

Projet présenté par les députés :

M^{mes} et MM. Stéphane Florey, Christo Ivanov, Eric Leyvraz, Patrick Lussi, André Pfeffer, Patrick Hulliger, Eliane Michaud Ansermet, Thomas Bläsi, Cyril Aellen, Virna Conti, Murat-Julian Alder, Helena Rigotti, Fabienne Monbaron, Philippe Morel

Date de dépôt : 29 avril 2021

Projet de loi

**modifiant la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE)
(H 1 21) (Prioriser le phonoabsorbant avant les 30 km/h)**

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. 8 (nouveau)

⁸ La limitation à 30 km/h aux fins d'abaisser le bruit routier n'est possible
que si la pose d'un revêtement phonoabsorbant n'a pas été suffisante pour
diminuer les nuisances sonores dépassant les valeurs limites d'exposition.

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 députés,

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 est une importante nuisance environnementale dont souffre la population et il s'avère que le trafic routier est une des sources de bruit principales. Dès les années 1980, la Confédération a instauré des valeurs limites et une obligation d'assainir pour les propriétaires des routes. Selon l'art. 16 al. 1 de la loi fédérale sur la protection de l'environnement du 7 octobre 1983 (LPE – RS 814.01), les installations qui ne satisfont pas aux prescriptions de la loi et aux dispositions d'autres lois fédérales qui s'appliquent à la protection de l'environnement seront assainies. Conformément à l'art. 13 al. 2 de l'ordonnance sur la protection contre le bruit du 15 décembre 1986 (OPB – RS 814.41), l'obligation d'assainir existe dans la mesure où cela est réalisable sur le plan de la technique et de l'exploitation et que cela est économiquement supportable (let. a) et de telle façon que les valeurs limites d'immission ne soient plus dépassées (let. b).

Sans entrer dans le détail du développement de 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 », 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.

Le présent projet de loi part du constat que la réduction de la vitesse à 30 km/h sur les grands axes notamment doit s'utiliser avec parcimonie, car les routes principales ont normalement pour rôle de canaliser le trafic et devraient rester les plus fluides et les plus rapides possible en respectant le principe de la hiérarchisation du réseau.

Les mesures de réglementation de la vitesse prévues dans la LMCE n'ont pas comme objectif la réduction du bruit routier. C'est pourquoi il est proposé que la limitation à 30 km/h aux fins d'abaisser le bruit routier ne soit possible que si la pose d'un revêtement phonoabsorbant n'a pas été suffisante pour diminuer les nuisances sonores du bruit routier dépassant les valeurs limites d'exposition, qui se situent d'après l'ordonnance fédérale à 60 ou 65 décibels de jour et à 50 ou 55 décibels de nuit.

Au vu de ces explications, nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les députés, de réserver un bon accueil au présent projet de loi.