

M 2794 pour une évaluation des conséquences de la stratégie cantonale de lutte contre le bruit routier sur l'activité des Transports publics genevois

M 2823 : Stop aux 30 km/h anarchiques sur le réseau routier !

M 2824 : Généralisation du 30 km/h : pour une solution raisonnable dans la lutte contre le bruit routier, ne mettons pas en œuvre un plan qui ne tient pas compte des différents usagers et de l'ensemble des facteurs liés à la circulation !

M 2830 : Le 30 km/h, ça roule ! Audition devant la commission des transports du 29 mars 2022

Mesdames et Messieurs les députés,

Le GTE vous remercie de l'entendre sur ces différentes motions.

L'ensemble de ces textes se réfèrent à la stratégie du canton en matière de lutte contre le bruit, stratégie qui se base sur les résultats d'une «large consultation» menée auprès des partenaires.

Outre le fait que les résultats de cette consultation n'ont à notre sens jamais été rendus publics (si ce n'est le fait que 80% des sondés soutiendraient le projet, sans que cela ne soit davantage étayé), le GTE souhaiterait rappeler quelques éléments qui ont leur importance.

D'une part, il ne s'agit en aucun cas d'une consultation au sens traditionnel du terme, qui veut que certains cercles soient directement consultés. Ici, il s'agit d'un questionnaire ouvert à tous. Pour répondre, le GTE a dû aller le chercher et le télécharger et n'a donc pas été directement consulté. Certaines associations dont le domaine d'activité est en lien direct avec la mobilité n'ont pas eu connaissance de ce questionnaire et n'y ont donc pas répondu. La démarche est en partie biaisée.

D'autre part, notre Groupement a souligné, dans sa réponse à la consultation, la logique binaire, simplificatrice et réductrice du questionnaire, qui ne laisse place à aucune nuance ou au commentaire. Il a également noté l'absence de réflexion sur les mesures alternatives pour parvenir à une réduction du bruit, et le sentiment que les mesures relevaient davantage d'une politique anti (en l'occurrence trafic motorisé individuel) que pro (réduction du bruit et meilleure qualité de vie).

D'une manière générale, le GTE déplore que les mesures envisagées dans le canton en matière de trafic soient généralement des entraves à la mobilité privée. Notre Groupement rappelle, si besoin est, que ses missions principales sont de promouvoir une politique de mobilité fluide en faveur du transport professionnel et de permettre l'accessibilité des visiteurs et clients aux commerces et prestataires de services du centre-ville. Il n'est aucunement question de défendre une mobilité individuelle en tout temps et pour n'importe quelle activité. Mais force est de constater que les différentes politiques de limitation du trafic touchent l'ensemble des acteurs, sans distinction. A ce propos, le GTE demande que des études d'impact élargies, en particulier sur l'économie, soient en général faites avant de mettre en œuvre une stratégie.

Concernant plus concrètement la question du 30 km/h, le GTE ne remet pas en question certaines évidences. Ainsi, il est clair que moins on roule vite, plus on limite le risque accidentogène. Il est également évident qu'un nombre important de personnes sont exposées au bruit. La densification comme l'étalement des villes favorisent ce phénomène, dans la mesure où la cité est toujours plus proche des sources de bruit (hyper centre ou ceinture urbaine).

Ce que notre Groupement reproche à la stratégie de lutte contre le bruit, et partant la volonté de généraliser le 30 km/h, c'est principalement trois éléments.

La mesure ne nous paraît tout d'abord pas respecter la hiérarchie du réseau routier, et par là même la logique de la LMCE. Une généralisation du 30 km/h pourrait inciter les usagers à préférer les itinéraires les plus courts, encombrant ainsi certains quartiers d'un trafic inutile.

Ensuite, le principe de proportionnalité ne nous paraît pas davantage respecté. En effet, la loi indique que l'ensemble des mesures permettant d'atteindre l'objectif (à savoir la diminution du bruit) doivent être analysées, avant de prendre des mesures aussi contraignantes qu'une généralisation du 30 km/h. Or, des solutions alternatives, il en existe de nombreuses, dont il n'est absolument pas fait état.

On peut tout d'abord agir sur le comportement des utilisateurs. Cela va de la prévention, par des campagnes qui ont toujours un certain impact, à la pose de radar anti-bruit, comme cela a pu être expérimenté récemment, à la répression. On constate souvent que le bruit est le fait d'une minorité, qui se comporte mal et sans égard pour les autres. Il convient de sanctionner plus souvent ce type de comportement, avant de les diminuer voire les éliminer.

La technologie peut également permettre d'atténuer le bruit. Les pneus silencieux doivent ainsi être valorisés. Il en va de même pour la pose de revêtements phono absorbants, qui permet également d'atteindre des résultats intéressants.

Dans le domaine de l'immobilier et de l'aménagement, les vitres antibruit doivent également être valorisées. Dans la construction de nouveaux logements, qui sont souvent proches d'un lieu de passage, il convient de prévoir l'installation des pièces de nuit à l'arrière. De même, des aménagements paysagers peuvent proposer un rempart efficace contre le bruit.

Le troisième élément que le GTE souhaiterait mettre en avant est le sentiment fortement ancré que les politiques en matière de mobilité sont bâties pour lutter contre la mobilité individuelle motorisée, et non en faveur d'une cohabitation harmonieuse entre les différents usagers de la voirie. Que cela plaise ou non, la voiture aura toujours une place importante dans la vie quotidienne, que ce soit pour les livraisons, les achats ou les loisirs. Le GTE répète qu'il n'a pas pour vocation de prôner un usage de la voiture partout et pour tout. Il se tient donc à disposition pour être force de proposition, dans une conception globale et harmonieuse de la mobilité, qui tienne compte des intérêts de l'ensemble des acteurs de la cité.

Notre Groupement souhaiterait par ailleurs souligner que l'abaissement des limites de vitesse ne figure qu'en 4^{ème} point des mesures sur la mobilité de la stratégie Bruit 2030 du DT. Les premières mesures concernent un encouragement à s'équiper de pneus silencieux et de lutter contre les excès de bruit des deux-roues motorisés. Nous regrettons que cette stratégie repose en outre uniquement sur la question du bruit et qu'aucune autre étude d'impact n'ait été menée sur les TP,

sur le temps de parcours des professionnels, sur les feux bleus, sur la fluidité, etc.). Il est aujourd'hui possible de chiffrer les pertes de temps passées sur la route, notamment par le biais de la norme VSS SN 641.820. Une étude menée par l'Office fédéral de l'environnement en 2016 a par exemple démontré que lorsque la vitesse réduite de 50 km/h à 30 km/h, le temps de trajet des transports publics augmente d'environ 5 secondes par 100 mètres. En admettant qu'il s'agit d'une valeur théorique, car dans la réalité, le trafic urbain sur les routes principales roule rarement à 50 km/h, il y a certainement une perte de temps de parcours d'au moins 2 secondes par 100 mètres. Pour les longs trajets en centre-ville, il peut donc y avoir une augmentation considérable du temps de trajet, ce qui a un coût pour l'économie, qui se traduira à terme par une inflation. Cette question demeure valable la nuit, car plusieurs corps de métier (notamment les livraisons dans l'alimentaire) s'effectuent pendant les heures nocturnes, entre 22h et 6h du matin. Autre remarque, en abaissant les limites de vitesse, on augmente la responsabilité et la gravité de l'infraction (via sicura) pour les chauffeurs professionnels, des TP comme du privé.

Concernant la motion M2830, le GTE rejette donc la proposition de généralisation du 30 km/h pour de nombreuses raisons, la principale étant le risque de reports de trafic dans les zones résidentielles. Le GTE soutient la proposition de maintenir le régime de vitesse 50 sur les routes affectées à la circulation générale (axes structurants) et 30/20 sur les routes d'intérêt local. C'est ce qui offre les meilleures perspectives à la communauté des usagers, en garantissant le maintien de la hiérarchie de réseau.

Après une analyse globale fondée sur des critères tant techniques, que législatifs ou d'exploitation, il ressort que le maintien du 50 km/h sur les routes principales (avec de possibles exceptions dans les zones sensibles) offre le meilleur compromis pour l'écoulement du trafic routier dans son ensemble, et ceci pour les usagers suivants:

- Les transports publics restent en mesure de tenir leurs cadences sur les routes sur les routes affectées à la circulation.
- Les e-bikes rapides (45) peuvent exploiter leur potentiel sur les routes principales, alors que les lents (25 km/h) bénéficient d'un cadre plus sûr sur les routes d'intérêt local
- Les transports de marchandises bénéficient d'accès clairs pour le ravitaillement des centres urbains
- Les véhicules individuels motorisés (voitures, motos, scooters) bénéficient de voies d'accès plus efficaces pour quitter ou entrer en localité.

Enfin, pour rappel, une initiative parlementaire qui entendait faire du 30 km/h la règle et le 50 km/h l'exception en milieu urbain vient d'être rejetée par le Conseil national en décembre 2021. En 2001, le peuple suisse s'est clairement exprimé contre la généralisation du 30 km/h en localité (79,7% contre, aucun canton favorable). Un sondage récent montre que cet avis n'a pas changé et que 84% de la population sont attachés au régime de vitesse actuellement en vigueur dans les localités. Le Service d'information pour les transports publics (LITRA), la Fédération Suisse des Sapeurs-Pompiers (FSSP) et l'Union Suisses des Arts et Métiers (USAM) s'opposent également à la généralisation du 30 km/h en localité.

Au-delà de ces éléments, **le GTE partage les préoccupations contenues dans les différentes motions 2794, 2823 et 2824 et en soutient les invites.**

En vous remerciant pour votre écoute attentive

Yves Gerber

Robert Angelozzi