REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE
Chancellerie d'Etat
Service communication et information

Genève, le 20 janvier 2022
Aux représentantes et représentants
des médias

Communiqué de presse du département des infrastructures

Lutte contre le bruit routier: après avoir consulté ses partenaires, le département entend déployer une nouvelle stratégie de modération de la vitesse

Dans le prolongement de la présentation du 14 avril dernier, le département des infrastructures va mettre en œuvre une nouvelle stratégie cantonale de lutte contre le bruit routier, passant par des limitations de vitesses. Cette stratégie intègre les résultats d'une consultation menée du 14 avril au 31 mai dernier, auprès des représentantes et représentants de la société civile, des partis politiques et des communes genevoises. Cent quinze entités ont répondu à cette consultation et 80% d'entre elles se sont prononcées en faveur du déploiement de la nouvelle stratégie de modération de la vitesse.

Modérer la vitesse pour lutter contre le bruit routier

La lutte contre le bruit fait partie des missions de l'Etat. Malgré les efforts déployés depuis vingt ans pour assainir le bruit routier, aujourd'hui encore, près d'un quart de la population résidente (env. 120'000 personnes) demeure confronté à des niveaux de bruit dépassant les normes fédérales de jour comme de nuit, affectant ainsi leur bien-être et leur santé.

Ailleurs en Suisse, les stratégies d'assainissement du bruit routier intègrent désormais des limitations de vitesse à 30 km/h dans les zones denses, comme c'est le cas dans les villes de Fribourg et de Lausanne. Ainsi, le déploiement de la mesure en Ville de Lausanne a permis de réduire le bruit moyen de 2 à 3 dB(A), ce qui équivaut à une diminution de moitié du trafic en termes de volume sonore ressenti.

La modération de la vitesse réglementaire apparaît donc comme une mesure proportionnée et efficace, de nature à apporter une contribution simple et rapide à la diminution du bruit routier à l'échelle du canton.

Structure de la stratégie

Cette nouvelle stratégie s'appuie sur le régime de zones inscrit dans la loi pour une mobilité cohérente et équilibre (LMCE), acceptée à 68% par le peuple en 2016, tout en ayant une gestion différenciée pour les axes structurants que ladite loi identifie, ainsi que pour la ceinture urbaine. Elle vise une réduction significative du bruit routier pour environ 70'000 personnes à Genève.

- S'agissant de la zone I (hyper-centre), conformément à la LMCE, la vitesse y sera

limitée entièrement à 30 km/h, de jour comme de nuit.

- Dans les zones II (centre élargi), les axes structurants passeront à 30 km/h durant la nuit, tandis que de jour, la vitesse y sera limitée uniformément à 50 km/h.
- La ceinture urbaine en voie de déploiement connaîtra une limitation générale à 50 km/h, qui sera abaissée durant la nuit à 30 km/h sur les tronçons qui génèrent des dépassements des valeurs limites d'imission.
- Les autres axes structurants du canton feront l'objet d'un traitement différencié durant la nuit, avec des tronçons limités à 50 km/h en cas de dépassement des valeurs limites de bruit.

Enjeux et apports de la consultation

Les résultats de la consultation renforcent la volonté du département de déployer la modération de la vitesse en tant que mesure de lutte contre le bruit. Lors de cette étape importante pour le déploiement de la stratégie, le Ministère public, la police cantonale et le Service d'incendie et de secours ont exprimé certains besoins spécifiques. Grâce à une étroite collaboration avec ces entités, des solutions pragmatiques ont pu être trouvées et intégrées dans la stratégie. Ces solutions permettent notamment d'éviter de ralentir la course des véhicules d'urgence.

Il a également été relevé la nécessité de ne pas agir uniquement sur les vitesses afin de réduire le bruit routier, mais de continuer à mettre en œuvre un panel de mesures telles que les revêtements phono-absorbants, l'incitation à l'usage de pneumatiques vertueux ou de véhicules électriques, le contrôle des véhicules trafiqués, la sensibilisation aux alternatives à la voiture, etc.

La question de la fluidité des transports publics, du maintien de leur vitesse commerciale et de l'éventuel impact financier d'une réduction de la vitesse a également été analysée dans le cadre de la consultation. La limitation de vitesse à 30km/h permettra d'agir sur la régulation du trafic et de modifier certaines priorités aux feux afin d'améliorer la circulation des transports en commun. Il faut également constater qu'une diminution de la vitesse va souvent de pair avec une réduction de l'accidentologie, limitant ainsi les congestions de trafic qui affectent fréquemment la bonne marche des transports publics. L'impact réel qu'aura la mise en œuvre de cette stratégie de vitesse sur les transports publics fera l'objet d'un suivi attentif tout au long du déploiement de la nouvelle réglementation.

Mise en œuvre

Une enquête publique, qui intégrera l'entier des axes routiers concernés par une modification de vitesse, sera publiée au printemps 2022. Une fois le délai de 30 jours expiré pour recueillir des observations, un arrêté sera publié dans la Feuille d'avis officielle, ouvrant un nouveau délai de recours de 30 jours. Si la procédure ne fait pas l'objet de recours, la stratégie se déploiera en priorité dans la zone I LMCE ainsi que sur les axes routiers en dépassement des valeurs d'alarme selon les normes fédérales d'ici fin 2022. Les autres axes routiers feront l'objet d'un déploiement à partir de début 2023.

Annexes:

- Lutte contre le bruit routier - document de synthèse
- Présentation

Pour toute information complémentaire (médias uniquement): M. Roland Godel, porte-parole, DI, T. 078 802 90 07.