

Date de dépôt : 22 octobre 2013

Rapport

de la Commission des travaux chargée d'étudier le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur l'avancement des travaux du crédit d'investissement pour les études et les mesures d'assainissement des nuisances sonores des routes cantonales et nationales (L 8644)

Rapport de M. François Lefort

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des travaux a étudié ce rapport lors de sa séance du 27 août 2013 présidée par M. Roger Golay. Les travaux se sont tenus en présence de M. Pierre Alain Girard, secrétaire général adjoint (DU). Le procès-verbal a été tenu par M^{me} Laura Platchkov à laquelle nous exprimons notre reconnaissance.

Présentation par M. René Leutwyler, ingénieur cantonal, et par M. Christian Gorce, chef du service de l'assainissement du bruit routier

La direction générale du génie civil (DGGC) a, dans ses effectifs, le service de l'assainissement des bruits routiers, dont le chef du service est M. Gorce. Ces services ont établi à l'intention du Grand Conseil un rapport sur leurs activités. Leur mission consiste à organiser l'assainissement du bruit routier. Ce rapport fait un bilan de l'état d'avancement de l'assainissement du bruit routier en réponse à l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB). L'historique commence en 1983 avec l'entrée en vigueur de la loi sur la protection de l'environnement (LPE) et l'OPB, entrée en vigueur le 1^{er} avril 1987. Le canton s'est doté, en 1994, d'un cadastre du bruit routier, rendu publique à ce moment. Par la suite, le canton a monté un groupe de travail qui a identifié, dans un document nommé « Plan des mesures »,

l'ensemble des mesures qui peuvent être retenues pour l'assainissement du bruit. Ce sont tant des mesures à caractère général que technique. Ce document a également permis d'établir une bibliothèque de l'ensemble des projets d'assainissement qui devaient être menés par le canton, et également les projets de routes communales. Il en est ressorti que 38 routes cantonales devaient être assainies, soit environ 50% du réseau routier cantonal ou 128 km de routes. Ces routes ont potentiellement des dépassements des valeurs limites d'immission conformément à l'OPB. En 2003, la loi 8644 qui ouvre un crédit d'investissement de 85 millions de francs pour l'assainissement du bruit routier a été votée par le Grand Conseil. Il s'en est suivi un appel d'offres pour des mandats d'étude. Celui-ci a été attribué en 2004, suite à un recours sur la procédure de marchés publics. Ainsi, un certain temps s'est écoulé entre l'appel d'offres et l'étude. En 2004, le délai pour l'assainissement du bruit des routes communales et cantonales originellement fixé à 2012 a été reporté à 2018. En 2008, le système de subventionnement des projets d'assainissement a été revu. Au départ, il était organisé projet par projet. Dès 2008, cela a été organisé par le biais de conventions-programmes. Ces dernières sont des contrats passés entre le canton et la Confédération qui incluent tant l'assainissement des routes cantonales que communales. Ainsi, les communes s'engagent à fournir certaines prestations pendant une période de 4 ans, et la Confédération s'engage à verser des subventions correspondantes à ce qui a été annoncé au début de la période. En 2008, le réseau de routes nationales qui faisait partie des projets d'assainissement inclus dans la L 8644 a été retiré de la gestion du canton et repris par la Confédération. Le RD 977, étudié par la commission est le premier rapport sur l'assainissement du bruit et a été réalisé en 2012. L'échéance légale fixée par l'OPB pour que l'ensemble du réseau cantonal et communal soit assaini est au 31 mars 2018, mais la loi 8644 ne concerne que l'assainissement des routes cantonales. La première convention-programme allait de 2008 à 2011 et la seconde, de 2012 à 2015. Au niveau de l'organisation, le détenteur des routes soumet à la Confédération une liste de routes au début d'une convention-programme indiquant les routes qu'il souhaite réaliser pendant une période de 4 ans. Les communes annoncent aussi à la DGGC les projets qu'elles souhaitent réaliser. Cet ensemble d'informations est synthétisé et transmis à la Confédération, puis une convention-programme est signée. A partir de ce moment, le détenteur de l'installation s'est engagé à organiser le projet d'assainissement. Le processus d'un projet d'assainissement du bruit du début des études jusqu'au contrôle de la mise en service de l'assainissement est décrit : Au début, le détenteur de l'installation, généralement via un mandataire, établit un projet qu'il soumet à une commission cantonale, lors d'une première séance technique. Cette

séance technique permet de réunir l'ensemble des remarques sur le projet, éventuellement de demander des compléments d'information sur certains points ou des études. Ce dossier revient ensuite au détenteur de l'installation qui effectue la modification demandée par la commission PRASSOB, puis représente le projet en séance plénière. Sur cette base, les différentes commissions font un préavis sectoriel, puis soumettent le dossier au SABRA qui établit un préavis de synthèse. Si le préavis est favorable, le projet est validé, puis transmis au détenteur de l'installation. Ce dernier engage, lorsque c'est nécessaire, des négociations avec les propriétaires privés et dépose un dossier d'autorisation à la suite de l'accord des propriétaires. L'ensemble des procédures, que ce soit les arrêtés de vitesse, les décisions d'allègements, les autorisations de construire ou les abattages d'arbres, doivent être coordonnées. Une fois que les différentes autorisations sont obtenues, le détenteur de l'installation peut procéder à la réalisation des travaux. Ensuite, le SABRA peut procéder aux vérifications que les mesures prévues dans le projet d'assainissement ont bien été mises en œuvre. Ce processus est le processus idéal de la réalisation. Les travaux de revêtement notamment sont souvent planifiés en fonction de l'organisation de l'entretien du réseau routier. A fin 2011, 69 projets cantonaux ont été identifiés, 56 avaient des études qui avaient débuté. Sur ces 56 projets, 37 ont été présentés à la commission PRASSOB qui en a validé 27. S'agissant de la réalisation des mesures, par rapport à l'ensemble de l'investissement prévu, environ 4% est avancé, ce qui est relativement faible. Toutefois, les 96% restant reposent sur 4 ou 5 projets majeurs. Au niveau des parois anti-bruit, environ 40% des parois identifiées ou prévues sont réalisées. L'avancement en ce qui concerne l'insonorisation des bâtiments n'a pas avancé. Les fenêtres ne sont pas une mesure d'assainissement en tant que telle. En effet, l'OPB prescrit que les valeurs limites d'immission ne doivent pas être dépassées à l'encadrement de la fenêtre ouverte. Toutefois, la fenêtre est une mesure obligatoire à partir du moment où le seuil supérieur est dépassé. Dans un tel cas, l'obligation n'est pas donnée au détenteur de la route, mais au propriétaire du bâtiment ; et les frais d'études et de travaux restent à la charge du détenteur de la route. A fin 2011, 61,7 km de routes avaient été recouverts de revêtement phono-absorbant, ce qui représente environ 48% de la longueur de routes cantonales à assainir ; 32,4 km ont été posés avec des revêtements d'ancienne génération et, depuis 2009, de nouveaux revêtements qui ont des performances beaucoup plus élevées ont été utilisés. Ainsi, 29,3 km de ce nouveau type de revêtement ont été posés à fin 2011. En 2012, 5 km supplémentaires de revêtement phono-absorbant ont été posés, et à fin 2013, ils auront encore rajouté 7 km. Ainsi, environ 58% seront réalisés d'ici à la fin de cette année sur le réseau routier. L'objectif est d'arriver à fin 2018 à

100% de réalisation dans l'ensemble des mesures. Une cartographie montre l'ensemble du réseau qui doit être assaini en rouge, et en bleu, ce qui a été assaini à fin 2011. S'agissant de l'état financier, l'ensemble des dépenses à fin 2011 se montaient à 8,7 millions de francs, qui comprend 5 millions de frais d'études, 0,5 million d'heures activables. Ces dernières sont les prestations réalisées par l'administration qui peuvent être activées en tant que dépenses d'investissement. En termes de travaux d'assainissement, le chiffre de 3 millions est donné. Ceci est trompeur, car jusqu'à fin 2011, la quasi-totalité des travaux de pose de revêtement étaient réalisés dans le cadre des campagnes de reprofilage d'entretien de la voirie cantonale et les dépenses n'étaient pas comptabilisées. Pour autant, ces prestations ont un bénéfice pour l'assainissement du bruit et ont fait l'objet de demandes de subventions. De 2012 à 2018, le total se monte à 71 millions de francs. Pour les années qui viennent, le total des dépenses prévisionnelles est de 79,7 millions, soit 5 millions de moins que le crédit d'investissement de la loi 8644. En ce qui concerne la marge de 5,3 millions, la loi prévoyait 0,5 millions au fonds de décoration et 2 millions pour les routes nationales. Celles-ci ne sont plus réalisées par le canton. Si on ajoute les 24,6 millions qui ont été réalisés dans le cadre de la campagne d'entretien, on serait à 104,3 millions. Toutefois, ces travaux ont été réalisés dans le cadre de l'entretien courant par la voirie cantonale. Plus des trois-quarts des travaux réalisés sont les revêtements de chaussées mis en œuvre. Les mesures anti-bruit représentent un peu moins de 7%, et les autres mesures qui concernent les études TF et TC1 et FAB, environ 17%. Ils répondent ainsi aux exigences de l'OPB qui prévoit que, si aucun intérêt prépondérant ne s'y oppose, l'autorité d'exécution accorde la priorité aux mesures qui empêchent ou réduisent la formation de bruit plutôt qu'à celles qui empêchent ou réduisent uniquement sa propagation. A fin 2011, les recettes étaient de 4,6 millions de francs. En ajoutant les recettes prévisionnelles sur 2012 à 2013, le total monte environ à 13,9 millions, ce qui est bien inférieur au 41,5 millions prévus dans la loi 8644. Ceci s'explique par une modification décidée par la Confédération découlant du programme d'allègement budgétaire qui avait diminué le taux de subventionnement de 49% précédemment à 25%. En 2009, une nouvelle précision disait aussi que les taux de subventionnement seraient calqués en fonction de l'efficacité des mesures. Ainsi, les revêtements phono-absorbants sont subventionnés à 32% avec un maximum de 50% pour la prise en charge des travaux. La Confédération considère que l'on change le revêtement tant pour l'assainissement du bruit que pour d'autres raisons. Sur le même principe, le taux pour la modération du trafic est de 25% sur la moitié des travaux. Il est à 25% pour les parois, et à 400 F par fenêtre par exemple. In fine, le taux moyen de subventionnement est de

15-16%. En ce qui concerne les routes cantonales principales, elles ne bénéficient pas de subventions de la Confédération par le biais de l'OPB, mais via l'impôt sur les huiles minérales perçu sur le canton. Ces recettes ne sont pas versées dans les recettes de la loi 8644. S'agissant des dépenses et des recettes au niveau de la loi 8644, dans le crédit d'investissement de 2003, il y avait 85 millions de francs de dépenses et 41,5 millions de recettes. Selon les prévisions, à fin 2018, les dépenses devraient se monter autour de 80 millions et les recettes à 14 millions, ce qui donne une part à charge de l'Etat en nette augmentation. Elle serait en effet de 22,3 millions supérieure à ce qui était prévu. Par ailleurs, deux types de risques ont été identifiés : les risques techniques et financiers. S'agissant des risques techniques, les revêtements phono-absorbants posés aujourd'hui ont une performance très élevée : ils obtiennent 8 voire 10 décibels de gain acoustique. Ces revêtements ont commencé à être posés en 2009. Un suivi général réalisé par l'OFEV, avec une synthèse de l'ensemble des relevés sur les revêtements posés montre une évolution correspondant aux hypothèses faites dans les projets d'assainissement. Pour les anciens revêtements posés avant 2008, le risque aujourd'hui est que la population comprenne mal que l'on ait déjà posé un revêtement qui n'a pas l'efficacité acoustique des revêtements plus récents. Pour les écrans anti-bruit, il y a peu de risques, si ce n'est la négociation avec les privés. Quand un projet est préparé, il est nécessaire de publier l'ensemble des arrêtés, des requêtes en autorisations, etc. dans le même numéro de la Feuille d'avis officielle. Il est donc nécessaire d'avoir obtenu l'accord de l'ensemble des propriétaires d'un tronçon pour lequel une paroi anti-bruit est prévue. Une opposition à la réalisation de la paroi peut provoquer un retard sur l'ensemble du projet. Concernant les projets d'aménagements routiers, un certain nombre de projets menés par le canton ou par les communes doivent également être réalisés. Enfin, la commission de suivi des projets d'assainissement du bruit – où sont représentés la gendarmerie, l'aménagement du territoire, le service de l'assainissement du bruit routier, le service de l'air, la Ville de Genève, etc. – donne un préavis sectoriel et un préavis de synthèse. Une fois le préavis de synthèse donné, les négociations sont engagées si nécessaire et les demandes d'autorisation de construire publiées.

S'agissant des risques financiers, les dépenses des mesures d'assainissement sont calculées soit en fonction des connaissances acquises par des études, soit parfois par estimations. Ces dépenses sont donc en partie certaines, en partie estimées avec une certaine fiabilité, et d'autres sont plutôt des prévisions. S'agissant des routes à assainir, le diagnostic qui avait été fait et qui reprend la liste des routes incluses dans la loi 8644, était basé sur le

plan des mesures de 1998. En 2013, il est prévu de revoir ce plan des mesures pour vérifier si toutes les routes qui doivent être assainies y figurent et si de nouvelles routes ne doivent pas être rajoutées. Ainsi, deux voire trois routes qui ne figuraient pas dans le plan pourraient être rajoutées à cette liste. Ceci est dû aux augmentations de trafic qui ont pu se produire et qui n'avaient pas été identifiées à l'époque ainsi qu'aux degrés de sensibilité qui définissent les valeurs limites d'immission à appliquer dans un secteur et qui n'étaient pas toutes adoptées en 1992. S'agissant des recettes, le montant de la subvention demandée pour la période 2008-2011 était en adéquation avec la planification. Le taux de réalisation pour cette période a été de 100% sur le canton et les communes. Pour la 2^e convention-programme qui dure de 2102 à 2015, l'ensemble de la planification établie au moment de la signature de la convention-programme a été faite avant les différentes restrictions budgétaires décidées par la suite. Ainsi, l'ensemble des mesures décrites au niveau du canton ne pourra probablement pas être réalisé sur cette période de 4 ans. Il en sera potentiellement de même pour certaines communes. Il est probable que le taux de réalisation de cette convention-programme ne pourra pas atteindre les 100%. Ceci pourrait représenter une perte indirecte de subventions. En effet, si le canton n'a pas accompli tout ce qui était annoncé, il doit retourner les subventions à la Confédération. Pour la période 2016-2018, il faudra renégocier un programme complet avec la Confédération, avec un montant de subvention en fonction du budget de cette dernière. Ainsi, pour la période 2012-2015, certaines subventions pourraient être restituées et, pour la période 2016-2018, il y a une certaine incertitude sur le montant de subventions qui sera donné au canton. Sur la période 2012-2015, sont planifiés un certain nombre de projets. Toutefois, les restrictions budgétaires font qu'un certain nombre de mesures d'assainissement seront reportées sur la période 2016-2018, pour respecter l'échéance de l'OPB. Ceci implique un effort beaucoup plus important sur cette dernière période et dans un délai plus bref, car la période est de 3 ans au lieu de 4. D'autres projets prévus sur certains axes routiers sont eux-mêmes décalés dans le temps et contiennent certaines incertitudes sur les mesures à mettre en œuvre. Les prévisions budgétaires pour les prochaines années pour l'assainissement sont inconnues. En ce qui concerne la planification des travaux, la période 2016-2018 se trouve donc largement augmentée pour arriver à accomplir le volume total des mesures d'assainissement, avec l'échéance fixée au 31 mars 2018. Il reste peu d'années et un effort très important à fournir. Malgré tout, l'objectif est de respecter les délais fixés par l'OPB. La priorisation des projets répond, au niveau des mesures mises en œuvre, aux objectifs de l'ordonnance, à savoir une priorisation des mesures à la source. D'autres cantons ont privilégié d'autres mesures, telles que la pose des fenêtres anti-bruit par

dérogation. Le canton de Genève souhaite, lui, répondre à une nécessité qui est l'assainissement du bruit, pour le bien de la population et pour répondre aux problématiques de santé publique que pose le bruit.

En résumé, les dépenses pour la loi 8644 sont maîtrisées. Par contre, les recettes sont bien inférieures à ce qui avait été voté, notamment en raison de la diminution du taux de subvention et les nouveaux modes de calculs de la Confédération.

Un commissaire (L) comprend qu'il y a 6 ans de retard par rapport à ce qui était prévu, car maintenant il est dit que cela sera terminé en 2018 au lieu de 2012. Avec les travaux du CEVA et ce retard à combler, on est en train de tout faire en même temps, ce qui est assez problématique pour les gens qui se déplacent sur le canton. Il remarque aussi que seuls 4% de tous les objectifs sont réalisés. Il demande plus de détails sur les 3-4 projets majeurs qui composent les 96% restants. Il demande comment cela se coordonne avec la Ville de Genève. Il remarque que des zones à 30 km/h sont instaurées, alors que l'on autorise des terrasses, qu'il s'ensuit des plaintes des habitants à cause du bruit causé par ces dernières. Ainsi, on focalise tout sur la route, on prend des mesures, on met du bitume phono-absorbant, mais les terrasses de bars créent d'autres problèmes de nuisances sonores.

S'agissant du retard, M. Leutwyler explique que, si la Confédération a prolongé le délai de l'obligation d'assainir, c'était dû à un retard général en Suisse, y compris pour les routes nationales et le ferroviaire. En effet, malgré la bonne volonté d'assainir le plus vite possible, techniquement, ce n'est pas si simple que cela. Nonobstant la décision de se mettre d'accord sur une route et le constat qu'il faut assainir, il faut des autorisations, il faut coordonner. Ce n'est pas si simple. Ce retard est donc aussi technique et n'est pas forcément basé sur une mauvaise volonté de la part des cantons. Il y a du retard, parce que le délai originel était impossible à tenir. Il y aura un bénéfice technique. En principe, cet objectif sera tenu – sous réserve d'obtenir les budgets – pour 2018. Ainsi, le fait de rattraper le retard en bénéficiant de meilleurs revêtements phoniques produira un meilleur rendement de l'assainissement. Si le délai n'est pas respecté, l'obligation d'assainir reste, mais le canton perdra des subventions. Le fait de diminuer la vitesse est une mesure OPB appliquée à Genève de façon modérée. Le bruit routier est un problème d'interface pneus-route, pas un problème de moteur. Sur la Route Suisse, le meilleur assainissement était de limiter la vitesse à 60 km/h au lieu de 80 km/h, ce qui fut mal reçu par certains.

M. Gorce rappelle que, dans le processus d'assainissement de bruit, il est nécessaire d'identifier s'il y a des dépassements de valeurs, puis de proposer

des mesures. Le revêtement est la mesure la plus efficace. Si ces mesures de revêtement ne sont pas suffisantes, d'autres mesures sont envisagées.

Un commissaire (S) demande si le délai de 2018 sera tenu et s'il y aura quand même des mesures à prendre sur les bâtiments.

M. Leutwyler répond qu'en 2018 l'objectif est que les routes cantonales qui doivent être assainies le soient. Il peut arriver qu'en 2022, à cause de nouveau trafic par exemple, ils doivent assainir d'autres tronçons. Cette obligation va rester et la mesure d'allègement est un outil dans la loi qui permet de ne rien faire, mais il faut pouvoir le justifier. Ainsi, après, on peut encore avoir des constructions de murs anti-bruit ou autre.

M. Gorce précise que les fenêtres sont une mesure un peu plus compliquée que les autres car elles ne permettent pas de diminuer le bruit en tant que tel. La loi dit que la mesure de bruit se fait à l'encadrement de la fenêtre ouverte, quelle que soit sa performance acoustique. La fenêtre est obligatoire si les valeurs limites d'immission sont dépassées, qu'une décision d'allègement a été accordée, que les valeurs d'alarmes qui sont à un seuil supérieur sont atteintes, et que le propriétaire du bâtiment a l'obligation d'insonoriser son bâtiment. C'est lui qui supporte l'obligation de changer les fenêtres. Par contre, les coûts d'études et de travaux de cette insonorisation sont à charge du détenteur de l'installation routière. Après le 31 mars 2018, il n'y aura plus de subventions versées, par contre il y aura toujours l'obligation d'assainir. Ce qui n'aura pas été réalisé d'ici à 2018, devra toujours être payé ou remboursé par le canton, que ce soient des revêtements, des parois, ou des fenêtres anti-bruit. Ce qui est problématique par rapport aux fenêtres est que cela dépend de ce que le propriétaire de bâtiments aura bien voulu réaliser.

Le même commissaire (S) demande s'il y aurait une baisse de la circulation due au CEVA, par exemple sur la route de Chêne, à Carouge, ou sur la route des Jeunes.

M. Leutwyler pense que c'est certain mais le plan de « Mobilités 2030 » fait état d'une demande de mobilité accrue. Le CEVA permettra d'assumer une partie de cette demande, mais il restera quand même un certain nombre de véhicules sur les routes. Le CEVA ne permettra pas d'arriver à un taux de trafic qui les mettra en dehors de l'obligation d'assainir.

Un commissaire (UDC) comprend que 27 projets ont été validés sur 37. Il demande si les 10 de différence sont en cours d'évaluation ou s'ils n'ont pas abouti.

M. Gorce répond qu'il n'y a pas de projet refusé. Dans le processus, chaque projet est présenté une 1^{re} fois en commission technique, puis une 2^e fois en séance plénière. Il peut y avoir des projets qui ont été présentés en

séance technique et qui sont en cours de rédaction pour être présentés une 2^e fois, ou alors des projets qui ont été présentés une 2^e fois, mais qui n'ont pas encore reçu le préavis de synthèse de la commission. Il y a toujours un décalage entre les projets présentés et ceux qui sont validés.

M. Leutwyler précise que les motifs qui font que des projets ne seraient pas validés sont que, techniquement, le meilleur assainissement est un mur anti-bruit, mais cela a un impact sur le paysage. La commission peut alors demander, à juste titre, s'il n'est pas possible de prendre une autre mesure.

Un commissaire (Ve) remarque qu'il manque 27,6 millions de francs de subventions attendues. Il demande comment cela va être payé.

M. Leutwyler dit que la Confédération a diminué les subventions de manière unilatérale. Les dépenses vont rester les mêmes. C'est le canton de Genève qui va payer.

Ce même commissaire (Ve) demande si les enrobés environnementaux, qui ont des qualités phono-absorbantes, ont été essayés ou envisagés.

M. Leutwyler dit que l'objectif est la réduction du bruit et qu'il ne connaît pas d'entreprises à Genève qui ont proposé de tels phono-absorbants, garantissant la diminution du bruit. C'est quelque chose de très contraignant. Le jour où la technicité est avérée, l'Etat va recourir à ce genre d'enrobés, mais cela n'a jamais été démontré jusqu'à aujourd'hui. Cela va certainement l'être très prochainement.

Un commissaire (L) demande si, dans leurs réflexions s'agissant des mesures à prendre, les mesures diminuant le nombre de voitures ne diminueraient pas le bruit. Il mentionne les habitants de Jussy qui se plaignent du trafic pendulaire et veulent une route de contournement. Il demande s'ils ont travaillé sur de telles opportunités pour sortir les voitures de la ville, plutôt que d'investir pour refaire les routes.

M. Leutwyler répond par l'affirmative. Une voiture qui ne roule pas ne fait pas de bruit. Ils ont des modèles de projection avec charge de trafic. Le fait de faire une rue piétonne est une mesure, mais elle n'est pas subventionnée. Pour la route de contournement de Chancy pour libérer le centre-ville par exemple – pour autant que cette route doive être assainie – cela coûte 70 millions de francs. Pour enlever les voitures du centre-ville, c'est cher payé, et cela ne rentre pas dans les catégories éligibles aux subventions.

M. Gorce précise que la Confédération subventionne les mesures pour autant que leur caractère économiquement supportable soit démontré. Un modèle de calcul détermine le coût de la mesure d'assainissement et l'efficacité qu'elle va permettre en terme de protection contre le bruit. C'est

un ratio traduit en termes de coûts sur la santé. La Confédération ne va pas accepter que l'on dépense un million pour protéger une personne de 1 décibel. Il y a une proportionnalité dans la mesure. Si le canton est d'accord de financer un projet beaucoup plus coûteux que ce caractère économiquement supportable, la Confédération ne sera pas opposée, mais elle ne subventionnera pas ce qui dépasse le caractère économiquement supportable. Un tel coût ne permettra pas de rentrer dans ce caractère économiquement supportable.

Un commissaire (UDC) demande si le retard a induit un surcoût.

M. Leutwyler répond par la négative. Il est même possible d'apporter une meilleure réponse, car il y a de meilleurs produits arrivés relativement tardivement, à Genève comme ailleurs.

Suite aux précisions apportées aux commissaires, le président propose que la commission prenne acte du RD 977.

Vote

Pour : 12 (2 MCG, 1 UDC, 2 L, 2 R, 1 PDC, 3 Ve, 1 S)

Abstention : 1 (1 S)

Contre : –

Le RD 977 est accepté à l'unanimité moins une abstention.

Au vu de ces explications, la Commission des travaux vous propose, Mesdames et Messieurs les députés, de prendre acte de ce rapport du Conseil d'Etat RD 977.