

MODÉRER LA VITESSE POUR LUTTER CONTRE LE BRUIT ROUTIER : CONSULTATION CANTONALE

DOCUMENT TECHNIQUE

AVRIL 2021

DÉPARTEMENT DES INFRASTRUCTURES
OFFICE CANTONAL DES TRANSPORTS

Directeur général : David Favre

© Etat de Genève, avril 2021

Préambule

MODÉRER LA VITESSE POUR LUTTER CONTRE LE BRUIT ROUTIER : CONSULTATION CANTONALE

Le Conseil d'Etat lance une consultation auprès des représentant.e.s de la société civile que sont les organisations faïtières et associations, les partis politiques, ainsi que les communes genevoises, afin qu'ils se prononcent sur la nouvelle stratégie cantonale en matière de lutte contre le bruit routier ([la procédure de consultation est accessible sous ce lien](#)).

Diminuer l'exposition des habitant.e.s au bruit généré par le trafic routier représente un défi sanitaire majeur pour les autorités. Le bruit routier représente en effet une menace pour la santé et la qualité de vie de nombreuses personnes qui vivent dans notre canton.

Sommaire

1. Contexte : Genève, pionnier dans la lutte contre le bruit routier	2
2. Lutte contre le bruit routier : cadre légal	3
3. Nouvelle stratégie globale de réglementation des vitesses	5
4. Procédure de mise en œuvre	9

1. Contexte : Genève, pionnier dans la lutte contre le bruit routier

A Genève, les premiers programmes d'assainissement du bruit routier, portés tant par le canton que par les communes, ont débuté voici 20 ans, faisant de notre canton l'un des pionniers dans ce domaine en Suisse. Basées sur la pose de revêtement bitumineux phonoabsorbants, ces campagnes d'assainissement ont permis de recouvrir plus de 91% du réseau cantonal nécessitant d'être assaini. Les autorités ne s'arrêtent pas là, puisque depuis 2020, le canton a lancé un programme annuel de remplacement des revêtements phonoabsorbants arrivant en fin de vie pour garantir durablement la protection de la population.

Malgré ces efforts, le bruit routier reste trop élevé sur certains axes: en effet, aujourd'hui encore, quelque 120'000 résident.e.s (soit près d'un quart de la population) demeurent confronté.e.s à des niveaux de bruit dépassant les normes fédérales de jour comme de nuit, affectant ainsi leur bien-être et leur santé. Par conséquent, des mesures complémentaires d'assainissement doivent être envisagées: outre la pose de revêtement phonoabsorbant, la diminution de la vitesse de circulation constitue la deuxième mesure la plus efficace contre le bruit.

Nouvelle stratégie cantonale: soulager 70'000 Genevois.e.s

Fondée notamment sur la Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée ([LMCE lien vers texte de loi](#)), approuvée en juin 2016 par le peuple genevois, la nouvelle stratégie des autorités soumise en consultation propose une modération générale de la vitesse, de façon différenciée suivant l'importance des axes routiers et les heures du jour et de la nuit. A la clé, une réduction significative de bruit pour quelque 70'000 habitantes et habitants.

2. Lutte contre le bruit routier : cadre légal

La loi fédérale sur la protection de l'environnement ([LPE lien](#)) et l'ordonnance sur la protection contre le bruit ([OPB lien](#)) sont les bases légales fondamentales pour les exigences en matière de lutte contre le bruit routier. Depuis l'entrée en vigueur de l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), au 1^{er} avril 1987, les propriétaires de routes ont l'obligation légale d'assainir les tronçons causant des nuisances sonores excessives.

Dans ce cadre, le canton de Genève est à la fois :

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

Dès 1998, Genève s'est doté d'un plan de mesures de l'assainissement du bruit routier recensant les tronçons communaux et cantonaux à assainir et se donnant les moyens financiers de l'assainissement (<https://www.ge.ch/document/plan-mesures-assainissement-du-bruit-routier-version-actualisee-2016>). En avril 2016, le Conseil d'Etat a adopté l'actualisation de ce plan de mesures, en détaillant l'ensemble des actions stratégiques et opérationnelles pour parvenir à l'assainissement. Ce plan est actuellement en phase de réalisation avec un horizon de finalisation à fin 2024.

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. La réduction de la vitesse au-

torisée constitue une mesure complémentaire également efficace pour réduire le bruit routier.

Passer de 50 km/h à 30 km/h équivaut à réduire de moitié le bruit du trafic routier

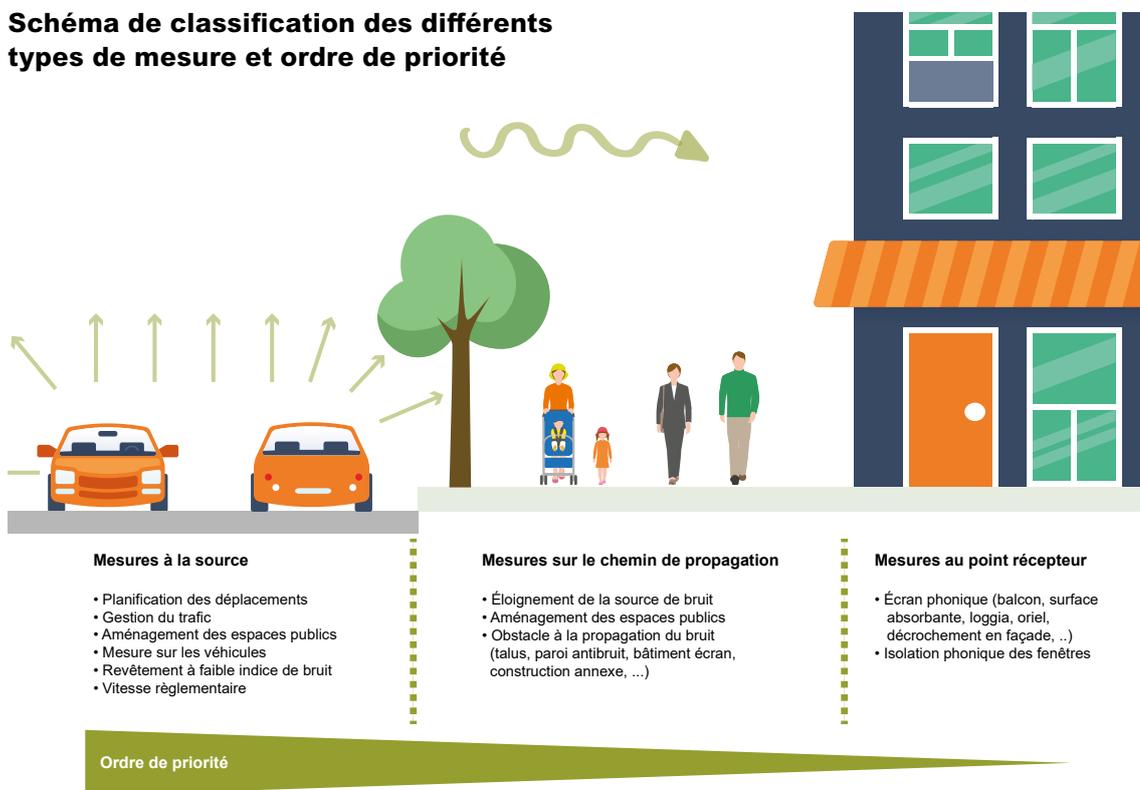
En baissant la vitesse de 50 km/h à 30 km/h, les émissions sonores sont réduites, selon l'Office fédéral de l'environnement, d'environ 3 dB(A), ce qui correspond au bruit généré par un trafic réduit de moitié. En particulier, lorsque la vitesse est limitée à 30 km/h, les pics de niveaux sonores élevés sont nettement plus rares. En outre, à 30 km/h, les automobilistes adoptent en principe une conduite plus régulière comportant des phases de freinage et d'accélération moins nombreuses et plus courtes. Le trafic s'en trouve ainsi également fluidifié.

Abaissements de vitesse réussis à Genève et Lausanne

A Genève, l'essai de mise à 30 km/h des boulevards du Pont d'Arve et de la Tour fait figure de référence pour la nouvelle stratégie de vitesses envisagée par le Conseil d'Etat. Débuté en décembre 2019, cet essai s'est traduit par une diminution des vitesses moyennes de 2 à 7 km/h, induisant une baisse de bruit de 1,7 à 2,5 dB(A) de nuit et allant jusqu'à 2,3 dB(A) de jour. De surcroît, il n'a pas été observé un impact significatif sur la circulation en général et sur la vitesse commerciale des transports publics en particulier.

Lausanne a réalisé entre 2017 et 2019 des tests de limitation à 30 km/h de la vitesse sur certains axes dépassant les valeurs limites légales la nuit (<http://30kmhdenuit.ch/>). La mesure a produit des effets positifs significatifs sur la qualité de vie des riverains. La capitale vaudoise va étendre cette mesure sur d'autres axes pour soulager à terme quelque 33'000 de ses habitant.e.s.

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



Allègements des valeurs d'émission: dernier recours

Compte tenu du haut niveau d'exposition au bruit constaté à Genève, les mesures mises en œuvre comme les revêtements phonoabsorbants et les baisses de vitesses ne permettent pas toujours d'assurer intégralement le respect des valeurs limites d'immissions (VLI) fixées par l'OPB. En conséquence, des décisions d'allègements peuvent rester nécessaires. Prévue par l'article 14 OPB, cette disposition constitue une dérogation au respect des valeurs limites d'immissions. Ainsi, avec un allègement, les valeurs limites peuvent être dépassées tout en respectant le cadre légal. Cette dérogation doit néanmoins rester l'exception pour des 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'allègements rendues par l'autorité cantonale compétente, publiées dans la FAO, sont susceptibles de recours. Les tribunaux sont très sensibles et attentifs aux arguments des opposants, en particulier si une baisse de la vitesse n'a pas été retenue alors qu'elle aurait été efficace pour réduire le bruit routier alors que ce dernier reste excessif. L'abandon d'une mesure d'assainissement, comme une baisse de vitesse, ne serait ainsi pas conforme au droit fédéral.

Pour tenir compte de l'impact futur de l'ensemble des mesures prises par le canton au niveau du bruit et des prévisions de croissance du trafic automobile, il a été décidé d'introduire un moratoire sur les allègements, qui prend force dès le début de la présente consultation.

3. Nouvelle stratégie globale de réglementation des vitesses

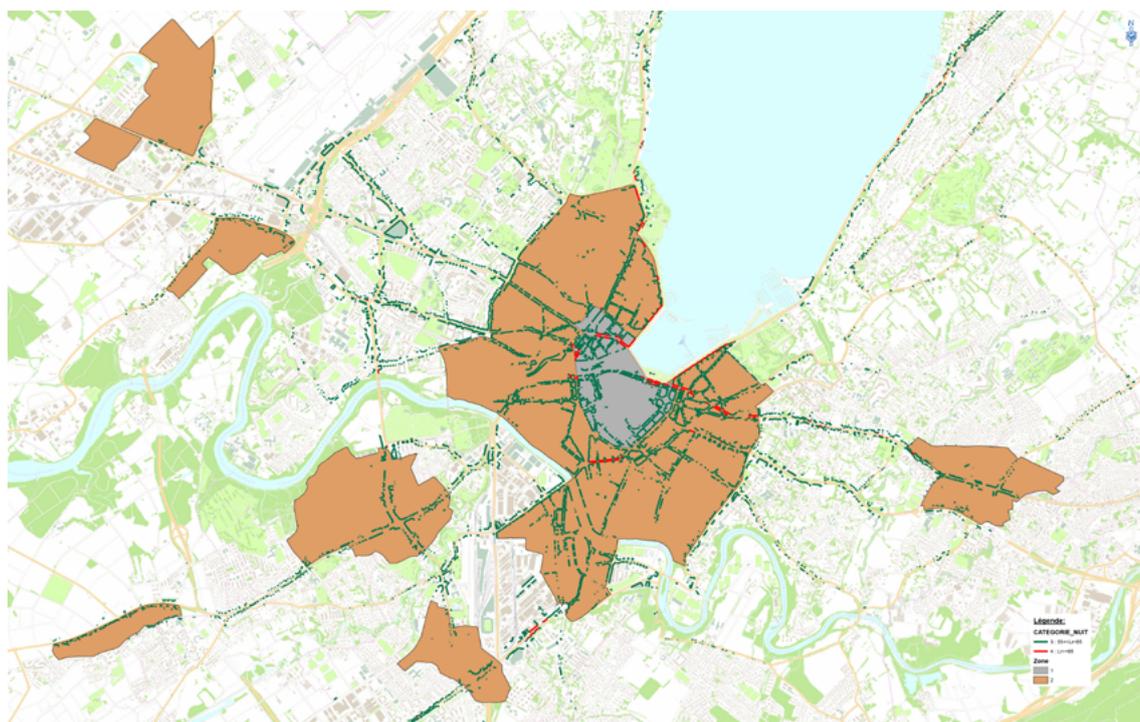
Fort de ce qui précède, le Conseil d'Etat considère qu'une stratégie globale de réglementation des vitesses, intégrant la différenciation jour / nuit et limitant au maximum le nombre d'allègements, permet d'induire des effets majeurs sur la réduction du bruit routier.

Cette nouvelle stratégie doit s'appuyer sur les principes inscrits dans la LMCE, tout en adoptant une approche différenciée pour les axes structurants que ladite loi identifie, ainsi que pour la ceinture urbaine.

La LMCE définit en effet d'ores et déjà des principes de vitesse à appliquer:

- **Zone I (article 7 alinéa 3 lettre a):** hypercentre: vitesse globale à 30 km/h jour et nuit avec zones piétonnes, zones de rencontre (20 km/h) et zones 30 dans les quartiers.
- **Zones II (article 7 alinéa 4 lettre d):** centre de Genève et centres urbains: principalement zones 30 dans les quartiers, éventuellement zones 20.
- **Traversées de localité hors zones I et II (article 7 alinéa 6 lettre c):** 30 km/h jour et nuit.

Bâtiments avec dépassement des normes OPB de nuit



Concernant la zone I, la LMCE indique que la vitesse autorisée de certains axes à plusieurs voies par sens est variable (article 7 alinéa 3 lettre c): 30km/h aux heures de forte charge de trafic, et 50km/h le reste du temps.

Cette particularité concerne, dans l'hypercentre de la ville de Genève, essentiellement la rue Chantepoulet, la rue des Terreaux du temple et le boulevard Jacques-Dalcroze.

Outre le fait qu'elle ne va pas dans le sens de la stratégie proposée en lien avec l'assainissement du bruit routier, particulièrement durant la nuit, et que sa mise en œuvre pose d'épineuses questions techniques (panneaux de signalisation adaptatifs), il est constaté que les axes mentionnés ne peuvent plus être considérés comme étant à doubles voies. Certains ont en effet d'ores et déjà fait l'objet de réductions de leur nombre de voies au profit des cycles ou des transports collectifs (réalisées, en cours ou en projet), d'autres ne présentent pas de voies multiples dans les deux sens de l'axe ou alors uniquement lors de présélections sur une portion congrue.

Il est dès lors convenu de renoncer à l'application de ce principe au profit d'une mise à 30 km/h de la zone I dans son intégralité pour garantir une cohérence et une lisibilité d'ensemble.

A contrario, la LMCE ne prescrit pas de principes de vitesse pour les axes structurants des zones II et les autres axes structurants du canton, de même que pour la ceinture urbaine qui doivent être fluides ([la liste des axes et leur limitation de vitesse est consultable ici](#)).

Concernant ces axes, la nouvelle stratégie entend se baser sur des limitations de vitesse sur le réseau structurant avec une gestion des vitesses différenciée temporellement.

- Pour les axes structurants des zones II de la LMCE, elle prévoit une limitation générale à 50 km/h le jour et à 30 km/h la nuit.
- Pour la ceinture urbaine, elle préconise également une harmonisation générale des vitesses diurnes à 50 km/h, avec un abaissement ciblé à 30 km/h durant la nuit.
- L'abaissement de la vitesse autorisée à 30 km/h durant la nuit serait systématique dans le cas des zones II, tandis que pour la ceinture urbaine, il serait appliqué en cas de dépassement des valeurs limites d'immissions. S'agissant des autres axes structurants du canton dont la limitation de vitesse est supérieure à 50 km/h, ceux-ci passeraient à 50 km/h durant la nuit en cas de dépassement des valeurs limites d'immissions.

En bref, la zone I passerait donc entièrement à 30 km/h de jour comme de nuit. Tous les axes structurants des zones II passeraient à 30 km/h durant la nuit de façon homogène, afin d'assurer une meilleure lisibilité pour les usagers de la route. La ceinture urbaine et les autres axes routiers structurants feraient l'objet d'un traitement différencié en cas de dépassement de bruit durant la nuit avec des tronçons à 30 km/h, respectivement à 50 km/h.

Il convient encore de préciser que dans les quartiers situés en zones I et II, l'aménagement d'une zone 30 ou d'une zone de rencontre nécessite du temps et des moyens, notamment pour l'obtention des crédits d'investissement idoines. Afin de pouvoir réaliser les limitations sans longs délais, il est dès lors prévu de déployer dans un premier temps des limitations de vitesse à 30 km/h ou à 20 km/h, dans l'attente de la réalisation d'aménagements adaptés.

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

Transports publics et feux bleus

Pour les transports publics, la baisse de la vitesse autorisée pourrait potentiellement augmenter légèrement leur temps de parcours sur certains tronçons. Toutefois, la vitesse effective des transports publics est très souvent en journée – particulièrement aux heures de pointe – proche ou inférieure à 30 km/h dans la zone I. En outre, certains tronçons du réseau routier, dont le nombre est en forte augmentation, permettront tout de même aux véhicules des transports publics de conserver une vitesse réglementaire de 50 km/h lorsque ceux-ci circulent en site propre intégral. De plus, la baisse des vitesses prévue de 22h à 6h s'inscrit dans une période horaire où la vitesse commerciale des transports publics est d'ores et déjà suffisante en raison de la moindre charge de trafic individuel. Enfin, il est à relever que les gains principaux en termes de vitesse commerciale se réalisent à travers une meilleure régulation du trafic et une priorité accrue aux feux, politique que le Canton s'est engagé à poursuivre de façon intensive en zones I et II, en partenariat avec les TPG.

S'agissant des services d'urgence, l'usage des Feux bleus et de la sirène permettront aux véhicules des dépassements des vitesses autorisées lors d'interventions le nécessitant, partant que l'objectif de ces abaissements de vitesse réglementaire est la réduction du bruit.

Ces problématiques relatives aux transports publics et aux véhicules d'urgence seront à observer de manière spécifique une fois les baisses de vitesse entrées en force et à travailler, cas échéant, de concert avec les institutions concernées.

Mesures à la source : la LMCE au cœur de la stratégie

Le rééquilibrage des volumes de trafic découlant de la priorisation des différents modes de transports inscrite dans la LMCE constitue une action à la source d'envergure contre le bruit routier. En favorisant activement le report du trafic automobile pendulaire vers les transports publics et la mobilité douce, pour lesquels de nombreuses nouvelles infrastructures sont prévues ces prochaines années (trams, bus à haut niveau de service, voies vertes, pistes cyclables, itinéraires piétons, etc.), en réorganisant les schémas de circulation et en adaptant la régulation pour limiter le trafic, tout en le canalisant sur des axes structurants, tels que la ceinture urbaine, il sera possible de pacifier et diminuer le volume de trafic dans les quartiers et, par extension, de diminuer le nombre de personnes soumises à un niveau de bruit excessif.

Un bon exemple de cette dynamique est fourni par la rue de Lausanne, une des rues les plus bruyantes de Suisse. Grâce à la mise en œuvre de la ceinture urbaine et au réaménagement de la Place de Cornavin, il est prévu que le trafic sur cet axe passe de 12'600 véhicules par jour à l'heure actuelle à 3'700 véhicules par jour à l'horizon 2023.

4. Procédure de mise en œuvre

La procédure usuelle pour baisser une vitesse réglementaire est de procéder à une expertise de vitesse, puis de publier une enquête publique pendant 30 jours afin de recueillir des observations, suivie de la publication d'un arrêté ouvrant 30 jours de droit de recours.

Etant donné que près de 300 axes routiers, dont 41 routes cantonales, sont concernés par la stratégie cantonale de modération des vitesses, la procédure usuelle ne paraît pas adaptée. En conséquence, et par souci d'efficacité, le Conseil d'Etat prévoit une mise en œuvre selon une procédure idoine en trois temps :

1. La présente consultation, qui doit permettre de s'assurer que les objectifs d'assainissement du bruit routier sont largement partagés afin d'améliorer les conditions de vie de plusieurs dizaines de milliers de personnes ; la stratégie définitive sera fixée en tenant compte du résultat de la consultation.
2. La publication d'une seule enquête publique pour recueillir des observations sur cette nouvelle stratégie en indiquant les axes routiers qui verront leur vitesse réglementaire baisser.
3. La publication d'un arrêté axe par axe, qui implique une planification de mise en œuvre progressive (objectif de publication pour tous les axes concernés à fin 2022).

Au vu de la multiplicité des tronçons du réseau routier concernés, le déploiement des abaissements de vitesse s'effectuera par lots et l'accent sera mis sur la pédagogie et la communication.

 **ge-transports**

 **ge_transports**

 **ge_transports**

transports.ge.ch