



Date de dépôt : 13 août 2025

Réponse du Conseil d'Etat

à la question écrite de Grégoire Carasso : Mesures d'allègement en cas d'assainissement (art. 14 OPB) : vers la fin d'un oreiller de paresse ? Bis repetita

En date du 23 mai 2025, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite ordinaire qui a la teneur suivante :

Considérant la Q 3905-A et la décision en 2022 du Conseil d'Etat d'imposer un moratoire sur les mesures d'allègement en cas d'assainissement ;

considérant l'arrêt du Tribunal fédéral 1C_574/2020 du 9 mars 2023 ;

considérant que cet arrêt donne raison à un propriétaire d'immeuble frappé par un allègement, lequel demandait que la décision d'allègement soit reconsidérée ;

considérant que le principe qui se dégage de cet arrêt est qu'une décision d'allègement doit faire l'objet d'un réexamen permanent par l'autorité, notamment eu égard aux récentes études scientifiques sur l'impact délétère du bruit routier sur la santé humaine (notamment l'étude SiRENE conduite par la Suisse de 2014 à 2020), au caractère obsolète et peu fiable des anciennes méthodologies de mesure du bruit, ainsi qu'à la modification de la jurisprudence qui admet désormais les réductions de vitesse en localité sur les axes principaux ;

considérant que ce principe impliquera à Genève de nombreuses annulations d'allègement au profit d'autres mesures permettant de respecter l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB), et notamment l'abaissement de la vitesse à 30km/h,

selon quel calendrier et quelles modalités le Conseil d'Etat entend-il exécuter cet arrêt du Tribunal fédéral et réexaminer les allègements OPB historiquement octroyés avec tant de générosité par les autorités municipales et cantonales de l'époque ?

A ce jour quelles mesures spécifiques d'allègement ont été réexaminées ? Selon quelles modalités et avec quelle issue ?

Je remercie chaleureusement et par avance le Conseil d'Etat de ses réponses.

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Dans le cadre des projets d'assainissement du bruit, l'horizon d'assainissement est fixé à + 20 ans. Si l'ensemble des bâtiments ne sont pas assainis, les immissions maximales de bruit admissibles sont consignées dans les décisions d'allègement. Si les nuisances sonores constatées diffèrent notablement (≥ 1 dB(A)) et durablement (≥ 3 ans) de celles spécifiées dans la décision, le dossier doit être réexaminé.

Le canton de Genève a adopté une stratégie visant à réduire les nuisances sonores liées au trafic routier, en abaissant la vitesse dans les zones urbaines et sur certains axes. L'arrêt de circulation du 10 octobre 2022 avait suscité diverses oppositions, mais un compromis a été trouvé le 8 décembre 2023. Il ne subsistait alors qu'un recours. L'arrêt rendu par le Tribunal administratif de première instance (TAPI), le 26 mars dernier, a annulé l'arrêt de circulation qui aurait permis de mettre en œuvre la stratégie cantonale. Cet arrêt fait l'objet d'un recours auprès de la chambre administrative de la Cour de justice, qui empêche aujourd'hui toute action de mise en œuvre de la réduction de la vitesse pour lutter contre le bruit routier. Cette mesure, couplée à la pose du revêtement phonoabsorbant, permettrait d'assainir davantage de bâtiments.

A noter également que, depuis le 1^{er} juillet 2023, l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) recommande l'utilisation du nouveau modèle de calcul « sonROAD18 », qui permet notamment de déterminer plus précisément les émissions des véhicules autorisés en Suisse et l'effet des mesures à la source.

A ce jour, seuls 2 projets d'assainissement du bruit routier ont dû être réexaminés. Il s'agit des routes suivantes :

RC40a – Route de Camp

Le projet d'assainissement du bruit initial a été finalisé en 2007 et prévoyait :

- la pose d'un revêtement phonoabsorbant;
- la réalisation d'îlots modérateurs.

Malgré ces mesures, 33 bâtiments présentaient encore des dépassements des valeurs limites d'immissions (VLI) et nécessitaient par conséquent des allègements.

En 2016, l'arrêté de fermeture de la route de la Chapelle et du chemin du Trèfle-Blanc, dans le cadre des espaces publics de l'interface du Bachet-de-Pesay, a fait l'objet de recours. En février 2020, la Cour de justice a rendu un arrêt demandant une réévaluation des mesures d'assainissement.

Le projet a été alors réexaminé : de nouvelles données de trafic sont mesurées, les modélisations acoustiques sont réalisées avec un nouveau modèle de calcul (sonROAD18), plus précis. L'étude est finalisée en 2022 et prévoit les mesures suivantes :

- le renouvellement du revêtement phonoabsorbant;
- une baisse de vitesse à 30 km/h;
- un mur antibruit.

Ces 3 mesures permettent d'assainir l'ensemble des bâtiments en dépassement des VLI. Cette réévaluation a permis de supprimer les allègements initialement prévus (33 allègements).

RC67b – Routes de Rougemont, de Soral, des Mangons et des Lolliets

Le projet d'assainissement du bruit initial de la traversée de Soral, finalisé en 2021, prévoyait uniquement la pose d'un revêtement phonoabsorbant, les autres mesures d'assainissement ayant été écartées. En conclusion, 27 demandes d'allègements étaient nécessaires. A la suite de la finalisation de l'étude, plusieurs mesures ont été prises pour limiter le trafic au niveau des douanes (conformément à la lettre d'intention portant sur la réduction tangible du trafic pendulaire motorisé de transit au niveau des passages frontières de Soral II, de Sézegnin, de Chancy II et de Certoux, signée en 2018 entre le canton, l'Etat français, les communes et les collectivités françaises concernées).

Un riverain a saisi le TAPI, afin de demander une indemnité en raison du bruit. L'office cantonal du génie civil (OCGC) s'est alors engagé, dans le cadre de la procédure, à fournir un nouveau projet d'assainissement.

Le projet a été réexaminé, avec de nouveaux comptages et le nouveau modèle de calcul sonROAD18. L'étude, finalisée en 2023, intègre plusieurs mesures d'assainissement :

- le renouvellement du revêtement phonoabsorbant;
- une baisse de vitesse à 30 km/h.

Ces 2 mesures permettent d'assainir l'ensemble des bâtiments en dépassement des VLI.

Les 2 projets ont donc été réexaminés, en tenant compte d'une nouvelle méthode de calcul du bruit (sonROAD18), officiellement recommandée par l'OFEV depuis le 1^{er} juillet 2023. Le fait que les allègements initialement prévus aient pu être supprimés s'explique par la combinaison de plusieurs facteurs : nouvelles données de trafic, évolution du modèle de calcul et prise en compte de mesures d'assainissement préalablement écartées.

Au niveau des perspectives, une révision du cadastre du bruit routier est en cours, afin de répondre aux nouvelles exigences de l'OFEV en matière de modèle de calcul. Cette révision devrait conduire à une mise à jour de la liste des axes à assainir, ainsi que, potentiellement, de la liste des allègements publiés et du plan d'assainissement du bruit routier.

La commission interdépartementale chargée du suivi des projets d'assainissement du bruit routier, dite commission PRASSOB et instituée par le Conseil d'Etat, a entre autres pour mission d'assurer le suivi, la mise à jour et la publication de ce plan de mesures.

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

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :
Michèle RIGHETTI-EL ZAYADI

Le président :
Thierry APOTHÉLOZ