

Département des
infrastructures (DI)
Rue de l'Hôtel-de-Ville 14
CP 3918
1211 Genève 3

Par courriel :
ge-transports@etat.ge.ch

Genève, le 31 mai 2021

Concerne : Mise en consultation de la stratégie cantonale de lutte contre le bruit routier

Madame, Monsieur,

Par la présente, la Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG) souhaite compléter les réponses apportées au questionnaire en ligne mis à disposition par le département des infrastructures dans le cadre de la consultation sur la stratégie cantonale de lutte contre le bruit routier.

La CCIG, association de droit privé indépendante de l'Etat, regroupe plus de 2'400 entreprises membres représentant 120'000 emplois dans le canton. La CCIG s'engage pour la représentation des intérêts de ses membres et pour la défense de bonnes conditions cadres pour l'ensemble de l'économie genevoise.

La politique des transports et de la mobilité constitue un domaine d'action prioritaire pour la CCIG en tant que condition cadre de première importance concourant à la bonne marche de l'économie.

En préambule, nous souhaitons exprimer notre désapprobation vis-à-vis de la méthode de consultation employée, à savoir celle d'un questionnaire en ligne favorisant une appréciation binaire de la situation. En effet, il nous paraît indispensable d'être en mesure d'explicitier notre position de manière plus nuancée en mettant en avant les arguments fondant notre appréciation. La CCIG s'est en conséquence résolue à répondre à la consultation par le biais de ce courriel, en lieu et place du questionnaire proposé.

La stratégie exposée, reposant sur une large diminution de la limitation de vitesse dans les zones urbaines (zones I et II), risque de provoquer un certain nombre d'effets indésirables qui ne nous semblent pas avoir été suffisamment pris en compte.

Observations et remarques :

- Un abaissement de la limite de vitesse provoquera un allongement des temps de trajet, ce qui peut compromettre les activités des professionnels devant circuler à bord d'un véhicule motorisé. Les professionnels doivent pouvoir circuler en zone urbaine avec des temps de trajet raisonnables, sous peine de devoir accroître le nombre de chauffeurs et de véhicules nécessaires afin de pallier la diminution de la productivité de ceux-ci provoquée par les conditions de circulation.
- Une uniformisation des limitations de vitesse dans les zones considérées risque de remettre en cause la hiérarchie des réseaux routiers. Les usagers privilégieront les itinéraires aux distances les plus courtes, ce qui pourrait accroître le trafic routier dans les quartiers.
- La possibilité de circuler à un rythme convenable sur les axes structurants et sur la moyenne ceinture doit absolument être préservée afin de rendre ces itinéraires attractifs. En effet, la LMCE prévoit que ces axes routiers structurants situés en zone II soient aménagés de façon à garantir la fluidité du transport individuel motorisé (Art.7 al. 4 lettre b. Dans ce contexte, un abaissement de la limite de vitesse sur ces axes paraît incohérent, d'autant plus aux heures creuses lors desquelles la fluidité les rend d'autant plus attractifs.
- En ce qui concerne la zone I, l'Art.7 al.3 lettre c prévoit que les axes à plusieurs voies soient équipés d'une limitation adaptative, à savoir 30km/h aux heures de pointe et 50km/h le reste du temps. Or, la stratégie proposée s'y oppose en prévoyant une limitation généralisée à 30km/h en zone I. De plus, la logique évoquée dans le cadre de l'hypothèse d'une limitation adaptative est différente étant donné que les émissions sonores remplacent la fluidité en tant que facteur déterminant.
- Les abaissements de limite de vitesse doivent être considérés en prenant en compte la différence entre la vitesse limite et la vitesse effective des usagers : en France lors du passage en 2018 de 90 km/h à 80 km/h sur les routes nationales, les autorités ont constaté une baisse de la vitesse moyenne de 3,3 km/h¹. A Genève, l'essai de mise à 30 km/h des boulevards du Pont d'Arve et de la Tour, débuté en décembre 2019, s'est traduit par une diminution des vitesses moyennes de 2 à 7km/h. Il est donc à prévoir que les effets réels seront contenus et que de coûteuses mesures de contrôle seront nécessaires afin de faire respecter ces limitations.
- Les pics de bruit routier provoquant la majorité des nuisances sonores proviennent principalement des accélérations d'un petit nombre de véhicules particulièrement bruyants. Des mesures ciblées contre ces pics seraient préférables.
- La variation de limitation de vitesse proposée en fonction de l'heure ne nous paraît pas pertinente. En effet, cela augmentera fortement les temps de trajets de nuit pour les

¹ Ministère de l'intérieur : <https://www.interieur.gouv.fr/Actualites/Communiqués/Evaluation-de-l-abaissement-de-la-limitation-de-vitesse-a-80-km-h-349-vies-epargnees-sur-20-mois>



transports publics et le transport individuel motorisé car la fluidité du trafic permet en temps normal de circuler plus rapidement à ces heures.

- Enfin, l'adoption d'une stratégie d'une telle ampleur nécessite à notre avis que le peuple soit consulté directement par le biais d'un scrutin populaire. En effet, cette stratégie touchera la quasi-totalité de la population cantonale et nécessitera une large adhésion de la population afin de produire les effets escomptés.

La CCIG reconnaît que les nuisances liées au bruit routier ne sont pas négligeables. Il semble toutefois raisonnable de penser que l'amélioration technique des véhicules et les nouvelles normes concernant les émissions de bruit devraient conduire à une amélioration progressive de la situation. L'utilisation de revêtements et de pneus silencieux ainsi que la promotion d'un comportement de conduite respectueux du voisinage sont également des pistes à privilégier. Enfin, l'adoption de véhicules électriques et hybrides est de plus en plus répandue et contribue à la diminution des nuisances sonores du trafic routier.

Nous espérons que ces éléments retiendront votre attention et vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.

Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève

Vincent Subilia
Directeur général

Nathalie Hardyn
Directrice politique