



Date de dépôt : 20 septembre 2023

Réponse du Conseil d'Etat
à la question écrite urgente de Marjorie de Chastonay : Comment le Conseil d'Etat envisage-t-il de rendre le boulevard du Pont-d'Arve conforme aux exigences fédérales ?

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

Cet été, le boulevard du Pont-d'Arve connaît d'importants travaux de réfection des canalisations. Les travaux ont nécessité la fermeture complète du boulevard à la circulation routière et cycliste qui doit durer jusqu'à mi-octobre 2023. Le boulevard sera, par la suite, rouvert sur une seule voie de circulation routière et cycliste, jusqu'à la fin du mois d'octobre 2023 (sous réserve de conditions météorologiques favorables).

Or, ce boulevard est un des plus pollués de Genève, tant en termes de pollution de l'air que de pollution sonore. Pour ce qui concerne la pollution sonore, les normes fédérales sont régulièrement dépassées, de jour comme de nuit. Régulièrement, les habitants et habitantes de ce boulevard se plaignent de toutes les nuisances générées par le trafic routier.

Pour rappel, en janvier 2009, la Ville de Genève avait présenté un programme d'assainissement du boulevard du Pont-d'Arve auquel le canton s'était opposé, arguant que cela nuirait à la fluidité de la circulation. La Ville de Genève avait alors porté l'affaire devant le Tribunal qui a tranché en sa faveur¹. La Cour de justice genevoise s'était appuyée sur une jurisprudence récente du Tribunal fédéral (TF) selon laquelle la lutte contre

¹ Jugement du Tribunal administratif de première instance du 22 décembre 2016, JTAPI/1369/2016 ; jugement confirmé, en deuxième instance par la Chambre administrative, ATA/1469/2017.

le bruit peut justifier une limitation de vitesse, même « sur des routes de grand transit ». Elle a sommé l'Etat de tout tenter avant de prononcer des exceptions comme cela était son intention, et a imposé un essai d'une année.

La Ville et le canton ont finalement décidé de mettre cet axe à 30 km/h, dès le 2 décembre 2019, en s'accordant sur les modalités d'évaluation de la mesure. L'essai du 30 km/h est positif. Après une année, la Ville et l'Etat décidaient de pérenniser le 30 km/h sur le boulevard du Pont-d'Arve². Il était, néanmoins, précisé que « l'essai n'a guère d'effet sonore de jour sur le boulevard du Pont-d'Arve – où les encombrements limitent de toute façon la vitesse – mais il en a de nuit : une réduction de 1,7 décibel qui peut sembler anecdotique, mais qui l'est moins quand on sait qu'un écart de 3 décibels marque un doublement du volume sonore ». Rien n'est communiqué sur le respect de la norme OPB. Or, le cadastre du bruit routier³, selon les dernières mesures enregistrées du 27.07.2022, indique que certains secteurs du boulevard du Pont-d'Arve dépassent toujours allégrement les normes fédérales en la matière. En moyenne, certains tronçons dépassent les 70 dB (diurne) et les 65 dB (nocturne) ! Il est donc légitime de se demander s'il n'y a pas lieu d'envisager d'autres mesures pour se conformer à la décision du Tribunal administratif qui somrait « l'Etat de tout tenter avant de prononcer des exceptions à l'OPB ».

Alors que les actuels travaux sur le boulevard du Pont d'Arve sont une opportunité pour la mise aux normes fédérales de pollution de l'air et de protection contre le bruit de cet axe ;

alors que le canton s'est fixé l'objectif de diminuer de 40% le transport individuel motorisé d'ici à 2030 ;

alors que la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE – H 1 21), dans son article 7 al. 2, dit que « 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 » ;

² Tribune de Genève, « [Le test de vitesse limitée à 30 km/h est jugé concluant](#) », publié le 13.11 2020.

³ SITG, Bruit & air & RNI, Cadastres du bruit, Bruit trafic routier DIURNE, Bruit trafic routier NOCTURNE.

alors que l'ordonnance sur la protection de l'air (OPair) du 16 décembre 1985 fixe, dans son annexe 7, une limite d'immission du dioxyde d'azote (NO₂) à 30 µg/m³ en moyenne annuelle

(<https://www.ge.ch/document/6577/telecharger>) ;

alors que cette limite est régulièrement dépassée en milieu urbain, même si des améliorations ont pu être constatées ces dernières années⁴ ;

alors que l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) du 15 décembre 1986, fixe dans son annexe 3 des valeurs limite de 55 dB le jour et de 45 dB la nuit ;

alors que, selon le cadastre du bruit routier⁵, certains secteurs du boulevard du Pont-d'Arve dépassent, en moyenne, les 70 dB (diurne) et les 65 dB (nocturne) sans tenir compte des pics sonores,

le Conseil d'Etat va-t-il assainir le boulevard du Pont d'Arve ?

Face à ce constat, mes questions sont les suivantes :

- **Est-ce que le Conseil d'Etat va profiter des travaux actuellement en cours pour mettre le boulevard du Pont-d'Arve en conformité avec les normes fédérales de pollution de l'air et de protection contre le bruit ?**
- **Est-ce que le Conseil d'Etat envisage toutes les options possibles pour mettre en conformité le boulevard du Pont-d'Arve avec les normes fédérales en matière de pollution sonore liée au bruit routier, y compris via des mesures de réduction du trafic routier ?**
- **Est-ce que le Conseil d'Etat va saisir l'opportunité de cette fermeture pour analyser l'évolution du trafic dans le secteur et envisager des mesures à long terme pour assainir le boulevard du Pont-d'Arve ?**
- **Est-ce que les mesures envisagées s'inscriront dans le cadre des objectifs définis dans le plan climat cantonal ?**

Vu ce qui précède, je remercie d'avance le Conseil d'Etat des réponses apportées à ces questions.

⁴ Département du territoire, « [Qualité de l'air en 2022 à Genève: tendance favorable au-delà des effets dus à la pandémie](#) », 4 juillet 2023.

⁵ SITG, Bruit & air & RNI, Cadastres du bruit, Bruit trafic routier DIURNE, Bruit trafic routier NOCTURNE.

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Les boulevards du Pont-d'Arve et de la Tour sont des axes primaires du réseau routier genevois et revêtent une grande importance pour les différents flux, étant donné l'absence d'axes alternatifs pour la connexion entre le secteur de Plainpalais et les Eaux-Vives. La configuration particulière du boulevard du Pont-d'Arve, notamment entre l'axe tramway de la rue de Carouge et le carrefour des Vingt-Trois-Cantons, rend extrêmement complexe la réponse aux différentes demandes sur cet axe : fluidité, sécurité des différents usagers, vitesse commerciale, assainissement bruit, etc.

En lien avec le projet d'assainissement du bruit déposé par la Ville de Genève, une demande d'allègement avait été publiée par le canton. Le recours formulé par les habitants s'est traduit par une décision de justice imposant la réalisation d'un essai à 30 km/h sur cet axe, étant donné qu'il n'était pas possible de mettre en œuvre une zone 30 sur le réseau primaire, conformément à la loi sur les zones 30 et les zones de rencontre, du 21 septembre 2007 (LZ30; rs/GE L 1 11). Cet essai a été réalisé en 2020 et pérennisé depuis.

De nombreuses variantes d'aménagement du Boulevard du Pont-d'Arve ont été étudiées ces dernières années, présentant pour la plupart des risques d'engorgement du carrefour des Vingt-Trois-Cantons (saturation du carrefour impactant l'exploitation des transports collectifs) ainsi que des reports de trafic potentiels sur les quais de l'Arve et à la place de Neuve, sans retenir à ce stade un projet précis.

Dans le contexte de la mise en œuvre de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, du 5 juin 2016 (LMCE; rs/GE H 1 21), et du plan climat cantonal 2030, des actions doivent être prises pour réorganiser les flux et diminuer les kilomètres parcourus en transports individuels motorisés au centre-ville, tout en respectant l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit, du 15 décembre 1986 (OPB; RS 814.41), et en garantissant une bonne accessibilité pour le transport professionnel.

S'agissant des pistes d'actions plus concrètes à mettre en œuvre en termes d'aménagement routier au niveau du boulevard du Pont-d'Arve, des réflexions sont en cours notamment pour fluidifier davantage le trafic (transports collectifs et véhicules d'urgence compris) et pour réduire les nuisances constatées. Un travail conjoint va être mené entre le canton et la Ville de Genève ces prochains mois dans ce sens, en intégrant les mesures à prendre sur cet axe en termes d'aménagement dans une perspective plus globale prenant en considération les chantiers et les requalifications à venir. Parmi celles-ci, celles prévues sur l'avenue du Mail, de même que sur la rue

de Carouge, et menées par la Ville de Genève permettront de questionner à nouveau le secteur à l'aune de la conformité aux exigences fédérales en terme de bruit, du plan climat cantonal 2030 et de la LMCE.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :

Michèle RIGHETTI-EL ZAYADI

Le président :

Antonio HODGERS