

Date de dépôt: 3 septembre 2002

Messagerie

Rapport

**de la Commission des travaux chargée d'étudier le projet de loi
du Conseil d'Etat ouvrant un crédit d'investissement de
85 millions de francs sur 11 ans (2002-2012) avec subvention
pour les études et les mesures d'assainissement des nuisances
sonores des routes cantonales et nationales**

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapporteure: Mme Morgane Gauthier

Mesdames et
Messieurs les députés,

La commission des travaux, sous la présidence de M. Hausser, a examiné le présent projet de loi lors de ses séances des 21 et 28 mai 2002. Ont assisté aux deux séances M. Moutinot, conseiller d'Etat en charge du DAEL, M. Haegler, ingénieur cantonal, M. Nicolet, collaborateur du génie civil, M. Lopes, adjoint scientifique au service cantonal de la protection contre le bruit, M^{me} Plomb, mandataire du DAEL, bureau Bourquin ; et seulement à la deuxième séance, M. Sjollema, secrétaire adjoint du DIAE, M. Pauli, juriste du DAEL, et M. Levental, chef du service cantonal de la protection contre le bruit. Les procès-verbaux ont été tenus par M^{me} Meyer, qu'elle en soit ici remerciée.

Quelques chiffres pour commencer :

Selon le plan des mesures d'assainissement du bruit routier (selon OPB art. 19) de 1998 du Canton de Genève, quelques chiffres tirés du cadastre routier genevois, des données du système d'information sur le territoire et l'outil d'analyse multicritère Electre III pour 1998 font réfléchir :

- **29 000** personnes exposées au bruit au-delà des valeurs d'alarme (70 dB de jour et 65 dB de nuit).
- **89 000** personnes exposées au-delà des valeurs limites d'immission pour le degré de sensibilité au bruit (65 dB de jour et 55 dB de nuit).
- **65** bâtiments scolaires, **5** bâtiments universitaires, **15** instituts divers, **2** bâtiments hospitaliers et **2** homes pour personnes âgées sont exposés à un niveau de bruit plus élevé que les valeurs limites.
- Le nombre de personnes exposées au bruit devrait augmenter de 2 à 5% ces dix prochaines années.
- La surface de façades dépassant 65 dB(A) de jour et/ou 55 dB(A) de nuit est environ trois fois plus importante en ville de Genève que dans le reste du canton.
- La surface de façades dépassant 70 dB(A) de jour et/ou 65 dB(A) de nuit est environ huit fois plus importante en ville de Genève que dans le reste du canton.

Selon l'exposé des motifs du présent projet de loi :

*« Actuellement, un quart de la population genevoise est exposée au bruit du trafic routier au-delà des limites acceptables. ... Il s'agit d'une atteinte de plus en plus généralisée, ... Le coût induit par le bruit dans l'environnement, celui de la santé publique, de la dépréciation des logements, etc., ne peut pas être chiffré avec précision, mais il est vraisemblable, comme l'estime l'Office fédéral de la statistique, qu'il est en Suisse de l'ordre de **plusieurs milliards** de francs par an... »*

Selon une publication du Cercle du Bruit Suisse intitulée « Le Bruit » (disponible au DIAE), M. Hofmann (chef de la division acoustique et de lutte contre le bruit du laboratoire fédéral d'essai des matériaux et de recherches à Dübendorf) a signé un article dont voici un extrait :

« ... Il existe des solutions (pour lutter contre le bruit), mais elles sont douloureuses. Il y a fort à parier qu'une lutte efficace contre le bruit ne sera possible que si la mobilité est restreinte de façon ciblée... Faire du bruit ne coûte pas assez cher, les sanctions sont trop clémentes et la qualité « peu bruyant » ne fait pas le poids face aux centimètres cubes quand il s'agit d'arguments publicitaires. ... Ses effets sont locaux, ils ne s'accumulent pas et se dissipent sans laisser de trace. Contrairement à

la qualité de l'eau potable, le bruit n'affecte jamais toute la population d'une commune ou d'une région, mais incommode uniquement la minorité qui habite le long des voies de communication. La lutte contre le bruit suppose un esprit de solidarité. De plus, le silence est un bien qui s'achète. ... »

Quelques explications sur le projet de loi

Ce projet de loi devrait théoriquement, par un investissement financier de 85 millions de francs, aider à diminuer les nuisances liées au bruit dans notre canton. Il répond à une exigence fédérale donnée par l'article 19 de l'ordonnance fédérale de protection contre le bruit et qui donne droit à une subvention, s'élevant dans ce cas à 49 % des dépenses des travaux si ces derniers sont effectués selon un calendrier s'échelonnant d'ici à 2012.

Les tronçons des routes cantonales et communales à assainir se trouvent sur deux cartes datant de 1998 annexées au présent rapport. Le plan des routes communales (Ville de Genève et de Carouge) à assainir est également annexé. L'illustration des proportions citées plus haut est sans équivoque.

Les dépenses sont prévues pour financer des travaux de génie civil et non des sommes pour diminuer le bruit à la source. De plus, la subvention fédérale porte sur la plus-value d'un revêtement phono-absorbant uniquement (selon les propos tenus par M. Haegler en commission). L'argument du département rapporteur est de dire que ce département est en bout de course du processus et ne s'occupe que de construction et non des mesures à prendre en amont.

Pour en savoir un peu plus sur les mesures à prendre en amont ou à la source, les commissaires ont entendu les explications de MM. Levental et Lopes du service cantonal de protection contre le bruit et de M^mc Plomb du bureau d'ingénieurs Bourquin. Ces mesures se trouvent dans le plan des mesures de 1998 cité plus haut.

Ce qui ressort de ces auditions est que les mesures à la source ne sont pas intégrées dans le plan d'assainissement mais elles ne sont que proposées.

Les améliorations des véhicules à moteur (moteurs, pneumatiques) ont également intéressé les commissaires. Concernant le bruit des moteurs, la Communauté européenne édicte des normes appliquées par la confédération et pour les pneumatiques, le service de M. Levental est en relation avec des entreprises privées mais actuellement sans réponse de leur part.

Les réticences des commissaires de la présente majorité

Sur la forme du projet de loi il y a à dire : si notre Conseil vote ce crédit, il laisse carte blanche au DAEL, sans aucun contrôle. Le Grand Conseil ne serait qu'informé de la tournure des événements, des dépassements de crédits éventuels et notre Conseil ne pourrait plus donner d'impulsions dans un sens ou dans un autre. Ce ne serait pas la première fois, mais ici plusieurs buts sont poursuivis : identification des différents tronçons, études des solutions et finalement travaux de génie civil. Nous sommes en présence d'un doux mélange de plusieurs crédits, ce qui implique que notre parlement voterait une enveloppe globale sans savoir à l'avance quels montants sont prévus pour un projet ou un autre. Ce flou ne peut être accepté en l'état.

Sur le fond, plusieurs points sont à relever. Le premier est la faiblesse des mesures proposées pour limiter le bruit à la source. Les auditionnés ont bien précisé que ces mesures ne sont que proposées et non pas obligatoires. Ce projet ne prévoit que des mesures de génie civil ou plutôt de construction alors que le revêtement de la chaussée ou le type de pneumatiques ne sont que quelques paramètres déterminant le niveau de bruit parmi d'autres, comme par exemple le comportement des conducteurs, la densité du trafic, la vitesse ou encore l'état général du véhicule.

Le deuxième point concerne les mesures constructives. Les revêtements phono-absorbants, les murs antibruit, les talus ou encore les vitrages fixes tendent à spécialiser les espaces et réduire la rue à la seule fonction du trafic. Cela va à l'encontre de la vie urbaine ou villageoise, notamment le rapport avec la rue (comme lieu de vie et d'échange). A terme, la spécialisation des espaces équivaut à renoncer au traitement du bruit à la source. Bien que les routes désignées dans ce projet soient cantonales ou nationales, l'état doit montrer qu'il est possible d'agir sur le bruit différemment, par exemple en changeant l'aménagement de la route (zones à vitesse réduite, signalisation, affectation différente des chaussées, giratoires, limitation du transit des véhicules bruyants, etc.) sans oublier la sensibilisation au public. Plus il y aura de véhicules à moteur, plus il y aura de bruit !

Le dernier point concerne le rapport entre le nombre de personnes souffrant du bruit et les montants investis. Les personnes auditionnées n'ont pas pu répondre de manière précise, expliquant que cette question trouvera réponse lors des études. La situation est certes urgente et il semble important que l'Etat et les communes les plus touchées accordent rapidement leurs violons pour agir dans les plus brefs délais.

Pour les deux derniers points, les commissaires n'ont pas eu de réponses précises : sur ce qui sera construit sur ces tronçons et le nombre de personnes qui bénéficieront de ces travaux.

En conclusion, la majorité de la commission a le sentiment que ces 85 millions ne seront qu'un pansement et que la véritable blessure ne sera pas soignée. Les explications floues, le manque de réponses précises font que le refus de ce projet de loi s'est imposé. Cela ne veut nullement dire que les commissaires refusent la lutte contre le bruit mais plutôt que ce plan d'assainissement est présenté uniquement pour recevoir les subventions fédérales sans avoir pris le temps d'examiner tous les aspects. Voter un crédit d'étude aurait permis d'apporter des réponses. De plus, le plan des mesures a été édité en 1998 et l'ordonnance fédérale de protection contre le bruit est encore plus ancienne. La question est de savoir pourquoi rien n'a été fait plus tôt... mais à cela, pas de réponse non plus. Plus de concertations entre les services de l'Etat, une complémentarité des mesures, une réelle volonté d'agir à la source et diminuer les nuisances pour les habitants de ce canton sont les motivations exprimées par les commissaires. C'est pour cela que je vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à refuser ce projet en l'état.

Votes et amendements

Entrée en matière :

9 oui (1 UDC, 3 L, 1 R, 2 PDC, 2 AdG) – 4 abstentions (2 S, 2 Ve)

Amendements :

A la fin de l'article 4 : « ... notamment l'impôt auto ». Le commissaire qui a proposé cet amendement voulait que l'impôt auto finance les travaux en cas de vote positif du projet de loi et que la somme ne soit pas prélevée sur le budget ordinaire. Le département des finances trouve ce moyen inapproprié et l'explique dans la note relative annexée.

Vote de l'amendement :

6 oui (2 S, 2 Ve, 2 AdG) – 7 non (3 L, 2 R, 2 PDC) – 1 abstention (S)

Cet amendement est rejeté.

Un article 8 a été proposé afin que le Grand Conseil soit tenu informé de l'avance des travaux :

« Le Conseil d'Etat présente un rapport au Grand Conseil sur l'avancement des travaux tous les deux ans. Ce rapport porte sur

l'avancement des études, des travaux, l'état des engagements, des adjudications et des paiements sous forme consolidée par objet et par type de travaux, l'état des recettes provenant de la subvention fédérale, le budget pour les deux ans à venir et une évaluation des risques techniques et financiers, une planification des travaux ».

Article voté à l'unanimité

Vote d'ensemble :

7 oui (3 L, 2 R, 2 PDC) – 7 non (3 S, 2 Ve, 2 AdG)

Ce projet de loi est refusé.

Projet de loi (8644)

ouvrant un crédit d'investissement de 85 millions de francs sur 11 ans (2002-2012) avec subvention pour les études et les mesures d'assainissement des nuisances sonores des routes cantonales et nationales

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève décrète ce qui suit :

Art. 1 Crédit d'investissement

¹ Un crédit de 85 millions de francs (TVA et renchérissement compris) sur 11 ans (2002-2012) est ouvert au Conseil d'Etat pour couvrir les frais d'études et travaux d'assainissement des nuisances sonores du réseau routier cantonal et national.

² Il se décompose de la manière suivante :

1° Travaux	65 900 000 F
2° Honoraires ingénieurs et géomètres	
a) établissement dossiers	2 000 000 F
b) projets exécution + direction travaux	2 000 000 F
3° TVA 7,6 %	5 312 400 F
4° Attribution au Fonds de décoration 1 %	383 583 F
5° Renchérissement	<u>8 900 134 F</u>
Total général :	84 496 117 F
Admis à	85 000 000 F

Art. 2 Budget d'investissement

Ce crédit sera réparti en tranches annuelles inscrites au budget d'investissement dès 2002 sous la rubrique 55.05.00.501.38.

Art. 3 Subvention fédérale

Une subvention fédérale est prévue. Elle sera comptabilisée sous la rubrique 55.05.00.660.38 et se décomposera comme suit :

1° montant retenu pour la subvention	84 616 417 F
2° subvention (49 %)	41 462 000 F
3° financement à la charge de l'Etat	43 538 000 F

Art. 4 Financement et couverture des charges financières

Le financement de ce crédit (déduction faite de la subvention fédérale) est assuré, au besoin, par le recours à l'emprunt, dans le cadre du volume d'investissement « nets-nets » fixé par le Conseil d'Etat, dont les charges financières en intérêts et en amortissement sont à couvrir par l'impôt.

Art. 5 Amortissement

L'amortissement de l'investissement est calculé chaque année sur la valeur d'acquisition (ou initiale) selon la méthode linéaire et est porté au compte de fonctionnement.

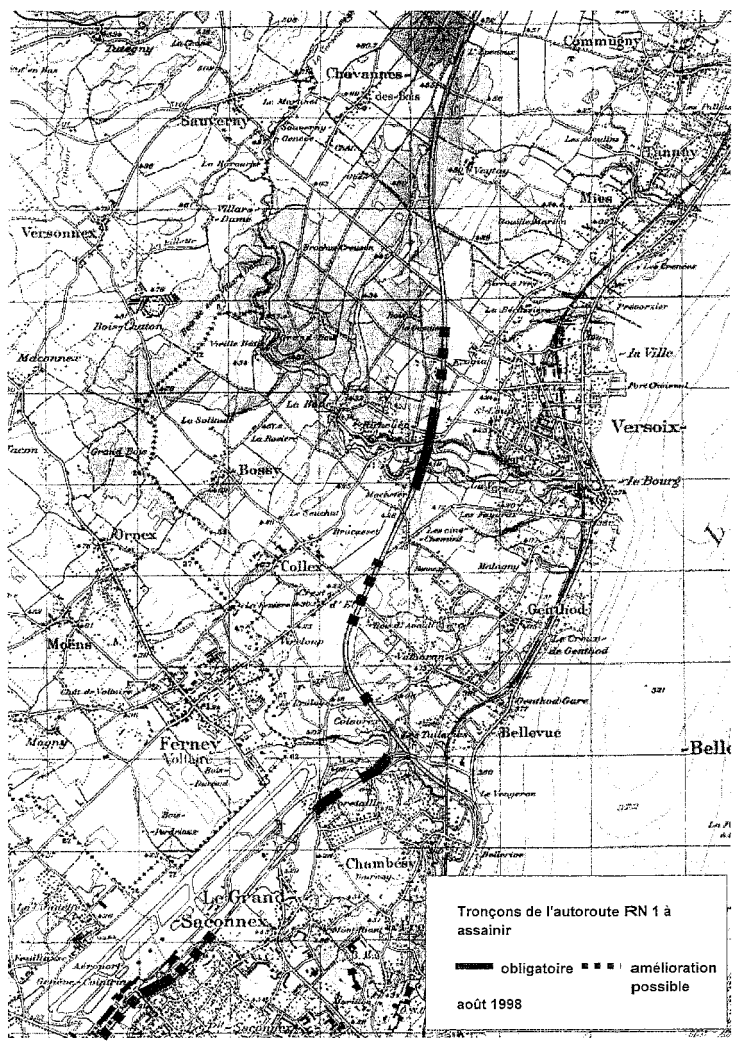
Art. 6 Utilité publique

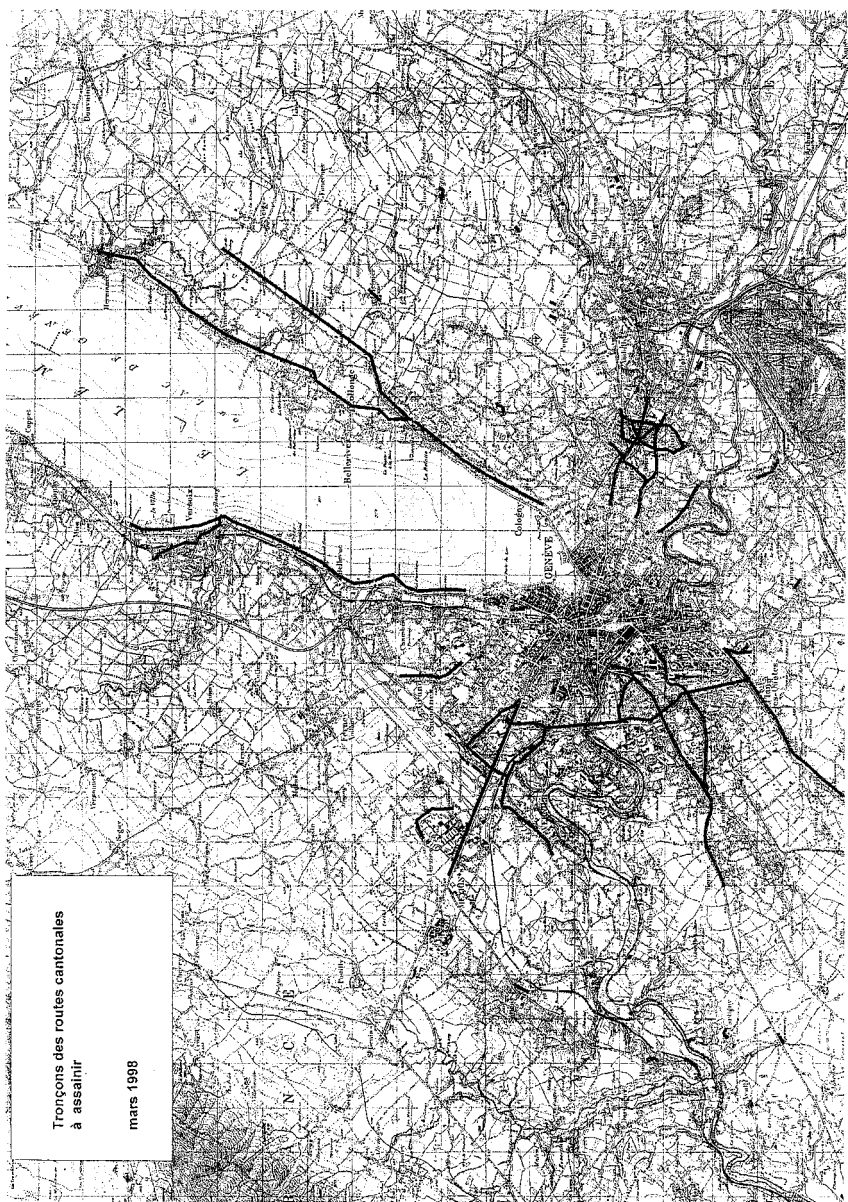
La réalisation de l'ensemble des travaux, ainsi que les acquisitions des terrains et servitudes nécessaires, sont décrétés d'utilité publique.

Art. 7 Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat

La présente loi est soumise aux dispositions de la loi générale sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève, du 7 octobre 1993.

ANNEXES





Tronçons des routes cantonales
à assainir

mars 1998



Tronçons de routes communales
à assainir sur le territoire de la Ville de
Genève et de la Ville de Carouge

mars 1998

DEPARTEMENT DES FINANCES
DIRECTION DU BUDGET DE L'ETAT ET DE LA PLANIFICATION FINANCIERE

NOTE

A: M. HAEGLER, Directeur
De: Jean-Paul Pangallo
Date: 23 mai 2002
Copie: Mme Calmy-Rey, M. Moutinot

DAEL			
R 27 MAI 2002			
P		6	
1		8	
2		7	
3		8	
4		8	

Concerne: PL 8644

Cher Monsieur,

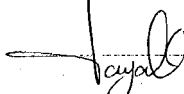
Je vous confirme les termes de notre entretien téléphonique de ce jour concernant le PL susmentionné.

S'agissant des mesures OPB représentant 85 mios de francs étalés sur 11 ans, la technique du financement au moyen de l'affectation d'une partie de l'impôt auto me semble inappropriée.

Le passage du Nouveau Modèle de Compte en 1985 a marqué la désaffectation de la quasi majorité des centimes affectés. A l'époque, le constat avait été fait qu'il n'y avait jamais parfaite adéquation entre les moyens financiers mis à disposition par le biais de centimes affectés et le déroulement ou coût du projet.

Ce constat étant toujours d'actualité, le département des finances n'est donc pas favorable à cette solution.

Je vous prie d'agréer, cher Monsieur, mes meilleures salutations.



Jean-Paul Pangallo

Génie civil			
Recu le 27 MAI 2002			
5	<input checked="" type="checkbox"/>	511	<input checked="" type="checkbox"/>
5.1	<input checked="" type="checkbox"/>	512	
5.01		513	
ob	<input checked="" type="checkbox"/>		

Date de dépôt : 3 septembre 2002

Messagerie

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapporteur: M. Hugues Hiltbold

Mesdames et
Messieurs les députés,

I. Problématique

La discussion au sein de la commission a principalement traité de la problématique des mesures d'assainissement à la source des nuisances sonores occasionnées par le trafic.

La problématique de la réduction des nuisances sonores à proximité d'habitations par le biais soit d'améliorations techniques de l'industrie automobile permettant des diminutions notoires d'émissions sonores des véhicules, soit par la diminution ou la répartition hors des zones d'habitation du trafic est une problématique importante qui voit forcément des conflits idéologiques quant à la meilleure des solutions à adopter.

Il convient de préciser qu'un plan des mesures d'assainissement existe et est en cours de mise à jour dès cet automne par le Département de l'intérieur, de l'agriculture et de l'environnement (ci-après DIAE).

II. Principe

La minorité de la commission a considéré que, bien que la problématique posée soit importante, il n'appartenait pas aux commissaires d'en débattre du fait de la teneur du projet de loi soumis à la Commission des travaux qui a pour objet l'assainissement d'un certain nombre de tronçons routiers cantonaux et nationaux, soit sur les dernières mesures envisagées qui sont du ressort du génie civil.

La minorité de la Commission des travaux regrette que pour la majorité de la commission les mesures à adopter en matière d'assainissement du bruit routier soit exclusivement de type mesures à la source et ce, au détriment des mesures constructives néanmoins nécessaires. Ces deux types de mesures ne doivent pas se substituer, mais au contraire se compléter, en tout cas dans un premier temps.

III. Exigences fédérales

Il est capital de rappeler que le projet de loi répond aux exigences fédérales de l'ordonnance OPB (art. 19), qui prévoit une mise en conformité par le canton d'ici 10 ans (2012) des mesures d'assainissement des nuisances sonores. Le planning des travaux proposé dans le projet de loi pour l'ensemble des tronçons routiers est tout à fait conforme aux prévisions de la Confédération.

IV. Investissement – mesures proposées

Le crédit d'investissement de 85 millions sur 11 ans prévoit un certain nombre de mesures efficaces sur divers tronçons routiers, quartiers, à savoir la mise en place de revêtements routier phono absorbant, de giratoires antibruit, de murs antibruit, de butte et mesures d'aménagement des espaces urbains en y intégrant des mesures antibruit, etc.

La subvention fédérale s'élève à près de la moitié du crédit d'investissement proposé et la validité de cette subvention s'arrête après 2012, sans nouvelle prolongation de délai possible. Les cantons ont globalement tous pris du retard dans l'application de l'ordonnance fédérale, raison pour laquelle aucun ajournement supplémentaire ne sera possible.

La minorité de la Commission des travaux a estimé que l'Etat de Genève ne pouvait pas se permettre de perdre la subvention fédérale de plus de 40 millions sous prétexte que les mesures d'assainissement à la source ne sont pas adaptées. De plus, la part cantonale de près de 44 millions échelonnées sur 11 ans est tout à fait supportable compte tenu des mesures proposées.

V. Conclusion

Au vu de ce qui précède, la minorité de la commission des travaux est arrivée à la conclusion qu'il était indispensable d'effectuer ces mesures d'assainissement conformément aux exigences fédérales et ce pour améliorer

la qualité de vie de près du quart des citoyens qui supporte des charges sonores trop élevées.

Elle prie l'ensemble du parlement de ne pas se tromper de discours en voulant traiter exclusivement les mesures d'assainissement à la source au détriment des mesures d'assainissement constructives au risque de péjorer la qualité de vie de beaucoup d'habitants pendant de nombreuses années.

Enfin, il est totalement impensable d'imaginer la perte de la subvention fédérale allouée à l'Etat de Genève au nom d'un principe aussi bon soit-il.

Au vu de ce qui précède, la minorité de la commission vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à voter ce projet de loi.