

La population votera sur la suppression du 30 km/h pour les grands axes

Bruit routier Le référendum lancé par les partis de gauche et les associations de mobilité douce contre une loi du Grand Conseil a abouti.

Emilien Ghidoni

La saga de la limitation à 30 km/h sur les voies structurantes se poursuit. Mais pour la première fois, le peuple genevois se prononcera sur ce sujet qui divise. Le Grand Conseil a voté une loi pour maintenir une vitesse minimale de 50 km/h sur les grands axes urbains. En réaction, la gauche a lancé un référendum, déposé avec 5456 signatures, pour limiter ces voies structurantes à 30 km/h.

Cette bataille autour de la vitesse dure depuis quatre ans à Genève. En 2022, Serge Dal Busco, alors chargé des Transports, avait décidé de généraliser le 30 km/h en ville, afin de préserver la santé et la sécurité des habitants. La mesure avait entraîné de nombreux recours.

Une version allégée de l'arrêt proposée en 2023 par Pierre Maudet, maintenant les 50 km/h sur certains axes, avait permis de les désarmer partiellement. Mais un policier avait maintenu son action juridique, faisant annuler la mesure en première instance. Des associations ont fait appel de cette décision.

Effets sur la santé

Sur le plan politique, les choses bougent plus vite. Pour les référendaires, la vitesse est un enjeu de santé publique. Il ne faudrait donc pas empêcher certaines voies structurantes de passer à



Une zone limitée à 30 km/h dans le quartier des Eaux-Vives. Enrico Gastaldello

30 km/h, comme le préconise la loi votée par le Grand Conseil. Cette dernière maintiendrait par exemple des tronçons de la rue de la Servette ou de la rue Pierre-Fatio à 50 km/h.

«En Ville de Genève, 33% des logements dépassent les normes de bruit fixées par la Confédération, relève Kirsten Almeida, membre d'actif-trafiC. Cela a des

conséquences sur le sommeil, les maladies cardiaques, la santé mentale et les capacités d'apprentissage des enfants.» Elle ajoute que chaque année, «500 à 700 décès» en Suisse sont partiellement imputables au bruit.

Autre aspect invoqué par les référendaires: la sécurité. «Les collisions à 50 km/h ont bien plus de chance de provoquer des

blessures graves ou des décès que celles à 30 km/h. Il faut arrêter de voir les axes structurants comme des autoroutes. Des gens y vivent! Les habitants doivent pouvoir profiter de leur quartier en sécurité», plaide Matthieu Jotterand, vice-président de l'ATE Genève.

Les vélos aussi souffriraient du 50 km/h, alerte Olivier Gurtner, président de Pro Vélo

«Là où le 30 km/h est nécessaire pour améliorer la qualité de vie, il faut l'implémenter. Nous ne visons pas les axes avec peu d'habitations.»

Ayari Félix Beltrametti

Députée Verte au Grand Conseil

Genève: «Près d'un cycliste mort sur cinq sur les routes en Suisse est décédé dans notre canton. La sécurité est le facteur décourageant le plus les habitants à faire du vélo.» Il rappelle que le prix du pire lieu pour les cyclistes à Genève vient d'être déterminé par son association à la rue des Deux-Ponts, un axe limité à 50...

Une loi «injuste»

Mais quid de la fluidité, censée être améliorée grâce à une vitesse plus élevée, selon le Grand Conseil? «C'est un leurre, assure Ayari Félix-Beltrametti, députée Verte au Grand Conseil. Aux heures de pointe, la vitesse moyenne est d'environ 15 km/h. Le reste de la journée, elle tourne autour de 30 km/h.»

De plus, le 50 km/h en ville provoquerait un phénomène de *stop and go*: des accélérations, puis des freinages fréquents, augmentant le bruit, la pollution de l'air et la dégradation des pneus.

Le principe même de la loi votée par le Législatif serait donc injuste. «Le maintien obligatoire de ces axes à 50 km/h bénéficierait aux gens les plus aisés, qui ne vivent pas en ville et se déplacent plus souvent en voiture, estime Alexandre Diogo, membre du Parti socialiste. Ce sont surtout les classes populaires qui vivent sur les axes structurants et qui souffriront de cette mesure.» Il rappelle que le canton est appelé à se densifier, ce qui risque d'augmenter encore la part de personnes exposées au bruit.

Les référendaires assument souhaiter une extension plus large du 30 km/h par rapport à l'accord signé en 2023. Mais pour l'instant, le référendum ne vise qu'à empêcher l'annulation de ce dernier. «Le 30 km/h est un choix pragmatique. Là où il est nécessaire pour améliorer la qualité de vie, il faut l'implémenter. Nous ne visons pas les axes avec peu d'habitations», conclut Ayari Félix Beltrametti. Pour les défenseurs du 30 km/h, le vrai dogmatisme serait d'interdire une réduction de la vitesse sur tous les axes structurants, sans procéder au cas par cas.