MODÉRER LA VITESSE POUR LUTTER CONTRE LE BRUIT ROUTIER

NOUVELLE STRATEGIE CANTONALE

JANVIER 2022

REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

POST TENEBRAS LUX

DÉPARTEMENT DES INFRASTRUCTURES (DI)

Préambule

Modérer la vitesse pour lutter contre le bruit routier

Diminuer l’exposition de la population au bruit généré par le trafic routier représente aujourd'hui un défi sanitaire majeur pour les autorités.

En effet, la circulation routière constitue la principale source de bruit en Suisse. La population du canton de Genève, à l’instar des habitants des autres régions urbaines, est quotidiennement exposée à un bruit du trafic routier dépassant parfois les limites légales diurnes ou nocturnes. Ainsi, environ 120'000 personnes sont confrontées à un niveau de bruit dépassant les normes fédérales, affectant leur bien-être et leur santé.

La vitesse réglementaire est un levier de plus en plus utilisé par les pouvoirs publics afin de réduire le bruit routier. En passant de 50km/h à 30km/h, on diminue les nuisances sonores de 3 dB(A), ce qui équivaut à une réduction de moitié du trafic routier.

Sommaire

1. Le canton de Genève et le bruit routier 2

Situation actuelle en termes de bruit routier
Cadre légal et plan de mesures actuel
Mesures d'assainissement, décisions d'allégements et degrés de sensibilité

2. Nouvelle stratégie de vitesse 5

Retour d'expérience de la Ville de Lausanne
Utilité d'une stratégie de gestion des vitesses
Structure de la stratégie
Impacts de cette nouvelle stratégie

3. Consultation cantonale 9

Objet et déroulement
Résultats

4. Problématiques soulevées 14

5. Prochaines étapes, déploiement et calendrier 16

1. Le canton de Genève et le bruit routier

Situation du canton de Genève en termes d'assainissement du bruit routier

Le canton de Genève est le troisième canton le plus exposé au bruit routier en nombre de personnes, derrière les cantons de Vaud et de Zurich, et le premier en proportion de la population totale.

Les efforts consentis par le canton et les communes genevoises dans la lutte contre le bruit routier portent leurs fruits : malgré un nombre important de personnes demeurant exposées à un excès de bruit, le canton peut se targuer en parallèle de protéger le plus grand nombre de résidents en comparaison suisse, grâce à ses ambitieux projets d'assainissements routiers (en particulier la pose de revêtements phono-absorbants).

Routes principales et autres routes – Situation de la protection des personnes par canton, état 2018

Nombre de personnes au-dessus des valeurs limites selon l'OPB avant assainissement, personnes protégées à ce jour (état au 31 décembre 2018) et personnes encore à protéger. Estimations basées sur les données cantonales issues des projets d'assainissement.

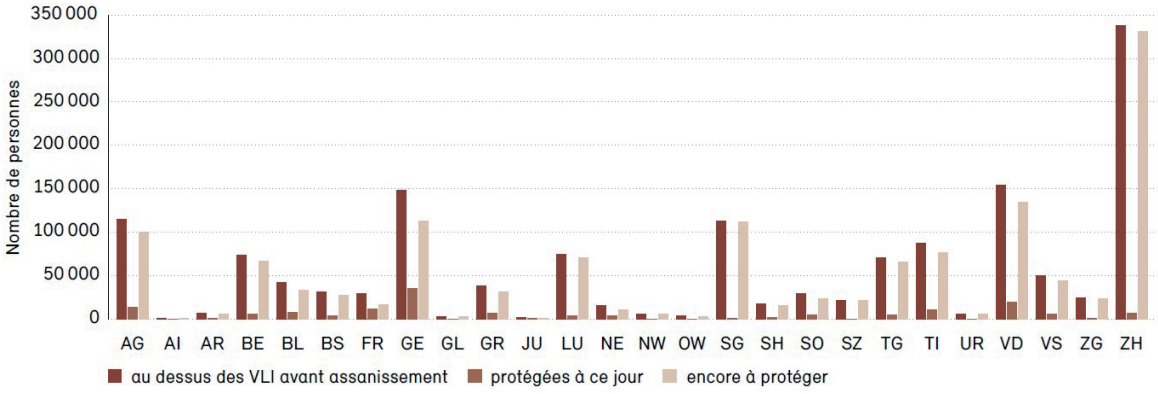


Figure 1 : Situation de la protection des personnes par canton, état 2018
(source : assainissement du bruit routier, bilan et perspectives. Etat 2018 - Office fédéral de l'environnement (OFEV))

Cadre légal et plan de mesures actuel

Depuis l'entrée en vigueur de l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), au 1er avril 1987, les propriétaires de routes ont l'obligation légale d'assainir les tronçons causant des nuisances sonores excessives.

Cette exigence concerne tant la Confédération que les cantons et les communes dont les routes doivent être assainies afin de réduire les nuisances sonores en dessous des limites légales fixées par l'OPB (valeurs limites d'immission (VLI)), avec un délai pour l'assainissement des routes cantonales et communales fixé au 31 mars 2018 par l'OPB.

Le canton de Genève est à la fois :

- le responsable de l'établissement du cadastre du bruit routier sur l'entier du réseau routier ;
- l'autorité validant les projets d'assainissement du bruit routier des communes sur les routes communales et du canton sur les routes cantonales ;
- le responsable de l'assainissement du bruit des routes cantonales.

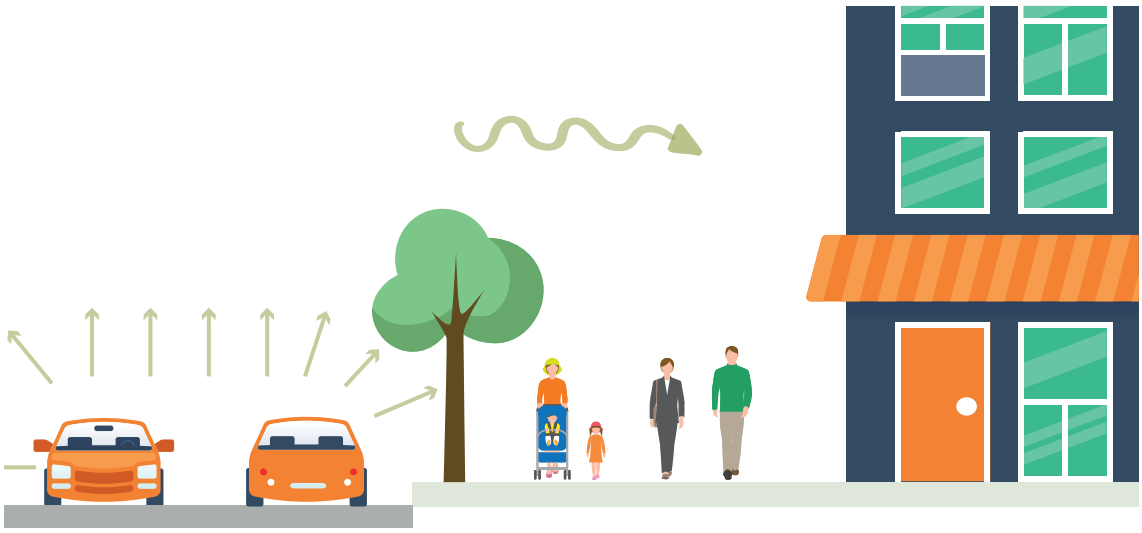
Le canton de Genève s'est doté, dès 1998, d'un plan de mesures pour l'assainissement du bruit routier. Ce document recense les tronçons communaux et cantonaux à assainir. Il présente également les moyens financiers à disposition pour réaliser les assainissements.

Le Conseil d'Etat a adopté, le 20 avril 2016, l'actualisation de ce plan de mesures, en détaillant l'ensemble des mesures stratégiques et opérationnelles pour parvenir à l'assainissement du réseau routier d'ici fin 2024 pour les tronçons cantonaux, les dernières mesures d'assainissement étant coordonnées avec la réalisation de mesures du projet d'agglomération.

Mesures d'assainissement, décisions d'allégements et degrés de sensibilité

Selon l'esprit de la loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE), les mesures d'assainissement du bruit dites « à la source » doivent être priorisées avant les mesures « sur le chemin de propagation » et celles « au point récepteur » sur les bâtiments.

Schéma de classification des différents types de mesure et ordre de priorité



Mesures à la source

- Planification des déplacements
- Gestion du trafic
- Aménagement des espaces publics
- Mesure sur les véhicules
- Revêtement à faible indice de bruit
- Vitesse règlementaire

Mesures sur le chemin de propagation

- Éloignement de la source de bruit
- Aménagement des espaces publics
- Obstacle à la propagation du bruit (talus, paroi antibruit, bâtiment écran, construction annexe, ...)

Mesures au point récepteur

- Écran phonique (balcon, surface absorbante, loggia, oriel, décrochement en façade, ..)
- Isolation phonique des fenêtres

La mesure la plus efficace pour la lutte contre le bruit routier consiste aujourd'hui en la pose d'un revêtement bitumineux phono-absorbant. Cette mesure est retenue de manière quasi-systématique dans les projets d'assainissement du bruit routier.

Réduction de la vitesse

La réduction de la vitesse autorisée constitue une mesure complémentaire également efficace pour réduire le bruit routier. Cette mesure n'a toutefois été que rarement retenue par le passé. En baissant la vitesse de 50km/h à 30km/h, les émissions sonores sont réduites, selon l'Office fédéral de l'environnement, d'environ 3 dB(A), ce qui correspond au bruit généré par un trafic réduit de moitié. En particulier, lorsque la vitesse est limitée à 30km/h, la survenue épisodique de niveaux sonores élevés (pics) est nettement plus rare. En outre, à 30km/h, si l'aménagement de la route est adéquat, les automobilistes adoptent une conduite plus régulière comportant des phases de freinage et d'accélération moins nombreuses et plus courtes; le trafic s'en trouvant ainsi grandement fluidifié.

Degrés de sensibilité au bruit

Des degrés de sensibilité au bruit (DS) permettent de fixer les valeurs limites d'exposition. Ils sont attribués en fonction de la nature de l'utilisation du territoire. L'OPB définit quatre degrés de sensibilité. La sévérité des valeurs limites varie en fonction de l'exigence de protection du lieu. Les degrés de sensibilité au bruit sont fixés dans les plans d'attribution des degrés de sensibilité OPB adoptés par le Conseil d'Etat. Il convient également de préciser que les valeurs limites sont plus sévères de nuit que de jour et que c'est souvent la nuit que les nuisances sonores restent excessives.

Décisions d'allégements

Compte tenu du haut niveau d'exposition au bruit constaté à Genève, les mesures mises en œuvre ne permettent pas toujours d'assurer intégralement le respect des valeurs limites d'immission (VLI) fixées par l'OPB. En conséquence, des décisions d'allégements sont souvent nécessaires. Cette disposition, prévue par l'article 14 OPB, constitue une dérogation au respect des valeurs limites d'immission. Ainsi, avec un allégement, les valeurs limites peuvent être dépassées tout en respectant le cadre légal. Cette dérogation, justifiée par une étude complète d'assainissement, est consignée dans une fiche technique pour chaque bâtiment dépassant les valeurs limites d'immission de jour et/ou de nuit. Les allégements doivent néanmoins rester l'exception et dès lors que rien ne s'oppose à une mesure d'assainissement qui permettrait de réduire le bruit excessif, celle-ci doit être appliquée. En effet, de manière restrictive, l'autorité cantonale compétente ne peut accorder des allégements dans le respect de l'OPB que dans les cas où l'assainissement entraverait de manière excessive l'exploitation ou entraînerait des frais disproportionnés, ou lorsque des intérêts prépondérants, notamment dans les domaines de la protection des sites, de la nature et du paysage, de la sécurité de la circulation et de l'exploitation ainsi que de la défense générale s'opposeraient à l'assainissement.

Les décisions d'allégements rendues par l'autorité cantonale compétente, publiées dans la FAO, sont opposables aux tiers. Les tribunaux sont aujourd'hui très sensibles et attentifs aux arguments des opposants. C'est en particulier le cas si une baisse de la vitesse n'a pas été retenue alors qu'elle aurait été efficace pour réduire le bruit routier lorsque ce dernier reste excessif. L'abandon d'une mesure d'assainissement, si la définition restrictive des dispositions prévues pour les allégements dans l'OPB n'est pas respectée, ne serait en effet pas conforme au droit fédéral.

2. Nouvelle stratégie de vitesse

Un peu partout en Suisse, les stratégies d'assainissement du bruit routier intègrent désormais des limitations de vitesse à 30km/h dans les zones denses. C'est par exemple le cas des villes de Fribourg et de Lausanne. Cette dernière a engagé une démarche pour implanter le 30km/h de nuit après avoir effectué un essai sur deux axes du centre-ville. Quant à Fribourg, la municipalité s'apprête à publier une mise à 30km/h de ses axes en plein cœur du centre-ville.

Retour d'expérience de la Ville de Lausanne

Suite à un essai de deux années, la Ville de Lausanne a pérennisé et étendu la mise en place du 30km/h de nuit sur son territoire. En effet, cette mesure 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. De plus, l'impact est considérable sur les vitesses excessives qui diminuent drastiquement, ainsi que sur les pics de bruit (baisse de 80%).

Outre les tests effectués, des enquêtes auprès des riverains et des usagers ont fait apparaître une bonne connaissance de la mesure, un bénéfice pour la qualité de vie des riverains et un assentiment globalement majoritaire parmi les usagers (> 60%).

Pour accompagner la mise en place de cette mesure, les autorités vaudoises et lausannoises ont fait le choix d'installer des radars pédagogiques et de procéder à une importante campagne de communication.

Utilité d'une stratégie de gestion des vitesses

Une stratégie globale de réglementation des vitesses, intégrant la différenciation jour/nuit et permettant de limiter le nombre d'allègements est donc de nature à induire un impact significatif en matière de bruit routier.

A Genève, l'essai de mise à 30km/h des boulevards du Pont d'Arve et de la Tour s'est traduit par des résultats dépassant nettement ce qui était imaginé en termes d'effet sur le bruit et de respect de la vitesse autorisée sur ce tronçon très rectiligne, qui ne se prêtait a priori pas à une vitesse de 30km/h. En coordination avec la Ville de Genève, l'Office cantonal des transports a publié le 18 décembre 2020 l'arrêté de réglementation définitive à 30km/h de jour et de nuit, étant donné que l'enquête publique n'avait fait l'objet d'aucune observation.

Par ailleurs, le Conseil administratif de la Ville de Genève a annoncé son intention de généraliser une limitation de la vitesse autorisée à 30km/h pour lutter contre le bruit sur l'ensemble de son territoire, à l'exception de la ceinture urbaine, définie dans la Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE), acceptée à 68% par le peuple genevois en 2016.

En conséquence, et même si cela ne permettra pas d'éviter intégralement tous les allègements (tronçons pour lesquels les immission sonores resteront malgré tout supérieures aux VLI), il apparaît opportun d'envisager, de manière moins restrictive qu'auparavant, des réductions de la vitesse en tant que mesures de protection contre le bruit, et de définir à cet effet une nouvelle stratégie d'application à l'échelle de l'ensemble du canton. A moyen terme, le développement des voitures hybrides et électriques permettra de réduire également dans une large mesure le bruit routier.

Structure de la stratégie

La nouvelle stratégie du Conseil d'État s'appuie sur le régime de zones inscrit dans la Loi pour une mobilité cohérente et équilibre (LMCE), tout en préconisant une gestion différenciée pour les axes structurants que ladite loi identifie, ainsi que pour la ceinture urbaine.

La LMCE intègre les principes de vitesse suivants :

- **Zone I** : hypercentre de Genève : vitesse globale à 30km/h de jour comme de nuit, avec zones de rencontre (20km/h) et zones 30 dans les quartiers (hors zones piétonnes).
- **Zone II** : centre de Genève et centres urbains : zones 30 dans les quartiers (hors zones piétonnes).
- **Traversées de localité (hors zones I et II)** : 30km/h de jour comme de nuit.

La LMCE ne prescrit pas de principes de vitesse pour les axes structurants de la Zone II et les autres axes structurants du canton, de même que pour la ceinture urbaine qui doit être « homogène, fluide et lisible ». Contrairement à la limite générale à 50km/h, le droit fédéral ne prévoit pas de limitation générale à 30km/h, mais la possibilité de créer des secteurs avec une limitation de vitesse à 30km/h et/ou des zones 30. Ces dernières doivent être physiquement aménagées de manière à garantir le respect du 30km/h, ce qui est peu compatible avec le passage des bus notamment. De plus, l'aménagement d'un tronçon pour une zone 30 ne permet pas une vitesse différenciée de jour ou de nuit.

La nouvelle stratégie s'articule sur différentes mesures complémentaires à celles déjà prévues par la LMCE :

A. Une gestion des vitesses différenciées jour/nuit (22h-6h) pour les axes structurants des zones II de la LMCE, ainsi que pour la ceinture urbaine, soit :

- Une harmonisation des vitesses diurnes à 50km/h sur les axes structurants des zones II et sur la ceinture urbaine;
- Un abaissement nocturne à 30km/h systématique dans le cas des zones II, tandis que pour la ceinture urbaine, il est appliqué en cas de dépassement des valeurs limites d'immission.

B. Sur les autres axes structurants du canton, une harmonisation des vitesses nocturnes 50km/h est prévue en cas de dépassement des valeurs limites d'immission.

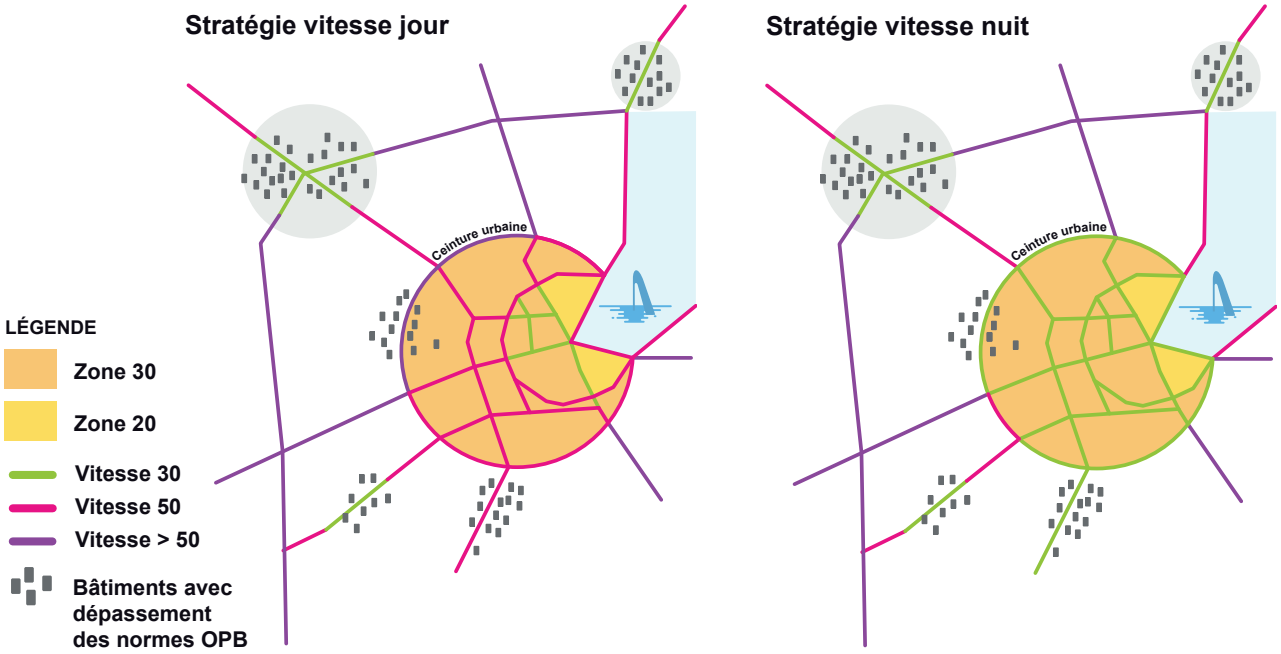


Figure 2 : Stratégie de vitesse jour / nuit

L'illustration ci-avant permet de visualiser les vitesses autorisées sur le réseau routier et selon la stratégie proposée, de jour et de nuit. On peut constater que la zone I passe entièrement à 30km/h de jour et de nuit, en application de la LMCE. De nuit, tous les axes structurants des zones II passent à 30km/h, de façon homogène, afin d'assurer une meilleure lisibilité pour les usagers de la route. Dans les quartiers, l'aménagement d'une zone 30 ou d'une zone de rencontre prenant du temps, notamment pour l'obtention des crédits d'investissement nécessaires à leur réalisation, il est prévu de déployer dans un premier temps des limitations de vitesse à 30km/h ou à 20km/h dans l'attente de la réalisation de potentiels aménagements dans le futur.

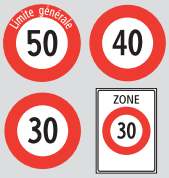
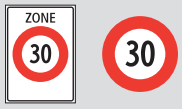
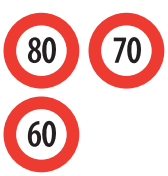
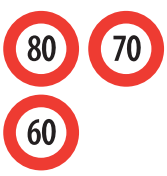
TYPOLOGIE LMCE *seulement en cas de dépassement de bruit la nuit (en grisé, application stricte LMCE)	**ACTUEL**	**PROPOSITION**	
		JOUR	**NUIT (22h - 6h)**
ZONE I AXES STRUCTURANTS (rue de Chantepoulet, bvd. J-Dalcroze, etc.)			
ZONE I QUARTIERS (St-Gervais, Cité, etc.)			
ZONE II AXES STRUCTURANTS (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.)			
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.)			

Figure 3 : Vitesses réglementaires en fonction des typologies LMCE

Impacts de cette nouvelle stratégie

En appliquant cette nouvelle stratégie, près de 70'000 habitants verront leur situation s'améliorer avec un effet acoustique de diminution du trafic par un facteur 2, dont 5'500 habitants en zone I. Comme expliqué ci-avant, si la baisse de la vitesse réglementaire ne garantit pas le respect systématique des valeurs limite d'immission et que par conséquent certains allégements resteront nécessaires, son application permettra à tout le moins de défendre les décisions prises par l'autorité d'exécution dès lors que toutes les mesures d'assainissement possibles auront bien été prises dans le respect de l'OPB.

Même si l'argument de la réduction de l'accidentologie n'est pas mis en évidence dans le cadre des procédures formelles liées à la mise en place de cette nouvelle stratégie, il est évident que la baisse des vitesses réglementaires aura un impact sur la gravité des accidents de la route, comme cela a déjà été observé lors de la mise en place de zones 30. De plus, la baisse de vitesse s'inscrit dans une certaine cohérence avec les attentes de plusieurs communes en termes de modération de trafic sur certains axes. Cela devrait ainsi permettre de faciliter la mise en œuvre d'aménagements indispensables au développement du canton.

3. Consultation cantonale

Le département des infrastructures a souhaité procéder à une large consultation sur la proposition de stratégie de modération de la vitesse en tant que mesure de lutte contre le bruit routier.

La consultation s'est déroulée du 15 avril au 31 mai 2021 au moyen d'un questionnaire accompagné d'un dossier technique envoyé à toutes les communes genevoises, aux partis politiques, aux organisations faîtières, aux associations et institutions, aux services d'urgence, etc.

115 entités ont répondu au questionnaire.

CATÉGORIES DES ENTITÉS REPRÉSENTÉES

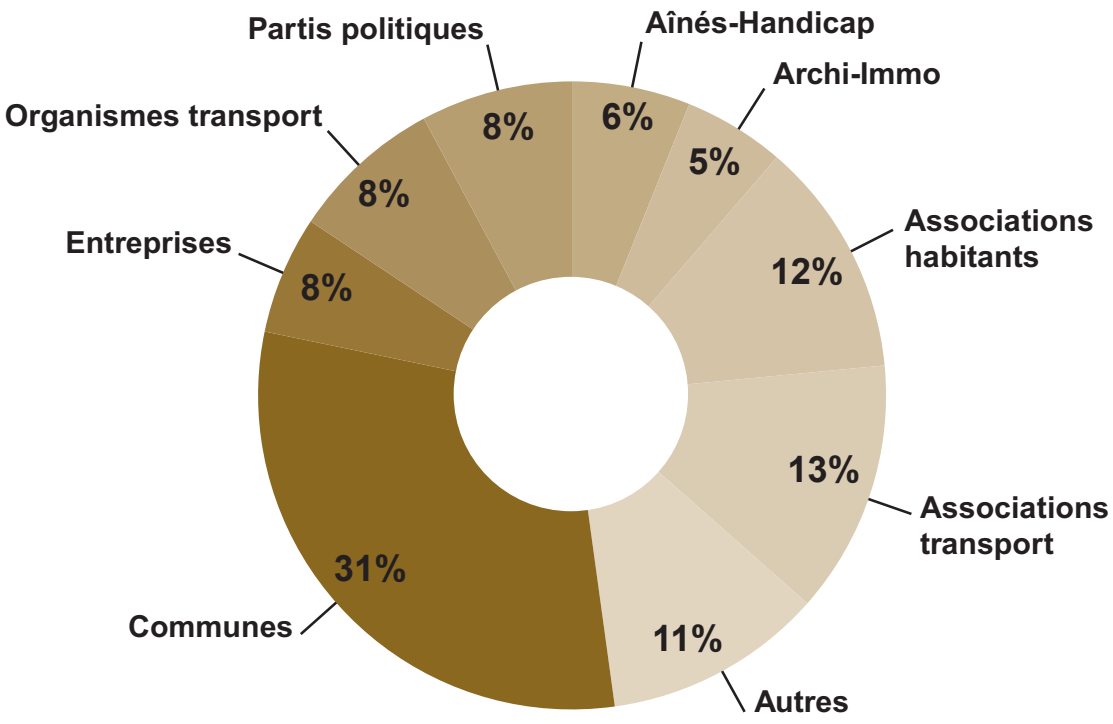
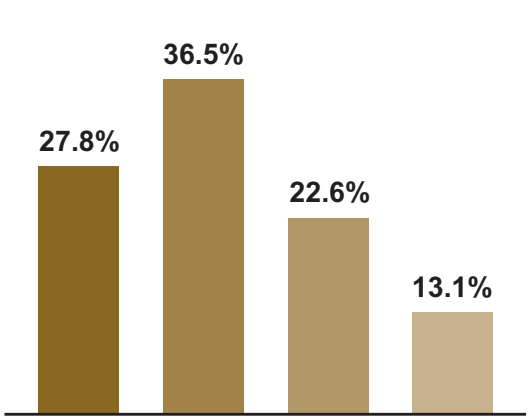


Figure 4 : Regroupement des entités ayant répondu au questionnaire dans différentes catégories d'intérêt

➔ QUESTION 1 : Approuvez-vous la réduction de vitesse pour lutter contre le bruit ?

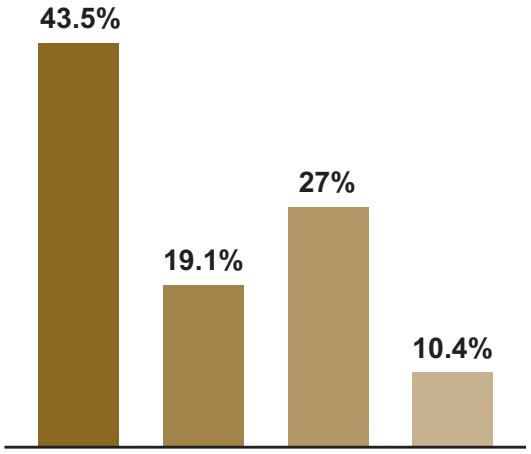
79.1% des entités ayant répondu au questionnaire approuvent la réduction de la vitesse comme mesure de lutte contre le bruit.

➔ QUESTION 2 : Sur les axes structurants de la zone II, approuvez-vous l'uniformisation de la vitesse de jour à 50km/h ?



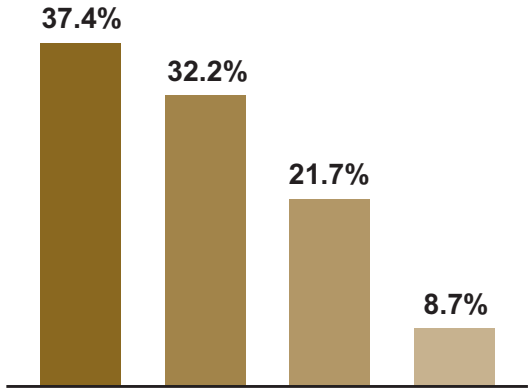
- Oui, la stratégie proposée par le Conseil d'Etat sur cet aspect nous convient.
- Oui, mais idéalement nous souhaiterions réduire la vitesse autorisée à 30 km/h en journée sur les tronçons des axes structurants de la Zone II au bord desquels des bâtiments subissent des dépassements de bruit selon l'OPB. La vitesse autorisée sur les tronçons restants serait uniformisée à 50 km/h.
- Non, nous souhaiterions maintenir la situation actuelle (avec des vitesses comprises entre 50km/h et 60 km/h).
- Autres

➔ QUESTION 3 : Sur les axes structurants de la zone II, approuvez-vous la réduction de la vitesse autorisée de nuit à 30km/h ?



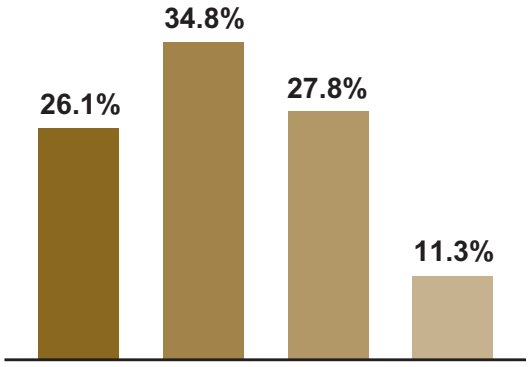
- Oui, la stratégie proposée par le Conseil d'Etat sur cet aspect nous convient.
- Oui, mais idéalement nous souhaiterions réduire la vitesse autorisée de nuit à 30 km/h uniquement sur les tronçons des axes structurants de la Zone II au bord desquels des bâtiments subissent des dépassements de bruit selon l'OPB).
- Non, nous souhaiterions maintenir la situation actuelle (avec des vitesses comprises entre 50km/h et 60 km/h).
- Autres

➔ QUESTION 4 : Sur la ceinture urbaine, approuvez-vous l'uniformisation de la vitesse autorisée de jour à 50km/h ?



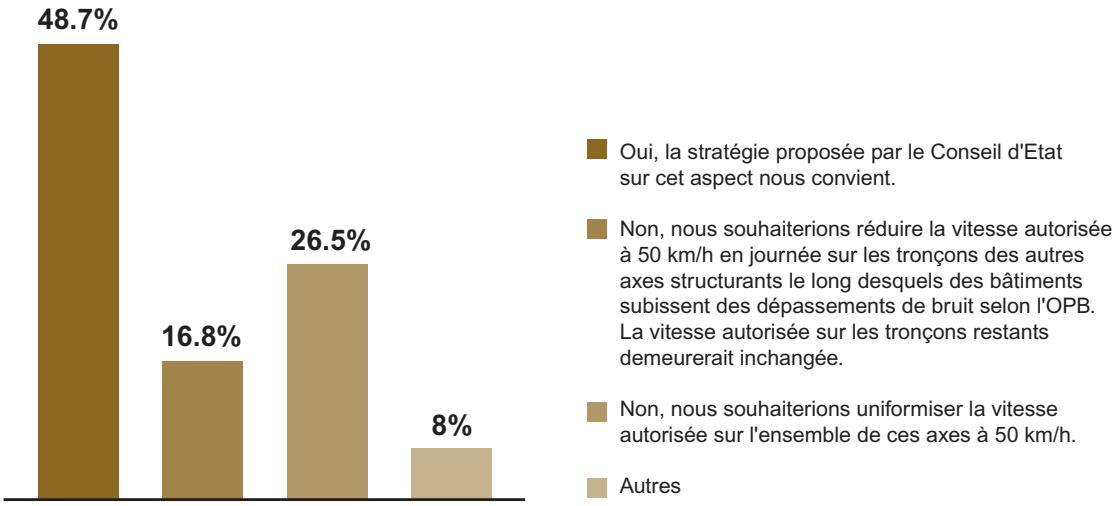
- Oui, la stratégie proposée par le Conseil d'Etat sur cet aspect nous convient.
- Oui, mais idéalement nous souhaiterions réduire la vitesse autorisée à 30 km/h en journée sur les tronçons de la ceinture urbaine au bord desquels des bâtiments subissent des dépassements de bruit selon l'OPB.
- Non, nous souhaiterions maintenir la situation actuelle (avec des vitesses comprises entre 50km/h et 60 km/h).
- Autres

➔ QUESTION 5 : Sur la ceinture urbaine, approuvez-vous la réduction de la vitesse autorisée de nuit à 30km/h sur des tronçons du réseau routier le long desquels des bâtiments subissent des dépassements de bruit selon l'OPB ?

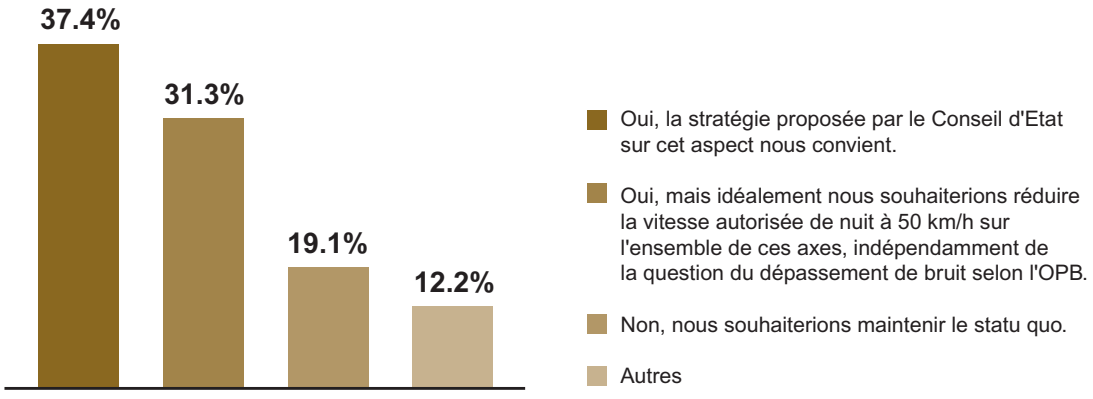


- Oui, la stratégie proposée par le Conseil d'Etat sur cet aspect nous convient.
- Oui, mais idéalement nous souhaiterions réduire la vitesse autorisée de nuit à 30 km/h sur l'ensemble de la ceinture urbaine, indépendamment de la question du dépassement de bruit selon l'OPB.
- Non, nous souhaiterions maintenir la situation actuelle (avec des vitesses comprises entre 50km/h et 60 km/h).
- Autres

➔ QUESTION 6 : Sur les autres axes structurants du canton, approuvez-vous le maintien du statu quo pour les vitesses autorisées de jour ?



➔ QUESTION 7 : Sur les autres axes structurants du canton, approuvez-vous la réduction de la vitesse autorisée de nuit à 50km/h sur des tronçons du réseau routier le long desquels des bâtiments subissent des dépassements de bruit selon l'OPB ?



➔ QUESTION 8 : Approuvez-vous l'horaire (22h – 6h) selon lequel la réglementation de vitesses de nuit est proposé ?

67% des entités ayant répondu au questionnaire approuvent l'horaire (22h – 6h) selon lequel la réglementation de vitesse de nuit est proposée.

➔ QUESTION 9 : Commentaires complémentaires

Les commentaires exposés par les entités ayants répondu au questionnaire ont été analysés et ont permis d'engager un travail collaboratif avec celles dont le fonctionnement sera impacté par une diminution des vitesses afin de trouver des solutions adaptées.

En effet, la problématique des courses officielles urgentes, la lisibilité de la différenciation des vitesses réglementaires de jour et de nuit, les moyens de contrôle des vitesses et le traitement des infractions sont autant de sujets qui ont été mis en exergue grâce à cette consultation.

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

Enfin, plusieurs entités ont aussi fait part de leur satisfaction dans le fait qu'une diminution des vitesses aura également des répercussions positives sur la sécurité routière.

4. Problématiques soulevées

Plusieurs sujets ont été mis en exergue comme étant potentiellement problématiques dans le cadre du déploiement de la stratégie de vitesse proposée. Ces sujets ont fait l'objet d'un travail en collaboration avec les entités impactées.

Lisibilité des limitations de vitesse pour l'usager et compréhension des conséquences d'une potentielle violation de la limitation

Le rappel visuel de la vitesse réglementaire maximale de 30km/h de nuit après chaque intersection dans les périmètres où la limite générale est fixée à 50km/h, conformément à l'article 16, al. 2 de l'Ordonnance sur la signalisation routière du 5 septembre 1979 (RS 741.21 ; OSR) devrait contribuer à améliorer la compréhension des usagers de la route. Une campagne de communication devra être déployée afin d'informer les automobilistes des sanctions encourues en cas de violation des limitations. A noter également, que l'installation de radars pédagogiques permettra de sensibiliser les conducteurs au respect des nouvelles réglementations.

Problématiques des courses officielles urgentes : conséquences pénales, délai d'intervention, lisibilité de la règle

Dans l'ATF 143 IV 508, le Tribunal fédéral confirme sa jurisprudence selon laquelle le « délit de chauffard » peut ne pas être retenu si l'excès de vitesse commis, qui entrerait en principe dans cette catégorie de délit, est calculé sur la base d'une limitation de vitesse qui n'avait pas pour objet la sécurité routière, par exemple des motifs écologiques. Les véhicules en course officielle urgente pourraient ainsi fonder leur calcul d'augmentation de la limite de vitesse sur la vitesse prévalant avant réduction pour lutter contre le bruit. Ainsi, les temps d'intervention ne devraient pas augmenter significativement par rapport à la situation actuelle. A noter également que des solutions techniques peuvent être envisagées pour faciliter la reconnaissance par les conducteurs en course officielle urgente de la vitesse de base sur chaque axe.

Moyens de contrôle des vitesses et traitement des infractions

Dans le projet de loi qui assurera le financement des mesures du PA4, 5 MCHF sont budgétés dès 2023 afin de permettre à la police routière d'acquérir une vingtaine de nouveaux radars, soit l'équivalent de 50% du parc actuel[1]. Ceux-ci seront dotés de la technologie permettant la prise en compte de deux vitesses réglementaires distinctes. Si certains équipements actuels pourraient devoir être déplacés en fonction du changement des vitesses réglementaires entre le jour et la nuit, il faut aussi considérer que, dans tout le centre-ville (zone I LMCE), la vitesse maximale sera limitée à 30km/h de jour comme de nuit, ce qui permettra d'y affecter les radars ne pouvant traiter qu'une seule vitesse réglementaire.

Par ailleurs, en vue de faciliter le travail d'interprétation de la brigade judiciaire et radars, une application basée sur le SITG pourra être développée, afin de déterminer aisément en fonction du moment la vitesse réglementaire d'un tronçon sur lequel a été commise une infraction et d'identifier, cas échéant, la mise en place de cette vitesse pour des motifs de protection contre le bruit.

[1] Les modifications de vitesse concernent 74 sites sur un total de 156 sites exploitables, dont 11 sites localisés sur la ceinture urbaine, 24 sites sur les axes structurants de la zone II et 39 sites sur les autres axes structurants (hors zone I).

Fluidité des transports publics, maintien de la vitesse commerciale et impact financier

D'autres villes de tailles comparables, à l'image de Grenoble, ont fait le pas de réduire la vitesse autorisée sans pour autant constater d'effet notable sur la vitesse commerciale des transports publics : une diminution de la vitesse va souvent de pair avec une réduction de l'accidentologie, limitant ainsi les congestions de trafic qui affectaient auparavant la bonne marche des transports publics. Cela étant, l'impact réel qu'aura la mise en œuvre de cette stratégie de vitesse sur les tpg est aujourd'hui difficilement mesurable, particulièrement pour certaines lignes de bus (les trams et autres véhicules circulant en site propre intégral ne sont pas soumis aux limitations de vitesse qui s'appliquent au reste du trafic).

Il convient de considérer que dans la zone I LMCE où la limitation de vitesse sera de 30km/h de jour comme de nuit, la vitesse commerciale des transports publics ne dépasse d'ores et déjà que rarement 20km/h et l'on peut donc en déduire que ces derniers n'en seront que peu impactés. On sait notamment que lors de l'essai sur les boulevards du Pont d'Arve et de la Tour en 2019, aucun effet significatif n'a été rapporté quant à la circulation des bus.

De plus, la mise à 30km/h offrira l'opportunité d'agir sur la régulation du trafic et de modifier certaines priorités aux feux afin d'améliorer la circulation des transports en commun.

Dans les autres zones concernées par cette stratégie de vitesse, la mesure de limitation devant s'appliquer uniquement de 22h à 6h,elle concernera une faible part des transports publics (de même que s'agissant du trafic automobile).

5. Prochaines étapes, déploiement et calendrier

La mise en œuvre de la nouvelle stratégie de gestion des vitesses réglementaires passera par la publication d'une enquête publique au printemps 2022 qui intégrera l'entier des axes routiers concernés par une modification de vitesse.

Une fois le délai de 30 jours passé pour recueillir des observations, un arrêté sera publié dans la Feuille d'Avis officielle pour un nouveau délai de 30 jours.

Si la procédure ne fait pas l'objet de recours, elle se déploiera en priorité dans la zone I LMCE ainsi que sur les axes routiers en dépassement des valeurs d'alarme selon l'OPB d'ici fin 2022.

Les autres axes routiers feront l'objet d'un déploiement à partir de début 2023.

ge-transports

ge_transports

ge_transports

transports.ge.ch

DÉPARTEMENT DES INFRASTRUCTURES
OFFICE CANTONAL DES TRANSPORTS
Directeur général : David Favre

© Etat de Genève, janvier 2022