure ;*
- à élaborer des solutions concrètes et praticables afin d'améliorer la fluidité du trafic au centre-ville tout en luttant contre le bruit et la pollution, et à présenter un rapport détaillé au Grand Conseil en vue de sa validation.*

En date du 1^{er} septembre 2023, le Grand Conseil a également renvoyé au Conseil d'Etat la motion 2823, qui lui est liée, et qui a la teneur suivante :

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 renoncer à la généralisation du 30 km/h sur les axes structurants ;
- 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.*

En date du 1^{er} septembre 2023, le Grand Conseil a également renvoyé au Conseil d'Etat la motion 2824, qui leur est liée et qui a la teneur suivante :

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 ;*
- *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 ;*

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 :

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

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

- 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 renoncer à limiter la vitesse à 30 km/h durant la nuit (22h-6h) dans la zone II axes structurants telle que définie dans la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) ;
- à renoncer à limiter la vitesse à 30 km/h durant la nuit (22h-6h) sur la ceinture urbaine telle que définie dans la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) ;
- à instaurer des ondes vertes sur les axes structurants et la ceinture urbaine ;
- à consulter les communes concernées avant d'instaurer le 30 km/h dans les traversées de localités.

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

La population du canton de Genève, à l'instar des habitantes et habitants des autres régions urbaines, est quotidiennement exposée à un bruit du trafic routier dépassant les limites légales diurnes ou nocturnes. Ce sont ainsi environ 120 000 personnes qui sont confrontées à un niveau de bruit dépassant les normes fédérales et qui sont affectées à la fois dans leur bien-être et leur santé.

Diminuer l'exposition de la population au bruit généré par le trafic routier représente donc un défi sanitaire majeur pour les autorités. La vitesse réglementaire est un levier de plus en plus utilisé par les pouvoirs publics pour réduire le bruit routier. En passant de 50 km/h à 30 km/h, les nuisances sonores diminuent en moyenne de 3 dB(A), ce qui représente l'équivalent d'une réduction de moitié du bruit du trafic routier. La jurisprudence fédérale considère que la baisse de la vitesse réglementaire est une mesure économiquement supportable et très efficace pour diminuer le bruit routier et statue ainsi de plus en plus en faveur de baisses de vitesse réglementaires lorsque cela est proposé. A Genève, ce fut le cas pour le projet d'assainissement du bruit au boulevard du Pont-d'Arve et au boulevard de la Tour où le 30 km/h a été exigé par le Tribunal administratif de première instance à titre d'essai, le cas échéant en le pérennisant par la suite.

Conscient de cela, le Conseil d'Etat a développé au début 2021 une stratégie de gestion de la vitesse, avec pour objectif d'améliorer la situation du point de vue du bruit routier, en la coordonnant avec les principes de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE; rs/GE H 1 21), adoptée en votation populaire le 5 juin 2016. Il s'agissait notamment de 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 représentait ainsi pas une généralisation du 30 km/h, mais une approche pragmatique et différenciée dans les secteurs en dépassement des valeurs d'immission du bruit routier.

Suite à une large consultation de la société civile, des communes et des partis politiques, réalisée au printemps 2021, la stratégie a été approfondie en coordination avec les services d'urgence, la police routière et les Transports publics genevois (TPG). Cette stratégie a aussi été présentée à la commission des transports du Grand Conseil, qui a également traité les différentes motions faisant l'objet du présent rapport, au Conseil des déplacements (CODEP), ainsi qu'à l'Association des communes genevoises. Le Conseil d'Etat l'a ensuite adoptée en décembre 2021, puis a publié au printemps 2022

une enquête publique, avant d'adopter cette 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 du 10 octobre 2022 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 présent rapport.

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. Il a également été décidé d'adapter la signalisation lumineuse à l'orange clignotant la nuit pour les carrefours des axes pour lesquels la vitesse est limitée à 30 km/h (de jour ou de nuit), à condition de respecter la norme VSS 40 241 et les critères définis pour la sécurité des piétons. En ce sens, une diminution des arrêts nécessaires aux carrefours s'observera sur ces axes, contribuant à améliorer la fluidité, surtout de nuit, étant donné que le 30 km/h de jour en milieu urbain contribue déjà à fluidifier la circulation. Ces mises au clignotant de nuit viendront compléter les axes sur lesquelles des ondes vertes sont déjà déployées.

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, la problématique des courses officielles urgentes, même si d'une certaine manière les éléments fournis jusqu'à présent y répondaient en grande partie. Ainsi, contrairement au cas zurichois, le rapport d'expertise du bureau Grasset présenté en commission montrait que les conséquences prévisibles en termes de vitesse commerciale des transports publics à Genève de 22 h à 6 h étaient faibles, avec 1,4% de perte de temps de parcours selon l'arrêté

contesté, et elles le seront encore moins avec les modifications apportées suite à l'accord, puisque la ceinture urbaine et certains axes structurants resteront à 50 km/h. La situation est similaire pour les livraisons et les taxis, car l'adaptation de la signalisation lumineuse à l'orange clignotant améliorera leur situation de nuit. Quant à l'accès aux commerces, le peu de modifications apportées aux axes structurants de jour n'est pas de nature à inciter les consommatrices et consommateurs à aller faire leurs achats en France, d'autant plus que la diminution de vitesse de 22 h à 6 h se fait en dehors des heures d'ouverture des commerces.

Pour la suite, une fois les recours levés et le déploiement des panneaux de circulation réalisé, un monitoring des effets sur la vitesse commerciale, les livraisons, les taxis et les activités commerciales sera conduit et fera l'objet, le cas échéant, d'adaptations du fonctionnement de la signalisation lumineuse.

S'agissant des courses officielles urgentes, les démarches menées avec la police cantonale et le Ministère public confirment que les règles fixées pour le boulevard du Pont-d'Arve seront appliquées sur les axes routiers concernés par ces diminutions de vitesse. Face à la problématique du délit de chauffard pour les courses officielles, la première série de mesures décidées dans le cadre de la révision de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR; RS 741.01) entrées en vigueur le 1^{er} octobre 2023 modifient l'appréciation du délit de chauffard par la possible prise en compte du motif (baisse de la vitesse liée au bruit et non à la sécurité) à l'origine de l'excès de vitesse.

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