

Projet présenté par les députés :

M^{mes} et MM. Mathias Buschbeck, Katia Leonelli, Frédérique Perler, Marjorie de Chastonay, Yvan Rochat, Pierre Eckert, Jean Rossiaud, David Martin, Boris Calame, Philippe Poget, Alessandra Oriolo, Yves de Matteis

Date de dépôt : 17 décembre 2019

Projet de loi

**modifiant la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE)
(H 1 21) (Priorité aux piétons dans le centre-ville)**

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 (nouvelle teneur) et lettre d (abrogée)

³ En zone I :

- a) la voirie est en principe piétonne ou à priorité piétonne;

Art. 2 Entrée en vigueur

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

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les député-e-s,

Ce projet de loi vise à modifier la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE)¹ dans le but de généraliser la priorité aux piétons dans l'hypercentre (zone I). Plusieurs raisons motivent une telle modification législative.

Mise en œuvre de la volonté du populaire

En juin 2016, près de 68% de la population genevoise a accepté la LMCE en votation populaire. Elle prévoit notamment « des aménagements en faveur des piétons permettant de se déplacer de façon rapide, confortable et sûre à l'intérieur et entre les quartiers, d'accéder aux services et commerces de proximité et d'assurer l'interconnexion entre les différents modes de transport » (article 3).

L'épine dorsale de cette loi est le principe de priorisation des modes de transport en fonction des zones. L'article 7 de la loi indique qu'« en zones I et II, la priorité en matière de gestion du trafic et d'aménagement des réseaux est donnée à la mobilité douce et aux transports publics ». Comme indiqué dans le plan d'action du réseau routier, la zone I correspond à l'hypercentre et « rassemble les plus fortes densités de population, d'emplois, de commerces et de services. Elle s'articule autour des principales interfaces de transport public. »². Mais surtout, l'article 7, alinéa 3, lettre d prévoit que dans la zone I « les zones piétonnes ou à priorité piétonne, ainsi que les zones à trafic limité, sont favorisées ». Plus de trois ans après le vote sur la LMCE, cette disposition est restée un vœu pieux. De telles zones n'ont que très peu vu le jour. Afin de respecter l'esprit de la loi et la volonté populaire, il faut passer à une logique normative dans ce domaine, en modifiant la LMCE pour faire de la zone I une zone en principe piétonne ou à priorité piétonne.

Mesure d'accompagnement du Léman Express

Le 15 décembre 2019 est entré en service le Léman Express, une véritable révolution pour la mobilité de notre région. Une baisse du trafic motorisé de

¹ https://www.ge.ch/legislation/rsg/f/s/rsg_H1_21.html

² <https://www.ge.ch/document/transports-plan-actions-du-reseau-routier-2015-2018/telecharger>

12% est escomptée, nous permettant de profiter toute l'année d'un trafic plus léger que Genève connaissait jusqu'ici uniquement pendant la pause estivale³. Mais le Conseil d'Etat a prévenu que sans mesures d'accompagnement fortes, le trafic sera rapidement à nouveau aussi dense qu'avant la mise en service du Léman Express. C'est donc aujourd'hui qu'il faut prendre les bonnes mesures favorisant le transfert modal en faveur de la mobilité douce.

Répondre à l'urgence climatique

Le 4 décembre 2019, le Conseil d'Etat a décrété l'urgence climatique à Genève. Cela signifie qu'il faut atteindre une réduction de 60% des émissions de gaz à effet de serre (GES) d'ici à 2030, en lieu et place des -40% prévus au plan climat cantonal jusqu'ici, ainsi que la neutralité carbone en 2050. Les objectifs ont été durcis, les mesures doivent suivre.

Comme le rappelle le 2^e volet du plan climat cantonal, « en 2012, les émissions de GES liées à la mobilité étaient responsables de 19% des émissions totales du canton de Genève. Ces émissions sont dues essentiellement au trafic individuel motorisé (TIM), ainsi qu'au transport de marchandises (fret routier) ». Jusqu'ici, le plan climat cantonal visait une réduction de 32% des émissions de GES d'ici à 2030, en conjuguant les efforts prévus par la stratégie « Mobilité 2030 », par le plan d'action pour la mobilité douce, par la stratégie de l'électromobilité et par les mesures complémentaires visées par le plan climat cantonal. Un élément est commun à chacun de ces documents : le renforcement du transfert modal⁴.

Attractivité de Genève

Le Conseil d'Etat en est, en principe, également convaincu. En septembre 2018, il présentait sa stratégie et ses priorités en matière de mobilité avec pour postulat central que « la mobilité doit redevenir l'un des leviers fondamentaux de l'attractivité de notre région et de notre qualité de vie »⁵. Parmi les mesures phares figure la mise en œuvre accélérée de LMCE. Le Conseil d'Etat affirme vouloir transformer le centre-ville pour y « prioriser les transports publics, les cycles et les piétons, dans des conditions optimales de sécurité et de confort. Concrètement, des secteurs tels que Cornavin, la place des Charmilles, Rive

³ 19h30 du 12 décembre 2019 :
<https://www.rts.ch/play/tv/19h30/video/19h30?id=10940671>

⁴ Plan climat cantonal, volet 2, pp. 13 à 15

⁵ <https://www.ge.ch/document/mobilite-geneve-coup-accelerateur-meilleure-qualite-vie>

ou le rondeau de Carouge seront entièrement réaménagés à moyen terme, de manière à y limiter drastiquement le trafic automobile. »

Rappelons par ailleurs la loi sur la mobilité douce (LMD), acceptée par la population genevoise le 15 mai 2011, dont l'article premier prévoit des aménagements cyclables et des cheminements piétonniers « développés par l'Etat et les communes de manière à offrir un réseau complet et sécurisé au service des déplacements des personnes à l'intérieur du canton et avec les régions voisines ». Enfin, la stratégie « Mobilité 2030 » vise également la réalisation de « zones denses aménagées pour les piétons et les vélos »⁶.

Diminuer le trafic pour la sécurité et la santé de la population

Dissuader le trafic motorisé au centre-ville permet de protéger la santé de la population. Selon le dernier bilan de la police routière, les blessés légers sont moins nombreux en 2018 parmi les conducteurs de voitures et de motocycles. Ils sont plus nombreux parmi les piétons (+16), les vélos (+2) et les e-bikes (+3). Les blessés graves sont également plus nombreux parmi les piétons et les conducteurs d'e-bikes (respectivement +3 et +13)⁷.

Le trafic motorisé est l'un des principaux responsables de la pollution atmosphérique en Suisse. Emetteur d'oxydes d'azote, de poussières fines, de composés organiques volatils et de suie, il provoque ou aggrave les affections des voies respiratoires et les maladies cardiovasculaires. Selon un récent rapport, la pollution atmosphérique en Suisse a entraîné en 2015 près de 2200 décès prématurés. L'air pollué provoque environ 14 000 jours d'hospitalisation par an pour des maladies du système cardiovasculaire et des voies respiratoires, avec les conséquences financières que l'on connaît sur notre système de santé⁸.

A Genève, l'été 2019 a été marqué par les pics de pollution à l'ozone. Les seuils fédéraux concernant le taux d'ozone ont été franchis durant 160 heures au centre-ville en 2018 et près de 400 fois dans la périphérie et en campagne, ce qui correspond à environ 80 journées!⁹ Egalement confrontée à ce problème, la préfecture des Alpes-Maritimes, en France, a décidé de baisser fin juin la limitation de vitesse de 20 km/h sur tout le département, sur les routes à grande circulation. Selon l'Agence française de l'environnement et de

⁶ Mobilité 2030. Stratégie multimodale pour Genève, p. 44

⁷ <https://www.ge.ch/document/bilan-2018-police-routiere-accidents-infractions-radars-baisse-0>

⁸ <https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/air/en-bref.html#2018695870>

⁹ <https://www.tdg.ch/geneve/actu-genevoise/geneve-maintient-alerte-pollution-lair/story/10127835>

la maîtrise de l'énergie (Ademe), une baisse de la limitation de vitesse de 20 km/h permet de baisser de 20% les émissions de gaz à effet de serre¹⁰.

Le bruit provoqué par le trafic motorisé est également très problématique : il cause du stress, affecte le sommeil et augmente le risque d'AVC. Alors que cette pollution sonore touche environ un million de personnes dans le pays, il est calculé que près de 47 000 années de vie en bonne santé sont perdues en conséquence. Le trafic nocturne est particulièrement problématique : alors qu'un niveau sonore situé à 35 décibels suffit à réveiller un individu, le passage d'une voiture à 50 km/h produit du bruit entre 60 et 80 décibels¹¹.

Pour diminuer le bruit, les autorités tablent sur la pose de revêtements phonoabsorbants, mais cette mesure étant insuffisante, la modération du trafic s'impose. Les communes avaient jusqu'au 31 mars 2018 pour protéger leurs habitants des nuisances routières et, pour celles qui ne respectent pas les seuils, les actions en justice sont désormais une menace. En ville de Genève, par exemple, la valeur d'alarme diurne (70 décibels) est dépassée sur certaines rues. En conséquence, durant la nuit et à titre d'essai, la vitesse maximale passe de 50 à 30 km/h sur des artères à fort trafic dont les immeubles subissent un bruit excessif (rue de Lausanne, avenue du Mail, rue Voltaire et rue de Lyon). Les autorités de la Ville prévoient de faire passer en zone 30 les rues de l'ensemble des quartiers de la ville d'ici à 2023. Les résultats sont en effet probants : à Lausanne, suite à la réduction à 30 km/h sur deux artères du centre-ville, on constate que le bruit moyen s'est tempéré de 2,5 à 3,1 décibels et que les pointes de bruit ont diminué de 4,2 à 5 décibels. Plus de la moitié des riverains interrogés (59%) ont déclaré avoir ressenti un effet bénéfique¹².

Vu les nombreux avantages d'une réduction de la vitesse sur les axes routiers, la piétonnisation de l'hypercentre constituera sans conteste un gain pour la santé, la sécurité et le bien-être de la population.

¹⁰ <https://france3-regions.francetvinfo.fr/provence-alpes-cote-d-azur/alpes-maritimes/limitation-vitesse-est-abaissee-20-kmh-lutter-contre-pollution-alpes-maritimes-1691362.html>

¹¹ <https://www.letemps.ch/suisse/suisse-negligente-face-bruit-traffic>

¹² <https://www.tdg.ch/geneve/actu-genevoise/Geneve-roulera-a-30-kmh-la-nuit-sur-des-grands-axes/story/21549677>

Priorité piétonne au centre : une réalité dans de nombreuses villes

Chacun peut s'en rendre compte lorsqu'il visite une ville européenne, la piétonnisation devient la norme. Pour toutes les raisons ci-dessus, mais également parce que la convivialité retrouvée représente la meilleure façon pour les commerces de proximité de répondre à la concurrence des centres commerciaux périphériques et du commerce en ligne. En 2015, Bruxelles s'est lancée dans le doublement de l'espace dévolu aux piétons dans le centre-ville¹³. La Ville de Strasbourg a développé un plan piéton, dont l'un des objectifs est la piétonnisation de la moitié des rues liant les différents quartiers distants de moins de deux kilomètres¹⁴. Depuis 2003, Bordeaux est une ville modèle en termes de mise en place d'aménagement progressif de l'hypercentre en secteur à circulation apaisée (aires piétonnes, zones 30 et de rencontre)¹⁵. D'autres cités exemplaires pourraient être citées en Europe, en Suisse également (Bâle, Zurich, Winterthur, etc.).

Tous les trois ans depuis 1987, le « Flâneur d'Or – Prix des aménagements piétons » récompense des projets qui encouragent les déplacements à pied en Suisse. En 2017, c'est la Ville de Bienne qui a été récompensée pour la réalisation du parc public à l'Ile-de-la-Suze¹⁶. Ce prix sera à nouveau remis en 2020 et Genève n'en sera certainement pas la ville bénéficiaire. Pourtant, Genève ne devrait pas rester à la traîne en matière d'aménagements piétons. Le présent projet de loi nous permettrait de faire des progrès rapides et efficaces en la matière.

Compte tenu de ce qui précède, nous vous invitons, Mesdames et Messieurs les député-e-s, à accepter ce projet de loi.

Conséquences financières

Charges et couvertures financières / économies attendues

Compte tenu des coûts pour la collectivité des accidents de la route, de la pollution de l'air et du bruit provoqués par les transports motorisés, les économies suite à une piétonnisation sont évidentes, même si elles sont difficilement chiffrables.

¹³ <https://www.cairn.info/revue-transport-urbains-2016-1-page-23.html>

¹⁴ <https://www.strasbourg.eu/plan-pieton>

¹⁵ <http://www.bordeaux.fr/p129741/les-zones-apaisees#aire-pietonne>

¹⁶ <https://flaneurdor.ch/actuel/?lang=fr>