

Date de dépôt : 4 juin 2020

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)

Rapport de M. Mathias Buschbeck

Mesdames et
Messieurs les députés,

La commission des transports a étudié le RD 1282 durant trois séances, soit le 15 octobre et les 19 et 26 novembre 2019, sous la présidence de M. Thierry Cerutti.

M. Guy Schrenzel, secrétaire général adjoint, a assisté aux travaux de la commission.

Que M. Vincent Moret, procès-verbaliste, soit remercié pour la fidèle restitution des débats.

Contexte

Le bruit des routes est la nuisance sonore la plus importante en Suisse. 120 000 habitants sont exposés à Genève à des niveaux de bruit supérieurs aux normes avec des conséquences sur la santé, la valeur des biens et les liens sociaux.

En mars 2003, le Grand Conseil a adopté la 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 (L 8644). En son article 7, il est disposé que le Conseil d'Etat présente un rapport au Grand Conseil sur l'avancement des travaux tous les deux ans. Ce rapport porte sur

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

Séance du 15 octobre 2019 : présentation du département

Présentation de M. Christian Gorce, directeur, office cantonal du génie civil, direction des ponts et chaussées

Il rappelle que la loi 8644 prévoit les fonds nécessaires pour effectuer les travaux d'assainissement pour le bruit routier. Il présente tout d'abord un état d'avancement des études et des travaux faits par le canton. L'insonorisation n'intervient que lorsque la valeur limite d'immission est dépassée et que les valeurs d'alarme sont atteintes. Le propriétaire a ainsi l'obligation d'insonoriser son bâtiment aux frais du propriétaire de la route. Cette mesure ne permet pas vraiment de réduire le bruit et n'est donc pas prioritaire, car le bruit se mesure avec les fenêtres ouvertes. Il s'agit donc véritablement d'une mesure d'urgence. Les heures activables concernent les frais du personnel de l'Etat qui travaillent sur ces assainissements. Le coût total se situe en dessous du montant total qui a été voté. Les subventions de la Confédération ont été prolongées jusqu'en 2022. Plusieurs cantons ont demandé que la Confédération continue cela au-delà de 2022. Aujourd'hui, cette démarche n'est pas aboutie. Certains coûts ont été réalisés avant la loi 8644, comme le changement de revêtements lors d'entretiens.

Il présente ensuite les états financiers à fin 2018 et les prévisions cantonales en la matière. La Confédération verse une contribution de 32% pour la pose de phonoabsorbant, mais seulement la moitié de cette contribution est due pour la réalisation de l'assainissement, l'autre moitié étant due pour l'entretien. Le taux de 32% est donc réduit par deux. Les parois antibruit sont subventionnées à hauteur de 25%. Pendant les quatre précédentes années, la confédération ajoutait 25 francs par mètre linéaire de route, mais cette subvention n'est plus active aujourd'hui. Le montant de subvention par fenêtre est de 400 francs. Le montant des recettes tient donc compte de tout cela. Ces mécanismes sont compliqués, mais peuvent donner les indications du montant des recettes. Ce qu'il faut retenir, c'est que les recettes sont en baisse. Il présente ensuite et finalement le bilan prévisionnel des dépenses et des recettes et montre ainsi les différences entre 2003 et aujourd'hui.

Il présente ensuite les risques techniques, financiers. Les propriétaires de bâtiments peuvent s'opposer aux mesures d'allègement. C'est notamment ce qui a conduit à l'annulation des mesures d'allègement à l'avenue de l'Ain. Cela peut donc ralentir le processus de façon considérable. Il présente ensuite les planifications au-delà de 2022 ainsi que l'état d'avancement des assainissements pour les communes genevoises concernées et il précise que toutes les communes ne sont pas forcément concernées par ce plan d'assainissement. Le canton rappelle régulièrement les obligations aux communes, notamment que le délai au 31 mars 2018 est maintenu. La plupart des communes auront terminé leurs assainissements routiers d'ici à 2022.

Il explique ensuite que l'OPB fixe des degrés de sensibilité qui classent des zones du territoire en fonction de leur sensibilité au bruit. Il y a quatre degrés de sensibilité. Au sein de ces quatre niveaux, l'OPB fixe deux types de valeurs : les valeurs limites d'immission et les valeurs d'alarme. Les valeurs limites d'immission c'est le premier seuil et c'est celui qui doit être respecté. Si ces valeurs sont dépassées, il faut faire un assainissement. Ce seuil ne peut pas toujours être atteint, car l'OPB reconnaît la possibilité de dépasser ce seuil dans certaines situations. S'il est démontré que ces exigences ne sont pas respectées, le détenteur de la route peut demander un allègement. Cela fait l'objet d'une publication dans la FAO. Si quelqu'un n'est pas d'accord, il est possible de s'y opposer. Le deuxième seuil fixé est celui des valeurs d'alarme. La loi considère ainsi que, quand ce seuil est atteint et que des allègements ont été accordés, il faut prendre des mesures complémentaires. Le propriétaire du bâtiment doit ainsi prendre des mesures pour protéger les habitants. Toutefois, les frais liés à ces insonorisations sont aux frais du détenteur de la route. Toutes ces mesures comportent des valeurs de nuit ou des valeurs de jour. Celles de nuit sont plus sévères. Cela concerne majoritairement le bruit de frottement avec la route mais également le bruit des moteurs.

Il indique également qu'il reste encore quatorze kilomètres de phonoabsorbant à poser. Il ne faut pas oublier que la pose d'un tel revêtement ne signifie pas que la route a été assainie, car il y a d'autres mesures qui peuvent ou doivent être prises selon les situations. Pour considérer la route comme étant complètement assainie, il faut attendre que le processus soit terminé. C'est difficile de traduire les 70 projets en kilomètres. Il fera une note à la commission à ce propos.

Concernant les coûts financiers au kilomètre, il indique que le coût total de ces assainissements est de 92,1 millions de francs. Etant donné que 140 kilomètres de routes doivent être assainis, cela revient en moyenne à un prix de 657 000 francs par kilomètre. Ce n'est toutefois pas un bon

indicateur. Le prix des moyens des revêtements phonoabsorbants est de 300 francs au mètre carré. Le coût de la pose est le même, mais le coût du revêtement peut varier selon les commandes. Pour les parois antibruit, le prix dépend beaucoup du type de paroi qui est utilisé. Ces dernières peuvent être en bois, en mousse ou encore en métal. Les parois antibruit font toujours deux mètres de haut à Genève, car en dessous de cette hauteur les effets sont limités. Les parois en bois sont les meilleurs en termes de coûts/efficacité. La baisse de vitesse en tant que telle ne coûte pas très cher, car il faut changer deux panneaux de signalisation. Toutefois, s'il faut instaurer des modérations de trafic, les coûts peuvent être nettement plus élevés. C'est une démarche qui est de plus en plus demandée aujourd'hui, comme cela a pu être constaté à l'avenue de l'Ain. Les projets d'assainissements sont aussi mis en œuvre dans le cadre des projets d'agglomération. Il y a ainsi des coûts pris en charge dans le PA qui sont liés à la mesure et ils vont bénéficier de cela. Tous ces éléments démontrent qu'il est difficile d'établir un coût précis au kilomètre.

Question (S) : Le rapport mentionne l'efficacité du phonoabsorbant. Qu'en est-il pour les deux-roues motorisés dont la grosse partie du bruit provient du moteur et non pas du frottement des roues ?

Il explique que le bruit moyen est calculé sur chaque tronçon et ils tiennent compte ainsi des véhicules lourds et des deux-roues motorisés. L'efficacité du phonoabsorbant pour ces derniers est effectivement peu importante. La baisse de vitesse peut toutefois être intéressante pour ces catégories et c'est la seule mesure qui peut avoir de l'influence.

Q. (S) : L'augmentation des deux-roues motorisés pourrait-elle faire qu'une route considérée comme étant assainie ne le sera plus dans quelques années ?

Il répond négativement, car ils tiennent compte dans leurs calculs des variations dans 20 ans afin d'apporter les mesures adéquates sur du long terme. Il y a des secteurs sur lesquels les niveaux de bruit sont très élevés et sur lesquels les mesures ne seront pas suffisantes. La route sera assainie au sens légale, mais il y aura un dépassement des valeurs d'allègement.

Q. (S) : Les communes parviendront-elles à tenir le délai de 2022 ?

Il indique qu'ils ont un planning des travaux et des études. Cela montre qu'ils y arriveront tout en tenant compte des risques qui ont été mentionnés dans sa présentation. Beaucoup de dépenses sont planifiées dans les trois années qui arrivent. Il y a une prise de conscience, ce qui est bien, mais il ne demeure pas moins vrai qu'il s'agit d'un planning ambitieux. Il rappelle également que les subventions fédérales sont à hauteur de 16%, ce qui n'est pas suffisamment motivant pour faire ces travaux rapidement. L'élément déclencheur est surtout la sensibilité liée au sujet du bruit. Les communes les

plus réticentes annoncent qu'elles réalisent aujourd'hui leurs projets d'assainissements. Ils en sauront plus l'année prochaine et, surtout, l'année d'après. Dans deux ans, la vision sera plus claire et peut-être positive. Il indique que le canton est à disposition des communes pour les conseiller à ce propos.

Q. (Ve) : Combien d'allègements ont été accordés ?

Le nombre sera transmis dans une note.

Q. (Ve) : Y a-t-il beaucoup de demandes d'allègements ?

Il répond que le nombre de demandes est propre à chaque projet d'assainissement. Il n'y a ni la volonté d'accepter des allègements à tout va ni la volonté de prendre cela à la légère. Chaque projet est identifié et étudié point par point. Il n'est pas possible de dresser une règle commune pour chaque projet.

Q. (Ve) : La demande d'allègement n'est-elle pas en quelque sorte une façon de se dédouaner du problème ?

Il explique que les nuisances sonores sont tout de même réduites mais pas suffisamment au regard de la loi. L'objectif est également d'organiser le trafic de façon cohérente. La LMCE prévoit donc aussi ces conditions en créant des poches et des routes qui servent à collecter le trafic de transit.

Q. (Ve) : Comment cela se déroule-t-il pour obtenir un allègement ?

Il dit qu'ils ne prennent pas des mesures d'allègement si facilement. Ils étudient le panel de mesures possibles pour un projet et qui permettent, cumulées, de réduire le bruit. Si une mesure ne peut pas être retenue au sens de l'OPB, par exemple car une paroi antibruit ne conviendrait pas dans un paysage et qu'ainsi cela ne permet pas de réduire le bruit suffisamment le bruit, une demande d'allègement peut être envisagée dans un tel cas. Une commission étudie bien évidemment ces aspects. Ce projet d'assainissement fait l'objet d'une étude par les membres de cette commission officielle qui est présidée par le directeur du SABRA. Ce dernier fait la synthèse des préavis récoltés et transmet ainsi l'avis de la commission officielle (PRASSOB). La décision est rendue sur la base de ce préavis de synthèse qui recommande à l'autorité de valider le projet d'assainissement. C'est un processus qui prend du temps. Ce n'est pas une décision prise à deux autour d'une table. La volonté est de recourir le moins possible aux allègements.

Q. (Ve) : Les communes sont-elles consultées par la commission PRASSOB et sont-elles informées des demandes d'allègement ?

Il répond positivement. Les propriétaires de bâtiments sont informés personnellement. Les communes sont informées par avis officiel.

Q. (Ve) : Les mesures d'allègement sont-elles limitées dans le temps ?

Il répond négativement, mais indique qu'elles doivent être examinées d'ici 20 ans.

Q. (Ve) : Existe-t-il une carte avec une projection rue par rue des allègements et des assainissements qui ont été mis en place afin de pouvoir les étudier et s'assurer que le bruit ne dépasse pas les valeurs limites selon l'OPB ?

Il répond négativement. Pour chaque assainissement, l'office cantonal des transports est sollicité et ce dernier, avec les modèles de trafic, communique l'évolution annuelle moyenne du trafic pour déterminer le plan de charges de trafic à l'horizon +20 ans. Cette variation est convertie en décibel. S'il y a 25% de trafic en plus, cela correspond à 1 décibel. Les variations en décibels possibles sont donc faibles.

Q. (PLR) : Que se passera-t-il si tout n'est pas terminé en 2022 ?

Il rappelle que le délai est toujours au 31 mars 2018. Dès 2022, ce qui changera, c'est que la Confédération ne versera plus aucune subvention.

Q. (PLR) : Qu'est-ce qui oblige les cantons et communes à faire ces assainissements d'ici à 2022 ?

Il affirme qu'il n'y a pas de sanctions ni de pénalités qui sont prévues. Aucune sanction n'est prévue aujourd'hui si ce n'est que les propriétaires des bâtiments peuvent attaquer le propriétaire de la route pour le bruit. Une commune qui décide de ne plus rien faire s'expose à un mécontentement important et à un certain nombre de plaintes.

Q. (PDC) : Le canton laisse-t-il les communes faire comme elles l'entendent à ce niveau ?

Il indique que le canton a écrit à toutes les communes pour rappeler leurs obligations en la matière. Il y a donc une communication entre le canton et les communes. Toutefois, chaque exécutif communal est responsable de prendre les mesures nécessaires. Ce qui doit encore être réalisé en ville de Genève nécessite une coordination importante car, pendant les travaux, il faut interrompre le trafic. Il est donc impossible de faire tous ces travaux en même temps. Ces travaux sont donc planifiés dans le temps et étalés sur plusieurs années. Il sera donc difficile de tenir un calendrier pour 2022 et il est même déjà prévu que les travaux d'assainissement s'étendent au-delà de 2022.

Discussion

Le parti socialiste demande pourquoi il n'est pas possible d'installer des radars pédagogiques à Genève indiquant la vitesse des usagers de la route

avec un smiley qui sourit ou non si la vitesse est respectée. Dans d'autres cantons, de tels radars ont été installés. Il demande s'il est possible d'auditionner la personne concernée par cela, soit sauf erreur une personne de la police ou à tout le moins du DSES.

La majorité des députés accepte cette audition.

Les Verts demandent s'il est possible d'entendre le SABRA.

La majorité des députés accepte cette audition.

Séance du 19 novembre 2019

Audition du major Patrick Puhl, DSES

Il indique qu'ils mettent régulièrement en place des contrôles pour le bruit des véhicules avec des sonomètres. Cela touche beaucoup les deux-roues motorisés mais pas seulement. Il est difficile de dissocier le bon du mauvais. En effet, certains véhicules font beaucoup de bruit mais de façon tout à fait légale. A titre d'exemple, certains scooters TMAX ont des pots d'échappement très bruyants qui sont homologués mais à une puissance de 3000 tours par minute. Toutefois, au démarrage, le bruit dépasse clairement les limites en la matière. Il est donc toujours difficile de pouvoir dissocier les personnes qui font exprès de faire trop de bruit ou non. Il explique ensuite que le radar bruit n'existe actuellement pas. Ils n'utilisent que des sonomètres pour ces contrôles. Concernant l'idée des radars pédagogiques, c'est une bonne mesure, mais elle n'est pas utilisée par la police cantonale. Ce sont les communes qui mettent cela en place. Il indique également qu'ils ont eu une opération tout l'été sur la zone de Verbois, car il est connu que de nombreuses personnes font des tests avec leur véhicule dans cette zone.

Q. (UDC) : Certains pays comme l'Allemagne et le Canada développent des stratégies intéressantes en la matière, avez-vous des contacts avec eux ?

Il confirme qu'ils s'intéressent grandement à ce qui se fait dans d'autres pays afin de suivre les différentes évolutions et de pouvoir adapter les méthodes de la police cantonale genevoise.

Q. (UDC) : Avez-vous remarqué une grande différence depuis la pose de revêtements phonoabsorbants ?

Il indique qu'ils répondent à toutes les sollicitations venant d'habitants ou de communes en matière de bruit. Il confirme qu'ils ne reçoivent plus vraiment de demandes pour les zones dans lesquelles du revêtement phonoabsorbant a été posé.

Q. (Ve) : Combien d'amendes sont distribuées par année pendant les contrôles contre le bruit ?

Il affirme ne pas pouvoir donner une réponse précise à ce propos, mais indique qu'ils font entre 200 et 300 opérations chaque année sur le territoire genevois.

Q. (Ve) : Quelles sont les conditions pour effectuer un contrôle avec un radar mobile ?

Il explique qu'il est nécessaire qu'un arrêté fédéral ait été prononcé relativement à la vitesse d'un tronçon pour pouvoir le contrôler avec un radar.

Q. (Ve) : Quelle est leur stratégie pour les radars mobiles ?

Il indique qu'ils s'orientent sur deux critères : l'accidentologie et la vitesse. Son cheval de bataille concerne les accidents avec blessés. Ils travaillent donc notamment dans ces zones. Pour tout ce qui concerne les tronçons, il indique que la très grande majorité de ces derniers ont fait l'objet d'un arrêté. Les seuls qui n'en ont pas font office d'essais. Sur ces derniers, ils ne peuvent pas faire de contrôles mobiles, car il n'est pas possible de contrôler des mesures temporaires.

Q. (S) : Toute commune peut-elle décider librement d'installer un radar pédagogique ?

Il confirme qu'elles n'ont pas besoin de l'aval de la police. C'est une mesure bénéfique qui ne les embête aucunement. Il n'est pas non plus nécessaire de demander une autorisation à l'office des transports.

Q. (S) : Les radars pédagogiques ont-ils un effet positif ?

Il dit que le radar pédagogique avec le smiley a des effets positifs. Toutefois, celui indiquant la vitesse de l'automobiliste incite certaines personnes à accélérer.

Q. (PDC) : Y a-t-il une collaboration entre la police et le SABRA ?

Il dit que la commission PRASSOB permet une collaboration entre différents acteurs très régulièrement. Ils ont également des relations avec le SABRA pour des actions ou des anticipations sur des zones à bruit, par exemple autour de l'hôpital.

Q. (PDC) : Cette collaboration s'intensifie-t-elle au fil du temps ?

Il confirme que la collaboration avec l'office cantonal des transports s'intensifie. Des séances ont lieu presque tous les jours concernant la problématique du bruit, ce qui permet d'avoir un très bon suivi de ce dossier.

Q. (PDC) : Qui est informé lorsqu'ils reçoivent des plaintes ?

Il explique qu'il reçoit personnellement ces demandes et qu'il répond à toutes les doléances des citoyens. Il fait également remonter ces dernières aux organismes concernés afin qu'il y ait un suivi.

Q. (UDC) : Travaillent-ils 24h/24 ?

Il confirme qu'ils travaillent tous les jours de la semaine 24h/24. Ils interviennent en collaboration avec les différents services de la police, dont police-secours.

A une remarque soulevant qu'une entreprise genevoise a mis au point un système avec l'EPFL permettant de faire une détection sélective du bruit, il est indiqué qu'ils les connaissent, mais qu'aucun test opérationnel avec ce produit n'a été fait. En l'état, ils n'ont pas de retour fonctionnel à ce niveau.

Séance du 19 novembre 2019

Audition de M. Christian Gorce, directeur à la direction des ponts et chaussées, et M. Philippe Royer, directeur du Service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants (SABRA)

Il présente tout d'abord les lignes directrices pour l'assainissement du bruit routier. Le cadre légal est instauré par l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB). Concernant le bruit routier, il est possible de noter que le territoire est divisé en sensibilités et qu'il y a des valeurs limites en décibels à respecter de jour et de nuit. La philosophie qui s'applique en la matière est d'assainir le bruit à la source, ensuite sur le chemin de propagation (revêtement) et finalement, ce qui est l'ultima ratio, sur le bâtiment en changeant les fenêtres. Au niveau cantonal, le cadre légal est instauré par le règlement sur la protection contre le bruit et les vibrations. Trois articles sont pertinents à ce niveau. L'art. 4 donne la compétence au SABRA de faire le cadastre du bruit routier, ce qui permet d'obtenir le niveau de bruit en façade de tous les bâtiments du canton. C'est ce cadastre qui sert de référence afin de déterminer les routes qui doivent être assainies. L'art. 6 introduit la commission PRASSOB qui s'occupe du suivi du bruit routier. C'est une commission officielle qui a plusieurs tâches comme l'élaboration d'un plan de mesures, l'information des détenteurs de routes et le droit de se prononcer sur la compatibilité des projets d'assainissements quant aux objectifs. L'art. 14 fixe les compétences des différents offices en la matière.

Il indique qu'il y a une progression assez différente en matière d'assainissement de bruit routier entre le canton et les communes. Le canton est relativement bien avancé. Certaines communes sont assez en retard, dont la Ville de Genève. Il explique toutefois qu'il faut distinguer cette dernière, car elle a un très gros travail à ce niveau. Il existe des subventions fédérales

pour l'assainissement du bruit routier. Normalement, elles étaient disponibles jusqu'au 31 mars 2018. La Confédération les a prolongées jusqu'à fin 2022, car la majorité des cantons sont en retard. Il est important de souligner qu'il ne s'agit pas d'une prolongation du délai d'assainissement mais simplement d'un délai d'utilisation des subventions.

Il conclut en expliquant le fonctionnement de la commission PRASSOB. Ils reçoivent les détenteurs des routes, soit les communes ou le canton, afin qu'ils présentent leurs projets en matière d'assainissement du bruit routier. Le projet fait l'objet de deux passages en commission. Le premier est une présentation des enjeux en matière de bruit et de trafic routier ainsi que les options d'assainissement. Le dossier passe une deuxième fois en commission afin de présenter les gains en décibels et la liste des allègements. Si le projet est validé par la commission, une procédure de récolte de préavis est organisée. Chaque membre de la commission donne son avis sur le projet. De son côté, il rédige un préavis de synthèse et remet cela à l'autorité compétente. C'est l'office cantonal du génie civil qui valide finalement ou non le projet d'assainissement.

Q. (PLR) : Toutes les communes sauf la Ville de Genève auront fini leurs travaux en 2022, pourquoi toutes les communes genevoises ne sont-elles pas concernées ?

Il confirme que certaines communes n'ont pas à assainir les tronçons de leur territoire. Toutes ne sont donc pas concernées par cela. A part la Ville de Genève, toutes les communes comptent terminer leurs assainissements en 2022. Il relève toutefois que certains plannings sont très ambitieux. Il faut donc prendre ces prévisions avec du recul.

Q. (PLR) : L'assainissement des routes cantonales avance-t-il bien ?

Il confirme que le rythme du canton est soutenu. La commission PRASSOB a validé une majorité de projets cantonaux ces dernières années. Les projections du canton font qu'il pourra a priori bénéficier de l'entier des subventions fédérales en la matière. Ces subventions permettent de couvrir 32% de la moitié des coûts d'un revêtement.

Q. (Ve) : Comment les allègements sont-ils accordés ?

Il indique que des bâtiments subissent des allègements lorsque les mesures d'assainissement ne suffisent pas. Ensuite de cela, si les valeurs d'alarme sont dépassées, malgré les assainissements effectués, un travail est fait au niveau des fenêtres des bâtiments. A titre d'exemple, c'est le cas pour les bâtiments le long des quais.

Q. (Ve) : 746 bâtiments font l'objet d'une décision d'allègement. Combien d'entre eux subissent un dépassement des valeurs d'alarme ?

Il dit ne pas avoir le chiffre précis à ce propos. Cela concerne peu de bâtiments à Genève car il faut un dépassement de 5 décibels, ce qui est très important.

Q. (Ve) : Comment font-ils pour prévoir le bruit sur 20 ans alors que les moyens de locomotion ainsi que les charges de trafic auront très certainement évolué d'ici là ?

Il indique qu'ils travaillent en respectant les règles du manuel du bruit de la Confédération qui explique la méthodologie en la matière. Celui-ci indique justement qu'il faut considérer l'avenir en matière de bruit sur 20 ans. Il indique qu'une augmentation du bruit de 1 décibel correspond à une augmentation de trafic de 25%. Ainsi, l'OCT, du mieux qu'il peut, fixe les grandes tendances en la matière.

Q. (Ve) : Quelle sera la part de moteurs thermiques au sein du parc automobile est prévue dans 20 ans ?

Il indique que ces considérations ne sont pas prises en compte.

Q. (Ve) : N'est-ce pas gênant au regard du fait que le bruit des moteurs a grande une importance ?

Il répond qu'ils prévoient environ 20% de moteurs électriques en 2030, mais cela aura peu d'influence sur le bruit.

Q. (UDC) : Les communes ont-elles le droit de décider de poser du phonoabsorbant ou non ?

Il explique que, si une commune ne veut pas de revêtement phonoabsorbant, la commission PRASSOB peut lui imposer cette mesure. Sur les secteurs à assainir, ils ont un droit de regard via la commission PRASSOB.

Q. (UDC) : Des sondages se font-ils régulièrement afin de tester l'obsolescence du phonoabsorbant ?

Il dit que des contrôles se font tous les ans avec un véhicule spécial permettant de traquer les performances du revêtement.

Q. (MCG) : Qu'en est-il pour les grands axes comme la rue de Lausanne et le quai de Coligny ?

Il indique que c'est le canton qui est propriétaire de ces axes et que c'est donc à lui de mener des assainissements sur ces routes. Il ajoute que 110 kilomètres ont été assainis et que 80% des budgets ont été utilisés.

Q. (MCG) : Comment est composé un revêtement phonoabsorbant ?

Il explique qu'il y a des petits trous qui vont piéger le bruit. Les agrégats sont également plus petits, ce qui explique pourquoi l'usure est plus importante.

Q. (PDC) : Le canton à 141 kilomètres de routes à assainir. 130 kilomètres le seront avec du phonoabsorbant. Comment seront assainis les kilomètres restants ?

Il indique que certains secteurs ne nécessitent pas d'assainissement, car il n'y a pas d'habitations à proximité. Sur les 130 kilomètres à assainir à l'aide de phonoabsorbant, 110 kilomètres ont déjà été posés. La partie qui reste à faire sera terminée d'ici à 2022. Il ajoute qu'il y a le bruit de roulement plus le bruit du moteur. Il faut garder en tête que les véhicules électriques font donc également du bruit en raison du roulement.

Q. (MCG) : Certains pneumatiques sont bien plus bruyants que d'autres. Est-il envisageable de ne plus accepter des pneus qui dépassent un certain seuil de bruit ?

Il confirme que les pneus ont des performances acoustiques largement différentes. Une campagne de sensibilisation sera faite sur ce sujet. Il y a un potentiel de gain important sur les pneus, de l'ordre de plusieurs décibels, si tout le monde choisit les pneus les plus discrets en matière de bruit. L'année prochaine, ils auront probablement des éléments plus concrets pour promouvoir des pneus silencieux.

Séance du 26 novembre 2019 : discussion et vote

Le groupe des Verts estime que le diagnostic posé par ce RD est alarmant. Des mesures doivent être prises et rapidement. Il s'agit d'une situation kafkaïenne. En effet, le délai pour l'assainissement des routes est toujours fixé au 31 mars 2018, alors que les subventions peuvent être touchées jusqu'en 2022. Les mesures d'allègement posent un réel problème, car ces dernières doivent être extraordinaires, mais 746 demandes d'allègement ont été octroyées. Ce n'est presque plus une exception mais la norme. La situation est en plus de cela doublement insatisfaisante, car le processus amenant à une mesure d'allègement est totalement opaque. En effet, les communes ne sont même pas informées lorsqu'il y a une demande d'allègement. Cela se fait à travers la FAO. En conclusion, le groupe des Verts est totalement insatisfait. Il relève également que deux départements travaillent sur ce même domaine, mais ils le font en silo. Manifestement, entre les grands principes édictés par l'un et l'application sur le terrain par l'autre, il y a de grandes différences. Il estime qu'il faut reprendre toutes les mesures d'allègement en les soumettant aux communes afin de voir s'ils ne

peuvent pas faire autrement. Seulement 1,6% des mesures concernent des réductions de vitesse. Ces dernières devraient selon eux être beaucoup plus souvent appliquées.

Le constat du parti socialiste se rapproche de celui des Verts. Le constat est alarmant. Ils n'adhèrent pas aux réponses apportées par le département. Ils dépensent des sommes considérables pour des mesures très lourdes, comme l'installation de murs de protection et la pose du phonoabsorbant alors que sa durée de vie s'estompe grandement avec le temps. Malgré cela, les mesures de limitation de la vitesse peu coûteuses et efficaces sont laissées de côté. Finalement, il y a une forme de naïveté du département, car ils estiment que le problème sera réglé d'ici 2 à 3 ans. Or, il est peu probable que l'ensemble des routes puissent être assainies dans ce délai. En conclusion, le parti socialiste refusera de prendre acte de ce rapport.

Ensemble à Gauche indique que ses conclusions rejoignent celles du groupe socialiste et des Verts. Il refusera ce rapport.

Le MCG relève qu'il est possible d'être plus performant en dépensant moins d'argent. En plus de cela, les routes, dont quelques-unes qui ont une certaine importance, sont dans un état déplorable. Ce rapport ne doit pas être accepté.

Le groupe UDC refusera ce rapport.

Le PLR relève qu'il y a passablement de travail qui reste à faire au niveau des communes. Le délai est échu alors qu'un nombre important de routes n'ont pas encore été mises en conformité. Il n'y a d'ailleurs aucune contrainte pour mettre l'accent à ce propos. Le PLR prendra acte de ce rapport sans être convaincu.

Le PDC constate que 50% du travail reste à faire. C'est étonnant pour un programme qui a été lancé en 2003 et dont la date butoir était en mars 2018. Un gros retard a été engendré. Le groupe PDC acceptera ce rapport, ce qui ne veut pas dire que le travail qui a été présenté est satisfaisant. Il faut suivre ce dossier et s'assurer que le travail soit fait correctement et dans les temps.

Vote sur la prise d'acte du RD 1282 :

Pour : 6 (2 PDC, 4 PLR)
Contre : 9 (1 UDC, 2 MCG, 1 EAG, 3 S, 2 Ve)
Abstention : -

La commission refuse de prendre acte du RD 1282.

Annexes :

- 1. Présentation du département*
- 2. Note du département du 7 novembre 2019*
- 3. Note du département du 19 novembre 2019*

AVANCEMENT DES TRAVAUX D' ASSAINISSEMENT DU BRUIT ROUTIER L8644 (RD 1282)

PRÉSENTATION DU 15 OCTOBRE 2019 COMMISSION DES TRANSPORTS



Département des Infrastructures
Office cantonal du génie civil

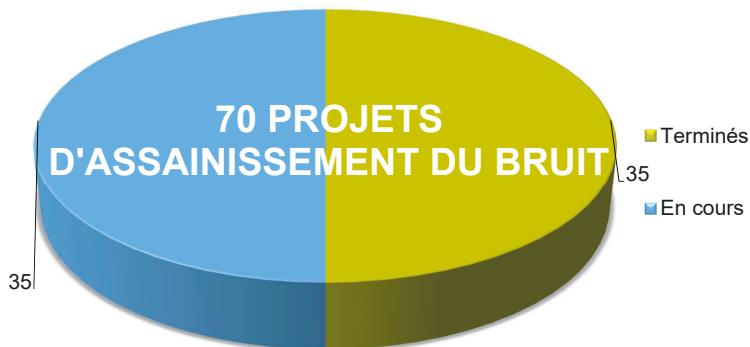
15.10.2019

DÉROULEMENT DE LA PRÉSENTATION

1. ETAT D'AVANCEMENT ETUDES & TRAVAUX (CANTON)
2. ETAT FINANCIER A FIN 2018 ET PREVISIONS (CANTON)
3. RISQUES (CANTON)
4. PLANIFICATION > 2022 (CANTON)
5. ETAT D'AVANCEMENT (CANTON ET COMMUNES)
6. BILAN AU 31.12.2018 (CANTON ET COMMUNES)

1 . ETAT D'AVANCEMENT ETUDES & TRAVAUX (CANTON)

ETUDES

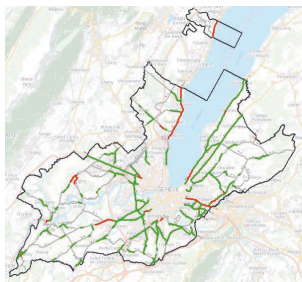


1 . ETAT D'AVANCEMENT ETUDES & TRAVAUX (CANTON)

TRAVAUX

Revêtements phonoabsorbants

- ~ 140 km de routes à assainir dont 130 km nécessitent la pose d'un revêtement phonoabsorbant
- ~ **112 km ont été posés en revêtements phonoabsorbants au 31 décembre 2018 (86 %)**
 - ~30 km de revêtements d'ancienne génération (< 2009)
 - ~82 km de revêtements de nouvelle génération (>2008)



~4 km supplémentaires auront été posés à fin 2019



1 . ETAT D'AVANCEMENT ETUDES & TRAVAUX (CANTON)

TRAVAUX (SUITE)

Autres mesures d'assainissement (exemples)

Plusieurs mesures de ce type ont été mises en œuvre (RC 5 - route du Nant d'Avril, RC 4 - route de Chancy, RC 6 – route de Meyrin, RC 34 - avenue de Mategnin, RC 38 – avenue du Pailly, etc.)

Insonorisation des bâtiments

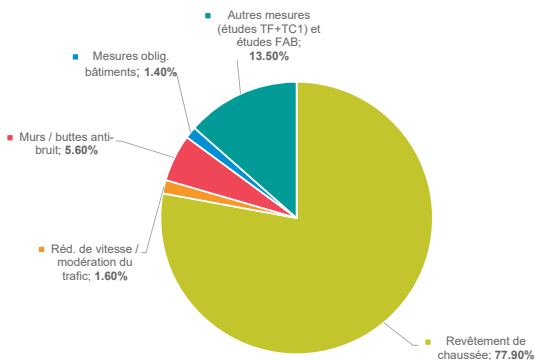
Au 31 décembre 2018, seuls deux procédures d'insonorisation étaient finalisées.

Un effort particulier reste à entreprendre dans les prochaines années. Ces travaux sont toutefois dépendants de l'avancement des procédures d'allègements et de la collaboration des propriétaires des bâtiments.



1 . ETAT D'AVANCEMENT ETUDES & TRAVAUX (CANTON)

REPARTITION DES DEPENSES (L8644) AU 31.12.2018



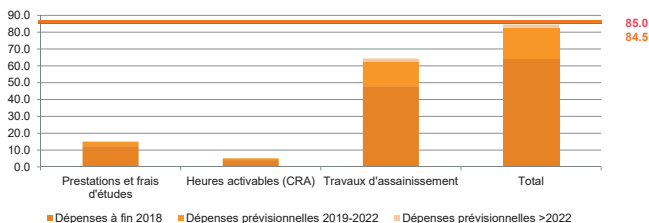
OPB article 13 :

Lorsqu'aucun intérêt prépondérant ne s'y oppose, l'autorité d'exécution accorde la priorité aux mesures qui empêchent ou réduisent la formation de bruit plutôt qu'à celles qui empêchent ou réduisent uniquement sa propagation



2. ETAT FINANCIER À FIN 2018 ET PRÉVISIONS (CANTON)

DEPENSES (L8644)



	Dépenses à fin 2018	Dépenses prévisionnelles 2019-2022	Dépenses prévisionnelles >2022	L 8644
Prestations et frais d'études	12.3	2.7	0	
Heures activables (CRA)	4.0	1.1	0	
Travaux d'assainissement	47.9	14.6	1.9	
Total (millions fr.)	64.2	18.4	1.9	85.0

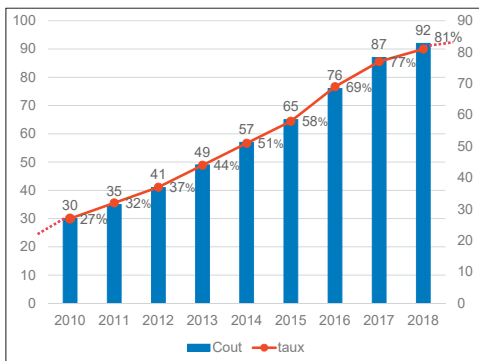
Des revêtements phonoabsorbants ont été posés en synergie notamment avec la direction de l'entretien des routes dans le cadre des campagnes d'entretien du réseau routier ou dans le cadre de chantiers d'aménagements routiers. Les coûts de ces travaux ne sont pas comptabilisés sur la L8644, mais sur les crédits de renouvellement de l'office cantonal du génie civil (OCGC). Ils représentent un total d'environ 27 900 000 francs, soit un total de dépenses utiles à l'assainissement du bruit routier de 92 100 000 francs à fin 2019.



2. ETAT FINANCIER À FIN 2018 ET PRÉVISIONS (CANTON)

INVESTISSEMENTS UTILES A L'ASSAINISSEMENT DU BRUIT ROUTIER

Coût
Mio fr.



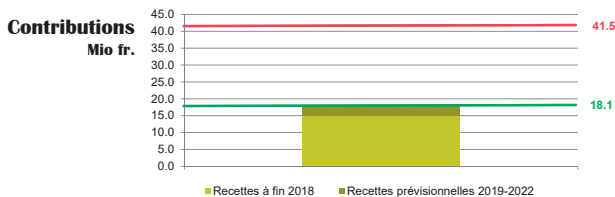
Réalisé / Total
%

<2019	2019-2022	>2022
- 81 %	- 17 %	- 2 %



2. ETAT FINANCIER À FIN 2018 ET PRÉVISIONS (CANTON)

RECETTES (L8644)



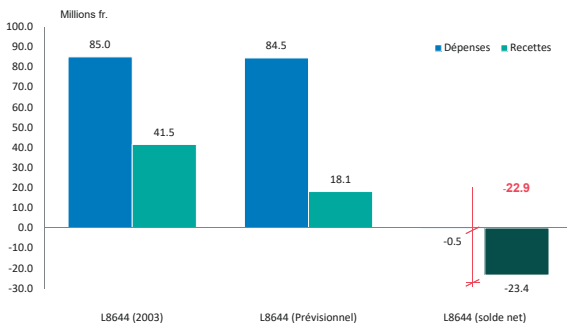
	Recettes à fin 2018*	Recettes prévisionnelles 2019-2022	L. 8644
Total (Mio fr.)	15.0	3.1	41.5
	18.1		

*Dont 2.1 millions francs pour les routes principales (LUMin).



2. ETAT FINANCIER À FIN 2018 ET PRÉVISIONS (CANTON)

BILAN PREVISIONNEL DES DEPENSES ET DES RECETTES (L8644)



	Dépenses	Recettes	Dépenses - Recettes
L8644 (crédit d'investissement 2003)	85.0	41.5	43.5
L8644 (prévisionnel 2022)	84.5	18.1	66.4
L8644 (solde net)	-0.5	+23.4	-22.9



3. RISQUES (CANTON)

TECHNIQUES

A) Performances acoustiques des revêtements

Les performances acoustiques des revêtements bitumineux phonoabsorbants prises en compte dans les études reposent sur des hypothèses fondées sur des mesures acoustiques. Les performances mesurées répondent aux hypothèses de vieillissement retenues.

B) Procédures opposables aux tiers

Certaines mesures d'assainissement proposées et validées par la commission PRASSOB font l'objet de requêtes (autorisation de construire, arrêté de circulation, etc.) qui ne doivent pas être remises en cause faute d'entraîner un blocage puis un retard du projet d'assainissement du bruit (PAB). Tout recours contre ces requêtes reste possible et est susceptible de retarder la mise en œuvre des mesures d'assainissement d'un tronçon.

3. RISQUES (CANTON)

FINANCIERS

Pertes de subventions / Décalage de projets dans le temps

Le report de certains projets (cf. risques techniques) représente un risque financier. En effet, si ces contraintes devaient retarder l'exécution de certains tronçons au-delà du nouveau délai de subventionnement par la Confédération (fin 2022) cela se traduira par une perte de subvention.

4. PLANIFICATION > 2022

TRAVAUX > 2022

DÉSIGNATION	RC / TRONÇON	COMMENTAIRES SUR LES COÛTS RESTANTS
Quai de Cologny / Route de Thonon	RC 1	En lien avec Projet d'Agglo (30-24)
Route de Lausanne - Bellevue	RC 8 / b	En lien avec Projet d'Agglo (12-16a)

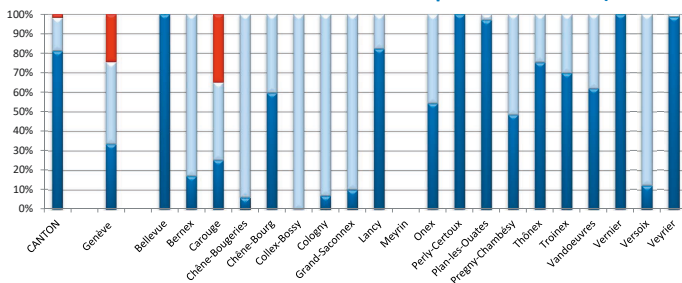
ETUDES > 2022

Finalisées



5. ETAT D'AVANCEMENT (CANTON ET COMMUNES)

INDICATEUR FINANCIER AU 31.12.2018 selon enquête OFEV 2018 (OPB art. 20)



	<2019	2019-2022	>2022
Canton	81 %	17 %	2 %
Ville de Genève	33 %	42 %	25 %
Autres communes	51 %	40 %	9 %
Communes	42 %	41 %	17 %



6. BILAN AU 31 DECEMBRE 2018 (CANTON ET COMMUNES)

Investissements totaux pour l'assainissement du bruit à Genève

~1/3 Canton - 1/3 Ville de Genève - 1/3 Communes (20)

Estimation des investissements réalisés et planifiés : ~ 322 millions de francs.

Canton de Genève a réalisé près de 81% des dépenses totales nécessaires à l'assainissement du réseau routier cantonal à fin 2018. Selon les prévisions de dépenses, le budget de 85 mio francs sera respecté.

Ville de Genève : Représente à elle seule autant de dépenses d'assainissement que l'ensemble des vingt autres communes concernées. L'avancement à fin 2018 est de ~33%. Il ne devrait atteindre que ~75% à fin 2022. Près d'un quart des investissements sera encore à réaliser après 2022.

Autres communes : Les dépenses planifiées en 2019 et 2022 sont très importantes en proportion de ce qui a été réalisé dans les années antérieures. Il s'agit d'une planification (historiquement) jugée ambitieuse !

Sur la base de l'enquête OFEV 2018, l'avancement de l'assainissement des routes communales et cantonales à fin 2018 est de 55 %.



MERCI POUR VOTRE ATTENTION





RD 1282 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)

Réponses aux questions de la Commission des transports (séance du 15 octobre 2019)

Nombre d'allègements publiés (état octobre 2019)

Des décisions d'allègements ont été délivrées à ce jour pour 746 bâtiments (routes cantonales et communales)

Prix enrobés bitumineux phonoabsorbant au ml de route

Le canton de Genève a 141 km de route cantonales à assainir dont 130 Km nécessitent la pose d'un revêtement bitumineux phonoabsorbant. Le coût total pour les routes cantonales (enrobés posés et à poser) est estimé à 83,1 millions de francs (y compris enrobés bitumineux phonoabsorbant posés dans le cadre de l'entretien courant des routes), soit un coût des enrobés bitumineux phonoabsorbant d'environ 640 CHF/ml (travaux, y compris coût des études pour le suivi des travaux). Il s'agit d'un prix moyen qui varie notamment en fonction de la largeur de la route.

Prix des mesures de type mur antibruit au ml de paroi

Le canton de Genève a mis en œuvre à ce jour quarante mesures sur le chemin de propagation spécifiquement (L8644) pour l'assainissement du bruit des routes cantonales cela représente environ 1600 m de paroi. Le coût total est d'environ 5,5 millions de francs, soit un coût des mesures de protection sur le chemin de propagation (mur antibruit, etc.) d'environ 3'440 CHF/ml (travaux, y compris coût des études pour le suivi des travaux). Il s'agit d'un prix moyen, le coût pouvant varier de manière importante selon la configuration des lieux et les matériaux mis en œuvre.

Prix des mesures de modération au ml de modération

Le canton de Genève a mis en œuvre des mesures constructives (L 8644) pour un coût total d'environ 1,6 millions de francs. La longueur cumulée des aménagements de modération pour l'assainissement des routes cantonales est d'environ 2040 m. Le coût des mesures de modération est d'environ 785 CHF/ml (travaux, y compris coût des études pour le suivi des travaux).



RD 1282 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)

Réponses aux questions de la Commission des transports (séance du 19 novembre 2019)

Montants des contributions fédérales totales pour la période 2008-2022 (arrondi au millier près)

DETENTEUR DE ROUTES A ASSAINIR	CONTRIBUTIONS FEDERALES Total 2008-2022
Canton	18'100'000
Sous-total Canton	18'100'000
Bernex	385'000
Vernier	425'000
Carouge	2'609'000
Vandoeuvres	285'000
Pregny-Chambésy	517'000
Lancy	1'345'000
Onex	2'057'000
Genève	12'585'000
Perly-Certoux	417'000
Versoix	933'000
Grand-Saconnex	515'000
Bellevue	950'000
Chêne-Bougeries	963'000
Thônex	552'000
Chêne-Bourg	859'000
Cologny	488'000
Veyrier	1'420'000
Troinex	142'000
Plan-les-Ouates	229'000
Meyrin	0
Collex-Bossy	45'000
Sous-total Communes	27'721'000
Total contributions fédérales Canton et Communes	45'821'000