

On lèvera le pied sur le boulevard du Pont-d'Arve



Ils auraient dû être masqués jusqu'à lundi, mais ils sont déjà bien visibles. Des panneaux de limitation de la vitesse à 30 km/h ont poussé à chaque carrefour le long du boulevard du Pont-d'Arve, de la plaine de Plainpalais au boulevard de la Tour, ce dernier étant aussi concerné. La signalisation spécifie que le but est de se prémunir du bruit. Il s'agit d'un [essai, d'une durée d'un an](#).

Bruyant, cet itinéraire? Cela saute aux oreilles. Selon le site de l'État, les mesures officielles confirment la sensation. Du croisement avec la rue Dancet jusqu'à celui avec le boulevard des Philosophes, **tout l'axe franchit les valeurs limites fixées par l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB) et la majorité de façades atteint même les valeurs d'alarme. Les pics affichent 73 décibels de jour, 67 de nuit – des volumes comparables à celui d'un aspirateur en marche.**

Mais pour le moment, au ras du trottoir, l'irruption des panneaux ne semble guère apaiser le trafic, qui reste vrombissant. Chez le traiteur libanais à l'angle de la rue de Carouge, on est sceptique. «C'est ridicule: le pire bruit vient des ambulances», témoigne Amer, derrière le comptoir. Plus haut, le traiteur italien n'a même pas remarqué les panneaux. «C'est très bien, si cela ne crée pas de bouchons, réagit Salvatore. Après trente-sept ans ici, je ne fais plus attention au bruit, mais le revêtement phono-absorbant (*ndlr: posé en 2014*) l'a bien diminué.» Et son client de commenter: «Chez moi, à Jussy, ils ont réduit la vitesse et, vraiment, ça aide!»

Des juges à la manœuvre

L'initiative d'abaisser la vitesse n'a pas émané d'un ingénieur en circulation ou d'un acousticien, mais d'un tribunal. Il y a deux ans, à la suite de recours de propriétaires d'immeubles, la Cour de justice a sommé l'État de tout tenter avant de prononcer des exceptions à l'OPB. C'était en effet à cette conclusion qu'avait abouti le programme d'assainissement que la Ville avait lancé en 2009 en faveur de cette artère qui comptait alors 925 habitants et 660 emplois. Le Canton rechignait à restreindre l'écoulement du trafic sur cet axe majeur, redoutant notamment des blocages nuisibles pour les transports publics. Les juges, eux, ont estimé qu'il fallait que «toutes les mesures d'assainissement possibles et raisonnables aient été épuisées», y compris une réduction de vitesse dans «un essai limité dans le temps».

La Ville et le Canton ont mis du temps à s'accorder sur les modalités d'application de l'ordre judiciaire. On pourra comparer le bruit et le nombre de véhicules avant l'introduction de la mesure, puis pendant.

Ne se retrouvera-t-on pas dans la situation de ces zones 30 qui, faute d'être jugées conformes, ne sont pas contrôlées par la police (notre édition du 18 novembre)? Chef du service municipal de l'aménagement et de la mobilité, Nicolas Betty réfute: «Il ne s'agit pas d'une zone 30, on est dans une problématique de respect de l'OPB. Il y aura des mesures de police. Nous nous sommes coordonnés avec eux et avec l'Office cantonal des transports.»

Les forces de l'ordre confirment. «C'est un tronçon, pas une zone, pointe le major Patrick Pulh, chef de la police routière. Il ne nécessite pas un aménagement particulier, mais bien une signalisation particulière qui sera conforme. Le tout fait l'objet d'un arrêté. [Alors oui, on contrôlera le respect de la vitesse. Le radar fixe qui surveille la vitesse et les feux en haut du boulevard sera réglé sur la nouvelle limitation.](#)»

«Tant mieux s'ils contrôlent au moins cet axe-là», réagit Caroline Marti, vice-présidente de l'Association transports et environnement. L'ATE avait fustigé l'absence de contrôle près du pont Butin lors d'une tentative de réduction du bruit par un abaissement de la vitesse de 60 à 50 km/h – expérience arrêtée faute d'avoir été jugée concluante.

Caroline Marti, qui est aussi députée socialiste, ferraille au parlement sur ces zones 30, nombreuses à échapper aux contrôles faute d'avoir été dûment expertisées, voire rectifiées. L'État, la Ville et la police ont formé un groupe de travail ad hoc. «Pour l'ensemble des zones, l'objectif commun est de pouvoir disposer d'une expertise validée d'ici fin 2020, permettant ainsi des contrôles de vitesses», indique Roland Godel, au nom du Département cantonal des infrastructures. La démarche sera étendue aux autres communes.



Utilité contestée

Et que dit-on de la nouvelle réduction de vitesse au Touring Club Suisse? On oscille entre intérêt et scepticisme. «S'agissant d'une artère à très fort trafic, c'est bien de mener cet essai, mais c'est sans garantie de succès, estime François Membrez, président de la section genevoise. Il n'est pas démontré de façon générale que la limitation à 30 km/h réduise le bruit, en raison des régimes plus élevés qui peuvent être utilisés.»

Dans un document de 2015, la Commission fédérale de lutte contre le bruit est plus encourageante. «Un abaissement de la limitation de vitesse de 50 à 30 km/h entraîne une diminution significative du niveau d'immissions sonores, pour autant que la vitesse réduite puisse être assurée», écrit-elle. L'atténuation moyenne peut atteindre, selon elle, trois décibels: «Une telle réduction correspond à une diminution de moitié du trafic.»

Même si les panneaux sont déjà apparents, par mégarde, [la mesure entre en force lundi 2 décembre](#). Des oriflammes signaleront la nouveauté. Un radar pédagogique (qui indique la vitesse sans sanctionner) sera mis en service. Ensuite, des panneaux additionnels avertiront de la présence d'un radar répressif.



Photos :Rue de l'Avenir