

**Réponse du Conseil administratif du 13 décembre 2023 à la motion du 5 septembre 2023 de M<sup>mes</sup> et MM. Vincent Milliard, Matthias Erhardt, Delphine Wuest, Valentin Dujoux et Leyma Milena Wisard Prado: «Mieux équilibrer les différents moyens de transport au boulevard du Pont-d'Arve, pour ses usagers et usagères et ses habitant-e-s».**

*TEXTE DE LA MOTION*

*(liens internet consultés le 14 décembre 2023)*

*Exposé des motifs*

Cet été, le boulevard du Pont-d'Arve connaît d'importants travaux de réfection des canalisations. Les travaux ont nécessité une fermeture complète du boulevard à la circulation routière et cycliste qui doit durer jusqu'à mi-octobre 2023. Le boulevard sera par la suite rouvert sur une seule voie de circulation routière et cycliste, jusqu'à la fin du mois d'octobre 2023 (sous réserve de conditions météorologiques favorables)<sup>1</sup>.

Or, ce boulevard est un des plus pollués de Genève, tant en termes de pollution de l'air que de pollution sonore. Pour ce qui concerne la pollution sonore, les normes fédérales sont régulièrement dépassées, de jour comme de nuit. Régulièrement, les habitants et habitantes de ce boulevard se plaignent de toutes les nuisances générées par le trafic routier, comme le fait l'association Pont d'air sur ses réseaux<sup>2</sup>. Cette situation a été relayée par des associations<sup>3</sup>, notamment Actif-traffic, qui fait des propositions pour «rééquilibrer l'espace public en faveur des TPG, des véhicules d'urgence mais aussi des piétons et des cyclistes»<sup>4</sup>.

Pour rappel, en janvier 2009, la Ville de Genève avait présenté un programme d'assainissement du boulevard du Pont-d'Arve auquel le Canton s'était opposé, arguant que cela nuirait à la fluidité de la circulation. La Ville de Genève avait alors porté l'affaire devant le Tribunal, qui a tranché en sa faveur<sup>5</sup>. La Cour de justice genevoise s'était appuyée sur une jurisprudence alors récente du Tribunal fédéral (TF) selon laquelle la lutte contre le bruit peut justifier une limitation de vitesse, même «sur des routes de grand transit». Elle a sommé l'Etat de tout ten-

---

<sup>1</sup> Communiqué de presse du Département de la santé et des mobilités du 13 juillet 2023, consultable en ligne: <https://www.ge.ch/document/avis-travaux-demarrage-nouveaux-chantiers-impactant-deplacements-13-juillet-2023>

<sup>2</sup> Compte Instagram de l'association Pont d'air

<sup>3</sup> Rue de l'Avénir, «Genève: le Tribunal impose un essai à 30 km/h pour lutter contre le bruit routier», publié le 20 novembre 2020

<sup>4</sup> Actif-traffic, «Genève: profitons du chantier pour enfin transformer le boulevard du Pont-d'Arve!», publié le 17 juillet 2023

<sup>5</sup> Jugement du Tribunal administratif de première instance du 22 décembre 2016, JTAPI/1369/2016; jugement confirmé, en deuxième instance, par la Chambre administrative, ATA/1469/2017

ter avant de prononcer des exceptions comme cela était son intention et a imposé un essai d'une année.

La Ville et le Canton ont finalement décidé de mettre cet axe à 30 km/h dès le 2 décembre 2019. Après une année, la Ville et l'Etat ont décidé de pérenniser le 30 km/h sur le boulevard du Pont-d'Arve. Il était néanmoins précisé que «l'essai n'a guère d'effet sonore de jour sur le boulevard du Pont-d'Arve – où les encombrements limitent de toute façon la vitesse – mais il en a de nuit: une réduction de 1,7 dB qui peut sembler anecdotique, mais qui l'est moins quand on sait qu'un écart de 3 dB marque un doublement du volume sonore»<sup>1</sup>.

Rien n'est communiqué sur le respect de la norme de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB). Or, le cadastre du bruit routier<sup>2</sup>, selon les dernières mesures enregistrées le 27 juillet 2022, indique que le bruit mesuré au boulevard du Pont-d'Arve dépasse toujours allègrement les valeurs limites de 55 dB le jour et de 45 dB la nuit. En moyenne, certains tronçons dépassent même les 70 dB (diurne) et les 65 dB (nocturne)! Il est donc légitime de se demander s'il n'y a pas lieu d'envisager d'autres mesures pour se conformer à la décision du Tribunal administratif qui sommait «l'Etat de tout tenter avant de prononcer des exceptions à l'OPB».

Au-delà de la pollution supérieure aux normes fédérales en vigueur, cet axe souffre d'une absence d'aménagement pour les véhicules d'urgence qui se retrouvent souvent bloqués dans les bouchons avant de pouvoir rejoindre l'hôpital. Concernant les mobilités douces, les piéton-ne-s peinent à se croiser sur les trottoirs et les cyclistes empruntent une voie dangereuse et discontinue, bordée par la circulation et les places de stationnement. Enfin, si le bus 1 des TPG qui emprunte ce boulevard ne connaît que de «légers retards», c'est que la vitesse commerciale a été abaissée sur cette ligne, et donc qu'elle pourrait accélérer la cadence si une voie spécifique pouvait être aménagée<sup>3</sup>.

Face à ces constats, la présente motion invite la Ville à aménager le boulevard du Pont-d'Arve afin de limiter le trafic routier et les nuisances y relatives et à rééquilibrer les espaces dévolus aux différents usages, conformément à sa stratégie climatique<sup>4</sup>.

Considérant:

- que les actuels travaux sur le boulevard du Pont-d'Arve sont une opportunité pour la mise aux normes fédérales de pollution de l'air et de protection contre le bruit de cet axe;

---

<sup>1</sup> *Tribune de Genève*, «Le test de vitesse limitée à 30 km/h est jugé concluant», publié le 13 novembre 2020

<sup>2</sup> SITG, Bruit & air & RNI, Cadastres du bruit, Bruit routier façades jour, Bruit routier façades nuit

<sup>3</sup> *Tribune de Genève*, «Faut-il limiter les voitures sur le boulevard du Pont-d'Arve?», publié le 18 juillet 2023

<sup>4</sup> Stratégie climat de la Ville de Genève

- que l’ordonnance sur la protection de l’air (OPair) du 16 décembre 1985 fixe, dans son annexe 7, une limite d’immission du dioxyde d’azote (NO<sub>2</sub>) à 30 µg/m<sup>3</sup> en moyenne annuelle;
  - que cette limite est régulièrement dépassée en milieu urbain, même si des améliorations ont pu être constatées ces dernières années<sup>1</sup>;
  - que l’ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) du 15 décembre 1986 fixe dans son annexe 3 des valeurs limites de 55 dB le jour et de 45 dB la nuit;
  - que, selon le cadastre du bruit routier, certains secteurs du boulevard du Pont-d’Arve dépassent, en moyenne, les 70 dB (diurne) et les 65 dB (nocturne) sans tenir compte des pics sonores;
  - que le Conseil administratif s’est engagé, au travers de son programme de législation et dans sa stratégie climatique, à accompagner et à encourager la mobilité douce et l’usage des transports en commun par le développement d’infrastructures sécurisées;
  - que la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE – H 1 21), dans son article 7, alinéa 2, stipule que, «en zones I et II, la priorité en matière de gestion du trafic et d’aménagement des réseaux est donnée à la mobilité douce et aux transports publics»;
  - qu’il n’existe pas de couloir continu et réservé pour les TPG et les véhicules d’urgence sur cet axe;
  - que les trottoirs y sont étroits;
  - que la piste cyclable y est dangereuse et discontinue,
- le Conseil municipal invite le Conseil administratif:
- à équilibrer l’espace dévolu aux différentes mobilités au boulevard du Pont-d’Arve en supprimant le stationnement dans cette rue;
  - à créer une voie pour les TPG et les véhicules d’urgence;
  - à créer une piste cyclable continue et sécurisée dans cette rue et celles adjacentes;
  - à élargir les trottoirs;
  - à maintenir une voie pour les transports individuels motorisés;
  - à engager des discussions avec le Canton en ce sens;
  - à exiger du Canton qu’il réalise au minimum la mise aux normes fédérales en termes de pollution de l’air et sonore.

---

<sup>1</sup> Département du territoire, «Qualité de l’air en 2022 à Genève: tendance favorable au-delà des effets dus à la pandémie», 4 juillet 2023

## *RÉPONSE DU CONSEIL ADMINISTRATIF*

Le Conseil administratif partage pleinement les attentes et les demandes formulées par les motionnaires et travaille depuis le début de la législature pour diminuer le trafic de transit en Ville de Genève et apaiser la circulation dans les quartiers. L'axe James-Fazy, Georges-Favon, avenue du Mail, boulevards du Pont-d'Arve, de la Tour et Helvétique permet clairement d'écouler le trafic motorisé qui part de la rive droite et de l'ensemble du quartier des Nations vers les quais en rive gauche, puis en dehors du territoire communal de la Ville de Genève.

En effet, les services de la Ville de Genève ont œuvré pour que la ceinture urbaine en rive droite soit fonctionnelle dans l'objectif que ce trafic utilise la moyenne ceinture définie par la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) et permette de supprimer le transit sur l'axe précité.

Le Service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité (AGCM) a étudié très rapidement depuis cet automne, directement après les actions proposées par les associations de mobilités douces, notamment Actif-traffic, et les demandes des associations de quartier et d'habitant-e-s, une solution pouvant être mise en place immédiatement sans devoir déposer d'autorisation de construire ou nécessiter un arrêté de circulation.

Cette solution «provisoire» requiert uniquement un plan de marquage et une reprogrammation de la signalisation lumineuse, devant se traduire par un stockage des véhicules individuels motorisés, en amont de la place des Vingt-Trois-Cantons, soit sur la route des Acacias et l'avenue du Mail. La proposition consiste à garder une voie dédiée aux transports individuels motorisés (TIM) sur la gauche dans le sens montant, réserver une voie dédiée aux Transports publics genevois (TPG), aux véhicules d'urgence et aux cycles sur la droite, et maintenir inchangés les stationnements et les trottoirs actuels.

Des échanges sur ces principes ont eu lieu entre les services cantonaux et communaux à compter de la mi-octobre. Ceux-ci n'ont pas débouché sur un consensus, raison pour laquelle le département de l'aménagement, des constructions et de la mobilité (DACM) a sollicité formellement l'Office cantonal des transports (OCT), avec un plan de marquage matérialisant la proposition décrite précédemment.

A ce jour, le DACM reste dans l'attente d'une réponse formelle du Canton de Genève à cette proposition. Une prochaine bilatérale aura lieu entre les magistrats Frédérique Perler et Pierre Maudet, en charge du Département de la santé et des mobilités (DSM), et permettra d'évoquer ce sujet ainsi que de convenir des démarches qu'il faudra entreprendre pour atteindre ces objectifs d'apaisement du boulevard du Pont-d'Arve.

Le Conseil administratif reste déterminé à apaiser le TIM sur cet axe et répondre aux enjeux et aux attentes décrits par les motionnaires et souhaités par le Conseil municipal.

Au nom du Conseil administratif

Le secrétaire général:  
*Gionata Piero Buzzini*

La conseillère administrative:  
*Frédérique Perler*