

Date de dépôt : 1^{er} novembre 2017

Réponse du Conseil d'Etat

à la question écrite urgente de Mme Isabelle Brunier : Pose de revêtement phonoabsorbant en des lieux peu exposés, n'y a-t-il pas une logique autre que celle des opportunités dans le choix des lieux et n'assistons-nous pas à un gaspillage indu de deniers publics ?

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 13 octobre 2017, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

Dans son discours de Saint-Pierre du 8 décembre 1997, il y a donc quasiment 20 ans, le Conseil d'Etat de l'époque déclarait son intention de mettre en œuvre une politique de protection de l'environnement en ces termes : « La préservation du milieu vital et de son équilibre entre le domaine bâti et les lieux de vie n'est pas un luxe et encore moins un caprice. Chacun peut constater, dans la vie quotidienne, et malgré les efforts accomplis, que les nuisances restent importantes, qu'il s'agisse de l'accumulation des déchets, de la qualité des sols, de l'air, de l'eau ou des nuisances liées au bruit ». La principale source de bruit en Suisse est la circulation routière. Une partie importante de la population du canton de Genève est quotidiennement exposée au bruit du trafic routier dépassant les limites légales. Depuis l'entrée en vigueur de l'ordonnance contre le bruit (OPB), au 1^{er} avril 1987, les propriétaires de routes ont l'obligation légale d'assainir les tronçons causant des nuisances sonores excessives. Les délais avaient été fixés au 31 mars 2015 pour les routes nationales et avant le 31 mars 2018 pour les routes cantonales et communales. Un cadastre du bruit routier a été établi par le canton et semble être mis régulièrement à jour, ce qui permet d'avoir une « photographie » précise de la situation.

Depuis quelques années, l'une des solutions d'assainissement du bruit routier appliquées (parmi d'autres) est la pose de revêtement phonoabsorbant. Son efficacité est reconnue, en particulier sur les tronçons où les voitures roulent à 50 ou 60 km/heure, mais son coût était réputé être un peu plus élevé et sa durée de vie un peu moindre que ceux des enrobés traditionnels. Néanmoins, le canton et les communes ont choisi d'en poser aux endroits où, selon une bonne logique, ce revêtement devrait être le plus nécessaire, c'est-à-dire sur les axes où les valeurs de bruit sont les plus élevées, et le nombre d'habitants exposés le plus grand. Leurs choix sont soumis au préavis du SABRA au DETA.

Or, que constate-t-on, à quelques mois de l'échéance fédérale d'assainissement ? Du revêtement phonoabsorbant est posé sans logique aucune dans des lieux qui ne le nécessiteraient pas, ou du moins qui ne sont pas prioritaires, alors que les habitants riverains d'axes principaux continuent d'être exposés et de souffrir du bruit routier de manière excessive et illégale. Un article de la Tribune de Genève relevait déjà le 14 janvier 2014 que l'on assainissait « des routes en pleine campagne, alors que le trafic gronde en ville ». Mais l'inégalité de traitement ne touche pas que les campagnards (qui en certains endroits sont aussi exposés au bruit excessif) et les citadins. En ville de Genève, on a pu assister ces derniers temps à la pose de phonoabsorbant dans des quartiers ou sur des rues soit peu habités, soit peu exposés. Quelques exemples : le quartier des banques, la rue du Général-Dufour, la rue Jean-Jaquet, aux Pâquis, qui se termine en impasse sur la rue piétonne du Léman et où aucun trafic de transit ne passe, la rue des Photographes, aux Eaux-Vives, qui est en zone 30 !

Dans ces conditions, mes questions sont les suivantes :

- **A quoi servent le cadastre du bruit et sa mise à jour si l'on n'en tient pas compte ?**
- **Les particuliers propriétaires se sont vu imposer les changements de fenêtres pour des raisons énergétiques mais également pour répondre à l'OPB. Comment est-ce que les collectivités publiques peuvent-elles assumer moralement de ne pas respecter les normes en vigueur depuis plus de 30 ans ?**
- **Il s'agit d'une question de santé publique, quels sont les coûts que l'exposition au bruit engendre quant à la santé de riverains ?**
- **Est-ce que le SABRA ne devrait pas ne préavisier favorablement prioritairement que les tronçons les plus lourdement exposés selon le cadastre ?**

- *Est-ce que, dans un souci d'efficacité et vu l'urgence de la situation, le canton ne devrait pas s'imposer à lui-même et imposer aux communes de réaliser dans le délai imparti par la Confédération la pose de phonoabsorbant sur tous les axes concernés ?*
- *Subsidiairement, où en est le litige qui oppose le canton à la Ville de Genève concernant l'entretien des routes cantonales sur le territoire communal ?*

Je vous remercie par avance des réponses complètes et précises que vous aurez à cœur de me donner.

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Le service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants (SABRA) est le service spécialisé en matière de protection contre le bruit qui a notamment pour tâches d'élaborer le plan de mesures de protection contre le bruit en vue de son adoption par le Conseil d'Etat et d'élaborer le cadastre du bruit routier.

Le premier plan des mesures d'assainissement du bruit routier a été adopté en 1998. Les données du cadastre du bruit routier, actualisées régulièrement par le SABRA, ont servi de référentiel pour mettre à jour en 2016 ce plan des mesures. Ce document, adopté le 20 avril 2016 par notre Conseil, identifie notamment les routes cantonales et communales qui nécessitent un assainissement du bruit routier et constitue par conséquent l'élément de référence pour les autorités cantonales et communales afin d'établir leurs programmes d'assainissement.

Le cadastre du bruit routier et sa mise à jour sont donc pris en compte par les entités publiques pour l'élaboration et la réalisation de leurs projets d'assainissement du bruit routier.

La planification de la mise en œuvre des revêtements phonoabsorbants sur les routes cantonales, établie par la direction générale du génie civil (DGGC), peut être librement consultée sur le portail génie civil du système d'information du territoire genevois (SITG).

Cette planification tient compte non seulement de l'exposition des riverains au bruit, mais également de la coordination avec des projets d'infrastructures cantonales ou avec des projets pilotés par des entités tierces nécessitant des travaux sur les routes cantonales (SIG, communes, etc.). Elle intègre également la planification budgétaire annuelle.

La direction générale du génie civil (DGGC) est l'autorité d'exécution en matière d'assainissement du bruit routier qui prend les décisions nécessaires à l'exécution de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) lorsqu'il s'agit de nuisances sonores et de vibrations produites par le trafic routier et qui élabore les plans pluriannuels d'assainissement et les communique annuellement à la Confédération selon le calendrier fixé par l'OPB.

La planification de la mise en œuvre des revêtements phonoabsorbants sur les routes communales reste toutefois de la compétence des communes.

Des démarches sont engagées par la DGGC afin de faire figurer la planification communale des revêtements phonoabsorbants sur le portail génie civil du SITG.

Il est vrai que l'efficacité acoustique des revêtements phonoabsorbants augmente avec la vitesse des véhicules. L'effet de réduction de bruit est néanmoins déjà significatif à faible vitesse, ce qui peut justifier, selon les cas, une mise en œuvre y compris dans des zones limitées à 30 km/h. D'autre part, le prix des revêtements phonoabsorbants étant aujourd'hui équivalent à celui des enrobés traditionnels, il est possible que des communes décident pour améliorer la qualité de vie des riverains (par exemple avec l'opportunité de réfection d'une chaussée ou de réalisation d'un projet de réaménagement) de poser volontairement des enrobés phonoabsorbants là où ils ne seraient pas obligatoires au sens de l'OPB.

Selon l'Office fédéral de l'environnement (OFEV), en Suisse, 1,6 million de personnes sont exposées durant la journée à un bruit routier nuisible ou incommodant qui représente un coût économique. Toujours selon l'OFEV, les coûts externes imputables au bruit routier peuvent être estimés chaque année à 1,5 milliard de francs dont 60% équivalent à des pertes de valeur des biens immobiliers et 40% constituent les coûts sanitaires (traitement) et économiques (pertes de production) dus à l'impact du bruit sur la santé.

A fin 2016, plus de 76 millions de francs utiles à la réduction des nuisances sonores ont été investis par le canton pour l'assainissement de ses routes. Ces investissements ont notamment permis de construire des écrans (murs, buttes, etc.) antibruit, des modérations de trafic ou encore de poser des enrobés phonoabsorbants qui représentent la plus grande part des dépenses engagées. Près de 100 km de routes cantonales (sur un total d'environ 140 km à assainir) bénéficient aujourd'hui d'un revêtement phonoabsorbant. Les autorités communales ont également effectué d'importants investissements dans le domaine de la lutte contre le bruit routier. Le canton et les communes doivent encore poursuivre l'effort engagé dans la lutte contre les nuisances sonores dues au trafic routier afin de respecter leurs obligations légales.

D'un point de vue organisationnel, les projets d'assainissement sont soumis à la commission de suivi des projets d'assainissement (PRASSOB) présidée par le SABRA. Les dossiers soumis à la commission concernent les tronçons de routes identifiés dans le plan des mesures adopté par notre Conseil. L'autorité d'exécution valide les projets d'assainissement sur préavis de la commission PRASSOB.

Le canton a planifié ses campagnes annuelles de pose de revêtements afin de respecter au plus près le délai OPB en prenant néanmoins en considération les contraintes de coordination susmentionnées.

L'autorité d'exécution cantonale a rappelé régulièrement aux communes l'obligation légale d'assainir leurs routes dans le respect des délais fixés par l'OPB. Elle ne possède toutefois pas de pouvoir de contrainte auprès des communes pour les forcer à réaliser des travaux d'assainissement.

En ce qui concerne la dernière question, si à proprement parler on ne peut employer le terme de litige, notre Conseil peut vous informer que pour faire suite aux recommandations de la Cour des comptes, des discussions sont en cours entre l'Association des communes genevoises (ACG), la Ville de Genève et l'Etat pour évaluer les conséquences des deux scénarios ouverts à ce jour, à savoir, soit un transfert de propriété des routes d'importance cantonale qui deviendraient cantonale, soit la conclusion d'un contrat de prestations entre la Ville et le canton pour l'entretien de ces routes.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les Députés, à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :
Anja WYDEN GUELPA

Le président :
François LONGCHAMP