



Signataires : Daniel Sormanni, Sandro Pistis, Ana Roch, Florian Gander, Thierry Cerutti, Jean-Marie Voumard, François Baertschi, Francisco Valentin, Patrick Dimier, Christian Flury, Françoise Sapin

Date de dépôt : 7 novembre 2022

Projet de loi
modifiant la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE)
(H 1 21) (Contre une mobilité délirante et déséquilibrée)

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 (abrogée)

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

L'interprétation ainsi que la mise en application, par le magistrat de tutelle du département des infrastructures, de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE), du 5 juin 2016, n'est pas aujourd'hui sans poser problème, tant sur le fond que sur la forme.

En effet, dans l'arrêté du Conseil d'Etat du mois d'octobre 2022 visant à arrêter la circulation sur les routes genevoises, on pouvait alors déplorer l'annonce de la mise en place de la congestion organisée du trafic routier cantonal, avec la généralisation des zones 30, y compris sur des axes stratégiques structurants et indispensables à la circulation routière, de jour comme de nuit.

Présenté initialement par le magistrat visiblement comme un instrument de lutte contre le bruit, la mesure faisait en fait référence à la feuille de route LMCE 21-23 publiée en février 2022, ainsi qu'au catalogue des mesures y afférentes pour mettre en œuvre la loi, avec toutefois un soupçon de mauvaise foi, s'agissant de l'implantation de nouvelles zones 30 km/h sur les axes structurants, en fait les routes vitales du canton, pour son économie et les citoyens du canton, lassés d'être en proie aux bouchons.

Constatant les dérives dans l'interprétation de la loi et anticipant en vue de contrer ces dérives avant même leur publication, le MCG déposait fin janvier 2022 le PL 13066, pour modifier la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) et tenter ainsi d'éviter à tout prix un blocage supplémentaire de la mobilité genevoise que l'on observe déjà aujourd'hui.

Après l'invalidation par la justice d'une partie des aménagements routiers COVID-19, on aurait donc pu s'attendre de la part du pouvoir décisionnel à beaucoup plus de retenue dans l'interprétation et l'application des lois, ce qui malheureusement ne semble pas être le cas. Au moment où nous rédigeons ce projet de loi, plusieurs recours ont été déposés contre cette généralisation rampante des zones 30 à Genève et nous ne doutons pas que la justice pourra admettre leur recevabilité. A quelques mois des élections, on souhaite éviter à tout prix une nouvelle guerre des transports que personne ne souhaite par ailleurs.

Pour faire entendre également notre opposition et empêcher la paralysie du réseau routier cantonal, nous appelons à la raison le législateur, afin qu'il garantisse les droits et libertés individuels de l'ensemble de la population en

matière de mobilité, tels qu'ils figurent aux articles 190 et suivants de la constitution de la République et canton de Genève.

En l'état actuel, nous constatons que la pose de revêtements bitumineux phonoabsorbants, qui couvrent 91% du réseau routier cantonal et dont les 9% restant seront réalisés d'ici 2024 à en croire le département des infrastructures (DI), contribue déjà de manière significative à la réduction du bruit généré par le trafic motorisé. Les affirmations selon lesquelles cela n'aurait pas suffisamment contribué à faire baisser les décibels sont le fait d'une vision peu objective, non documentée, qui ne peut être tenue pour vraie empiriquement.

Cette observation est toute aussi fautive, que de croire que d'abaisser la vitesse atténuera la perception du son des moteurs pour les oreilles. A ce propos, on peut affirmer que, si un véhicule électrique roule sur du phonoabsorbant à 30 ou à 50 km/heure, cela n'a aucune incidence sur le volume du bruit ressenti. En revanche, si des véhicules à moteurs thermiques circulent sur une route dégagée à 30 au lieu de 50 km/heure, cela induira un rallongement de la durée du bruit et de la pollution pour les riverains, sans parler de l'augmentation du régime moteur liée à l'abaissement de la vitesse, ce qui va à l'encontre du but prétendument poursuivi et qui contrevient également à la loi sur les zones 30 et les zones de rencontre¹ (LZ30).

De plus, l'ajout d'une disposition introduisant une circulation ralentie en alternance pendant la nuit ne fait aucun sens. Sans doute s'agit-il d'une transposition imaginée, inspirée de l'article 2, alinéa 2 de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR), qui interdit la circulation aux véhicules lourds de transport de marchandises, entre 22 h et 5 h ? A moins qu'il ne soit question d'une expérience visant à créer des bouchons nocturnes sur nos routes pour détourner les automobilistes de l'usage de leur voiture ? Indépendamment de ces vues de l'esprit, rappelons que la LMCE prévoyait l'exact opposé de ce vers quoi nous tendons aujourd'hui, à savoir « une limitation de vitesse adaptative sur certains axes en zone I limités à 30 km/h aux heures de fortes demandes et à 50 km/h le reste du temps »².

¹ Art. 4, al. 6 (LZ30) : Les mesures visant à restreindre la vitesse des véhicules ne doivent pas accroître les immissions sonores et polluantes, ou nuire à la sécurité des piétons et des cyclistes.

² Art. 7, al. 3, let. c (LMCE).

Le tableau suivant rappelle les dispositions actuelles de limitation de vitesse selon les différentes zones et les modifications envisagées :

Vitesse dans les zones I, II et traversées de localité selon la LMCE

TYPOLOGIE LMCE (en grisé, application stricte LMCE)	ACTUEL	PROPOSITION	
		JOUR	NUIT (22h - 6h)
ZONE I AXES STRUCTURANTS (rue de Chantepoulet, bvd. J-Dalcroze, etc.)			
ZONE I QUARTIERS (St-Gervais, Cité, etc.) (Hors zones piétonnes)	 	 	
ZONE II AXES STRUCTURANTS (rue de la Servette, av. Pictet-de-Rochemont, rte de Thônex, rue F.-Jacquier, etc.)	 		
ZONE II QUARTIERS (St-Jean, Champel, Jonction, Onex, Meyrin, etc.) Hors zones piétonnes	 	 	
CEINTURE URBAINE (U lacustre, rue Hoffmann, rte du Pont-Butin, rte de Saint-Julien, av. Louis Aubert, etc.)	 		*
TRAVERSÉES LOCALITÉS (Versoix, Russin, Soral, Cologny, Hermance, etc.)	 	 	
AUTRES AXES STRUCTURANTS (rte de Lausanne, rte de Vernier, rte de Saint-Julien, rte de Jussy, rte de Thonon, etc.)	 	 	*

*seulement en cas de dépassement de bruit la nuit

Reste l'option extrémiste d'interdire à la circulation tous les véhicules thermiques, y compris les transports publics non électriques, ou encore de déboulonner les sirènes des camions du service d'incendie et de secours, en les obligeant à rouler à 30 km/heure, même en cas d'urgence, en faisant des appels de phare pour se frayer un chemin dans la circulation lors de leurs interventions et de ralentir encore la vitesse commerciale des TPG, déjà la plus basse de Suisse. Au rythme où vont les choses à Genève, c'est probablement le futur qui nous attend.

Pour éviter d'en arriver à ce stade, il serait avisé d'attendre le revêtement intégral de nos routes par du phonoabsorbant prévu d'ici 2 ans et d'évaluer à partir de cet instant la pertinence ou non de poursuivre plus en avant dans la recherche de meilleures solutions pour lutter efficacement contre les nuisances sonores.

Cela devra passer, d'après nous, par l'abrogation d'un alinéa très mal conçu de la LMCE et qui déséquilibre la mobilité dans tout le canton.

Pour ces raisons, nous vous prions, Mesdames et Messieurs les députés, de faire bon accueil au présent projet de loi.