



Date de dépôt : 16 décembre 2022

Rapport

de la commission de l'environnement et de l'agriculture chargée d'étudier la proposition de motion de Marjorie de Chastonay, Didier Bonny, Dilara Bayrak, Yves de Matteis, Ruth Bänziger, Boris Calame, Jean Rossiaud, Françoise Nyffeler, Glenna Baillon Lopez, Grégoire Carasso, Sylvain Thévoz, Badia Luthi sur les mesures d'assainissement concernant les nuisances sonores : stop aux bruits excessifs et stop aux mesures d'allègement à outrance !

Rapport de majorité de Danièle Magnin (page 7)

Rapport de minorité de Philippe Poget (page 68)

Proposition de motion (2690-A)

**sur les mesures d'assainissement concernant les nuisances sonores :
stop aux bruits excessifs et stop aux mesures d'allègement à outrance !**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
considérant :

- la question écrite urgente QUE 917¹ du 1^{er} novembre 2018 : « **Quelles mesures le canton a-t-il prises pour lutter contre les bruits excessifs provenant en particulier des véhicules à moteur, dérangent de jour comme de nuit la population ?** » de M^{me} Marjorie de Chastonay ;
- la réponse du Conseil d'Etat à la QUE 917 (QUE 917-A)² du 21 novembre 2018 ;
- la question écrite urgente QUE 858³ du 20 juin 2018 : « **Lutte contre le bruit : où en est-on dans les demandes et autorisations d'allègement ?** » de M^{me} Isabelle Pasquier ;
- la réponse du Conseil d'Etat à la QUE 858 (QUE 858-A)⁴ ;
- le **Tribunal administratif de première instance** qui a déclaré recevable, en septembre 2017, le recours de la coopérative d'habitation Les Falaises contre les autorisations d'allègement délivrées par l'Etat sur un tronçon routier comprenant les avenues de l'Ain et du Pailly et le viaduc de l'Ecu ;
- la **Cour de justice qui a confirmé en novembre 2017 le jugement du Tribunal de première instance** en faveur de propriétaires d'immeubles exposés à un bruit routier excessif sur les boulevards du Pont-d'Arve et de la Tour. Ces propriétaires contestaient les autorisations d'allègement octroyées par l'Etat. La Cour de justice a demandé à ce dernier de clarifier la situation en limitant à titre d'essai la vitesse sur ce tronçon à 30 km/h⁵ ;

¹ <http://ge.ch/grandconseil/data/texte/QUE00917.pdf>

² <http://ge.ch/grandconseil/data/texte/QUE00917A.pdf>

³ <http://ge.ch/grandconseil/data/texte/QUE00858.pdf>

⁴ <http://ge.ch/grandconseil/data/texte/QUE00858A.pdf>

⁵ A/2913/2014-AMENAG et ATA/1469/2017, COUR DE JUSTICE, Chambre administrative, Arrêt du 14 novembre 2017 : <https://rue-avenir.ch/wp-content/uploads/2020/01/Arrêt-Cour-de-justice-GE-Pont-dArve.pdf>

- l’initiative populaire « *De l’air, moins de bruit. Préservons notre santé face à la pollution* »⁶ (IN 169), plébiscitée par le Grand Conseil en avril 2019 ;
- la pétition « *Stop aux nuisances des deux-roues motorisés (2RM)* »⁷ ;
- 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) du 18 juillet 2019 (RD 1282)⁸ ;
- le rapport de la commission des transports 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) de M. Mathias Buschbeck du 4 juin 2020 (RD 1282-A)⁹ ;
- le rapport de la commission externe d’évaluation des politiques publiques sur « La protection contre le bruit dans le canton de Genève : sur mandat de la commission de contrôle de gestion du Grand Conseil », du 12 octobre 2012 ;
- le communiqué de presse du Conseil d’Etat du 22 novembre 2017 « Assainissement du bruit des routes : rapport sur l’avancement des travaux. »¹⁰ ;
- le communiqué de presse du Conseil d’Etat du 17 juillet 2019 « Rapport sur l’assainissement du bruit des routes cantonales et communales »¹¹ ;
- la loi fédérale sur la circulation routière (LCR), 741 01, du 19 décembre 1958 (Etat le 1^{er} janvier 2019)¹² et notamment les articles 13 et 42 ;

⁶ <http://ge.ch/grandconseil/data/texte/IN00169.pdf>

⁷ <https://www.petitionenligne.ch/raslescootgeneve>

⁸ <http://ge.ch/grandconseil/data/texte/RD01282.pdf>

⁹ RD 1282 : <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/RD01282.pdf> et RD 1282-A : <http://ge.ch/grandconseil/data/texte/RD01282A.pdf>

¹⁰ <https://www.ge.ch/document/communiqué-presse-du-conseil-etat-du-22-novembre-2017>

¹¹ <https://www.ge.ch/document/communiqué-presse-du-conseil-etat-du-17-juillet-2019#:~:text=Conform%C3%A9ment%20%C3%A0%20l'article%20%20de%20la%20loi%208644,consolid%C3%A9e%20par%20et%20par%20type%20de%20travaux>

¹² <https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19580266/201901010000/741.01.pdf>

- la LPE, loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l’environnement RS 814.01¹³ ;
- l’ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) 814.41 du 15 décembre 1986 (état au 7 mai 2019)¹⁴ et notamment les articles 14 et 45 ;
- le PL 8644, projet de loi 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 du 25 octobre 2001¹⁵ ;
- le PL 8644-A, 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 du 3 septembre 2002¹⁶ ;
- la 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 nationales¹⁷ et notamment l’article 7 ;
- le communiqué de presse du 9 septembre 2020 du Conseil d’Etat, « Pour une protection durable de la population contre le bruit routier : soutien à une modification d’ordonnance » ;
- l’avant-projet de modification de la LCR : https://www.admin.ch/ch/f/gg/pc/documents/3132/Iv.ca.17.304-Pour-des-routes-plus-sures_Projet_fr.pdf ;
- l’évaluation de la protection contre le bruit, module « Enquête comparative des politiques de protection contre le bruit routier dans trois cantons », d’Evaluanda, du 7 octobre 2011 ;
- la directive (V1.02), Protection contre le bruit des routes nationales : Réalisation des mesures d’isolation acoustique des bâtiments, édition 2011 ;
- Le Temps du 20 novembre 2018, « La Suisse négligente face au bruit du trafic »¹⁸ ;

¹³ <https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19830267/index.html>

¹⁴ <https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19860372/index.html>

¹⁵ <http://ge.ch/grandconseil/data/texte/PL08644.pdf>

¹⁶ <http://ge.ch/grandconseil/data/texte/PL08644A.pdf>

¹⁷ <http://ge.ch/grandconseil/data/loisvotee/L08644.pdf>

¹⁸ https://www.letemps.ch/suisse/suisse-negligente-face-bruit-traffic?fbclid=IwAR2mXGyZlh-0k2ipY_at0s26pz1FiBs-_4RGrLZDIuaSrkrKxUNGTmwUphQ

- RTS Radio, « Le fléau de la pollution sonore »¹⁹ du 6 novembre 2018 ;
- la future « Stratégie Bruit 2030 » ;
- la commission cantonale de protection contre le bruit ;
- TDG du 24 juillet 2020, « Légiférer contre le bruit des motos sera compliqué » ;
- l’initiative fédérale du 22 juillet 2020 (TDG), « Une initiative parlementaire veut en finir avec les motos qui pétaradent » ;
- *l’article 74 al. 1 de la Constitution fédérale* qui prévoit que « La Confédération légifère sur la protection de l’être humain et de son environnement naturel contre les atteintes nuisibles ou incommodes » et, selon *al. 2*, qui précise qu’« Elle veille à prévenir ces atteintes. Les frais de prévention et de réparation sont à la charge de ceux qui les causent. » ;
- *l’article 19 de la constitution genevoise* stipulant que « Toute personne a le droit de vivre dans un environnement sain » ;
- la carte synoptique d’assainissement des nuisances sonores²⁰ ;
- le plan de mesures d’assainissement du bruit routier (2016)²¹ ;
- le règlement sur la protection contre le bruit et les vibrations (RPBV – K 1 70.10)²² ainsi que le règlement (K 1 70.11) ;
- la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE)²³,

invite le Conseil d’Etat

- à décréter un moratoire sur les **mesures d’allègement**, aujourd’hui trop largement utilisées et conduisant à un contournement des **mesures d’assainissement** ;
- à revoir entièrement la procédure menant aux allègements, pour qu’ils redeviennent exceptionnels :
 - en priorisant la santé de la population, afin de remplir les objectifs de l’OPB, aujourd’hui galvaudés ;

¹⁹ <https://www.rts.ch/play/radio/cqfd/audio/le-fleau-de-la-pollution-sonore?id=9938927>

²⁰ <https://www.ge.ch/document/transports-carte-synoptique-assainissement-nuisances-sonores>

²¹ <https://www.ge.ch/document/transports-plan-mesures-assainissement-du-bruit-routier-2016pdf/telecharger>

²² https://www.ge.ch/legislation/rsg/f/s/rsg_K1_70p10.html

²³ https://www.ge.ch/legislation/rsg/f/s/rsg_H1_21.html

- **en augmentant la transparence du processus** menant aux mesures d'allègement en rendant publics les critères, les mesures et les études retenus ;
- en incluant davantage les **communes** concernées, notamment en les associant dans les processus et en leur permettant *in fine* d'émettre un préavis contraignant sur toutes les décisions de mesures d'allègement sur leur territoire ;
- à réévaluer les 716 mesures d'allègement déjà octroyées au regard de cette nouvelle procédure.

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Danièle Magnin

La commission de l'environnement et de l'agriculture a étudié cette motion et s'est réunie, sous les présidences successives de M^{me} Beatriz de Candolle et de MM. Philippe Poget et Patrick Dimier, lors des séances des 22 avril, 6 et 27 mai et 17 et 24 juin 2021, ainsi que des 9 et 16 juin, 6 octobre et 1^{er} décembre 2022.

La motion M 2620 a été refusée par :

Non : 9 (2 PDC, 4 PLR, 2 MCG, 1 UDC)

Oui : 6 (1 EAG, 3 S, 2 Ve)

Abstentions : –

M^{me} Karine Salibian Kolly a assisté à certaines séances.

Les notes de séance ont été prises par M^{mes} Eleonor Bleeker et Elise Cairus et M. Dylan Idrizi que la rapporteuse remercie de la qualité de leur travail.

Séance du 22 avril 2021

Présentation de la motion par M^{me} Marjorie de Chastonay, auteure

M^{me} de Chastonay souligne que les Verts réitèrent leur opposition aux mesures d'allègement des normes sonores telles que proposées par le Conseil d'Etat par cette motion. Au moment de sa rédaction en octobre 2020, 713 autorisations d'allègement concernant des mesures d'assainissement des nuisances sonores avaient été accordées, et plus d'une centaine de demandes étaient encore à l'étude. Conformément à la législation fédérale en place, les règles contre le bruit ont été fixées et l'Etat a l'obligation de les faire respecter.

Face au constat que le canton a très peu entrepris pendant plus de vingt ans pour appliquer les normes fédérales OPair notamment, les Verts avaient fait aboutir l'initiative populaire cantonale 169. Cette dernière avait par la suite été acceptée par le Grand Conseil en juin 2019. Elle demandait notamment que l'Etat fixe un calendrier progressif de réduction des nuisances sonores et que le canton se conforme au seuil de tolérance de la législation fédérale d'ici à 2030 au plus tard.

Le Conseil d'Etat et les différents départements concernés communiquent sur un grand progrès réalisé à Genève. M^{me} de Chastonay est très étonnée du

nombre extrêmement élevé d'autorisations d'allègement des mesures d'assainissement accordées ces dernières années. Plusieurs questions urgentes ont été déposées à ce sujet.

Vu la multiplication de ces exceptions, les signataires de la M 2690 ne sont pas convaincus de la volonté de l'Etat de régler ce problème qu'ils estiment être de santé publique. Pour eux, il s'agit d'un problème transversal touchant à l'environnement et à la santé de la population genevoise. De nombreuses personnes souffrent de ces nuisances sonores qui peuvent avoir des conséquences graves sur la santé, en termes de repos nocturne, de stress et de qualité de vie, ainsi que les troubles induits en lien avec le bruit routier notamment. Cette question est également transversale en ce qu'elle touche aux questions de mobilité et d'aménagement.

Le respect du cadre fédéral et de celui de l'IN 169 ne peut pas être assuré avec ces dérogations. Afin de garantir la bonne application de l'initiative, cette motion demande un moratoire sur les mesures d'allègement, de privilégier la santé des citoyens, d'impliquer les communes dans les demandes d'allègement, et de réévaluer les 716 autorisations déjà octroyées.

S'agissant du moratoire, le département des infrastructures a récemment lancé une large consultation au niveau associatif ou des communes. Les experts présents ont présenté à la commission des transports une stratégie de diminution du bruit routier. Un moratoire a donc été décrété. 829 adresses sont frappées par ces mesures d'allègement et 211 autres étaient menacées. Ce moratoire répond donc en quelque sorte à la motion. Le résultat de la consultation et la décision du Conseil d'Etat et du département en question devront être analysés.

Pour M^{me} de Chastonay, les critères de la procédure en vue des allègements ne semblent pas transparents. Elle estime qu'une simplification serait nécessaire.

M^{me} de Chastonay estime aussi que les communes ne sont pas suffisamment incluses dans le processus de décision, car elles sont informées en aval et non en amont. En général, elles en sont informées par la publication dans la FAO, ce qui peut créer des tensions entre les communes et le canton. Une meilleure inclusion des communes leur permettrait d'émettre un avis en fonction de leurs connaissances des quartiers et régions touchés par ces mesures d'allègement. Elle cite une pétition de la commune de Vernier dénonçant le problème des nuisances sonores.

M^{me} de Chastonay attire l'attention de la commission sur l'importance de cette motion très ciblée et pas trop contraignante. Elle propose de réfléchir à la manière d'améliorer la situation pour éviter les mesures d'allègement. Elle la

juge aussi importante pour l'inclusion des communes dans le processus pour améliorer la qualité de vie des habitants.

M^{me} de Chastonay pense que des améliorations peuvent être faites malgré la densité de la population. Elle mentionne le boulevard du Pont-d'Arve, où une limitation du bruit et de la vitesse a été testée puis avalisée, ce qui a permis de diminuer les nuisances sonores. Le canton fait poser des revêtements phonoabsorbants. Toutefois, à son avis, c'est une solution intermédiaire qui n'est pas la meilleure, en raison de son coût et de l'entretien que cela génère.

M^{me} de Chastonay propose de soutenir cette motion et elle aurait proposé à la commission d'auditionner le SABRA et le département des infrastructures. MM. Widmer et Gorce pourront cependant déjà répondre à certaines questions. Elle propose à la commission d'auditionner l'Association transports et environnement (ATE), qui a beaucoup travaillé sur la question du bruit routier et participé à de nombreuses négociations et commissions à ce sujet.

Audition de M. Christian Gorce, directeur général OCGC, et de M. Gérard Widmer, directeur à l'OCT

M. Gorce : le plan de mesures d'assainissement du bruit routier adopté par le Conseil d'Etat et mis à jour en 2016 prescrit les différents types de mesures d'assainissement, notamment les mesures constructibles, dont la pose de revêtements bitumineux phonoabsorbants et les mesures de réduction de la vitesse des véhicules. Il est aussi possible de construire des parois anti-bruit, mais la loi limite leur hauteur à Genève, ce qui limite aussi leur efficacité sur les bâtiments construits sur plusieurs niveaux.

La question des fenêtres revient souvent. Il ne s'agit pas directement d'une mesure d'assainissement. Dès lors que les valeurs limites sont dépassées après assainissement, donc lorsqu'il y a un allègement, et que le seuil des valeurs d'alarmes est atteint, le propriétaire du bâtiment a l'obligation d'insonoriser son bâtiment en mettant en place des fenêtres performantes. C'est le détenteur de la route qui finance ces mesures.

L'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) prescrit que les valeurs limites d'immission doivent être respectées et que des mesures d'assainissement doivent être mises en œuvre pour atteindre cet objectif. Elle prévoit aussi que cela doit être réalisé en respect d'un certain nombre de critères. Par exemple, le fait que les mesures entraînent une restriction excessive de l'exploitation de la route ou que l'assainissement entraîne des frais disproportionnés est un motif pour renoncer à la mesure d'assainissement. L'ensemble des mesures est étudié par le propriétaire de l'installation. Celui-ci identifie le niveau du bruit actuellement. Les prévisions d'évolution du trafic

sont prises en compte pour rétablir un cadastre du bruit théorique à l'horizon + 20 ans. Cela donne les niveaux de bruit futurs. On vérifie s'ils sont en deçà ou au-dessus des valeurs limites d'immission. Si celles-ci ne sont pas respectées, il faut mettre en œuvre des mesures telles qu'évoquées plus haut.

Tous ces éléments sont consignés dans un projet d'assainissement du bruit. Ce dernier identifie, avec les mesures d'assainissement proposées, quelle est la situation du bruit futur avant et après assainissement. Si les valeurs limites d'immission sont encore dépassées malgré les mesures qui ont pu être prises, un allègement est alors nécessaire. Le projet d'assainissement est soumis à la commission de suivi des projets d'assainissement du bruit routier (commission PRASSOB), qui est présidée par le directeur du SABRA, M. Philippe Royer. La commission PRASSOB comprend également d'autres représentants : l'aménagement, la police, les TPG, l'OCGC, l'OCT, l'OAC et la Ville de Genève.

La commission examine le projet d'assainissement qui lui est soumis. Une première séance technique permet aux commissaires de poser des questions et de demander si besoin des compléments et une deuxième séance, dite plénière, permet de le valider. Ce projet d'assainissement est ensuite soumis aux préavis sectoriels des différentes entités qui composent la commission PRASSOB. Le SABRA établit un préavis de synthèse des préavis sectoriels. Il est ensuite transmis à l'OCGC, qui est l'autorité d'exécution.

Sur la base du préavis de synthèse qui formule une recommandation, l'OCGC valide le projet d'assainissement présenté. Le projet d'assainissement est également, avant validation par l'OCGC, transmis à la commune sur laquelle se trouve, le cas échéant, la route cantonale. Lorsqu'il s'agit d'une route communale, c'est la commune qui vient présenter son projet d'assainissement. Pour les routes cantonales, l'OCGC envoie le dossier à la commune pour l'informer des mesures d'assainissement prévues et des éventuels allègements nécessaires.

Une fois le projet d'assainissement validé, le détenteur de la route soumet un dossier d'allègement avec l'ensemble des bâtiments concernés, comprenant une fiche d'allègement par bâtiment. Ces fiches comportant la situation du bruit avant assainissement, les mesures retenues, les mesures abandonnées et les valeurs de bruit après assainissement avec mention des dépassements des valeurs limites d'immissions qui nécessitent l'allègement.

Chaque fiche est envoyée au propriétaire du bâtiment concerné par un allègement. La demande d'allègement fait l'objet d'un avis de consultation qui est publié dans la FAO, ce qui permet aux personnes concernées de se prononcer dans un délai de trente jours. Les observations reçues sont analysées

et compilées. Si des modifications devaient être apportées, le processus repartirait avec une nouvelle consultation en PRASSOB. A défaut des modifications nécessaires au projet d'assainissement, l'OCGC rend une décision d'allègement qui fait l'objet d'une publication dans la FAO et ouvre un droit de recours devant les tribunaux dans les trente jours.

Ce processus est mené de manière consciencieuse du début à la fin et permet de déterminer si une mesure d'assainissement est nécessaire ou non. Il ouvre des possibilités aux communes de faire des observations et permet aux propriétaires concernés par ces allègements de faire des observations, voire de faire recours s'ils jugent que ces décisions d'allègement ne sont pas justifiées.

La présidente demande à M. Widmer s'il veut compléter l'intervention de M. Gorce.

M. Widmer ne veut pas prolonger ce que vient de dire M. Gorce. Il propose de présenter la stratégie cantonale mise en consultation à la commission lors d'une séance ultérieure, afin de présenter un autre aspect de la stratégie de l'OPB.

La présidente lui demande s'il est disponible le jeudi 6 mai 2021.

M. Widmer est disponible ce jour et viendra répondre aux questions de la commission.

Un commissaire (UDC) n'arrive pas à comprendre qu'on ne traite pas le problème à sa base. Le problème n'est pas le bruit du roulement sur la route, mais le bruit des moteurs. Il ne comprend pas qu'on ne supprime pas ces motos trop bruyantes 1100 cm³, plutôt que de dépenser une fortune en mesures.

M. Widmer explique que c'est un des éléments complémentaires à ce qu'a dit M. Gorce sur la stratégie des vitesses. Il s'agit d'agir sur les normes techniques des véhicules et de faire en sorte que les véhicules qui sont contrôlés à l'OCV gardent leur pot d'échappement en dehors de leur contrôle technique. Il donne l'exemple d'un radar de bruit posé en test à l'avenue Wendt. Il est maintenant posé vers le barrage de Verbois, où beaucoup de motards se retrouvent pour faire des courses. Ce radar mentionne le bruit généré par ces véhicules. L'idée est de pouvoir amender ces véhicules en fonction du bruit qu'ils font. Cela nécessite cependant une modification légale du point de vue de l'OFROU. Le comportement des usagers est important. La masse de trafic fait qu'il y a un bruit généré souvent en dépassement des normes. Ce que cite le commissaire (UDC) est plutôt un phénomène de pointe, autre aspect de cette lutte contre le bruit.

Le commissaire (UDC) ne voit cependant pas pourquoi de tels véhicules sont autorisés.

M. Widmer répond que, dans les normes où les tapis d'essai sont faits, le régime auquel se font ces essais n'est pas forcément celui que fait une conduite agressive de ces véhicules.

Un commissaire (UDC) constate que la liberté de commerce prime sur la santé des gens, ce qui n'est pas normal.

Il faut, selon M. Widmer, travailler avec les importateurs et vendeurs de motos pour au moins faire en sorte que des pots d'échappement illégaux ne soient pas vendus. La police fait aussi des contrôles techniques sur le terrain.

M. Gorce ajoute qu'ils ne peuvent pas faire grand-chose pour les véhicules homologués, puisque ces véhicules sont, par définition, autorisés. S'agissant des véhicules trafiqués, ce n'est pas acceptable. Beaucoup de plaintes reçues concernent des deux-roues où un pot d'échappement illicite a été monté. L'OPB ne traite pas directement la question des bruits de pointe puisque les valeurs limites d'immission se réfèrent à des bruits moyens sur une période de la journée (diurne de 6h à 22h ou nocturne de 22h à 6h). La question des allègements n'est pas concernée par la question des bruits de pointe.

Une commissaire (PDC) demande confirmation que les propriétaires des routes sont tenus de participer aux frais d'assainissement des fenêtres seulement en cas de dépassement de la valeur d'alarme. Elle demande ce qui se passe en cas de non-dépassement.

M. Gorce explique que, lorsque les valeurs limites d'immission ne peuvent être respectées par le propriétaire de la route, des décisions d'allègement entrent en force et que, lorsque les valeurs d'alarme sont atteintes, il y a une obligation d'insonoriser pour le propriétaire du bâtiment. Les valeurs limites d'immission doivent être dépassées pour qu'il y ait un allègement. Pour les valeurs d'alarme, il faut qu'elles soient atteintes. Il y a alors une obligation pour le propriétaire du bâtiment de l'insonoriser, en mettant en place des vitrages performants. L'OPB prévoit que cette insonorisation est financée par le propriétaire de la route. Cette pose de fenêtres n'a pas d'effet sur la question des allègements, puisque le bruit se mesure à l'encadrement de la fenêtre ouverte. Ce n'est donc pas un élément qui permettrait de supprimer des allègements.

S'agissant des contrôles sur le bruit, une commissaire (MCG) demande s'il existe un registre permettant de savoir si les véhicules trop bruyants portent des plaques suisses ou françaises. Elle demande s'il est possible d'interdire d'entrée sur le territoire les véhicules qui font un bruit trop élevé.

M. Gorce répond qu'il n'existe pas de registre sur l'immatriculation des véhicules trop bruyants.

La commissaire (MCG) demande si ces gens ne reçoivent pas des amendes lorsqu'ils ont un véhicule trop bruyant et qu'ils se font attraper.

M. Widmer répond par la négative. Le système consiste en un radar pédagogique qui indique le bruit généré par le véhicule. L'objectif est de faire en sorte que ce radar permette de déclencher des amendes. Cela nécessite une modification du droit fédéral.

La commissaire (MCG) mentionne l'incohérence de l'organisation de la circulation sur le boulevard du Pont-d'Arve. Il y a des habitants des deux côtés de la rue qui est relativement étroite sur la fin. La vitesse est limitée à 30 km/h, mais les feux pour avoir une vague verte sont fixés sur la base d'une vitesse de 40 km/h jour et nuit. Cela implique que tous les gens qui roulent la nuit sont obligés de s'arrêter aux feux puisqu'ils ne permettent pas d'avoir un flux continu. Automatiquement, les véhicules qui s'arrêtent polluent à l'arrêt et, s'ils sont équipés de « stop and go », causent à nouveau du bruit au redémarrage. Cela fait beaucoup plus de bruit que si la voiture était réglée en flux continu. La commissaire (MCG) demande où est la cohérence dans cette gestion.

M. Widmer présente les résultats du test réalisé au boulevard du Pont-d'Arve et au boulevard de la Tour. La programmation des feux faite à 36 km/h pour déclencher le feu vert suivant était de nuit, lorsque la réglementation de vitesse était à 50 km/h. Cela évitait que les automobilistes accélèrent sur cette rue puisque le feu vert se libérait à 36 km/h. Lorsque le véhicule roule à 30 km/h, il aura de toute façon le vert au feu suivant. De nuit, il n'y a donc plus du tout de stop and go. De jour, il y a toutefois un encombrement, mais qui est dû au trafic et non aux feux.

Une commissaire (S) mentionne la question des voitures dont le pot d'échappement est trafiqué. Elle demande s'il y a des pénalités pour les personnes qui enlèvent le pot d'échappement spécial pour le contrôle au service cantonal des véhicules puis le remettent. Elle demande ce qu'il en est pour des véhicules immatriculés à l'étranger qui circulent à Genève.

M. Widmer explique qu'il s'agit d'éléments sur lesquels ils essaient de lutter, notamment par le biais de contrôles sur le terrain effectués par une brigade de la police cantonale. En ce qui concerne les véhicules étrangers, il n'y a pas de contrôles de bruit aux frontières. La question se pose lorsqu'une personne vient s'installer à Genève et doit effectuer un contrôle technique pour faire immatriculer son véhicule. Seule la brigade mentionnée peut faire des contrôles sur place. Le travail est presque impossible en raison de la quantité de véhicules et des faibles ressources humaines.

M. Gorce ajoute que la question urgente écrite QUE 917 concerne en partie cette question. Entre 2013 et 2017, 4148 infractions avaient été dénoncées à l'autorité compétente pour des véhicules ou des moteurs bruyants. Il y a des contrôles, des gens qui se font dénoncer et amender. C'est aussi une question de civisme.

Un commissaire (Ve) demande quelle est la durée approximative de la procédure d'allègement. Dans le cadre de ces mesures, M^{me} de Chastonay a parlé d'une augmentation des mesures d'allègement entre le moment de son dépôt et actuellement. Le commissaire (Ve) demande si c'est une tendance et de quand dataient les mesures décidées avant le moratoire.

M. Gorce explique qu'il n'y a pas eu d'accélération du dépôt de nouvelles demandes d'allègement en lien avec la motion. Le canton doit assainir un certain nombre de routes cantonales et suit un programme. Chacun de ces tronçons fait l'objet de la procédure évoquée. C'est à la fin de ces procédures que les décisions sont publiées dans la FAO. Un certain nombre de routes à assainir comportaient des dépassements de valeurs de bruit. Une fois que l'ensemble de ces routes sera traité, le réseau sera assaini contre le bruit. Il n'y a donc pas d'accélération mais un suivi continu. On arrive à une accélération des études en tant que telles. D'un point de vue intercantonal, le canton de Genève a fait de nombreux efforts, reconnus par l'OFEV.

Concernant la durée de la procédure elle-même, M. Gorce souligne qu'entre le moment où le projet d'assainissement est commencé et celui où les études sont finies avec la publication des allègements, il faut compter entre un an et demi et deux ans. Un certain nombre d'étapes permettent de valider les options pour asseoir un document complet. Typiquement, si la possibilité de baisser la vitesse n'est pas retenue, cela peut être un motif de remise en question de la décision d'allègement. C'est le cas du boulevard du Pont-d'Arve. Le projet d'assainissement validé comportait un certain nombre d'allègements publiés, contre lesquels il y a eu recours. Le tribunal a annulé les décisions d'allègements et requis que des tests soient effectués pour voir si une baisse de la vitesse allait réduire le niveau de bruit. Ce test a démontré que la baisse de vitesse avait un effet.

Un commissaire (Ve) est très satisfait qu'il y ait plus d'études et des projets d'assainissement. Les mesures sont donc en cascade : on commence par la source, par les mesures constructibles puis celles constructibles sur le bâtiment lui-même le cas échéant. Il demande si la nouvelle stratégie contre le bruit vise à ce que le canton arrive à terminer un assainissement intégral des routes cantonales dans un certain délai et pousse les communes à faire de même.

M. Gorce acquiesce. Cette stratégie donne le cadre de ce qui est possible en termes de baisse de vitesse.

Un commissaire (MCG) revient sur l'intervention de la commissaire (S). Il s'est toujours opposé à ce que la gendarmerie se contente de donner un rendez-vous pour présenter un véhicule intercepté et manifestement trafiqué au service cantonal des véhicules. On donne à l'usager le loisir de lui remettre son équipement d'origine. Le commissaire (MCG) souhaiterait entendre le major Pulh à ce sujet. La situation sera très différente le jour où on saisira les véhicules, qu'on les contrôlera, et qu'on saisira les équipements non conformes. L'argument du droit fédéral est un leurre, puisque c'est aux cantons de gérer l'application des normes fédérales. Les normes fédérales sont des normes limites qui, lorsqu'elles sont dépassées, nécessitent une mise en œuvre qui ressort du canton.

Le commissaire (MCG) fait remarquer que la principale source de pollution sonore est la densité du trafic. Le trafic le plus dense à Genève est le trafic transfrontalier. Il ajoute que 87% des usagers frontaliers utilisent une voiture, et qu'ils l'utilisent seuls à 92%. Il faut s'attaquer à ce problème. Le commissaire (MCG) demande à M^{me} de Chastonay quelle est sa position sur ce sujet.

Selon M^{me} de Chastonay, ces problématiques ne sont pas en lien avec les mesures d'assainissement. La motion est focalisée sur des mesures d'allègement, soit des exceptions que le canton accorde par rapport à des nuisances sonores. Il y a beaucoup d'exceptions par rapport à la règle. Si le canton est peut-être pionnier dans le phonoabsorbant, il ne l'est, selon elle, pas dans la lutte contre le bruit, puisqu'il y a beaucoup d'allègements. L'audition de M. Pulh lui paraît intéressante. Cependant, la question que vise sa motion est celle d'un problème d'application de la loi. La question est de savoir comment gérer cette incohérence. Le compromis passe, selon M^{me} de Chastonay, par la collaboration des communes en amont, et non en aval, afin d'éviter que ce soit la population qui subisse.

Le commissaire (MCG) considère qu'on affronte deux doxas. Celle de M^{me} de Chastonay est d'expliquer aux paysans comment on fait pousser de la nourriture ; la deuxième est de mettre la campagne à la ville. Son seul outil est « l'autophobie » (haine des automobiles). Il faut selon le commissaire (MCG) s'attaquer à la densité et aux nuisances du trafic. Il n'y aura alors pas besoin d'autres mesures. La question est bien de savoir comment on s'attaque à cette double nuisance.

La présidente précise que l'audition du SABRA permettra d'avoir des réponses à toutes ces questions. La problématique pour la police routière est

de pouvoir prouver en justice que le taux de décibels dépasse les limites, raison pour laquelle beaucoup d'espoirs sont mis sur ces radars de bruit. Le major Pulh pourra l'expliquer.

Une commissaire (EAG) est d'accord avec le commissaire (MCG) sur le fait qu'il y a un problème de trafic, qu'il faut diminuer. Elle n'est pas francophobe, mais pense qu'il faut réfléchir à cette question, à faire non pas des allègements, mais des changements plus drastiques. Ce ne sont pas des murs, des sols ou des limitations qu'il faut, qui sont des emplâtres sur une jambe de bois. Le seul moyen de diminuer le trafic est un développement sérieux des transports publics et une mise à disposition de ces derniers à toute la population. La commissaire (EAG) demande ce qu'il se passera si les allègements ne sont plus autorisés.

La présidente informe que M. Widmer doit partir pour une autre audition. Elle propose qu'il réponde aux autres questions lors de la séance de commission du 6 mai.

M. Widmer répond à la commissaire (EAG) que, dans une telle hypothèse, il faudra trouver d'autres façons de respecter les normes, ce qui est une question complexe. A certains endroits, même avec des charges de trafic restreintes, le bruit dépasse les normes. Le trafic est également nécessaire à la vie de Genève.

M. Gorce ajoute que le droit fédéral permet les allègements. Il cite l'art. 14 OPB qui ne demande pas d'assainir à n'importe quelle condition. Il faut chercher des solutions pour réduire le bruit dans le respect du droit fédéral, qui demande de prendre des mesures d'assainissement, sans qu'elles soient disproportionnées. L'OPB permet d'évaluer la justification ou non des mesures. La question qui se pose est de savoir si on veut prendre des mesures qui sont au-delà de ce qui est fixé dans l'OPB.

Un commissaire (PLR) cite la zone du vieux Carouge, qui comporte beaucoup de zones de rencontre limitées à 20 km/h. Il a été expliqué qu'il est impossible d'installer un radar de vitesse, alors qu'un tel dispositif existe à la rue du Collège. Les limitations carougeoises ne sont en effet jamais respectées et rien n'est fait pour y remédier.

M. Gorce répond que l'OCT est compétent sur cette question. Il invite le commissaire PLR à reposer la question à M. Widmer et au major Pulh.

Une commissaire (MCG) demande à M. Gorce s'il y a des mesures récentes de la pollution de l'air avant et après les mesures de ralentissement dans certaines zones.

M. Gorce n'a pas la réponse, mais M. Royer, directeur du SABRA, pourra répondre à cette question.

Discussion interne

La présidente propose l'audition du SABRA et du major Pulh, de la brigade routière.

Une commissaire (PDC) propose d'auditionner l'ACG.

La présidente propose de commencer par le SABRA et la police routière. Selon leurs réponses, la commission pourrait avoir d'autres idées.

Un commissaire (PLR) souhaiterait entendre le TCS.

La présidente explique que le SABRA est notamment composé du TCS et de l'ATE. Elle propose de commencer par l'audition du SABRA et de voir si la commission souhaite approfondir certains points auprès de l'ATE et du TCS.

Une commissaire (MCG) demande qui est en mesure de dire dans quelles proportions se fait le remplacement des véhicules thermiques par des véhicules électriques, donc silencieux.

La présidente indique que des études à ce sujet ont été commandées par le Grand Conseil et le SABRA, à qui la commission pourra poser cette question.

Séance du 6 mai 2021

Présentation de la consultation cantonale relative à la stratégie de régulation des vitesses en lien avec le bruit routier par M. Christian Gorce, directeur général de l'OCGC, et M. Gérard Widmer, directeur OCT

Assiste à la séance : M^{me} Karine Salibian Kolly

La présidente donne la parole à M. Widmer pour la présentation de la consultation cantonale relative à la stratégie de régulation des vitesses en lien avec le bruit routier.

M. Widmer présente la consultation cantonale lancée au milieu du mois d'avril, le Conseil d'Etat souhaitant utiliser beaucoup plus qu'auparavant les baisses de vitesse pour lutter contre le bruit routier. L'objectif est de réaffirmer que le bruit routier est un défi sanitaire majeur pour les autorités cantonales. Un graphique permet de visualiser les différents niveaux sonores par rapport aux activités de la vie quotidienne. Les valeurs limites d'immission surtout de nuit sont autour de 50-55 décibels. Les valeurs d'alarme sont autour de 65 décibels. Les 55 décibels représentent le bruit d'une machine à laver. Lorsqu'on est dans un marché, le bruit se situe autour de 60 décibels. Environ 120 000 résidents à Genève sont victimes de valeurs dépassant les normes fédérales de nuit, ceci étant illustré par un plan.

M. Widmer rappelle que c'est aux propriétaires des routes d'assainir. Le canton de Genève est propriétaire de 41 routes sur le canton, le reste étant propriété des communes. Le canton a aussi pour tâche d'établir le cadastre routier réalisé par le SABRA. Il assume aussi la mission d'autorité d'exécution des projets d'assainissement du bruit routier proposé par les communes et rend les décisions d'allègement. Depuis 1998, le canton de Genève est doté d'un plan d'assainissement du plan routier. Il fait office de bon élève, et figure comme le deuxième canton suisse avec le plus de kilomètres de réseau routier équipé de phonoabsorbant, 91% du réseau cantonal étant assaini de ce point de vue. Cela ne suffit pas à certains endroits, d'où la proposition de cette stratégie de la vitesse.

S'agissant des allègements, il faut retenir que l'Etat a décidé d'établir un moratoire en attendant les résultats de la consultation. Il faudra ensuite déterminer de nouvelles hypothèses de bruit. Cela correspond à une des demandes de la M 2690.

Concernant les différentes mesures qui peuvent être prises pour modérer ou baisser le bruit, selon l'OPB, elles sont en priorité à prendre à la source du bruit. Il s'agit donc d'organiser le trafic différemment, de le modérer ou le réduire, par le biais d'aménagement des espaces publics. Les revêtements phonoabsorbants et la vitesse réglementaire sont des éléments importants. En moindre priorité, des mesures peuvent être prises sur le bâtiment lui-même. A Genève, des mesures contre la propagation du bruit sont souvent prises avec la pose de murs anti-bruit. Leur hauteur est cependant limitée à 2 mètres, ce qui limite les effets de ces murs. A certains endroits, des talus peuvent être faits. On peut également mettre des bâtiments d'activité en front de rue et ceux de logement derrière, les bâtiments d'activité faisant office d'écran de bruit. Cela n'est pas possible partout, notamment en ville de Genève avec des bâtiments anciens.

Le Conseil d'Etat a voulu se baser sur la LMCE qui définit des principes d'organisation du réseau routier avec des principes de zones. Ces mesures vont compléter les actions de l'Etat menées notamment pour favoriser l'usage des transports collectifs et de la mobilité douce. L'objectif de la LMCE est que le trafic professionnel puisse disposer de l'infrastructure routière au centre-ville et que tous ceux qui peuvent faire autrement pour se déplacer le fassent. Des schémas de réorganisation du réseau routier avec des modifications de certains sens de circulation et des priorités données à certains carrefours vont de pair avec la modernisation de la régularisation, notamment au niveau de la ceinture urbaine, afin de canaliser le trafic sur ces axes. Cela ne signifie pas forcément que ces axes auront plus de trafic, mais plutôt qu'il faut inciter les usagers à se rediriger dessus.

M. Widmer donne l'exemple de la rue de Lausanne entre la place Cornavin et l'avenue de France. Le schéma de circulation autour de la gare va être modifié. La ceinture urbaine sera mise en œuvre sur la rive droite pour orienter le trafic sur l'avenue Giuseppe-Motta et l'avenue de la Paix. Cela permettra de passer d'environ 12 000 véhicules à un peu moins de 3000 par jour sur la rue de Lausanne. Indépendamment de ces organisations de trafic, il a été estimé que le fait de passer de 50 km/h à 30 km/h permet de réduire de moitié le trafic routier (*note de la rapporteuse : il n'est pas expliqué comment la réduction de la vitesse va diminuer le nombre de véhicules par jour*). Il a été estimé à environ 3 décibels, qui est la valeur cible retenue dans les projets d'assainissement du bruit pour la qualité du revêtement phonoabsorbant. Au fil du temps, la qualité d'encaissement acoustique du revêtement est réduite. Cette baisse du bruit routier vient s'ajouter à l'effet obtenu par le phonoabsorbant.

Les pics de bruit sont aussi plus rares lorsqu'on passe de 50 à 30 km/h. Cela s'explique par le fait que les conducteurs adoptent une conduite plus détendue et réduisent ainsi les phases d'accélération et de freinage. L'exemple du boulevard du Pont-d'Arve et du boulevard de la Tour a incité le Conseil d'Etat à aller dans ce sens. La configuration du boulevard du Pont-d'Arve n'est pas adaptée à une vitesse de 30 km/h. Il a été constaté une baisse des vitesses moyennes de 2 à 7 km/h qui se traduit par une baisse de bruit allant jusqu'à 2,5 décibels. Ce sont des effets mesurables. Du point de vue de l'OPB, si de telles diminutions sont possibles, il faut les mettre en œuvre à condition qu'il n'y ait pas d'effets trop négatifs. Des essais similaires à Lausanne ont permis de mettre en place une vitesse de 30 km/h de nuit dans tout le centre-ville.

La nouvelle stratégie est de baisser les vitesses aux endroits le nécessitant et d'intégrer une différenciation entre le jour et la nuit avec différentes réglementations de vitesse. Cela se pratique dans beaucoup de villes en Allemagne, afin de protéger le sommeil des citoyens. Le but est de s'appuyer sur les différents principes de la LMCE et une approche différenciée selon les zones.

La LMCE prévoit que la vitesse globale dans la zone 1 doit être de 30 km/h, tant sur les zones 30 que sur les axes de ces zones. Dans la zone 2, la loi prévoit de déployer des zones 30, voire des zones 20 en dehors des axes structurants, ces derniers restant à 50 voire plus dans ces zones. Dans les traversées de localités situées sur du réseau structurant mais hors des zones 1 et 2, la réglementation doit être de 30 km/h de jour et de nuit.

Les principes de cette stratégie sont présentés sur un schéma qui se trouve dans la présentation. Si on applique la LCME complètement, il faudrait compléter les axes structurants de la zone 1 avec un 30 km/h. Dans le reste des

zones 2, ce qui manquait est complété avec des zones 20 ou 30. Dans la nouvelle stratégie, avec ces principes différenciés de jour et de nuit, il est prévu de globaliser à 50 de jour et de faire passer à 30 la nuit. C'est la même logique pour la ceinture urbaine. Sur les autres axes structurants, l'idée est de les faire passer à 50 de nuit aux endroits où il y a des dépassements observés.

L'élément qui change vraiment dans cette stratégie de l'application de la LMCE est lorsque, de nuit, tous les axes de zone 2 passent à 30 km/h. Il en va de même pour les axes de la ceinture urbaine. Dans les faits, certains endroits de la ceinture urbaine n'ont pas d'habitation, comme la route de Saint-Julien. Il faudra discuter si le plus simple est d'harmoniser ces vitesses ou s'il convient de faire des tronçons différenciés. Les axes dans les zones 2 en dehors du centre-ville passent aussi à 30 km/h indépendamment du fait qu'ils auraient des zones 30 ou non sur leur territoire. Sur certains axes structurants, l'idée est de passer à 50 km/h de nuit.

Les calculs qui ont été effectués montrent qu'il y aurait près de 70 000 habitants qui verraient leur situation s'améliorer avec ces mises en place. Un élément qu'il faudra particulièrement suivre est la problématique de la vitesse commerciale des bus. A certains endroits, si les bus ne sont pas autorisés à dépasser le 30 km/h, ils pourraient perdre un peu de vitesse commerciale. Mais la modération sera faite principalement de nuit, où le besoin de vitesse commerciale est moindre. En améliorant la gestion des feux qui donnerait plus de priorité aux bus, ce point pourrait être réglé. Pour les services d'urgence, il est prévu de monitorer ces éléments avec la police cantonale du fait que ces modérations de vitesse ont plutôt une ambition environnementale, ce n'est pas une question de sécurité des aménagements. Le délit de chauffard serait considéré à un stade beaucoup plus élevé de dépassement que lorsqu'on est dans une optique de sécurité.

Etant donné les nombreux axes routiers qui devraient subir une modification, le déploiement se fera par étapes. La procédure de consultation vise à obtenir un large consensus de la part de la population. Le taux de réponse actuel est déjà assez élevé. M. Widmer explique la structure du questionnaire soumis. Il a été prévu neuf thématiques sur lesquelles ils attendent des réponses ou prises de position. Les données sont attendues pour fin mai et seront traitées cet été. L'objectif sera, en fonction des résultats et d'une potentielle décision d'aller de l'avant, de publier une seule enquête publique. Cela permettra de mettre cette stratégie en consultation au sens de la LCR. Il y aura ensuite une publication axe par axe des arrêtés nécessaires pour modifier les vitesses. Par la suite, il faudra prioriser le développement des étapes et que, d'ici fin 2022, les axes qui doivent avoir une modification de vitesse soient mis en place.

La thématique des contrôles de radar est très importante. Un processus de renouvellement de ces installations sera fait. L'idée serait d'installer des radars pédagogiques dans un premier temps afin d'inciter les automobilistes à respecter ces nouvelles limitations. Il est prévu de collaborer avec les communes afin de viser un large déploiement.

Un commissaire (UDC) trouve qu'on arrive dans un monde insupportable où la liberté s'envole. Il défend l'idée de combattre le bruit, mais il y a des limites du supportable qui sont atteintes. On a des véhicules de plus en plus silencieux et on ne fait que diminuer la vitesse.

M. Widmer relève que, du point de vue des véhicules électriques, il n'y a pas encore de densité suffisante de ces véhicules pour avoir un effet aussi fort sur le bruit routier. Il peut tout à fait comprendre que ce sera assez contraignant de rouler à 30 km/h, mais les habitants proches d'une route à fort trafic ont droit à une certaine quiétude dans son sommeil.

Un commissaire (UDC) est critique sur une prétendue souplesse de la police puisque les amendes de dépassement de vitesse rapportent beaucoup à l'Etat, ce qui n'est pas acceptable.

M. Gorce ajoute que la loi fédérale actuelle contraint à avoir moins de bruit que ce qui existe aujourd'hui. Le canton de Genève est contraint, en tant que propriétaire de routes, à prendre des dispositions pour réduire le bruit. Sur le boulevard du Pont-d'Arve, c'est la justice qui a contraint la Ville de Genève à prendre des mesures sous la forme d'essais qui se sont avérés concluants. Il s'agit d'une obligation légale. Les possibilités de réduire le bruit ne sont pas infinies. La pose de revêtement phonoabsorbant en est une efficace. Elle provoque quelques désagréments au niveau des travaux, mais il y a peu de conséquences sur la circulation par la suite. Il faut prendre d'autres mesures. En centre-ville, les parois anti-bruit sont peu envisageables. Il ne reste plus beaucoup de solutions et les valeurs de bruit sont toutefois dépassées, il faut donc trouver des solutions complémentaires.

L'OPB prévoit que ces mesures doivent être proportionnées, elles ne doivent pas entraver de manière excessive la circulation. L'objectif de la stratégie et de la consultation est de trouver un juste équilibre permettant de réduire le bruit sans péjorer de manière excessive l'exploitation des routes. L'horaire proposé de 22h à 6h est calé sur les variations jour-nuit mentionnées dans l'OPB. La sévérité des valeurs à respecter est plus forte de nuit, qui correspond à ces valeurs. On cherche à proposer des solutions permettant de réduire le bruit sans constituer une entrave excessive. Le Conseil d'Etat la met à la consultation pour avoir l'avis des différentes associations, ce qui permettra de voir s'il faut aller plus loin ou moins loin que ce qui est proposé. Cela

permettra de réduire le bruit, et d'améliorer la santé des habitants. Cela n'empêchera pas forcément tous les allègements nécessaires, mais permettra d'en réduire le nombre. Il est certain qu'il s'agit de contraintes, mais dans un objectif de préservation de la santé. Cela représente des coûts importants pour la collectivité en matière de soins aux maladies engendrées.

La présidente annonce qu'elle doit quitter la séance et transmet la présidence de la séance au vice-président.

Une commissaire (PDC) demande si l'impact d'un arbre sur un trottoir sur la diminution du bruit a été étudié. La rue de Lausanne a d'immenses trottoirs et des arbres pourraient certainement permettre de diminuer la chaleur, le CO₂ et le bruit.

M. Gorce répond que la présence de végétation a un effet subjectif sur le bruit mais très peu physique. Il faut de très larges forêts pour arriver à réduire le bruit. La présence d'arbres au bord de la route a beaucoup d'effets positifs, mais ne permet pas de réduire le bruit.

Une commissaire (PDC) demande si cet élément est quand même envisagé dans la vision pour essayer d'améliorer le bien-être, puisque cela a des effets positifs.

M. Gorce explique que l'arbre lui-même peut être intégré dans un projet d'aménagement. Toutefois, en termes de justification de planter des arbres pour lutter contre le bruit au sens de l'OPB, cela n'aurait pas d'influence sur les décisions d'allègement. Il y aurait toujours des valeurs de bruit supérieur. Puisqu'il y a lieu de vérifier la proportionnalité de mesures, ce n'est pas un argument qui permet de justifier la plantation d'arbres.

Un commissaire (Ve) se réfère au fait que la mise en place des mesures permettait de réduire le bruit pour 70 000 habitants. Il demande s'il s'agirait de réduire les normes ou de simplement réduire le bruit.

M. Widmer explique qu'il faudrait une approche détaillée presque façade par façade. A certains endroits, on sait déjà que ce ne sera pas forcément suffisant pour respecter les normes.

M. Gorce ajoute qu'il y a une obligation de prendre toutes les mesures qui permettent de réduire le bruit pour tendre à respecter les normes de l'OPB. Il y a des secteurs où les dépassements sont très élevés. Les mesures ne permettront pas de réduire le bruit en deçà des valeurs limites d'immission, mais permettront malgré tout de réduire considérablement le bruit.

Le vice-président se réfère au revêtement phonoabsorbant dans les Villes de Genève et de Carouge. Les subventions fédérales sont possibles jusqu'à fin 2022, il demande si les communes n'auraient donc plus de soutien pour faire

ces mesures et si ces deux communes arriveront à poser les revêtements d'ici là.

M. Gorce indique que la Ville de Genève a engagé un important processus de pose de revêtement phonoabsorbant. Les autres communes ont aussi pris en compte la nécessité d'assainir les routes. S'agissant de savoir si toutes arriveront à réaliser leur programme d'ici à l'échéance de la fin des subventions, il répond que ce ne sera probablement pas le cas compte tenu de l'étendue des travaux qui restent à faire.

Ce sont plutôt les communes qui pourront répondre à ces éléments. L'OCGC a des éléments mais pas une enquête structurée. Au niveau du canton, une loi a permis d'obtenir une enveloppe d'investissements qui a financé ce programme. Pour les communes, ce sont des opérations qui se mènent tronçon par tronçon et nécessitent l'accord du délibératif à chaque fois.

Une commissaire (MCG) mentionne les réductions de vitesse de 60 à 50 km/h. Des essais ont été faits sur la route du Pont-Butin et il lui semble qu'il n'y a pas eu de différence ressentie par les habitants, raison pour laquelle la vitesse a été ramenée à 60. S'agissant du boulevard du Pont-d'Arve, la commissaire (MCG) est passée par le pont de la Coulouvrenière, puis le boulevard du Pont-d'Arve. A 23h, elle était la seule voiture sur ce boulevard. Roulant à 30 km/h, elle a été obligée de s'arrêter à chaque feu. Elle se demande pourquoi le système de mettre des feux clignotants la nuit a été arrêté, car il permettait d'éviter le stop and go.

La commissaire (MCG) demande également si des différences ont pu être mesurées dans le ressenti des gens entre des vitesses de 30 et de 50, car à 30 km/h, on va moins vite mais plus longtemps. Elle demande comment les 8000 voitures disparaîtraient de la rue de Lausanne dans les modifications évoquées.

M. Widmer répond, s'agissant de la rue de Lausanne, qu'il s'agit d'une organisation du trafic. Moins de trafic entrera par l'avenue de France. Ce trafic sera distribué ailleurs. Les gens utiliseront d'autres axes, ou se déplaceront en tram, à vélo. Sur le Pont-d'Arve, une centaine de carrefours à feux clignotants existent à Genève. Il n'y en a pas sur le boulevard du Pont-d'Arve pour des questions de sécurité. Des feux clignotants se traduiraient par une augmentation de vitesse.

M. Gorce répond sur le Pont-Butin. Le ressenti des riverains était qu'ils avaient la perception d'avoir moins de bruit, mais les mesures ne montraient pas une diminution considérable du bruit. Par contre, contrairement à la stratégie proposée, ils n'ont pas testé le 30 km/h de nuit. La stratégie proposée va plus loin que les essais au Pont-Butin.

M^{me} de Chastonay fait remarquer qu'il est 19h01, et qu'il y a encore quatre personnes inscrites pour des questions. Elle propose de les reporter à la prochaine séance pour ne pas traiter ce sujet à la va-vite.

Le vice-président rappelle que, lors de la prochaine séance, on auditionnera le SABRA et le major Pulh. Il demande à MM. Gorce et Widmer s'ils peuvent assister à la prochaine séance, le 27 mai, pour le premier quart d'heure en début de séance.

MM. Gorce et Widmer sont disponibles à cette date.

Séance du 27 mai 2021

Audition de M. Philippe Royer, directeur de service – SABRA

Le président souhaite la bienvenue à M. Royer et l'invite à présenter ses commentaires relatifs à la M 2690.

M. Royer commence par quelques précisions relatives au bruit routier. Il explique qu'on distingue deux composantes du bruit routier : le bruit lié à la quantité de trafic sur les routes et celui lié au comportement des usagers. M. Royer souhaite rappeler le cadre légal qui s'applique dans ces deux types de bruit.

S'agissant du bruit du trafic routier, c'est la LPE et son OPB qui s'appliquent. Lorsqu'on parle de quantité de trafic transportée par les routes, on raisonne plutôt en valeurs moyennes. Il y a des valeurs limites qui existent et sont différentes selon la période (jour/nuite), selon les zones du territoire et les degrés de sensibilité au bruit qui sont appliqués. Si ces valeurs limites moyennes sont dépassées, le détenteur de la route doit mener un assainissement qui est à sa charge. L'assainissement se fait prioritairement à la source du bruit puisqu'il s'agit d'une thématique environnementale. On cherche d'abord à réduire le bruit à la source, ensuite sur le chemin de propagation, par exemple par des murs ou des buttes anti-bruit. In fine, on protège les gens chez eux avec des changements de fenêtres lorsque les valeurs d'alarme sont dépassées. Un premier plan de mesures de l'assainissement du bruit routier a été réalisé à Genève dès 1998 et il a été révisé en 2016 par le Conseil d'Etat. Ce plan fixe un certain nombre de mesures opérationnelles et stratégiques pouvant être mises en œuvre, en plus de lister les tronçons communaux et cantonaux devant être assainis.

Le Conseil d'Etat a adopté hier une nouvelle stratégie bruit, « Bruit 2030 », qui rappelle dans un de ses axes que la lutte contre le bruit est une préoccupation importante pour Genève puisqu'un nombre important des citoyens du canton sont exposés au-delà des valeurs limites moyennes.

Il existe dans l'OPB la possibilité de déroger au respect strict de ces valeurs limites. Lorsque l'assainissement n'est pas réalisable sur le plan technique ou s'il entrave de manière démesurée l'exploitation de la route, ou lorsqu'il est économiquement non supportable, l'art. 14 OPB permet de prononcer des allègements, soit une sorte de dérogation à l'obligation du détenteur de la route de respecter les valeurs limites.

La notion du bruit de comportement est tout à fait différente. Elle vise l'usager de la route qui a par exemple une conduite inappropriée, ou qui recourt à des modifications techniques sur le véhicule pour augmenter le niveau sonore au-delà des normes d'homologation. Tout cela est réglé de façons très différentes par le cadre légal. Il y a des normes de mise sur le marché des véhicules, on peut donc raisonnablement penser que les véhicules les respectent, mais il peut ensuite y avoir des modifications. Cela est interdit par le cadre légal. Ces aspects sont réglés par la LCR, l'OCR (notamment son art. 33) et l'OCCR.

La police voire l'OCV sont compétents. On a beaucoup parlé récemment d'un nouvel outil qui vient aider au constat, qui est le radar anti-bruit. Genève est assez pionnier en la matière.

Cet équipement est pour l'instant mis en place de manière pédagogique et permet de renseigner l'utilisateur de la route sur le fait que son véhicule au passage fait un bruit au-delà d'un certain seuil, qui n'est pas un seuil légal. Le cadre légal actuel ne permet pas de calculer le bruit d'un véhicule dans le trafic et de sanctionner au-delà d'un certain seuil. Ces éventuelles évolutions légales sont en discussion au niveau fédéral. Dans ce volet, il n'est pas du tout question d'allègements. Les règles sont assez claires et des sanctions sont prévues par la police s'il y a un constat.

Du point de vue de M. Royer, les allègements prononcés dans le canton de Genève résultent d'un travail sérieux mené par le canton ou les communes. Les projets d'assainissement du bruit menés par le détenteur de la route analysent toutes les mesures possibles avec la logique précédemment décrite.

Dans le cadre de ces PAB, la situation est toujours analysée dans une logique future permettant d'assurer la pérennité de la mesure sur vingt ans. Lorsque le projet est fait, il est présenté auprès de la commission PRASSOB, qui a pour but de valider les projets d'assainissement. Il y a normalement deux passages prévus dans cette commission, un en séance technique et un en séance plénière. Cette commission regroupe plusieurs acteurs de la thématique, dont notamment l'OCGC, l'OCT, l'OAC, l'OU, les TPG et la Ville de Genève. Elle est présidée par le SABRA. C'est une commission transverse qui analyse les

projets d'assainissement d'un point de vue technique. Cela permet de s'assurer qu'il y a une réflexion conforme au manuel fédéral dit manuel du bruit routier.

Le résultat pour Genève est qu'il est le canton qui a protégé le plus de citoyens, selon les statistiques de la Confédération. Cela ne signifie pas qu'il n'y a plus rien à faire. Genève est également pionnier dans l'utilisation du revêtement phonoabsorbant.

Dans le cadre de ces projets d'assainissements, lorsque toutes les mesures sont épuisées mais qu'il subsiste des dépassements des valeurs limites de bruit, une liste d'allègements est établie. Il y a à peu près plus de 700 allègements communaux ou cantonaux à Genève. Une fois que la commission a validé le projet, celui-ci revient à l'autorité compétente, soit l'OGCG pour Genève, qui se charge de publier et informer les propriétaires de ces allègements et de faire une décision d'allègement qui ouvre des droits de recours.

Il y a récemment eu beaucoup de recours sur les décisions d'allègement, notamment sur la question de la vitesse qui est très souvent débattue en commission PRASOB. Avant de faire un allègement, il faut s'assurer que cette réduction de vitesse a été étudiée et si elle amène une réduction du bruit. Cette question de la vitesse a été thématifiée par le Conseil d'Etat qui a lancé une consultation sur une nouvelle stratégie de vitesse qui vise à mieux lutter contre le bruit routier en prononçant dans certains secteurs la possibilité de baisser les vitesses de nuit et/ou de jour, selon les secteurs pour aller dans le sens de la réduction du bruit et éviter au maximum les allègements. Pendant ce temps, un moratoire est prononcé sur ces allègements en attendant les décisions finales du Conseil d'Etat sur les baisses de vitesse.

Cette stratégie est selon M. Royer bienvenue puisqu'elle permettra de clarifier les axes qui peuvent faire l'objet d'une réduction de vitesse et réduire le nombre d'allègements.

M. Royer conclut que la notion d'allègement résulte donc de tout un processus mené de façon sérieuse avec des garde-fous tels que la commission PRASOB.

Le président remercie M. Royer pour son intervention et passe la parole aux commissaires pour leurs questions.

Une commissaire (Ve) a l'impression que ce discours est déjà entendu. On dit d'un côté que le travail est effectué et que tout est fait selon la procédure – qui est d'ailleurs difficile à trouver – alors que de l'autre côté certaines communes ne se sentent pas considérées et apprennent parfois certaines mesures dans la FAO. Cela est assez contradictoire avec le discours entendu en commission. Par ailleurs, les statistiques disent qu'environ 80% de la population se plaint du bruit, on connaît les conséquences sur la santé. Il y a

également l'aspect des associations qui montent au front, ainsi que le Conseil d'Etat qui développe une nouvelle stratégie de bruit. Une commissaire (Ve) trouve ce discours un peu contradictoire et demande comment il se fait qu'il y ait autant de mesures d'allègement.

La commissaire (Ve) rappelle que la motion découle de la mise en application de l'initiative 169 qui demande au Conseil d'Etat de fixer un calendrier progressif de réduction des nuisances sonores et demande où on en est sur les mesures qui sont prises, s'il y a des lieux précis où des mesures fréquentes d'analyses du bruit sont menées, à quelle fréquence, et si ces informations sont accessibles.

La commissaire (Ve) mentionne le plan climat cantonal de réduction des émissions de gaz à effets de serre, puisque c'est un sujet transversal, et demande si M. Royer a également des réponses aux émissions de gaz à effets de serre et autres émissions polluantes, en lien avec l'OPB et l'OPAir.

M. Royer souligne que son propos n'est pas de dire qu'il n'y a pas de problème de bruit. Il y a encore beaucoup de gens à protéger contre le bruit et il s'agit d'une préoccupation majeure de la population. C'est également un enjeu majeur de santé publique. M. Royer précise que son propos était de dire que la question des allègements n'arrive qu'au terme d'un processus long et suivi. On ne commence pas par poser les allègements, il y a une démarche qui vise à suivre l'esprit de l'OPB, qui consiste à assainir à la source. Cette démarche lui semble apporter les garde-fous suffisants pour éviter les recours massifs aux allègements. Il est vrai que, dans certains cas, on est en limite de solutions, puisqu'il y a sur certains axes beaucoup de voitures et beaucoup de constructions proches de la route, donc peu de marge de manœuvre pour réduire le bruit routier, si ce n'est réduire la quantité de trafic sur la route en question.

Concernant l'initiative 169, M. Royer ajoute que le volet air est assez développé. Des relevés sont faits sur ces questions. Un réseau de mesures sur la qualité de l'air est en place à Genève. Deux stations mobiles ont récemment été mises en fonction pour répondre à la demande de certaines communes notamment. La tendance est plutôt bonne sur la pollution de l'air, les polluants principaux, à l'exception de l'ozone, sont en réduction. Il reste quelques points en dépassement des valeurs limites. Les résultats de l'année 2020 sont encore meilleurs puisque les émissions ont été assez impactées par les périodes de semi-confinement. C'est donc une année moins représentative, mais qui s'inscrit dans la tendance positive des quinze dernières années qui est confirmée à l'échelle suisse.

La commissaire (Ve) demande si, dans le cadre de l'initiative 169, des mesures avec des lieux fixes sont mises en place concernant le bruit.

M. Royer répond que le cadastre du bruit routier existe, est public et recense près de 50 000 façades dans le canton en donnant les niveaux de bruit aux façades, qui sont directement à comparer avec les valeurs limites. Ce recensement sera prochainement mis à jour puisqu'il ne prend pas encore en compte partout où se trouvent des revêtements phonoabsorbants. La mise à jour demande pas mal de ressources et le service de M. Royer a du mal à suivre le rythme de pose de revêtement phonoabsorbant, qui n'a pas de valeur fixe d'atténuation du bruit. Cette valeur est très forte à la pose et se réduit dans le temps. La difficulté est un manque de ressources pour mener à bien dans le temps suffisant.

Une commissaire (S) se réfère au très grand nombre de dérogations par rapport aux nuisances sonores, ce qui la questionne quant à l'utilité de la loi. A entendre M. Royer, le bruit de comportement a une grande responsabilité dans cette thématique. Une commissaire (S) demande quel est le pourcentage de ce bruit dans le problème par rapport à la circulation. Elle demande si des statistiques existent par rapport aux modifications techniques illégales sur les véhicules. Concernant la responsabilité d'agir pour des solutions, une commissaire (S) demande si les cantons peuvent imposer des mesures représentant des solutions à cette problématique.

S'agissant des recours contre les dérogations, une commissaire (S) demande par qui ils ont été déposés.

M. Royer pense que la notion de bruit de comportement est tout aussi importante que celle liée à la quantité de trafic qui passe sur les routes, voire prépondérante une fois les routes assainies. Il y a relativement peu de chiffres là-dessus et M. Royer fait part d'un ressenti. Le bruit de comportement n'est pas forcément continu, mais est fortement émergent. Il provoque des pics de bruit, relativement noyés dans les moyennes. Pas mal de voix s'élèvent pour que le droit fédéral prenne en compte ces pics de bruit. La gêne entre le bruit routier et le bruit de comportement ne vient pas forcément au même moment, mais est tout aussi importante en termes de santé publique. M. Royer pense qu'il faut raisonnablement lutter sur ces deux aspects. Il recommande de les distinguer parce que les solutions à apporter ne sont pas du tout du même ordre.

Concernant la répartition entre le canton et les communes, chaque entité est responsable de son assainissement. Une route cantonale traverse un territoire communal, mais l'obligation demeure au canton d'assainir sa route. En général, pour les axes communaux, les communes qui présentent leur projet sont présentes en commission PRASOB et savent très bien quels sont les

allègements. Pour les communes sur le territoire desquelles une route cantonale passe et doit être assainie, l'OCGC les informe des allègements lorsque le projet est finalisé. Le délai d'assainissement légal fixé dans l'OPB est dépassé depuis 2018. On peut donc raisonnablement dire que les communes ont une connaissance de leurs obligations en la matière, mais qu'il n'y a pas d'injonctions autres.

Une commissaire (S) demande s'il y a une possibilité de lancer des réflexions de collaboration avec les zones frontalières pour promouvoir les parkings et transports publics.

M. Royer répond que ces mesures d'assainissement viennent en complément d'autres mesures. Les transports en commun sur les routes vont faire baisser le niveau de bruit routier en façade des bâtiments. Ces efforts sont faits de toute façon et par d'autres moyens, mais participent à la diminution du bruit routier.

Une commissaire (EAG) demande si la commission PRASOB a un moyen de faire savoir à quel point ce trafic est un problème de santé publique et si la population est informée de la gravité de la situation. Une commissaire (EAG) demande dans quelle mesure ces constats sont pris en compte lors de la conception de nouveaux quartiers, notamment le PAV.

M. Royer répond que cette prise de conscience est un constat relativement partagé par les autres autorités. Il a l'impression que la question de la stratégie vitesse apporte une partie de solution non négligeable. Auprès de la population, le cadastre est un outil public. M. Royer et son service renseignent les personnes qui les contactent pour obtenir des informations. La question du bruit routier est relativement centrale dans bon nombre de projets d'aménagement du territoire et de projets constructifs. Dans ce cadre, des études d'impact sur l'environnement traitant largement de cette question et analysant la question du bruit routier sont souvent menées et visent à évaluer les impacts sur le bruit routier de ces projets.

S'agissant du PAV, M. Royer répond que la question du bruit routier est extrêmement importante dans la conception de ces nouveaux quartiers et indique qu'il travaille justement sur la question dans le cadre des prochains PLQ du PAV. Les choix qui sont faits dans l'aménagement de ces futurs quartiers sont extrêmement importants et vont définir la qualité de vie dans ces quartiers. Dans le PAV, des scénarios sont extrêmement favorables de ce point de vue puisque les quartiers imaginés sont relativement débarrassés des voitures et des voiries, avec des stockages de voitures en bordure. C'est également ce qui est demandé au SABRA au travers de la nouvelle stratégie

cantonale contre le bruit, soit de s'assurer que les bonnes ambiances sonores et les bonnes activités soient au bon endroit.

Une commissaire (MCG) se réfère au déploiement de plus en plus important des moteurs électriques qui sont silencieux. Il lui semble qu'on prend beaucoup de mesures par rapport aux moteurs thermiques alors qu'ils sont déjà un peu passés de mode. Elle demande l'avis de M. Royer à ce sujet.

M. Royer confirme les parts de marché exponentielles de l'électromobilité. En termes de bruit, il faut être prudent. Ce n'est pas une solution miracle. Il y a deux composantes du bruit, celui du moteur et celui du roulement. Le véhicule électrique est intéressant sur la composante du bruit de moteur puisqu'il n'existe plus. Le bruit de roulement ne se ressent pas à basse vitesse, mais au-delà de 30 km/h, le bruit de roulement redevient prépondérant. L'effet d'un véhicule électrique n'est donc pas forcément significatif. Il faut par ailleurs des proportions extrêmement importantes de véhicules électriques (>40%) pour commencer à voir l'effet en termes de décibels. Il faut donc relativiser l'électromobilité qui est certes utile d'un point de vue du bruit (notamment dans les secteurs à basse vitesse) mais n'est pas une solution miracle contre le bruit routier.

La commissaire (MCG) se réfère à la mise en service du Léman Express et demande s'il y a une différence du nombre de voitures entrant sur le territoire et s'il y a une variation du bruit liée à cela.

M. Royer répond que c'est plus une question pour l'OCT que pour le SABRA. Il lui semble être un peu tôt pour répondre à cette question, d'autant plus que l'année 2020 a été fortement perturbée et est certainement peu représentative de ce point de vue. Son service n'en a pas encore vu l'impact sur les niveaux de bruit routier, mais il considère que c'est un processus devant s'établir un peu plus dans le temps.

La commissaire (MCG) mentionne des travaux en cours sur la question des pneus. Elle demande si, couplé avec le phonoabsorbant, on ne parvient pas à une baisse conséquente du bruit de roulement.

M. Royer répond que la question des pneus est un pan sous-exploité de la réduction du bruit routier. Certains pneus vont jusqu'à des différences de 3 décibels, ce qui correspond à une réduction de bruit de trafic de moitié et est à peu près le même ordre de grandeur qu'un revêtement phonoabsorbant à long terme. M. Royer pense que les pneus silencieux ont un avenir important et il cite une des mesures se trouvant dans la stratégie bruit adoptée hier, qui est de faire la promotion et de permettre la subvention de ces pneus silencieux.

Le président remercie M. Royer et lui propose de rester pour l'audition du major Pulh s'il le souhaite. M. Royer reste pour cette audition.

Audition de M. Patrick Pulh, major

Le président demande au major Pulh son opinion sur les problèmes comportementaux et les manières de lutter légalement contre eux.

Le major Pulh explique que le bruit est un sujet qui le préoccupe grandement. Des opérations sont faites entre une à deux fois par mois spécifiquement sur le tuning, soit la modification des véhicules, qui a un lien direct avec le bruit. La police effectue des contrôles avec des opérations coordonnées et pratiquement tous les jours sur des sites connus et identifiés où elle peut intervenir. Leur action pour lutter contre bruit est d'identifier et de faire ce type de contrôle sur les véhicules modifiés.

Il n'y a pas de base légale pour poursuivre l'excès de bruit en tant que tel, mais la police peut poursuivre quand des usagers font exprès de faire du bruit, très souvent en faisant hurler les moteurs, notamment dans les tunnels. Ce qui est beaucoup plus difficile à déterminer se situe dans l'usage courant, par exemple les démarrages aux feux rouges. Le souci majeur est que la police est confrontée à des véhicules homologués. Leur homologation est faite à un certain niveau de bruit. Le problème est que, au démarrage ou au dépassement, on est largement au-delà de cette valeur. Mais cela ne veut pas dire que l'utilisateur a fait exprès et qu'il ne fait pas un usage conforme de sa machine. La police ne peut donc pas poursuivre. Concernant les usagers qui font exprès de faire du bruit, la difficulté est que, le temps d'arriver, les personnes ne sont plus là, ou encore que, lorsque la police intervient sur les lieux annoncés avec du bruit, le fait d'arriver avec des patrouilles fait que les comportements changent.

La police va devoir travailler autrement pour intervenir sur du bruit en flagrant délit. Tous les véhicules sont contrôlés et subissent des contrôles de conformité. Il y a trois moyens de poursuite. Le premier est la contravention et le constat. Le deuxième est de donner une fiche technique à l'utilisateur, avec photos des pièces qui semblent à changer, en lui demandant de revenir avec son véhicule et de le représenter en conformité. Le troisième est de saisir directement le véhicule sur place, de l'acheminer en fourrière et de démonter et saisir les pièces non conformes avec poursuites. Ces contrôles sont souvent menés en coordination avec d'autres polices cantonales ou avec la police française.

Le terrain d'action de la police est d'agir sur la conformité de la machine, et sur le comportement lorsqu'il est inadéquat. Mais dans la grande majorité des cas, ce sont des bruits de passage. Il n'y a pas de radar bruit en tant que tel. On ne peut que dire que les seuils ont été dépassés, mais on ne peut pas dire que le bruit n'était pas légal et doit être poursuivi.

Le président remercie le major Pulh pour son intervention et passe la parole aux commissaires.

Un commissaire (MCG) rappelle au major Pulh que, lors d'une audition de ce dernier par la commission des transports il y a 2-3 ans, il était question d'organiser un radar bruit avec l'EPFL. Le commissaire (MCG) demande s'il y a eu des avancées dans ce domaine.

Le major Pulh indique que des tests ont été menés avec le SABRA puis le TCS, en milieu urbain et en milieu rural. Des tests sont aussi faits en Suisse allemande. La police essaie de faire des équivalences pour pouvoir trouver ces technologies. En tant que tels, des radars permettent de mesurer le bruit. Il n'y a cependant pas de radar homologué par un institut fédéral qui permette de certifier avec précision la mesure acoustique ainsi que la source du bruit. Le problème est de savoir si un véhicule va faire trop de bruit ou si le lieu va dénoter que le bruit est excessif. L'idée est de pouvoir trouver la meilleure solution. La police a de grandes attentes avec ces radars, mais il n'y a pour l'instant pas de certification.

Le commissaire (MCG) demande si une saisie systématique de tout véhicule pris en flagrant délit ne permettrait pas une baisse systématique. C'est avant tout une question de comportement.

Le major Pulh répond que la police saisit tant que faire se peut. La grande difficulté avec ce bruit c'est que des scooters ont reçu des homologations européennes alors que le bruit peut être doublé. Face à ces situations, la police ne peut même pas saisir le véhicule puisqu'il est conforme.

Une commissaire (S) demande au major Pulh s'il pense qu'il est nécessaire de remettre en question cette homologation pour que ces exigences soient revues à la hausse.

Le major Pulh considère qu'il s'agit d'une problématique qui touche toutes les villes. Le canton de Genève seul ne peut pas combattre des lobbies européens. On voit que toutes les villes européennes se mettent à développer la mobilité douce. Le deuxième enjeu est de travailler sur ces valeurs et homologations. Elles ont été acceptées en Suisse parce que le marché suisse est trop petit pour avoir sa propre homologation.

Une commissaire (MCG) demande quel est le tarif des amendes et s'il serait opportun de les publier pour que les gens sachent à quoi ils s'exposent.

Le major Pulh répond que cela va de 100 francs à des milliers de francs, voire à la saisie définitive du véhicule. Les poursuites sont alors beaucoup plus élevées qu'une simple contravention. Tout va dépendre de l'usage et des pièces trouvées.

La commissaire (MCG) demande si on peut envisager une complicité du fournisseur et poseur de ces pièces.

Le major Pulh relève que la situation est compliquée puisque ces pièces ne sont souvent pas interdites à la vente. Il est tout à fait autorisé de les monter sur une moto de course pour aller sur un circuit, mais elles ne sont pas adaptées sur des routes cantonales.

La commissaire (MCG) prend l'exemple des feux rouges sur le boulevard du Pont-d'Arve. S'il y avait une vague verte permettant de remonter toute la rue à vitesse constante, on réveillerait beaucoup moins de monde la nuit plutôt que de devoir s'arrêter et repartir plusieurs fois. La commissaire (MCG) demande au major Pulh si l'Etat ne devrait pas réfléchir à faire en sorte qu'on ne provoque pas de bruit évitable simplement parce que les feux ne sont pas réglés de façon optimale, ou sont délibérément réglés de façon à perturber le trafic.

Le major Pulh considère que la commissaire (MCG) a entièrement raison. La fluidité apportée de l'apaisement dans le bruit. Le cas du boulevard du Pont-d'Arve est assez symptomatique puisqu'il a été abaissé à 30 km/h pour le bruit et qu'il a été très probant quant à la baisse des décibels relevés pour le voisinage.

La commissaire (MCG) évoque la possibilité d'installer des feux clignotants la nuit comme cela se fait dans de nombreux pays depuis des décennies.

Le major Pulh explique que l'entière sécurité des feux dont la sécurité la nuit et les jours de congé n'est pas avérée ont déjà tous été mis au clignotant. Une étude est reconduite une fois par année sur les possibilités d'en rajouter ou non.

Une commissaire (MCG) considère qu'il y a beaucoup d'endroits où cela pourrait encore être fait.

Une commissaire (PDC) demande s'il y a beaucoup de voitures « tunées » à Genève et si cela est l'apanage d'une catégorie d'âge spécifique.

Le major Pulh explique que ce sont souvent des clubs. On peut estimer qu'entre 2000 et 3000 personnes participent à ce mouvement. Les moyens varient avec l'âge. Ce sont souvent des gens qui aiment beaucoup la voiture ou la moto, avec lesquels il n'y a donc pas du tout de problème d'alcool ou de drogue. Les crédits et le leasing donnent cette possibilité à des jeunes entre 18-30 ans. Ces derniers font des modifications rarement chères ou homologuées. Plus on va dans l'âge, plus les moyens permettent d'avoir des modifications homologuées. Ce problème concerne plus spécifiquement de jeunes hommes entre 20-30 ans.

La commissaire (PDC) demande si la police reçoit souvent des plaintes de bruit.

Le major Pulh répond qu'ils en reçoivent beaucoup et donnent suite à toutes. Les personnes sont souvent identifiées, ce qui permet d'agir au bon moment et au bon endroit. Ces comportements sont souvent liés à des aménagements tels que des dos d'âne.

Le président demande si la police tente de motiver ces clubs à respecter et faire moins de bruit.

Le major Pulh explique que les contacts de la police avec ces clubs ne sont pas amicaux, cela reste donc assez compliqué.

Une commissaire (Ve) demande s'il existe un rapport qui permet de tirer des conclusions de ces expériences de radars acoustiques en centre-ville et en campagne. Elle avoue être régulièrement sollicitée par la population qui désespère quant à des mesures concrètes. La commissaire (Ve) demande s'il n'y a pas de système de sanction des excès sur la route. Elle a compris que ces radars acoustiques avaient quand même un effet pédagogique de ralentissement. Elle demande si des radars pédagogiques ne pourraient pas être utilisés pour encourager ces usagers à modifier leur comportement, et si c'est un problème financier.

Le major Pulh répond que, en tant que police, il a des moyens de sécurisation pour la sécurité routière. Ce sont les moyens de contrôle et de poursuite pénale. Au niveau légal, il n'y a pas de radar qui permette de poursuivre l'illégalité d'un bruit. Les poursuites pénales existent, mais il n'y en a pas en lien avec l'illicéité d'un bruit puisque celui-ci n'a pas encore été défini, ce qui est le cœur de la problématique actuelle. On voit que Genève a quand même fortement avancé dans la mise en place de revêtement phonoabsorbant et travaille sur les vitesses. La diminution de la vitesse diminue le bruit. La police est un peu démunie faute d'outil de contrôle. Il pense que les radars pédagogiques ont leurs effets de sensibilisation et sont importants.

Suite des questions concernant la présentation de la consultation cantonale relative à la stratégie de régulation des vitesses en lien avec le bruit routier

MM. Christian Gorce, directeur général de l'OCGC et Gérard Widmer, directeur à l'OCT

Le président rappelle que des questions ont été laissées en suspens lors de la dernière séance.

Le président se réfère à la coordination entre le canton et les communes. Il demande comment se passe la coordination pour que les endroits identifiés comme trop bruyants soient prioritairement assainis, lorsqu'il y a un programme d'assainissement par rapport au phonoabsorbant.

M. Gorce précise qu'il y a peut-être confusion. C'est en effet au détenteur de la route de faire un projet d'assainissement qui identifie les mesures. La validation de ce projet se fait au niveau du canton et la mise en œuvre des mesures d'assainissement appartient au détenteur de la route. Si c'est une route communale, c'est à la commune de le financer ; si c'est une route cantonale, c'est au canton. En ce qui concerne le canton, un crédit d'investissement voté par le Grand Conseil il y a quelques années permet de financer les études et les mesures d'assainissement. Concernant les communes, chaque commune s'organise de manière indépendante et a la nécessité de déposer une délibération pour obtenir le financement des travaux qui sont nécessaires à l'assainissement, de même que pour les études d'assainissement.

M. Gorce ajoute que l'OCGC suit chaque année l'avancement des études et des travaux à travers une enquête obligatoire soumise par la Confédération et qui est transmise aux communes pour savoir ce qui a été réalisé durant l'année en cours. Elle est essentiellement orientée sur les aspects financiers de ce qu'il est nécessaire de mettre en œuvre. Il n'y a pas de moyen pour forcer les communes de manière directe, si ce n'est qu'il y a une base légale qui prévoit que les routes doivent être assainies au 31 mars 2018. L'ensemble des acteurs qui n'ont pas fini l'assainissement de leurs routes aujourd'hui ne respecte pas cette exigence.

L'OPB avait été adaptée sur la question des subventions. Les contributions fédérales versées en faveur de l'assainissement sont un moyen d'aide et d'incitation à la réalisation des études et des travaux d'assainissement. C'est le moyen aujourd'hui à disposition pour continuer à favoriser la mise en œuvre de mesures d'assainissement.

Le canton organise des campagnes de reprofilage annuelles. Un planning des différentes routes devant être reprofilées est établi. Les travaux sont planifiés et organisés au mieux puisqu'ils ne peuvent être faits qu'à certaines périodes de l'année, étant dépendants de la météorologie et des conséquences qu'ils représentent sur le trafic, ce qui implique une coordination avec l'OCT. Les communes font de même pour ce qui concerne leurs travaux.

Le président demande s'il y a un délai pour pouvoir obtenir les subventions de la Confédération.

M. Gorce répond que le délai fixé a été prolongé jusqu'à l'année prochaine. Ils ne savent pas s'il pourra être prolongé ultérieurement, tout dépend d'une

éventuelle révision de l'OPB. Beaucoup d'acteurs suisses demandent une prolongation de ce délai.

Une commissaire (S) revient sur un point mentionné lors de la présentation. Elle ne comprend pas comment la réduction de la circulation d'un axe, pour la répartir sur d'autres axes, pourrait être une solution et elle prend l'exemple de la rue de Lausanne, où la différence de circulation prévue est énorme.

M. Gorce rappelle que cette mesure s'inscrit dans le cadre du réaménagement de la place de la gare à Cornavin, où il n'y aura plus possibilité de transiter par la place de la gare, mais uniquement d'accéder au parking. L'intérêt de passer par la rue de Lausanne va donc considérablement se réduire pour les automobilistes. L'utilisation des quais, de l'avenue de la Paix et de l'avenue Giuseppe-Motta renverra une partie de ce trafic sur ces axes-là. Cela va peut-être aussi inciter les riverains à prendre le tram, le vélo, ou à se déplacer à pied. La logique globale voudrait aussi qu'il y ait moins de trafic partout, ce qui implique que les habitants de Genève fassent chacun dans leurs décisions individuelles le choix de moins utiliser la voiture pour leurs déplacements personnels.

Une commissaire (S) relève qu'on prend des mesures d'incitation, mais qu'on ne pourra jamais obliger les automobilistes à prendre les transports publics. Ces voitures existent malgré tout et le problème ne sera que déplacé ailleurs, sur les axes cités, où il y a déjà actuellement de la situation. Cela ne va faire que déplacer le problème. Il ne s'agit pas d'une vraie solution pour la réduction du bruit.

M. Gorce répond que la vraie solution est une politique globale de la mobilité à Genève, liée à celle d'aménagement du territoire et au développement de la mobilité douce et des transports publics. Sur certains axes routiers, et notamment sur la rue de Lausanne, il ne sera plus possible d'aller tout droit sur la place de Cornavin. Ces éléments font que le trafic devra passer ailleurs. Le tram aura à cet endroit une vitesse plus intéressante et deviendra plus attractif pour les usagers des transports collectifs. Il s'agit de toute une série de mesures qui font qu'on essaie d'améliorer les possibilités pour utiliser autre chose que sa voiture pour certains déplacements.

Une commissaire (MCG) demande s'il y a des autorisations à demander et si la Confédération est favorable au fait que les véhicules privés ne puissent plus passer devant la gare Cornavin. Elle rappelle que les transports publics, les véhicules de livraison, les déménageurs, les deux-roues, etc., seront obligés de passer par là. On ne vise donc qu'à pourrir la vie de l'automobiliste et une commissaire (MCG) se demande pourquoi. Elle ajoute que, aussi longtemps que prendre les transports publics prendra plus de temps que prendre les

transports privés, elle se demande comment l'Etat fera pour contraindre les gens afin d'atteindre l'objectif fixé. Cela lui paraît complètement irréaliste.

M. Widmer se réfère à la feuille de route du département sur l'application de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) votée par le peuple à 68% en 2016 qui propose un système de zones et de priorisation des modes de transports à l'intérieur de ces zones.

Une commissaire (MCG) relève que, lors de ces votations, il n'a pas été dit que cela impliquait de boucler la place de Cornavin, Rive, et la suppression des pénétrantes dans la ville.

M. Widmer répond qu'il est clairement mentionné que, dans la zone 1, la priorité est donnée aux transports collectifs et à la mobilité douce. La LMCE le mentionne clairement. Il précise que l'optique de M. Dal Busco est de faire en sorte que le réseau routier soit plutôt affecté au transport professionnel, soit les personnes obligées d'avoir leur voiture pour faire leurs déplacements professionnels (commerçants, livreurs, etc.), afin de faire en sorte que toute une série de déplacements de très courte distance à Genève se réalisent autrement, 30% des déplacements réalisés à Genève faisant moins de 3 km sur leur portée. C'est typiquement un déplacement qui peut être réalisé autrement qu'en voiture par certaines personnes. L'optique de la LMCE est que l'usage de ces transports publics soit le plus efficace possible, sans vouloir bloquer le centre-ville. Cette politique est relativement complexe à mener et certaines personnes doivent utiliser leur voiture, mais la politique vise à faire en sorte que le réseau routier soit utilisable par ces personnes et que toutes les personnes pouvant faire autrement le fassent.

La commissaire (MCG) mentionne la suppression de quatre arrêts de la ligne 1. Elle considère que ces actions vont exactement à l'opposé des discours.

M. Widmer rappelle que Genève a la plus grande densité d'arrêts de transports collectifs de Suisse. Pour rendre ces transports collectifs attractifs, un des éléments fondamentaux est la vitesse commerciale. A certains endroits, il y a des arrêts tous les 200-300 m, soit bien au-delà de ce qui se passe à Berne, Bâle ou Zurich.

Un commissaire (MCG) reconnaît des divergences profondes sur cette thématique. Il ajoute qu'il ne s'agit pas de la bonne commission puisqu'il est ici question de bruit et non de circulation. Le commissaire (MCG) demande à M. Widmer s'il n'a pas l'impression que la mise à 30 km/h du boulevard du Pont-d'Arve devrait s'accompagner d'une réorganisation sérieuse des temps de feu. Il passe tout le temps par là et, tant et aussi longtemps qu'on ne fluidifie pas le trafic, on ne va rien résoudre. Le commissaire (MCG) est persuadé que

le 30 km/h peut apporter une grande réponse en milieu urbain, mais il doit être accompagné d'ondes vertes.

M. Widmer précise qu'il faut distinguer la problématique de jour de celle de nuit. Concernant la problématique de jour, une des difficultés est que la rue de Carouge traverse le boulevard du Pont-d'Arve avec deux lignes de tram. Il a été choisi de prioriser le tram à cet endroit, ce qui impacte le premier tronçon du boulevard du Pont-d'Arve. Sur les véhicules qui utilisent ce boulevard, une grande majorité se dirige ensuite vers le boulevard Helvétique, où on retrouve l'axe du tram des Rues Basses. C'est un des endroits assez problématiques, notamment pour l'accès au lac. La capacité du boulevard Helvétique est assez limitée. C'est la raison pour laquelle on ne peut pas libérer trop de véhicules sur le boulevard du Pont-d'Arve qui iraient sinon bloquer le boulevard Helvétique. C'est un système à considérer à plus grande échelle qu'uniquement le boulevard du Pont-d'Arve et le boulevard de la Tour. La programmation des feux est faite de manière coordonnée à cet endroit.

Par ailleurs, M. Widmer assure qu'il n'y a eu aucune modification des feux au boulevard du Pont-d'Arve depuis la mise en place de la mesure qui visait à diminuer le stop and go de nuit lorsque c'était encore une vitesse de 50 km/h. *(La rapporteuse : c'est justement ce qui est reproché !)* Normalement, l'usager qui part du carrefour de la rue de Carouge, s'il roule à une certaine vitesse *(La rapporteuse : laquelle puisque la vitesse est limitée à 30 km/h ?)*, a une phase de vert jusqu'à en haut du boulevard de la Tour. Le problème est que, si un véhicule traverse le carrefour alors que le feu vert est déjà parti, il ne sera plus dans ce timing et pourra se trouver face à un feu rouge plus loin.

Une commissaire (S) rappelle aux commissaires que, s'ils ne sont pas contents des politiques publiques, il leur faudrait demander l'audition des magistrats et se fâcher contre eux. Elle est une utilisatrice des TPG, elle n'a pas de voiture depuis 2014 et elle s'en sort très bien. Elle précise que, plus il y a de voitures, moins les transports publics vont vite. Les TPG auront une vitesse de croisière acceptable lorsqu'il y aura moins de voitures.

Discussion interne

Le président demande aux commissaires s'ils ont des suggestions d'autres auditions à ce sujet.

Une commissaire (MCG) a eu des réponses à ses préoccupations. L'essentiel qu'elle a appris est qu'il y a une différence à faire entre le bruit de roulement et le bruit des moteurs. Elle est ravie de savoir qu'il y a des recherches pour concevoir des pneus qui génèrent moins de bruit. Elle précise

que, lorsqu'elle manifeste son mécontentement par rapport à une situation, cela ne veut pas du tout dire qu'elle se fâche contre des gens.

Une commissaire (Ve) rappelle qu'elle avait proposé l'audition de l'ATE puisqu'il serait intéressant d'avoir un point de vue différent de celui des entités étatiques et que l'ATE a largement travaillé sur le bruit. La commissaire (Ve) propose aussi l'audition de la commune de Vernier qui a récemment déposé une pétition en lien direct avec le bruit.

Une commissaire (PDC) propose une présentation de la stratégie concernant la stratégie Bruit 2030 du Conseil d'Etat.

La commissaire (MCG) dit que, si l'on vote sur l'audition de l'ATE, elle demandera aussi de voter sur l'audition d'un club comme le TCS, qui était, au départ, un club de cyclistes.

Le président propose donc d'auditionner l'ATE et le TCS et n'y voit aucune opposition, de même que pour une audition de la commune de Vernier et la présentation de la stratégie Bruit 2030 du Conseil d'Etat.

Séance du 17 juin 2021

Audition de M^{me} Caroline Marti, présidente, et de M^{me} Alice Genoud, coordinatrice de l'ATE Genève

M^{me} Marti présente l'ATE Genève, une association active au niveau suisse qui compte près de 100 000 membres, active dans la promotion de la mobilité durable, en particulier des modes doux de transport et des transports publics. L'ATE est très attachée aux questions de la mobilité, de la circulation et des nuisances qui en résultent, notamment le bruit routier.

M^{me} Genoud explique qu'aujourd'hui 60% de la population genevoise souffre d'excès de bruit, en particulier des bruits du transport, routier ou lié à l'aviation. Cela engendre beaucoup de conséquences sur la qualité de vie. Une étude récente de l'OFEV parle de 47 000 années de vies perdues à cause des nuisances du trafic routier en Suisse. Les conséquences sont multiples : problèmes de sommeil, de stress, cardiaques, etc. L'impact est bien plus important sur les personnes fragiles, les enfants, les personnes âgées et/ou malades. Une étude récente de l'OMS a démontré que les enfants ont davantage de problèmes de concentration, de motivation et d'apprentissage. Un schisme se crée donc entre les élèves vivant dans un environnement très bruyant et ceux qui en sont épargnés. La question des acouphènes est aussi accrue : on peut en avoir qui durent longtemps et qui créent de graves problèmes. Au plan immobilier, on constate que la valeur d'une maison change

selon le niveau de bruit. Il s'agit là d'une donnée peu mise en avant, mais qui a toutefois un impact sur beaucoup de propriétaires.

S'agissant du cadre légal, l'OPB mentionne les valeurs limites, valeurs d'alarme sur lesquelles on peut planifier un quartier. Les valeurs d'alarme sont celles sur lesquelles l'assainissement est urgent pour abaisser fortement le bruit. Ces valeurs impliquent de nombreuses obligations d'assainissement. Depuis une trentaine d'années, la Confédération invite les cantons et les communes à assainir leurs routes qui auraient dû l'être au 31 mars 2018. L'assainissement complet n'est pas encore réalisé à Genève, étant précisé qu'aucun canton n'a réussi à le faire. Les financements sont prolongés jusqu'en 2022 et il y a actuellement une réflexion pour aller encore plus loin. Il y a aussi des possibilités d'allègement, mais les conditions sont extrêmement strictes et dépendent des personnes qui seraient impactées par ces allègements. La situation actuelle est que les routes ne sont pas assainies. Il y a un risque pour la collectivité, notamment par rapport à des propriétaires qui pourraient se retourner contre les communes et les cantons qui n'ont pas assaini les routes.

L'ATE mène un combat contre le bruit depuis très longtemps, car l'association est fortement sollicitée par des membres qui se sentent assez démunis.

De nombreuses pétitions ont circulé en ce sens avec plus ou moins de succès. L'ATE a fait une dénonciation à la Cour des comptes en 2019 pour demander un nouveau rapport sur ces questions. La Cour des comptes avait déjà rendu un rapport en 2012, dans lequel elle avait mis en exergue des points importants, notamment la nécessité d'une meilleure coordination, la question de la transparence (savoir qui est impacté, quels sont les plans à venir) et la nécessité d'avoir un plan à large échelle.

La Cour des comptes a répondu en n'ouvrant pas de nouvelle enquête, mais en mettant à jour le rapport de 2012. Il restait encore de nombreux questionnements sur le fait d'avoir un plan, une entité vraiment responsable de cet assainissement, ainsi que la question de la transparence, car il est difficile de savoir quel tronçon routier sera assaini et quand.

M^{me} Marti cite différentes actions du Conseil d'Etat et des autorités en matière de lutte contre le bruit. Le Grand Conseil a traité du rapport divers RD 1282 sur l'avancement des travaux d'assainissement et on a pu constater que l'Etat se bornait principalement à des mesures qui étaient d'essayer de limiter les effets de ce bruit et se concentraient assez peu sur la source du bruit elle-même, que sont les véhicules. On sait qu'une partie des bruits, dont celui du roulement, peuvent être réduits un certain temps avec le revêtement phonoabsorbant qui s'use toutefois assez vite et perd de son efficacité. La

problématique du bruit des moteurs est assez importante ainsi que tous les bruits de moteur occasionnés par les comportements incivils des automobilistes. Ces nuisances ne pourront pas forcément être réduites par la pose de revêtements phonoabsorbants ou de murs anti-bruit.

En revanche, les mesures de réduction de la vitesse sont extrêmement efficaces. Certains tronçons ont fait l'objet de mesures qui sont efficaces, mais elles ne le sont pas suffisamment. Les limites d'alarme sont ainsi tout de même dépassées et il est nécessaire d'aller plus loin. La pose de phonoabsorbant ou de murs anti-bruit est très coûteuse, alors que la réduction de la vitesse et celle du trafic peuvent produire un effet très convaincant, d'un coût minime, avec relativement peu d'impact sur la circulation.

L'ATE conteste une stratégie d'allégements massifs qui lui semble être un oreiller de paresse alors que ce devrait être l'ultima ratio. L'ATE soutient la stratégie récemment mise en place par le Conseil d'Etat, beaucoup plus globale, qui a été mise en consultation pendant printemps. L'ATE se réjouit du moratoire mis en place, mais demande qu'il soit étendu jusqu'à ce que ce plan soit mis en œuvre.

L'ATE reste assez préoccupée par la mise en œuvre de la ceinture urbaine, soit l'infrastructure censée rabattre les différents flux de trafic pour contourner le centre de l'agglomération. Sur certains de ces tronçons, sur lesquels le trafic va encore augmenter, certains axes sont déjà largement au-dessus des valeurs limites.

Questions

Une commissaire (S) partage l'inquiétude de l'ATE par rapport au nombre de dérogations octroyées. Le problème vient peut-être de l'OPB elle-même, puisque l'al. 1 offre un assouplissement à tous les organismes qui peuvent facilement obtenir des dérogations. La commissaire (S) demande quelle place occupe la Suisse sur ce sujet à l'échelle européenne. Elle mentionne un voyage effectué il y a deux ans à Oulan-Bator, où elle fut très impressionnée par la stratégie de lutte contre le bruit et la pollution. Un grand nombre de voitures circulent dans cette ville et le gouvernement a mis en place que certains jours sont réservés aux plaques paires et d'autres aux plaques impaires (*La rapporteuse : ceci est pratiqué à Athènes depuis plusieurs décennies*). La commissaire (S) demande aux auditionnées si elles pensent qu'une telle mesure pourrait être appliquée ici.

M^{me} Marti ne connaît pas spécifiquement les situations que connaissent les autres collectivités, ni leurs réglementations. Elle est certaine que le problème

des nuisances sonores liées au trafic routier est un problème inhérent à tous les grands centres urbains, sachant que Genève est un canton très dense.

Une commissaire (S) demande si la Suisse est un bon élève en matière de protection contre le bruit en comparaison européenne ou si elle peut faire mieux.

M^{me} Marti ne peut pas répondre en comparaison internationale, mais il est évident que la Suisse peut faire mieux. Les valeurs inscrites dans la loi ne sont pas respectées, donc non seulement on peut, mais on doit faire mieux. Les normes ne sont pas posées au hasard, mais sont là pour protéger les habitants et leur santé. Concernant la circulation alternée, cette mesure a été proposée à Genève dans le cadre des pics de pollution atmosphérique. Cela n'existe pas pour des situations de nuisances sonores ni de trafic trop dense.

L'ATE est favorable de manière plus générale à limiter le trafic à travers des mesures qui peuvent être un péage urbain, le développement d'alternatives comme le développement des transports publics ou le développement d'infrastructures de mobilité douce. C'est aussi la direction vers laquelle semble vouloir aller le canton, puisque le plan climat 2030 révisé prévoit une diminution du trafic de 40% à Genève. Il faut diminuer le nombre de déplacements et qu'ils puissent être faits par des modes de transport plus respectueux de l'environnement et rationnels.

Une commissaire (PDC) revient sur la stratégie bruit. Elle demande dans quelle mesure la stratégie répond, selon l'ATE, aux invites faites dans la motion.

M^{me} Marti estime que c'est la première fois qu'une stratégie réfléchie sur le long terme, cohérente, globale, de lutte contre le bruit à travers une mesure efficace et très peu coûteuse, soit la réduction de vitesse, est mise en place. Le Conseil d'Etat a aussi ordonné un moratoire sur les allègements mais sa durée n'est pas claire.

La commissaire (PDC) souligne que, dans les trois invites, la motion ne parle pas de diminution de bruit, mais de procédures et mesures d'allègement.

Pour M^{me} Marti, cela va vraiment de pair. Les autorités prennent les décisions de mesures d'allègement parce que les niveaux sonores dépassent les niveaux de l'OPB. Elles peuvent soit tout mettre en œuvre pour réduire le bruit et ne pas prendre mesures d'allègement, ou bien prendre des mesures d'allègement.

Il semble à une commissaire (EAG) qu'aucune des autorités auditionnées n'a évoqué le moratoire sur les allègements. Elle se réfère aux dimanches sans voitures lors de la crise du pétrole et demande à l'ATE ce qu'elle pense de

réintroduire cela, par exemple une fois tous les deux mois, ou une fois par mois avec l'expérience de vivre autrement.

M^{me} Marti dit que l'ATE est très favorable à une journée par année sans voitures qui permet de réapprendre autrement et de réfléchir à l'utilité de nos déplacements.

Le président se réfère à la demande de plus de transparence. Il explique que la commission a entendu MM. Gorce et Widmer qui expliquaient toute la procédure d'allègement. Il demande si des personnes de la société civile peuvent participer au PRASSOB ou si c'est uniquement interne à l'administration. Cela permettrait plus de transparence.

M^{me} Marti répond que l'ATE est représentée à la commission consultative sur le bruit routier par M^{me} Genoud, mais n'est pas représentée au PRASSOB.

Le président demande aux auditionnées si elles ont eu connaissance des deux mesures de la stratégie bruit, soit la maîtrise du bruit des véhicules trop bruyants et les subventions pour pneus silencieux, ainsi que leur avis dessus.

Les auditionnées en ont eu vent via la commission consultative sur le bruit routier. M^{me} Genoud trouve ces mesures intéressantes, mais elles ne vont pas résoudre la problématique majeure du bruit routier à Genève.

M^{me} Salibian Kolly précise que la stratégie bruit avait été présentée à la commission consultative sur le bruit routier, qui avait demandé que ce soit une stratégie-plan d'action, raison pour laquelle la stratégie comporte ces deux mesures. Il s'agit d'un document entre une stratégie et un plan d'action.

M^{me} Marti n'est pas opposée à ce type de mesure, tout comme la pose de revêtement phonoabsorbant. Il y a néanmoins des tronçons à Genève où l'on a dépassé les valeurs d'alarme. Des mesures très importantes sont donc nécessaires et il faut conjuguer ces mesures pour espérer revenir au-dessous.

Le président demande si l'ATE a la capacité de faire recours au nom de certains voisins qui souffrent de dépassements de valeurs.

M^{me} Marti répond que l'ATE n'en a jamais fait.

M^{me} Genoud ajoute qu'il n'y a aujourd'hui pas de jurisprudence sur les cas de dépassement de valeurs. La Ligue contre le bruit avait essayé de monter un cas qui pourrait aller jusqu'au Tribunal fédéral, ce qui implique un processus énorme. L'ATE a évalué cette possibilité, mais n'a pas les ressources pour le faire. Juridiquement, il est difficile de savoir si l'ATE peut directement représenter ses membres. En tant qu'association environnementale, elle ne peut pas défendre individuellement un membre et doit défendre une cause environnementale. Il s'agit d'une question juridique complexe et ce n'est pas non plus la manière la plus efficace de travailler.

M^{me} Marti revient sur l'importance de la transparence et du dialogue avec les communes. Globalement, la transparence est très importante dans la gestion du bruit routier, puisque beaucoup de routes sont communales ; c'est donc aux communes de les assainir. Une collaboration étroite doit être mise en place entre les autorités communales et cantonales. Un des points mis en avant par la Cour des comptes dans sa réponse est la coordination entre les différentes autorités responsables de ces politiques publiques. Au minimum, il est essentiel que les communes puissent être consultées et informées des mesures d'allègement et plus globalement dans le cadre de mise en place d'une stratégie.

Discussion interne

Une commissaire (PDC) demande si le moratoire est levé ou s'il continue. Elle demande une réponse écrite sur ce point à M^{me} Salibian Kolly.

M^{me} Salibian Koly répond que c'est une question qui relève de la compétence du DI. Elle va poser la question à ses collègues pour qu'ils répondent à la commission par écrit d'ici à la prochaine séance. Elle mentionne également la composition de la commission PRASSOB qui est mentionnée à l'art. 6 du règlement K 1 70.10. Il s'agit du SABRA, de l'OCGC, de l'OAC, de l'OPS, de l'OU, de l'OCT, des TPG, de la police routière et de la Ville de Genève. Ce sont essentiellement des offices de l'Etat avec les TPG et la Ville de Genève. Les autres communes sont représentées via la commission de lutte contre le bruit. Il s'agit d'une commission plus technique qui élabore des plans de mesures de lutte contre le bruit.

Audition de MM. François Membrez, président, et Yves Gerber, directeur de la section genevoise, TCS

M. Membrez explique que, globalement, le TCS n'est pas favorable à une généralisation des baisses de vitesse de 50 à 30 km/h en ce qui concerne la lutte contre le bruit. Le TCS est favorable aux zones 30 dans les zones d'habitation pour des raisons de sécurité routière là où ça se prête, soit avec des zones bien précises (avec des familles, des écoles). S'agissant de lutter contre le bruit, le TCS pense que ce n'est pas le meilleur outil. En effet, une telle mesure impacte l'ensemble des usagers, alors que seule une infime minorité d'entre eux a un comportement qui crée cet excès de bruit. Ce n'est donc pas la seule mesure appropriée pour lutter contre le bruit routier. Le TCS préconise de mettre l'accent sur deux mesures : adapter les infrastructures et inciter les usagers à modifier leur comportement par le biais de campagnes et de contrôles. Le risque est que les conducteurs privilégient les zones de vitesse plutôt que le

trajet le plus court, ce qui risquerait de perturber le trafic routier dans les quartiers.

Le TCS s'oppose au moratoire qui pourrait continuer à privilégier la mesure facile de réduction de vitesse. Le TCS pense qu'il est possible de laisser les tribunaux trancher au cas par cas. Passer de 50 à 30 km/h diminue le bruit d'environ 3 décibels, alors que les nuisances dues au comportement de certains usagers sont totalement inacceptables et bien plus hautes que cela. La lutte contre ces personnes et leurs comportements aurait un effet bien plus important que la réduction de la vitesse.

M. Gerber explique que le TCS a une expertise en la matière, car il a travaillé en collaboration avec le SABRA sur les tests menés sur le dispositif permettant d'afficher le bruit routier, puis un message à l'attention des usagers (« radar bruit »). Ce radar a été installé sur un poteau. Quelques mètres plus loin, un panneau avec une limite choisie, indique à l'utilisateur s'il le dépasse ou non.

Sur 140 000 voitures, un premier seuil avait été fixé à 84 dB, mais a été descendu à 80 dB puisque trop peu de gens le dépassaient. 84 dB, cela correspond au bruit d'une cantine scolaire. Sur 140 000 véhicules, seul 0,3% ont dépassé les 84 dB et 1,2% ont dépassé les 80 dB. On est donc face à une proportion très faible de la population d'usagers de la route qui dépasse ce seuil. Par contre, 6% de gens roulaient au-delà de la vitesse autorisée. Il y a une corrélation entre vitesse et bruit. Que l'on soit à 50 ou à 30 km/h, il y a une courbe moyenne, mais il y a tout de même quelques pics qui vont au-delà. Ce qui est très désagréable pour un riverain est qu'il suffit d'un seul véhicule pour commettre ces pics. Si on passe de 50 à 30 km/h, on a une baisse de dB mais les pics ne disparaissent pas complètement.

Le TCS et le SABRA ont ensuite décidé de faire un test sur l'impact du comportement des conducteurs de motocycles sur le bruit. Le but était de les sensibiliser et de les amener à modifier leur comportement. Ils ont pris un conducteur lambda, A, et un conducteur sportif, B. Différentes situations ont été prises : à vitesse constante, à l'arrêt, au redémarrage et à la prise d'un virage.

Les tests ont été effectués sur différents types d'engins représentatifs de ce qu'utilise la population. Le lieu de test était au centre TCS du Plantin.

Sur une ligne droite, il y a peu d'influence sur le bruit. M. Gerber précise que le comportement peut être de deux natures : équiper ou modifier l'équipement de l'engin est déjà du comportement. A l'arrêt, lorsqu'on relâche les gaz, on va produire du bruit s'approchant du seuil de 84 dB. Ce n'est pas l'équipement qui fait la différence, mais le comportement. Il y a une différence

de 9 dB au moment où l'on freine selon si on joue avec les gaz ou non. Au départ, cela est encore plus marqué, l'écart peut atteindre les 11 dB. Si on couple un style de conduite nerveux avec un équipement modifié, on attend des chiffres de 90 dB. Cela est encore plus marqué sur un virage. C'est seulement si on a une conduite vraiment sportive qu'on atteint ces scores.

L'impact de l'équipement est faible. Une moto électrique avec une conduite sportive fait plus de bruit que si on roule normalement avec une Harley-Davidson.

La modification du véhicule a moins d'impact que le style de conduite. La réduction de la vitesse de 50 à 30 km/h ne diminue le bruit que de 5 dB, alors que la réduction du bruit sera beaucoup plus importante si on se concentre sur le comportement des conducteurs. Le TCS a des années d'expérience en matière de sécurité routière. L'aspect prévention, formation et répression a permis d'excellents résultats.

Un commissaire (S) demande si les données d'origine de l'étude sont disponibles.

M. Gerber explique que la première étude avait été rendue publique au mois de juin, par le biais d'un communiqué de presse. La deuxième vient d'être faite et il demandera à M. Royer, pensant qu'il n'y aura pas d'obstacle à cette communication.

Le commissaire (S) demande confirmation qu'il y a une corrélation entre la vitesse et le bruit, et que cette corrélation est plus forte quand on a un comportement individuel sportif plutôt qu'ordinaire.

M. Gerber confirme la corrélation entre la vitesse et le bruit. Il confirme que le comportement a une influence plus forte qu'une simple baisse de vitesse.

Ce n'est pas exactement la question du commissaire (S). Il se réfère à une deuxième régression indiquée sur les graphiques et demande si ce n'était pas celle relative à un comportement plus agressif.

Le commissaire (S) demande confirmation que la corrélation entre vitesse et bruit est plus forte quand on a un comportement individuel sportif.

M. Membrez indique que la corrélation entre la vitesse et le bruit selon l'OFE(Ve) est de maximum 3 dB. Cela n'est pas assez significatif pour prendre une mesure de réduction de vitesse, sachant que la conduite sportive peut avoir une incidence jusqu'à 19 dB et de 16 dB s'agissant des modifications techniques. Ces mesures doivent être combattues plutôt que de péjorer l'ensemble du trafic.

Le commissaire (S) arrive à la conclusion que le comportement individuel motorisé agressif a pour conséquence une corrélation plus forte entre vitesse et bruit.

M. Membrez le confirme.

Une commissaire (S) demande s'il s'agissait d'une expérience ou d'une analyse de comportements existants.

M. Gerber explique que c'était une expérience réalisée par deux techniciens du SABRA.

Une commissaire (S) demande s'ils savent si ces comportements existent dans la vie de tous les jours. Elle mentionne l'avenue Louis-Casaï qui est un terrain de rodéo pour les voitures.

M. Gerber indique qu'une limite de 50 km/h avait été fixée, mais la vitesse de sortie du virage n'avait pas été limitée. Il s'agit surtout de la manière de monter dans les tours, d'utiliser la basse vitesse.

M. Membrez considère qu'il s'agit clairement d'incivilités. Il faudrait être beaucoup plus répressif avec les gens qui modifient leurs véhicules ou qui ont une conduite irrespectueuse des autres usagers.

M. Gerber ajoute que l'ordonnance permet déjà à la police de le faire. Il est possible de verbaliser ceux qui font hurler leur moteur inutilement.

Une commissaire (S) demande s'il est nécessaire de mettre un radar officiellement pour pénaliser les gens.

M. Gerber pense que, si on utilise les mêmes mécanismes que ceux utilisés pour la sécurité routière, on peut déjà faire de la sensibilisation avec un panneau qui permettra d'influer sur les comportements. Le problème est qu'il n'y a pas d'arsenal légal. La question de savoir comment fixer les seuils est compliquée. Les excès peuvent déjà être appréhendés et les amendes fortes, de 500 à 600 francs. Le TCS pense qu'il n'est pas nécessaire de pénaliser l'ensemble de la population alors qu'elle n'est pas forcément la source du bruit.

Une commissaire (PDC) demande si une étude a été faite sur la consommation des véhicules. Elle pense qu'il s'agit un bon moyen d'expliquer à la population qu'une conduite plus sportive coûte plus.

M. Gerber répond qu'ils n'y ont pas pensé, mais qu'il y a évidemment une corrélation. Il estime cependant que la notion de sécurité interpelle davantage.

Une commissaire (Ve) se réfère à la présentation qui mentionne que le TCS est favorable à la fin du moratoire. Elle demande pourquoi, sachant que le TCS se dit favorable à la lutte contre le bruit et sachant que le moratoire est un arrêt à toutes ces mesures d'allègement qui sont des exceptions aux mesures d'assainissement. Elle demande également pourquoi le TCS est favorable à la

limite de 30 km/h dans certains quartiers. La commissaire (Ve) a compris l'argumentaire de lutte contre les comportements individuels. Elle demande si le TCS serait favorable à ce niveau-là à l'extension des radars bruit à des fins pédagogiques.

M. Membrez pense qu'un moratoire général est un peu exagéré. Il pourrait faire sens d'avoir ces mesures d'allègement sur certains endroits, par exemple sur les axes structurants, où il faut éviter une baisse de la vitesse en raison des effets pervers mentionnés. S'agissant des radars bruit, le TCS n'aurait rien contre leur installation à titre préventif, bien au contraire, voire aussi des radars bruit répressifs.

M. Gerber rappelle que la difficulté va être de fixer le seuil. Les normes OPB sont une moyenne. Là, il s'agit de mesurer des pics. Il y a un danger à tout lier. Le bruit moyen est dépassé dans beaucoup d'endroits. Quand on pose un radar bruit, on lutte contre les excès. La question est de déterminer à quel moment le bruit devient nuisible.

Une commissaire (Ve) demande si le TCS est consulté par les communes dans le cadre des procédures d'assainissement. Elle demande s'il y a une idée de synchronisation des feux.

M. Gerber indique qu'un expert leur a montré que la fluidité a un meilleur résultat d'abaissement des décibels que la baisse de la vitesse, quelle que soit la vitesse, si on améliore la fluidité. Les communes ne les sollicitent jamais sur cette question, mais le TCS a rendu visite à beaucoup de communes dernièrement qui sont toutes intéressées par le radar bruit.

Une commissaire (MCG) demande s'il y a une différence de genre dans la production de bruit. Elle a l'impression qu'il y a une incidence de ce côté. Il lui semble que, lorsque les vagues vertes ont été inventées, on roulait de manière beaucoup plus fluide et agréable, même s'il y avait moins de véhicules. La commissaire (MCG) a l'impression que l'Etat fait en sorte que la circulation ne soit pas fluide. Elle mentionne le cas du boulevard du Pont-d'Arve et demande aux auditionnés leur opinion sur les feux clignotants la nuit.

M. Gerber précise qu'un test a été mené au boulevard du Pont-d'Arve. Aucun bénéfice n'a été relevé en termes de décibels, ni de nuit ni de jour, en raison du fait que c'est un tronçon avec des feux rouges et un axe surchargé toute l'année. Par contre, il y avait un effet positif sur la partie haute, mais de 2 dB. Il ajoute que les femmes provoquent moins d'accidents graves que les hommes.

Discussion interne

Le président indique qu'il y aura la semaine prochaine une audition de la commune de Vernier au sujet de cette motion. L'objectif sera de terminer et de voter cette motion, étant donné que ce sera la dernière séance avant l'été.

Séance du 24 juin 2021

Audition de M. Mathias Buschbeck, maire de la Ville de Vernier

M. Buschbeck souligne que cette motion est impressionnante par le nombre de ses considérants. Cela indique que l'objectif de protéger la population contre les nuisances du bruit n'est pas atteint. C'est un échec sur le territoire de la Ville de Vernier, et ce malgré un processus mis en place et le fait que cette problématique de santé soit reconnue comme importante. On aboutit à un processus de 716 allègements, soit autant d'endroits où l'Etat a renoncé à faire appliquer les normes de bruit. C'est un peu étrange pour les communes puisque cela fait des années qu'on leur a demandé d'assainir leur réseau. La Ville de Vernier a assaini l'entièreté de son réseau depuis plusieurs années, mais ce n'est pas pour autant que les habitants sont protégés du bruit.

Ce constat d'échec est largement dû à la procédure qui est en cours sur les mesures d'allègement. Ce qui devait rester une exception a été largement employé. Le processus adopté était de mettre une simple annonce dans la FAO. En général, lorsque l'Etat collabore avec des communes sur des problématiques, il crée le dialogue et arrive à des solutions. Mettre une annonce dans la FAO en espérant que ça passe tout droit n'est pas très satisfaisant. Des communes qui ont assaini leurs routes pendant des années ne peuvent pas protéger leur population du bruit parce qu'elles n'ont pas vu passer une publication et un délai.

Les invites lui semblent adéquates. Il faut revenir sur ces allègements et associer les communes pour trouver des solutions permettant de protéger les communiens, puis prévoir un autre processus.

Il est regrettable d'être dans une logique où il faut recourir contre l'Etat au lieu de collaborer. L'art. 9 OPB prévoit que, lorsque des travaux sont réalisés sur une route, ils doivent aboutir à une baisse de bruit. Ainsi, lorsque des travaux sont réalisés sur une route, une commune fera systématiquement recours. C'est ce qu'a fait Vernier sur les 65 mesures d'allègements prévues sur le tracé de la moyenne ceinture traversant la commune de Vernier. En ayant voulu repousser le problème à plus tard, on se retrouve face à des blocages. La moyenne ceinture ne sera pas effective en 2021 comme prévu, puisque la Ville de Vernier a fait opposition.

C'est la conséquence de la procédure suivie en matière d'allègement. A ne pas vouloir collaborer avec les communes et passer ces annonces dans la FAO, on se trouve dans des situations de blocage dommageables pour tous. M. Buschbeck précise qu'il ne dépose pas des recours par plaisir. Mais, lorsque des dizaines de milliers d'habitants vivent au-delà des valeurs limites, ça ne va pas. C'est l'obligation des autorités de protéger leur population contre ces nuisances.

Le président constate que ces informations sont surprenantes, car les personnes de l'Etat qui ont été auditionnées ont indiqué que les communes sont consultées et participent au processus.

Un commissaire (MCG) demande quels sont les dialogues qu'a la commune avec l'Etat. Les aménagements du CEVA sont des bruits pour une bonne cause. Le commissaire (MCG) prend l'exemple des nuisances sonores de l'aéroport qu'il subit au quotidien, habitant à Versoix. Il ne peut cependant pas demander à ce qu'elles soient suspendues lorsqu'il est chez lui. Il demande quelles sont les discussions de la commune de Vernier avec l'Aéroport de Genève.

M. Buschbeck précise que chaque type de bruit doit être traité différemment. Chaque propriétaire d'infrastructure est responsable du bruit qu'il émet. Ce sont des mesures qui doivent être traitées au bon échelon. On a l'impression que l'Etat travaille beaucoup en silo. L'Etat a autorisé à l'avenue de l'Ain la construction d'un immeuble d'habitations en front de rue, alors que l'on va augmenter circulation. On ne peut pas demander aux communes de faire des efforts en matière de logement et de densification tout en augmentant les nuisances que subiront les personnes qui vont y vivre, et ne pas respecter les normes.

Le commissaire (MCG) indique qu'il a déposé une motion sur le stationnement des véhicules électriques. On sait que d'ici 2030 un peu plus de 40% du parc automobile sera électrique. Le TCS dit que les communes ne jouent pas le jeu. Le commissaire (MCG) demande ce qui est prévu à Vernier dans ce sens.

M. Buschbeck rappelle que les compétences communales sont relativement faibles. Il ne sait pas bien ce qui est attendu des communes en matière d'électromobilité. On demande surtout aux propriétaires d'immeubles d'équiper leurs bâtiments de prises pour l'électromobilité. Cela sera un progrès au niveau environnemental, tant au niveau du bruit qu'au niveau de la pollution de l'air. Vernier essaie de développer autant que possible des stratégies d'électromobilité et des possibilités de recharger son véhicule sur le domaine public, et ce que cela implique. La commune est en train de développer une

stratégie, mais cela pose plusieurs questions, notamment de savoir comment facturer l'électricité.

Un commissaire (UDC) est déçu, car on fait des motions et des PL et le résultat final est qu'il n'y a rien, ce qui est assez décourageant. Il revient sur le cas de l'aéroport. La commission des finances a reçu plusieurs fois le conseil d'administration et M. Schneider, qui sont pleins de bonne volonté. Mais, dès qu'on redémarre le trafic, on ne respecte déjà plus les normes. Les promesses ne sont pas tenues. Le commissaire (UDC) ne comprend pas l'aéroport. La tension est déjà grande, il y a eu une année de tranquillité et un vote populaire, mais dès que le trafic reprend on se fiche de la population. Le commissaire (UDC) aime l'aéroport et prend l'avion, mais il y a des limites, on doit respecter la tranquillité. D'un côté il y a l'aéroport qui ne respecte pas ces limites, d'un autre il y a la magnifique entente entre l'Etat et l'ACG, c'est un peu décourageant. Le commissaire (UDC) demande à M. Buschbeck ce qu'il pense qu'il faut faire.

M. Buschbeck répond qu'il ne faut pas se décourager. Les riverains de l'aéroport ont profité d'une période agréable et il est difficile d'accepter ce retour de nuisances. Ce n'est pas juste un caprice. C'est un souci constant de l'aéroport de travailler sur les plages horaires. On peut espérer une évolution de la flotte moins bruyante et moins polluante. Ce qui reste le nœud du problème est le PSIA et les objectifs de bon nombre de mouvements qui ne sont pas de la compétence de la commune.

Une commissaire (PDC) relève que la motion est composée de quatre pages d'invites, avec trois invites, dont la première demandant de décréter un moratoire qui est toujours en cours. Elle demande ce qui ferait qu'il faudrait décréter un moratoire différent de ce qui existe actuellement. Elle lui demande son avis sur les différentes invites.

M. Buschbeck est plutôt heureux de la première invite qui démontre qu'il y a une convergence de vues entre les acteurs de l'Etat. La motion est antérieure à la décision du moratoire. Il est nécessaire jusqu'à ce qu'on ait défini une nouvelle façon de collaborer entre les différents acteurs. La deuxième invite semble aller dans le bon sens, il faut créer un processus disant qu'il faut travailler avec les communes et prendre des décisions permettant de diminuer le bruit. Quelques mesures d'allègement ont été décidées sur le territoire de la Ville de Vernier, mais beaucoup sont devant la justice puisqu'elles sont systématiquement contestées. Vernier n'a pu le faire qu'en tant que propriétaire de certains bâtiments. Autrement, la commune n'est pas considérée comme un acteur à part entière de ce processus.

Une commissaire (PDC) lui demande si, selon lui, le processus n'est pas transparent.

M. Buschbeck répond que c'est une question assez peu présente dans le débat public jusqu'à présent. Le processus n'est pas transparent dans le sens où les communes ne sont pas impliquées activement.

Une commissaire (MCG) demande quelle est la différence d'accès au contenu de la FAO entre la version papier et le moment où la FAO est passée en ligne.

M. Buschbeck explique que, compte tenu du personnel communal, personne ne lit la FAO. Tout ce qui n'arrive pas automatiquement est assez peu consulté par les communes. Il n'y a pas de personnel dédié à la lecture de la FAO, contrairement à la Ville de Genève.

Une commissaire (MCG) ajoute que ce qui la frappe est la différence de facilité de lecture entre la version papier et la version en ligne.

Le président demande si cette problématique a été abordée au sein de l'ACG.

M. Buschbeck répond qu'il n'y a pas de discussion structurée au niveau de l'ACG. Dans le cadre de la problématique de la moyenne ceinture, des informations ont été échangées à ce sujet.

Discussion interne

Le président annonce que la commission est au bout des auditions prévues pour cette motion. Il faut maintenant avancer sur le projet. Il demande aux commissaires de s'exprimer dessus.

Une commissaire (PDC) demande si la commission a eu une réponse de l'Etat sur la durée prévue du moratoire.

M^{me} Salibian Kolly précise que cela relève de la compétence du département des infrastructures. Ses collègues du département lui ont dit qu'il avait été annoncé que le moratoire durerait pendant toute la phase de consultation de la stratégie vitesse. Ils sont en train de collecter les différentes remarques faites dans le cadre de cette consultation. Le résultat sera soumis prochainement au Conseil d'Etat pour qu'il statue sur cette stratégie. Il n'y a pas eu de détermination précise de M. Dal Busco sur une date butoir à partir de laquelle le moratoire ne courrait plus.

Une commissaire (MCG) se réfère à la proposition de voter sur la motion ce soir. Elle remarque qu'il ne sera pas possible de rendre de rapport pour une séance avant le mois de septembre. Elle souhaiterait en parler au caucus et

avoir l'avis de son groupe avant de voter. Elle demande de reporter le vote à la prochaine séance.

Un commissaire (UDC) souhaiterait également discuter de ce sujet important avec son groupe. Il est déçu des résultats obtenus et s'abstiendrait s'il fallait voter maintenant. La situation n'est pas assez claire et il lui faudra plus de précisions.

Une commissaire (PDC) demande à M^{me} Salibian Kolly si on aura une réponse à la rentrée sur la stratégie à venir. Si ce n'est pas le cas, il vaudrait mieux geler la motion.

M^{me} Salibian Kolly explique que la consultation est désormais terminée et que ses collègues du DI font l'analyse des résultats pour une séance du Conseil d'Etat au deuxième semestre 2021. Mais elle n'a aucune idée de la date à laquelle ils entendent rendre ces résultats publics. Elle propose de se renseigner et que ses collègues viennent présenter les résultats de la consultation à la commission.

Une commissaire (PDC) serait intéressée.

Une commissaire (PLR) souligne qu'avec les nouvelles mesures proposées concernant la stratégie, deux sujets s'entremêlent. Le PLR est opposé à la généralisation du 30 km/h et il ne faudrait pas que cette motion soit interprétée comme un soutien à cette mesure. Elle entend l'idée d'auditionner le DI suite à la consultation, mais c'est la commission des transports qui va se prononcer. La proposition de geler paraît opportune afin de voir ce qui ressort des 30 km/h. Si cette mesure est adoptée, le gros de la motion perdra de son intérêt. La commissaire (PLR) est en faveur du gel.

Une commissaire (Ve) trouve que geler la motion repousse la problématique. Elle précise que cette motion ne traite pas que de la réduction de vitesse et qu'il est important qu'il y ait une réflexion sur la consultation des communes. Elle s'oppose au gel et est prête à voter la motion ce soir.

Une commissaire (EAG) est du même avis que la commissaire (Ve). Il n'y a pas qu'un problème de voitures. Il y a des questions de trafic qu'il faut aussi résoudre et il faut alerter sur cette problématique.

Une commissaire (MCG) rappelle que le TCS a dit que la réduction de vitesse de 50 à 30 km/h ne change pas significativement le bruit.

Vote

Le président met aux voix le gel de la M 2690 :

Oui : 9 (4 PLR, 2 MCG, 2 PDC, 1 UDC)

Non : 6 (3 S, 2 Ve, 1 EAG)

Abstentions : –

Le gel de la M 2690 est accepté.

Une commissaire (PDC) rappelle qu'il appartient à la commission de dégeler quand elle le souhaite. Dès que la commission obtiendra des renseignements, ou si le moratoire est levé, il est tout à fait possible de dégeler rapidement.

Le président pense aussi que, si le moratoire venait à être levé, la commission pourrait réagir rapidement.

La commissaire (PDC) propose de fixer un délai à fin septembre pour ne pas garder cette motion dans les oubliettes.

Le président propose de demander à M^{me} Salibian Kolly de les avertir dès que possible et de faire en sorte qu'une décision vienne rapidement.

Séance du 9 juin 2021

Un commissaire (Ve) dit que cette motion était gelée en attente d'une réponse du département des infrastructures. Le but est de la dégeler et d'auditionner le département.

Le président demande si la commission est d'accord de dégeler cette motion, ce qui est le cas.

Séance du 16 juin 2022

Audition de M. Christian Gorce, directeur général de l'office cantonal du génie civil (OCGC), et de M. Gérard Widmer, directeur à l'office cantonal des transports (OCT)

M. Gorce rappelle la stratégie qui est de baisser la vitesse sur un certain nombre d'axes avec pour objectif de réduire encore plus les nuisances. Des démarches sont aussi entreprises pour revoir la projection en matière de charge de trafic. Le but est de compléter et de renforcer le travail déjà effectué. Ensuite il faudra évaluer les niveaux de bruit avec les nouvelles mesures entreprises.

M. Widmer dit que le 10 juin dernier a été publiée une enquête publique concernant 1400 tronçons routiers de Genève, ce qui concerne 600 axes routiers avec des baisses de vitesse de nuit, entre 22h et 6h, à 30 km/h au lieu

de 50 km/h. Cela fait gagner 3 dB et les gens ressentent une baisse de trafic divisée par deux. Après 30 jours d'observation, l'arrêté sera publié pour une mise en œuvre à la fin de l'année.

Puis, en 2023, ce sera appliqué sur tous les autres tronçons, par secteurs. Concernant le boulevard du Pont-d'Arve et le boulevard de la Tour, le tribunal a obligé à faire cet essai en 2020, essai qui a montré des effets très marquants à cet endroit-là. Si on déploie ce genre de mesures ailleurs en Europe, comme à Paris ou Bruxelles, c'est difficile de ne pas aller aussi dans ce sens-là à Genève. Il convient d'avoir une stratégie cohérente et ciblée sur les aspects du bruit.

M. Gorce souligne que ce sont des actions qui se déploient avec une volonté ferme, en complément des mesures concernant le revêtement routier. La motion demande de traiter un moratoire sur les allègements qui font partie de l'ordonnance sur le bruit. C'est un moyen légal pour une commune et le canton de s'assurer que l'ensemble des démarches ont bien été faites.

Un commissaire (Ve) demande s'il y a une évolution dans cette enquête publique par rapport à ce qui a été présenté à propos de la consultation technique en mai 2021.

M. Widmer répond que davantage de tronçons ont été intégrés, ainsi que toute une série de traversées de localités. Le nombre de personnes concernées par la baisse de bruit routier est en conséquence plus élevé.

Le commissaire (Ve) demande si quelque chose va encore se passer avant la mise en œuvre des mesures après le dépôt d'un arrêté.

M. Widmer dit que 1500 tronçons sont concernés, ce qui représente donc 3000 panneaux à poser qu'il faut commander. Il va falloir se coordonner avec les communes, cibler des secteurs cohérents du point de vue des déplacements qu'il faudra gérer en une seule fois. On veut une certaine cohérence dans ce déploiement. Des éléments vont être discutés en fonction d'un éventuel recours. Cela se déploiera au cours de l'année 2023.

Une commissaire (EAG) demande si les panneaux concernent les limitations de nuit seulement.

M. Widmer répond que certains tronçons concernés le sont de jour comme de nuit, mais qu'il y a beaucoup de mesures de nuit pour lesquelles un panneau complémentaire doit être posé.

La commissaire (EAG) demande si le boulevard du Pont-d'Arve va retrouver sa limitation à 50 km/h.

M. Widmer répond que ce tronçon a fait l'objet d'une décision de justice de baisser à 30 km/h de jour comme de nuit. L'essai mis en place a été

fructueux et va rester à 30 km/h jour et nuit. Par rapport au reste de la stratégie, on compte miser sur 50 km/h le jour et 30 km/h la nuit.

Une commissaire (EAG) relève que, si les résultats sont favorables, pourquoi ne pas revenir à 50 km/h le jour.

M. Widmer souligne certaines tensions entre les différents partis représentés au Grand Conseil, et certains ne veulent pas du 30 km/h de nuit. Il faut se focaliser sur le bien-être des habitants la nuit, mais aussi sur les réseaux structurants, et 50 km/h facilitent les activités des entrepreneurs. C'est un compromis.

La commissaire (EAG) fait remarquer que le nombre de voitures compte aussi dans la problématique du bruit et elle aimerait savoir ce qu'il en est dans cette étude.

M. Widmer répond qu'en début de semaine passée une feuille de route a été communiquée sur les annonces principales de mises en service de grands projets d'infrastructures en lien avec le plan climat, c'est tout un échelonnement de mise en service qui est prévu. Pour faire fonctionner l'ensemble de ce réseau, des essais de pistes cyclables seront réalisés cet été en vue de diminuer un peu la capacité de trafic au centre-ville. On cherche à réserver certains axes au trafic professionnel pour inciter les automobilistes à se tourner vers les transports en commun. C'est une orientation clairement affichée par le département ces prochaines années. La stratégie concernant la vitesse est cohérente avec ce projet.

La commissaire (EAG) évoque les mesures très fortes mises en place à Paris ou à Bruxelles, par rapport à celles envisagées à Genève.

M. Widmer souligne que, dans ces villes-là, on a plutôt fermé des axes routiers sans tellement de mesures d'accompagnement. Ici, on offre une alternative de mobilité douce proportionnée, il s'agit d'une sorte de compromis.

M. Gorce ajoute qu'avec la volonté de diminuer les charges de trafic à l'horizon 2030, un certain nombre de véhicules va disparaître du trafic dans un balancement entre mobilité douce et transports en commun. Ce sera intégré dans les études d'assainissement.

Une commissaire (S) remarque que les mesures d'allègement sont parfois des mesures nécessaires pour avancer en attendant la loi, mais que le nombre d'autorisations à obtenir conduit à se poser des questions sur la facilité d'octroi de ces allègements. Elle se demande si c'est une manière de contourner l'application de la loi.

M. Gorce répond que la stratégie de limitation de vitesse a été mise en place après consultation, mais qu'il ne s'agit pas d'une position partagée par toutes et tous. Certains pensent que c'est disproportionné. Il y a des enjeux politiques. Les frais sont disproportionnés. L'abaissement de la vitesse nuit et jour est le fruit d'une réflexion menée pour obtenir ce compromis. On doit assurer la fonctionnalité de la route. Avant, on estimait que la baisse de vitesse était disproportionnée. Il est vrai que la démarche d'allègement peut paraître lourde, mais on continue d'étudier et d'évaluer ce qu'il est possible de faire. La justice pourra encore se prononcer sur ce sujet.

Une commissaire (MCG) dit que, entre le carrefour avec la rue Dancet et le boulevard de la Tour, la vitesse, sur le boulevard du Pont-d'Arve, est limitée à 30 km/h. Les voitures se font systématiquement arrêter par des feux non synchronisés qui impliquent des arrêts et des redémarrages à l'origine d'un bruit évitable qui ne favorise pas la tranquillité de vie des habitants.

M. Gorce répond que cela peut gêner, en effet. Il ajoute qu'on est sur un respect de niveau sonore, mais pas à proprement parler de tranquillité. Il s'agit d'un essai ordonné par le tribunal qui a montré que c'était efficace, car les gens s'arrêtent et repartent et, d'un point de vue légal, ce n'est pas une obligation.

La commissaire (MCG) demande pourquoi on ne change pas le rythme des feux.

M. Widmer répond qu'auparavant, le système visait plutôt à favoriser les traversées piétonnes perpendiculaires au boulevard du Pont-d'Arve. Le but est de fluidifier cet axe, ce qui va avoir un impact sur le bruit généré. Le département souhaite que cette partie du boulevard du Pont-d'Arve soit libérée le plus possible du trafic. Une nouvelle réglementation sera mise en place cet été. Cela engendrera la suppression du passage pour piétons situé au-delà du carrefour en direction du boulevard des Philosophes. Cela libèrera beaucoup de capacité, car les feux des piétons sont actuellement très longs.

La commissaire (MCG) relève qu'il n'y a presque pas de piétons la nuit. Elle demande pourquoi ne pas faire en sorte que les feux clignotent la nuit. Selon elle, les solutions envisagées ne sont pas adéquates en vue d'obtenir moins de bruit.

M. Widmer répond que les expertises donneront des éléments à prendre en compte.

La commissaire (MCG) relève le fait que les motos font beaucoup de bruit.

M. Widmer répond que le contrôle des véhicules est placé sous la responsabilité de la police cantonale qui procède à une augmentation du nombre de contrôles des véhicules en circulation. Souvent, des véhicules homologués comportent un pot d'échappement modifié, et lorsque ces derniers

sont arrêtés par la police, ils remodifient leur pot en vue du contrôle technique pour être aux normes. Maintenant, la police veut faire des saisies de véhicules sur place sans laisser la possibilité au conducteur de modifier le dispositif. Il existe aussi des radars de bruit qui sont plutôt pédagogiques, à jumeler avec les radars de vitesse, car c'est la façon selon laquelle on roule qui génère le bruit.

Une commissaire (PLR) aimerait savoir si on s'est intéressé au fait que la circulation routière qui génère du bruit est plus ou moins insupportable que des gens qui crient dans la rue, par exemple. Elle aimerait aussi savoir si la limitation à 30 km/h en vue de réduire le bruit s'applique aussi aux bus et aux vélos et voitures électriques.

M. Gorce répond que les voitures électriques font peu de bruit au ralenti, mais le bruit de roulement des pneus demeure. On est dérangés par un certain nombre de bruits divers. La législation dit qu'on doit protéger du bruit routier, mais chaque bruit doit être pris en compte, car il a un impact sur la santé.

M. Widmer ajoute qu'une étude a été menée avec les TPG. Les bus ne dépassent pas beaucoup les 30 km/h de nuit et cette limitation leur ferait perdre 1,4% de temps sur tout le parcours, ce qui reste acceptable, car entre 22h et 6h, c'est plutôt le déplacement qui l'emporte sur le temps de trajet. Si le bus ne s'arrête pas à deux arrêts, avec l'optimisation des feux aux carrefours (*NB : les feux ne sont pas optimisés !*), le temps d'attente est proche de 0. Concernant les vélos électriques, ils doivent se soumettre à la limitation de vitesse de 30 km/h décrétée sur ces axes.

Un commissaire (Ve) demande si les mesures d'allégement actuelles vont tomber avec la stratégie vitesse avant le moratoire.

M. Gorce répond que le but est de protéger le citoyen. On a mis en œuvre une stratégie vitesse et on continue avec des mesures d'assainissement qui ont été calculées pour une certaine durée. Ensuite, il y aura une mise à jour de ces assainissements.

Un commissaire (UDC) fait remarquer qu'une voiture électrique est désormais obligée de produire un bruit à l'aide d'un mécanisme afin que les cyclistes et les piétons puissent l'entendre arriver.

Le président dit que le bruit de roulage est une stratégie imposée. Selon le choix de pneu, on perd 2 dB.

M. Widmer souligne que le cumul des stratégies aboutit à une baisse assez forte du bruit.

Discussion

Le président demande quelle est la suite à donner à cette motion.

Une commissaire (PLR) suggère d'attendre le résultat de la consultation.

Le président est d'accord avec cette proposition, mais rappelle que la stratégie mise en place actuellement est la saisie du véhicule par la police pour présentation au bureau des autos au moment de l'interpellation.

Séance du 6 octobre 2022

Audition du département des infrastructures (ci-après : DI) : M. Nicolas Fournier, chef de cabinet, M. Christian Gorce, directeur général de l'office cantonal du génie civil (ci-après : OCGC), et M. Gérard Widmer, directeur à l'office cantonal des transports (ci-après : OCT)

M. Fournier annonce que la présentation des auditionnés commencera par un point de situation de la stratégie cantonale de lutte contre le bruit routier et portera ensuite sur les résultats de la consultation et les étapes à venir.

Aujourd'hui, 89% du réseau routier cantonal est recouvert de phonoabsorbant. Malgré cela, à Genève, 120 000 personnes sont exposées à des niveaux de bruits dépassant les seuils tolérés au niveau fédéral, en dépit d'une politique cantonale de lutte contre le bruit extrêmement efficace.

M. Gorce rappelle que la lutte contre le bruit a démarré il y a vingt ans et il ajoute que les efforts doivent être poursuivis pour l'assainissement du réseau routier. Les mesures à la source, notamment l'utilisation de phonoabsorbant et la réduction de vitesse, doivent être prioritaires. (*Note de la rapporteuse : sachant que, dès 30 km/h, le bruit de roulement dépasse le bruit du moteur, la priorisation doit viser la qualité des pneus avant la réduction de la vitesse.*) Un dépassement de normes résiduel peut encore être traité par des parois anti-bruit. Cela étant, ces mesures ne peuvent pas toujours être mises en œuvre en raison des mesures de protection du paysage et des limites de hauteur des panneaux. En dernier ressort, les propriétaires de bâtiments peuvent installer des fenêtres isolantes.

Il existe quatre degrés de sensibilité au bruit avec quatre valeurs limites, lesquelles varient selon l'heure. Les normes sont plus restrictives de nuit entre 22h et 6h. Lorsque toutes les mesures prévues ne permettent pas le respect des normes, ou qu'elles sont trop coûteuses et ne produisent pas les résultats escomptés, les propriétaires des routes ont encore la possibilité de requérir des allègements, qui doivent rester exceptionnels. Une commission spécialisée statue sur les demandes d'allègement. Si elle les accepte, la décision est publiée

dans la Feuille d'avis officielle et est susceptible d'un recours dans les trente jours.

M. Widmer aborde la stratégie de réduction de vitesse qui a été mise en place au boulevard du Pont-d'Arve et au boulevard de la Tour suite à une décision de justice. Le bruit a été réduit sans effets négatifs sur la fluidité du trafic. Une autre mesure qui peut être prise est une limitation générale de la vitesse autorisée à 30 km/h de nuit. En effet, un abaissement de la limite générale de 50 km/h à 30 km/h entraîne une diminution de trois décibels, soit la moitié du bruit lié au trafic. La pose de phonoabsorbant permet d'amplifier cette diminution. En somme, la nouvelle stratégie améliorera la situation d'exposition au bruit de 158 000 personnes, mais une combinaison de mesures est pour cela nécessaire et il est parfois difficile de répondre aux normes.

Au boulevard du Pont-d'Arve et au boulevard de la Tour, outre une réduction du bruit moyen, une réduction des pics de bruit a été constatée, avec une diminution des accélérations et freinages brusques. La qualité du sommeil des riverains en a été améliorée. Cette expérience pourrait contribuer à limiter les décisions d'allègements et diminuer la gravité des accidents, sachant que les communes sont favorables à une réduction de la vitesse maximale autorisée sur leurs axes.

La stratégie développée s'appuie sur la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE). Les mesures genevoises seront prévues tant de jour que de nuit. L'objectif est d'instaurer une limite maximale de 30 km/h sur les axes des zones I et de développer les routes limitées à 30 km/h et les modérateurs de trafic au sein des zones II. La vitesse maximale autorisée sur les axes structurants restera de 50 km/h durant la journée mais passera à 30 km/h durant la nuit par le biais d'une signalisation *ad hoc*. La ceinture urbaine jouira du même traitement. En ce qui concerne les axes où la vitesse maximale autorisée est plus élevée, l'objectif visé est une harmonisation à 50 km/h durant la nuit.

M. Fournier signale que le département a organisé une large consultation auprès de tous les acteurs concernés par cette stratégie, qui ont majoritairement émis des avis positifs. Des différences ont toutefois été constatées selon les types de zones concernés. Les éléments les plus disputés étaient la limitation de vitesse à 30 km/h de nuit sur la ceinture urbaine et un *statu quo* sur les autres axes structurants de jour. En revanche, les mesures prévues entre 22h et 6h ont été jugées plutôt cohérentes par les entités concernées.

Parmi les entités consultées, certaines revêtaient une importance particulière sur le plan institutionnel, à l'instar des TPG, du Ministère public, de la police et du service d'incendie et de secours (ci-après : SIS). La police et le SIS ont manifesté une certaine inquiétude concernant l'impact de la

diminution de la vitesse sur les courses officielles urgentes. La police craignait en particulier un allongement des temps d'intervention. En effet, les chauffeurs de véhicules prioritaires disposent certes d'allègements de peine en cas de dépassement de vitesse, mais uniquement jusqu'à 50%. Au-delà de cette limite, des sanctions seront possibles. La jurisprudence fédérale considère toutefois qu'en cas de diminution de la vitesse maximale autorisée pour des motifs environnementaux, les vitesses prévues avant la diminution sont pertinentes en ce qui concerne les interventions de police.

Les TPG, pour leur part, étaient inquiets pour la progression de leurs véhicules. En zone I, une étude a constaté que les transports publics ne dépassaient jamais les 30 km/h, même si la limite était fixée à 50 km/h. Il n'y aura donc aucun impact dans cette zone à ce niveau. Au contraire, dans les autres villes où une mesure similaire a été prévue, le nombre d'accidents a diminué, entraînant un impact positif sur la fluidité. En zone II, l'impact de la limitation à 30 km/h entre 22h et 6h serait également limité puisque la plupart des véhicules TPG débutent leur service à 6h. En revanche, les véhicules qui circulent de 22h à minuit sont nombreux et une étude montre que certaines lignes seraient péjorées sur les axes structurants. Une exemption de la diminution de vitesse permettrait cependant de compenser cette péjoration. Une signalisation très précise sera installée pour que la situation soit claire.

Finalement, le Ministère public a mentionné la question du moyen de contrôle des vitesses. Des radars ont été homologués et pourraient être déployés sur les routes genevoises. Dans un premier temps, l'approche privilégiée est pédagogique, avec des radars indicatifs et une intervention des forces de l'ordre pour sensibiliser. En ce qui concerne l'accessibilité aux commerces, ils sont essentiellement ouverts durant la journée, de sorte que les axes structurants ne seront pas touchés par une diminution de vitesse.

M. Widmer explique que l'office cantonal de l'environnement (ci-après : OCEV) a constaté un impact contrasté de ce type de mesures sur la qualité de l'air. Il n'y a pas de certitude scientifique des effets d'une limitation à 30 km/h. C'est plutôt le type de carburant qui impacte considérablement la pollution. Quoiqu'il en soit, l'amélioration de la fluidité du trafic contribue à diminuer les émissions polluantes. L'électrification du parc automobile contribue également à améliorer la situation. Cet élément peut être combiné avec la baisse de vitesse à 30 km/h. A une vitesse inférieure, seul le bruit du moteur est audible par les riverains. Au-delà, le son des pneus et du roulement est à l'origine des nuisances sonores. Le passage d'une limitation de 50 km/h à 30 km/h permet une baisse de trois décibels. Une combinaison avec l'utilisation du phonoabsorbant et de l'électromobilité permettrait une baisse de sept décibels.

Fort de ces considérations, le Conseil d'Etat a décidé de déployer progressivement cette stratégie. L'enquête publique a été diligentée par l'Office fédéral des transports. L'arrêté permettant la mutation de tous les axes concernés devrait être publié dans le courant de la semaine prochaine et sera sujet à recours. En l'absence de recours, la mise en œuvre devrait démarrer au début de l'année 2023.

M. Gorce ajoute que, pendant cet intervalle, les procédures d'allègement et études en cours ont été suspendues. Dès la publication de l'arrêté, les études pourront reprendre.

Un commissaire (UDC) est contrarié par son obligation de faire du bruit avec son véhicule électrique tandis que des mesures visant à diminuer les nuisances sonores sont mises en place.

Un commissaire (PLR) souhaite savoir quels autres cantons sont aussi touchés que Genève.

M. Gorce répond que le canton de Zurich a des dépassements plus importants et un nombre de personnes protégées beaucoup plus faible qu'à Genève. Les cantons de Vaud et Saint-Gall affichent également des valeurs élevées. Globalement, tous les cantons sont touchés par des dépassements des valeurs de bruit. Genève a été un canton précurseur dans la pose de revêtement phonoabsorbant. Pour répondre à la remarque du commissaire (UDC), la justice contraint les autorités à lutter contre le bruit et il est nécessaire de répondre à ces exigences.

M. Gorce souligne le fait que, même si le canton de Genève protège un grand nombre de résidents, un gap important doit encore être franchi pour protéger toutes les personnes concernées.

Une commissaire (PDC) demande si les auditionnés soutiennent cette motion.

M. Gorce estime que cette motion ne changera pas fondamentalement la situation. Il n'y a pas de possibilité de prendre des mesures complémentaires à l'heure actuelle. La stratégie proposée est équilibrée et permet de renforcer la protection contre le bruit. Des allègements seront peut-être encore nécessaires, malgré cette baisse de vitesse. Un moratoire empêchera les routes d'être assainies, car il n'y aura ni mesures d'allègement ni mesures supplémentaires de protection contre le bruit. En ce sens, la motion paraît aller trop loin dans les exigences.

Une commissaire (PDC) aimerait l'avis des auditionnés sur la dernière invite de la motion.

M. Gorce indique que la priorité est accordée aux routes pour lesquelles les assainissements n'ont pas été terminés. Cela fait, les projets déjà entamés pourront être revus.

Un commissaire (PLR) requiert des précisions sur la prétendue diminution de deux décibels grâce à la limitation de vitesse à 30 km/h et l'utilisation de phonoabsorbant. En outre, il aimerait savoir si les véhicules électriques ont l'obligation de faire du bruit, sachant que le délai fixé à cet effet a été dépassé.

M. Gorce confirme que la combinaison de mesures apporte une véritable baisse des nuisances. Ces résultats sont également dus au changement de comportement des automobilistes. Le revêtement phonoabsorbant reste la mesure principale, qui est complétée par les autres. En ce qui concerne l'obligation relative aux véhicules électriques, le bruit produit, qu'il soit déjà obligatoire au niveau légal ou non, est probablement modeste et vise surtout à attirer l'attention des piétons sans créer de nuisances sonores.

Une commissaire (MCG) est étonnée que la gestion du bruit ne tienne pas compte des vagues vertes et estime qu'il serait intelligent de faire en sorte que cette vague soit adaptée à la vitesse maximale autorisée.

M. Widmer explique que la vague verte nocturne est actuellement fixée à 36 km/h. Puisque l'essai a été concluant, la régulation va être revue pour tenir compte de la limitation nocturne et diurne à 30 km/h. Il faut toutefois tenir compte des traversées piétonnes, qui sont par exemple fréquentes sur le boulevard du Pont-d'Arve.

M. Fournier ajoute qu'un enjeu d'adaptation de la régulation se pose dans le cadre des phases de mise en œuvre de cette stratégie.

Une commissaire (PLR) souhaite savoir, dans un premier temps si la question du bruit ne concerne que le bruit routier, ou si elle relève également d'autres nuisances, et dans un second temps si le principe de proportionnalité est pris en compte, dans la mesure où les personnes responsables des nuisances sonores dans certaines zones sont parfois des minorités qui ne respecteront de toute façon pas les limitations.

M. Fournier déclare que toutes les étapes de la stratégie ont été présentées à la commission des transports. La répression du bruit est traitée par le département de la sécurité, de la population et de la santé (DSPS), qui a développé une stratégie ciblant à la fois les nuisances nocturnes et les véhicules trafiqués émettant du bruit au-delà des valeurs légales. La mise en œuvre de cette stratégie inclut un aspect pédagogique. A Lausanne, les pics de bruit ont drastiquement diminué lorsque la vitesse maximale autorisée a été abaissée. Cela montre qu'une majorité d'automobilistes adapte son comportement.

M. Widmer mentionne la stratégie Bruit 2030 portée par l'Office fédéral de l'environnement, qui concerne notamment le bruit nocturne aux abords de restaurants. En ce qui concerne le bruit routier, des radars de vitesse avec indication du bruit sont en place. Jusqu'alors, ils n'étaient qu'indicatifs. Les discussions aux Chambres fédérales pourraient toutefois mener à des contraventions de véhicules trop bruyants signalés par ces radars. Une limite de bruit identique pour tous les véhicules serait fixée et un dépassement de cette limite entraînerait une contravention.

M. Gorce ajoute que les valeurs d'immission sont relatives au bruit moyen. Des dépassements importants de bruits moyens surviennent. Les citoyens se plaignent souvent des pics de bruit mais, même sans cela, le bruit qui subsiste reste supérieur aux valeurs limites et entraîne des problèmes de santé. L'objectif de l'ordonnance sur la protection contre le bruit est avant tout de lutter contre les bruits moyens.

Un commissaire (Ve) aimerait savoir, concernant les tronçons limités à 50 km/h de jour et 30 km/h de nuit, quelles sont les mesures incitatives proposées pour garantir le respect de ces limitations.

M. Fournier explique que les mesures d'aménagement sont liées aux zones limitées à 30 km/h et 20 km/h. Pour le reste, il s'agira fondamentalement d'un simple panneau que les gens sont libres de respecter. Les radars homologués à double vitesse pourront également jouer un rôle primordial à ce titre.

M. Widmer affirme qu'un objectif est d'équiper, en collaboration avec les communes, un maximum de radars pédagogiques. De plus, la police sera munie de plus de radars mobiles pour déployer une stratégie moins figée au niveau des contrôles. Les automobilistes ne pourront plus connaître la position des radars.

Un commissaire (Ve) demande quelle est la durée des mesures d'allègement ou quel est le moment à partir duquel ces mesures sont révisées.

M. Gorce répond qu'il est possible de réviser une mesure et de préparer un projet d'assainissement en tout temps. Cela requiert toutefois des études longues et coûteuses. Les projets d'assainissement sont déterminés sur un horizon de vingt ans. Le niveau de bruit actuel est mesuré et la variation du trafic dans vingt ans est estimée. Si la situation n'évolue pas en termes de trafic et que les mesures sont relevées, aucune modification ne se justifie. En revanche, si les conditions de circulation changent, ou si des nouveautés surviennent en termes de performance, le projet d'assainissement pourra être revu et les allègements seront modifiés et adaptés.

Un commissaire (Ve) souhaite savoir si les taxis utilisant les voies destinées aux transports publics bénéficieront des mêmes dérogations que les bus.

M. Widmer déclare que les taxis ne bénéficieront pas de ces dérogations et devront respecter les limitations lorsqu'ils utilisent les voies destinées aux transports publics.

Le président informe les auditionnés qu'ils pourraient être auditionnés à nouveau et les remercie.

Suite du traitement de la M 2690

Le président estime que les représentants du DI devraient être reconvoqués. Même si une nouvelle audition de ces personnes n'est pas organisée, il est indispensable que ce sujet soit rediscuté lors d'une future séance.

Séance du 1^{er} décembre 2022

Audition de M. Nicolas Fournier, secrétaire général adjoint, DI, et M. Christian Gorce, directeur général de l'office cantonal du génie civil (ci-après : OCGC), DI

Une commissaire (PDC) estime que cette motion est inutile, puisque le travail effectué par le DI suffit.

Une commissaire (PLR) indique que le PLR s'opposera à cette motion au vu des mesures prises.

Un commissaire (Ve) déclare que les Verts soutiendront cette motion. Il aimerait savoir si le moratoire qui était en cours tient toujours compte tenu du nouvel arrêté.

M. Gorce répond qu'il est impossible d'aller de l'avant tant que la question des moratoires n'aura pas été finalisée.

M. Fournier précise que de nombreux recours ont été déposés contre l'arrêté publié par le DI. Plusieurs mois de procédure judiciaire sont attendus avant que la stratégie n'entre en vigueur ou ne soit invalidée.

M. Gorce affirme que le travail de mise en œuvre est poursuivi. En revanche, les projets d'assainissement sont suspendus.

Un commissaire (Ve) soutient que la motion reste pertinente et doit être soutenue, étant donné ces nombreux recours.

Un commissaire (S) indique que les socialistes préfèrent se montrer prudents et soutenir la motion.

Une commissaire (EAG) soutiendra la motion.

Une commissaire (MCG) annonce que le MCG s'y opposera.

Un commissaire (UDC) refusera cette motion.

Le président requiert des précisions sur la durée de vie d'un revêtement phonoabsorbant.

M. Gorce estime cette durée de vie à quinze ans, dix dans le pire des cas. Certains revêtements ont été posés en 2008 et sont encore efficaces.

Le commissaire (S) comprend que le revêtement perd en efficacité lorsque sa durée de vie maximale a été atteinte, mais il n'en devient pas totalement inutilisable pour autant.

M. Gorce explique que le vieillissement du revêtement varie selon les routes et dépend du trafic. L'estimation de quinze ans porte sur la durée durant laquelle les performances acoustiques du revêtement seront maximales. De plus, la durée de vie dépend également de l'entreprise qui le fournit. Les appels d'offres privilégient les prestations qui proposent un équilibre entre des performances élevées et une durée de vie convenable. Des réflexions sont menées sur la possibilité de prolonger la durée de vie des revêtements, notamment grâce au développement de véhicules possédant des caractéristiques particulières.

Un commissaire (S) aimerait comprendre quel est le lien avec le cadastre du bruit.

M. Gorce répond que le service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants est plus compétent pour la question du cadastre du bruit. Il n'y a pas de mesurage systématique effectué après chaque pose de revêtement phonoabsorbant. Une mise à jour régulière du cadastre est réalisée, mais il n'y a pas de conjonction immédiate.

Une commissaire (MCG) demande si le revêtement phonoabsorbant peut être réparé sur une petite partie de route.

M. Gorce confirme qu'il est possible de réfectionner une partie de route sans devoir traiter l'ensemble de cette dernière.

La commissaire (MCG) souhaite savoir si, dans les petites rues qui s'affaissent au passage de véhicules très lourds comme des bus, le revêtement phonoabsorbant ne va pas être endommagé.

M. Gorce indique que le revêtement phonoabsorbant est une couche qui ne change rien à la capacité portante de la chaussée.

Un commissaire (UDC) aimerait savoir si des matériaux permettent actuellement d'améliorer le niveau de bruit.

M. Gorce déclare qu'aucune entreprise ne propose actuellement de produits ayant une meilleure efficacité et une durée de vie plus longue.

Une commissaire (EAG) demande si les canicules exercent une influence sur le vieillissement du revêtement.

M. Gorce affirme qu'aucune dégradation importante n'a été constatée suite à une canicule.

Vote

Le président met aux voix la M 2690 :

Oui :	6 (1 EAG, 3 S, 2 Ve)
Non :	9 (2 PDC, 4 PLR, 2 MCG, 1 UDC)
Abstentions :	–

La M 2690 est refusée.

Catégorie de débat préavisée : II

Le président aimerait savoir où en est la réflexion sur les améliorations des pneumatiques.

M. Gorce explique que l'OCGC a peu de moyens d'action à propos des pneumatiques. Depuis quelque temps, les pneumatiques contiennent un label indiquant la consommation et la performance acoustique. Chacun peut donc contribuer individuellement en achetant des pneumatiques peu bruyants.

Une commissaire (MCG) demande si ces pneumatiques sont conformes aux exigences de sécurité.

M. Gorce répond que les pneumatiques disponibles dans le commerce sont nécessairement homologués.

Date de dépôt : 10 janvier 2023

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de Philippe Poget

Le présent rapport de minorité expose la position du groupe des Vert-e-s et sa volonté de maintenir sa motion rejetée par la majorité de la commission.

Notre constitution, dans son article 172 « Promotion de la santé », indique que l'Etat « veille à réduire l'impact des facteurs environnementaux et sociaux préjudiciables à la santé ». Le bruit routier (engendré par la circulation des véhicules), auquel est soumise la population, dépasse les normes légales pour 120 000 personnes dans le canton. Le canton et les communes doivent donc prendre des mesures d'assainissement pour limiter les nuisances sonores sur les tronçons routiers concernés et faire respecter les valeurs limites des émissions sonores. Notre loi d'application de la loi fédérale sur la protection de l'environnement (LaLPE) a encore été renforcée dans ce sens par l'adoption de l'initiative cantonale 169 (De l'air, moins de bruit. Préservons notre santé face à la pollution) en avril 2019.

Lors des travaux de la commission et au cours des diverses auditions, nous avons pris connaissance des mesures entreprises pour limiter ces nuisances (réduction de la charge de trafic, abaissement de la vitesse de circulation, pose de revêtement phonoabsorbant, construction de parois anti-bruit). Lorsque le cumul de ces mesures ne permet toujours pas d'atteindre le respect des valeurs de bruit et d'assainir ainsi un tronçon routier, il devient possible de fixer des mesures d'allègement qui vont permettre de contourner l'obligation d'assainir. La procédure pour aboutir à cet allègement doit démontrer que la ou les mesures d'assainissement choisies ne sont pas suffisamment efficaces et/ou que leur mise en œuvre n'est pas possible, étant considérée comme disproportionnée par rapport aux résultats attendus.

Plusieurs mesures d'allègement ont fait l'objet de contestations devant les tribunaux (p. ex. boulevards du Pont d'Arve et de la Tour, avenue de l'Ain) et ont contraint l'Etat à revoir sa position et à entreprendre, par exemple, des mesures comme la réduction de la vitesse sur ces tronçons. A cet égard, la réponse à la question écrite du député Carasso (Q 3905-A) donne une récapitulation des mesures d'allègement en vigueur (59), en fonction de l'autorité initiatrice (canton 35, Ville de Genève 11, autres communes 13) du

nombre d'habitant-e-s (12 211) et de logements (6034) concernés et des mesures d'assainissement retenues.

Il est rappelé que les allègements ne doivent être accordés que de manière restrictive et que les autorités sont soumises à une exigence de rigueur et doivent procéder à des études approfondies avant de rejeter une mesure d'assainissement (notamment la limitation de vitesse).

Lors de nos travaux de commission, nous avons pris connaissance de la procédure de consultation relative à la nouvelle stratégie bruit qui doit permettre une amélioration notable pour de très nombreux riverains avec une vision plus globale et des réductions de vitesse sur les voiries de notre canton. Cette stratégie présentée également à la commission des transports passe notamment par des limitations de vitesse et par la réévaluation des variations de charges de trafic annuelles moyennes utilisées dans les projets d'assainissement du bruit.

Nous avons interrompu nos travaux durant plus d'une année en attente du résultat de cette consultation et de la mise en œuvre de cette stratégie. En effet, cette stratégie aurait rendu caduque une partie de notre motion.

La demande de moratoire sur de nouvelles mesures d'allègement est actuellement en vigueur (l'avancement des études d'assainissement des routes cantonales est suspendu en lien avec cette consultation). Cependant au vu des nombreux recours annoncés contre cette stratégie bruit et le fait qu'il faudra probablement de très nombreux mois, voire années, avant d'arriver à sa mise en œuvre, le risque que de nouvelles mesures d'allègements soient décidées persiste et nous ne pouvons pas nous satisfaire de cet état de fait.

Par ailleurs, nos demandes concernant une amélioration de la transparence de la procédure amenant à la décision d'allègement, et plus particulièrement une meilleure inclusion des communes en tenant compte de manière contraignante de leur préavis, n'est pas réalisée. Une meilleure association des communes à la procédure permettrait aussi de développer d'autres idées pour des mesures d'assainissement.

Finalement, nous demandons également que les mesures actuellement en vigueur fassent l'objet d'une réévaluation le jour où la stratégie bruit entrera en vigueur, les mesures de cette stratégie devant aussi permettre de respecter les valeurs limites d'émission sonores et ainsi de supprimer certains allègements.

Tous ces éléments militent en faveur du soutien à cette motion. La volonté de l'Etat de lutter contre les nuisances sonores ressort de la nouvelle stratégie bruit mais cette dernière va entrer dans des mois de procédure judiciaire qui risque au mieux de retarder sa mise en application, au pire, de l'invalidier. Il est

navrant que nous ne soyons pas capables d'accepter les solutions proposées qui permettent une amélioration générale de la santé de notre population (et plus particulièrement des quelque 120 000 personnes impactées par le bruit routier dans leur qualité de vie).

La problématique des nuisances engendrées par le trafic routier est double. D'une part, il y a trop de véhicules sur nos voiries, avec une charge de trafic trop importante. Nous devons arriver à diminuer cette charge (aussi pour rendre le trafic plus fluide) en développant d'abord les transports publics et la mobilité douce et également en stimulant une utilisation raisonnée des véhicules privés (covoiturage). D'autre part, le bruit engendré par certains véhicules (motos notamment) doit pouvoir être mieux contrôlé (radars bruit) et une conduite plus respectueuse exigée. C'est bien d'abord contre l'émission de nuisances sonores qu'il faut lutter et dans un deuxième temps venir avec des mesures techniques proposées pour les assainissements qui restent toujours des mesures correctives qui viennent lutter contre la propagation du bruit. Et, finalement, la mise en œuvre de toutes ces mesures doit aboutir à la disparition de la nécessité des allègements.

Nous vous demandons donc d'accepter cette motion et de la renvoyer au Conseil d'Etat, d'une part, pour lui montrer notre soutien à sa stratégie de lutte contre le bruit routier et, d'une autre part, pour l'encourager à poursuivre sa réflexion en faveur d'une amélioration de la santé de la population.