

Nuisances routières

Moins de vitesse pour moins de bruit? C'est raté!

Faute de résultat probant, l'État met un terme au test de limitation à 50 km/h sur les avenues de l'Ain et du Pailly. Les riverains sont déçus

Marc Moulin

[@marc_moulin](#)

Lever le pied pour épargner les tympans des voisins. Tel est le résumé anatomique de l'expérience inédite à Genève qui était menée depuis près d'un an dans le secteur de Châtelaine et dont la conclusion négative a été annoncée lundi. Dans l'espoir de réduire un vacarme routier excessif, la vitesse maximale avait été abaissée de 60 à 50 km/h, à titre de test, sur les avenues de l'Ain et du Pailly, cet axe à grand trafic qui relie le pont Butin à Balexert.

Ces essais découlaient d'une décision de justice, actionnée par des habitants du quartier. Ils avaient contesté en vain les mesures dites d'allègement, ces décrets par lesquels l'État renonce à faire appliquer les valeurs limites de bruit édictées à l'échelle fédérale.

Vacarme en hausse

Selon le Département des infrastructures, les essais ne se sont pas avérés concluants. «L'analyse des résultats démontre que la réduction de la vitesse n'a pas permis de baisser le bruit, les mesures faisant même apparaître dans certains cas de légères augmentations des émissions sonores», écrit-il dans son communiqué.

Trois campagnes de mesures ont été menées: l'une avant l'abaissement de la vitesse, les deux autres après. Dans trois quarts des cas, les mesures du bruit sont en légère hausse après la réduction de la vitesse. Les valeurs limites sont franchies dans tous les cas. Ce sont même les valeurs d'alarme qui sont dépassées à l'extrémité du pont Butin, sur la rive droite.

Comment l'expliquer? «Les mesures ne correspondent pas au modèle qu'on aurait pu imaginer



L'essai mené notamment sur l'avenue du Pailly ne sera pas pérennisé. LUCIEN FORTUNATI

sur le plan théorique, constate Christian Gorce, directeur des Ponts et Chaussées. La hausse du bruit peut venir d'un changement du comportement des conducteurs, par exemple dans le choix des régimes de vitesse, ou dans la composition du trafic, avec le passage de véhicules plus bruyants.»

D'autres tests en vue

L'essai étant jugé inefficace, le département va mettre à l'enquête ce qu'il avait prévu initialement: des allègements. Il rappelle dans son communiqué que l'axe est censé faire partie de la moyenne ceinture, telle qu'elle est prévue dans le compromis de 2016 sur la mobilité, et doit être capable d'écouler de façon fluide 40 000 véhicules par jour.

Ce verdict condamne-t-il à l'avance les tests de réduction de vitesse à 30 km/h prévus pour les mêmes motifs sur de grands axes urbains comme le boulevard du Pont-d'Arve ou les rues Voltaire ou de Lausanne? Non, répond l'État. «On ne va pas en tirer des généralités par rapport à d'autres secteurs ou par rapport à des tests où la

vitesse serait abaissée non pas de 10 mais de 20 km/h», assure Christian Gorce. Un test à 30 km/h vient par ailleurs de démarrer dans le village de La Capite.

Des voisins outrés

Du côté des riverains, qui espéraient pérenniser le test voire l'étendre sur le pont Butin, c'est la déception. Daniel Dind, l'un des recourants qui avaient eu gain de cause face à l'État, dit son étonnement. «J'ai parlé à plusieurs habitants et tous avaient un ressenti favorable, une impression d'un apaisement du trafic, même si la limitation n'a jamais été vraiment respectée vers chez nous, la police ayant renoncé à contrôler une limitation qui était provisoire, ce qui laisse le sentiment d'une conclusion légère et hâtive.» Un renoncement que confirme la police cantonale, faute notamment d'aménagements destinés à ralentir la circulation, explique-t-elle.

Pour sa part, Daniel Dind espère qu'un revêtement phonoabsorbant de dernière génération sera posé dans le secteur, en remplacement d'un enrobé jugé peu

efficace, datant de 2002. Mais il ne décolère pas. «Nous voilà de retour à la case départ, et de façon abrupte, se lamente-t-il. Quel message politique désolant et quel manque de respect envers les habitants de ce quartier, qu'il est prévu de densifier! Sur le bâti existant, ce sera au propriétaire de l'artère, l'État, de financer de meilleures isolations, mais sur les nouveaux immeubles, ce sera aux constructeurs.» Lesquels devraient selon toute vraisemblance se rattraper sur les loyers.

Le TCS, lui, n'est pas surpris par la nouvelle du jour. «L'efficacité d'une réduction de la vitesse en matière de bruit n'est pas systématique, d'où le fait que la justice a l'habitude de demander des périodes d'essai pour en vérifier l'impact, commente François Membrez, président de la section genevoise. Nous ne sommes pas opposés à de telles mesures. Mais nous estimons que le bruit est surtout déterminé par les séquences d'accélération et de freinage, qu'il convient d'éviter, au profit de la fluidité. Il vaut donc parfois mieux maintenir la vitesse actuelle.»