

Date de dépôt: 10 septembre 2002

Messagerie

Rapport

de la Commission des pétitions chargée d'étudier la pétition contre le bruit aggravé par le revêtement en béton de la route de Chêne

Rapporteur: M. Olivier Vaucher

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des pétitions a examiné la pétition 1377 lors de ses séances des 25 mars et 15 avril 2002, sous la présidence de M^{me} Anita Cuénod.

Audition de M. Philippe Glatz, pétitionnaire

Un comité de riverains et d'utilisateurs a déposé cette pétition pour relever que ce genre de revêtement présente deux nuisances majeures soit, le bruit et la poussière de béton. Il s'agit du tronçon rectiligne entre la mairie de Chêne-Bougeries et Grange-Canal. Les pétitionnaires requièrent des mesures d'urgence pour diminuer les nuisances sonores, en proposant différentes solutions telles que revêtement phono-absorbant ou réduction soit de la vitesse, soit de la circulation. Cela en se référant aux ordonnances fédérales.

Aux bruits générés par le trafic de véhicules s'ajoute celui du tram dont l'infrastructure sur ce tronçon n'a pas encore été refaite.

Les pétitionnaires relèvent toutefois que cette pétition a un but stimulant avant tout, vu que certaines études sont en cours mais que la commune, par exemple, attend une solution globale avant d'accepter des quelconques travaux.

Le but principal de la pétition est d'obtenir un changement de revêtement, conséquence première de l'application des lois concernant l'environnement et le bruit.

Différentes autres solutions concernant la réduction du trafic, telles que feux rouges ou giratoires, sont proposées, auxquelles souscrivent pleinement les pétitionnaires. Ceux-ci, enfin, estiment qu'un rapport du Conseil d'Etat, avec des plans concrets et des objectifs définis serait une réponse satisfaisante qui permettrait de patienter, pour autant qu'un délai précis soit fixé.

Audition des représentants du DAEL, de l'OTC et du DIAE

Il nous est indiqué que les programmes d'assainissement entendent lutter contre le bruit excessif. Un programme concernant toutes les routes du canton qui nécessitaient des travaux a été soumis à Berne. Les projets sont actuellement bloqués, car les crédits cantonaux n'ont toujours pas été votés par le Grand Conseil. Les études sont en attente de ces crédits pour pouvoir être poursuivies.

Des associations de protection de l'environnement ont par ailleurs déposé un recours contre les attributions des degrés de sensibilité au bruit. Ainsi, les travaux sont actuellement au point mort. Les normes OPB définissent quatre niveaux de sensibilité. Il est expliqué que l'administration cantonale a proposé un plan de sensibilité, attribuant un degré de sensibilité en fonction de chaque zone. Des associations, telles que l'ATE et le WWF, ont alors fait recours au Tribunal administratif contre les attributions de ce plan, et celui-ci a donné raison aux associations ; il s'agit désormais de négocier avec elles les degrés de sensibilité.

Discussion et vote

On nous fait remarquer que les annexes de la pétition indiquent que le seuil d'alerte du bruit est de 85 décibels. Toutefois, il est précisé que ce seuil concerne le bruit au travail, mais que le seuil d'alerte pour une route est de 70 décibels. Il est expliqué également qu'un revêtement phono-absorbant peut diminuer de 8 décibels le bruit. Toutefois, cela s'applique à des routes à grande vitesse, et non à la route de Chêne sur laquelle la circulation varie entre 50 et 60 kilomètres-heure. Dans ce cas, et avec un revêtement phono-absorbant, l'atténuation est de 2 décibels seulement. Le bruit du moteur est prédominant sur celui du frottement sur le revêtement, à faible vitesse.

Enfin, on nous précise que 3 décibels de moins (ou de plus) sont nécessaires à la perception d'un changement et le bruit. Sur la route de Chêne, une diminution d'au minimum 4 décibels est souhaitée.

Des travaux sont prévus afin de mettre le tram en site propre et l'on estime que les travaux pour changer le revêtement pourraient avoir lieu en même temps. Il est proposé de communiquer à la commission les dates prévues de ces travaux d'aménagement.

Une courte discussion s'ensuit à ces différentes auditions, avec précisions techniques fort intéressantes qui conclut que le tronçon de la route de Chêne n'est pas prioritaire par rapport à d'autres secteurs plus atteints. La commission estime que les travaux de mise en site propre du tram donneront l'occasion de changer en même temps le revêtement.

Ainsi donc, notre commission, à l'unanimité, décide de déposer cette pétition sur le bureau du Grand Conseil

Annexes :

- 1 Emission sonores des véhicules*
- 2 Note de M. Gesseny*

Pétition (1377)

contre le bruit aggravé par le revêtement en béton de la route de Chêne

Mesdames et
Messieurs les députés,

Par la présente pétition, les soussignés, riverains et/ou utilisateurs de la route de Chêne demandent aux autorités concernées le **remplacement du revêtement en béton** utilisé sur cet axe. Ceci dans le but de lutter contre l'importante pollution sonore actuelle.

Depuis maintenant de nombreuses années, la route de Chêne connaît un **trafic routier très intense** et enregistre une **augmentation de la circulation** importante. Artère pénétrante de la rive gauche, cet axe est aujourd'hui incontournable pour les transports publics (tram) et les voitures qui arrivent, traversent et quittent le canton chaque jour. En conséquence, elle est une des régions de Genève les plus touchées par les nuisances sonores dues au trafic.

Le revêtement en béton qui garnit la route depuis tant d'années constitue un facteur aggravant. Celui-ci augmente sérieusement et par réverbération la pollution sonore dont souffrent tous les usagers et riverains de la route de Chêne. Or, l'on dispose depuis plusieurs années des revêtements nouveaux (phono-absorbants) capables d'atténuer de manière importante le bruit dû à la circulation des trams et des voitures.

Aujourd'hui, alors que l'on procède à d'importants travaux de réfection de cette artère, nous demandons aux autorités compétentes de **remplacer sans tarder le revêtement existant par un produit mieux adapté aux exigences actuelles en matière de lutte pour la protection de l'environnement et, plus spécifiquement, de la lutte contre les nuisances sonores.**

N. B. : 615 signatures

*Comité des riverains/utilisateurs de la
route de Chêne contre les nuisances
sonores aggravées par le revêtement en
béton*

p.a. M. Philippe Glatz
Chemin des Grangettes 7
1224 Chêne-Bougeries

ANNEXE I

Emission sonore des véhicules

Tableau: valeurs limites du bruit émis à l'**homologation** des véhicules neufs Lmax dB(A) à 7.5 m de distance selon la norme ISO 362

Catégorie	Année			
	1977	1982	1986	1995
Cyclomoteurs	68	67	66	66
Motocycles < 50 cm ³	77	76	73	73
50 - 125 cm ³	81	81	78	77
125 - 350 cm ³	82	83	80	80
350 - 500 cm ³	83	85	80	80
> 500 cm ³	84	85	80	80
Voitures de tourisme	80	77	75	74
Voitures automobiles lourdes < 75 kW	-	-	80	77
75 - 149 kW	86	84	82	78
> 150 kW	88	86	84	80
Autocars < 150 kW	85	82	80	78
> 150 kW	87	84	82	80

Renseignements pris auprès du service des routes du DAEL, il est bien question de réaliser un site propre pour le tram à la demande des TPG. Mais cela n'est pour l'instant qu'à titre provisoire, en disposant des bordures collées. Aucune intervention n'est imaginée pour l'instant sur les revêtements de chaussée.

D'importants travaux doivent être entrepris à plus long terme (5 à 10 ans, pour un ordre de grandeur) et comprendront vraisemblablement tous les équipements en sous-sol et la reconstruction de la chaussée, bien sûr.

C'est pour cette échéance qu'un programme d'assainissement au sens de l'OPB devra impérativement être établi.

Ainsi en va-t-il de tout tronçon soumis à des travaux d'entretien ou de reconstruction. Ceux-ci sont souvent le déclencheur d'une opération de protection contre le bruit.

S'il est juste de dire que les opérations d'assainissement contre le bruit routier sont bloquées (plans des degrés de sensibilité querellés), il ne serait pas correct de penser pour autant que l'on ne fait rien et que cette préoccupation est absente lors des interventions auxquelles il est procédé pour d'autres raisons (mise en séparatif du réseau d'assainissement, construction d'une ligne de tram, reprofilage d'une chaussée, etc.).

Lors de chacune de ces interventions, la question du bruit est posée, même si cela n'est pas de façon globale au sens d'un programme d'assainissement OPB. Il ne fait guère de doute par exemple que la pose d'un revêtement anti-bruit sera réalisée de façon de plus en plus systématique lors d'opération d'entretien d'une certaine envergure.

Le "plan d'assainissement du bruit routier" que M. Lopes vous fera parvenir donne les priorités d'assainissement de 1^{er}, 2^e et 3^e niveau établies pour l'ensemble du territoire cantonal (Annexes 4 et 5).

Vous constaterez que la rte de Chêne ne figure dans aucune de ces trois catégories, d'autres tronçons montrant des atteintes beaucoup plus significatives en matière de bruit routier. Il est vrai que ce classement fait intervenir les m² de façades et le nombre de personnes touchées, ce qui semble assez légitime.

On peut vraisemblablement en conclure qu'aucune intervention n'aura lieu sur cette route avec l'assainissement du bruit pour motif principal. Du moins me semble-t-il.

ANNEXE II

1. QUELQUES DONNEES TECHNIQUES

Dans une étude présentée en 2000 et consacrée au bruit, l'école polytechnique fédérale de Lausanne donne un certain nombre d'indications techniques très intéressantes. On y apprend notamment que:

- la majeure partie du bruit que subit la population provient du trafic. Malgré les progrès apportés aux véhicules pour réduire le bruit des moteurs, la pollution sonore a considérablement augmenté de par le fait que le nombre de kilomètres parcourus a été multiplié par 12 en 40 ans ;
- pour apprécier la situation d'un endroit donné, on établit un cadastre du bruit. En fonction des résultats obtenus, des mesures d'assainissement ou de protection peuvent être prises en considération.
- le 15 décembre 1986, une ordonnance sur la protection contre le bruit a été adoptée par les Chambres. Elle fixe des valeurs limites d'exposition (cf. point 2).
- les niveaux sonores sont exprimés en décibels, selon une échelle logarithmique ce qui signifie qu'un accroissement de quelques unités peut correspondre à un doublement des effets perçus. A titre d'illustration, un lave-vaisselle produit 62 dB ; une voiture qui roule de 70 à 80 dB , les réacteurs d'un avion au décollage dégage 120 dB. On considère ainsi 85 dB comme le seuil d'alerte, 90 dB étant le seuil de danger.

2. SUR LE PLAN LEGISLATIF

Le 7 octobre 1983, les Chambres fédérales ont voté la loi sur la protection de l'environnement. Ce texte admet l'impact d'un bruit trop élevé et répété sur la santé des personnes qui le subissent.

Il évoque aussi très clairement la nécessité de prévenir et de lutter contre le bruit, soit en prenant des mesures techniques pour réduire le problème « à la source », soit en installant des dispositifs antibruit.

Directement dérivée de cette loi, l'ordonnance de protection contre le bruit fixe notamment les valeurs limites de tolérance au bruit, les normes pour les constructions (isolation acoustique par exemple).

Elle prévoit aussi quatre degrés de sensibilité au bruit :

- zones avec une protection accrue contre le bruit (*zones de détente*) ;
- zones sans aucune entreprise gênante (*zones d'habitation, de construction et installations publiques telles qu'écoles, hôpitaux, etc.*) ;
- zones avec entreprises moyennement gênantes (*zones mixtes, artisanales, agricoles*) ;
- zones avec entreprises fortement gênantes (*zones industrielles*).

3. MESURES D'ASSAINISSEMENT SONORE

Pour améliorer les conditions d'existence/de travail, on considère que des mesures peuvent être prises à plusieurs niveaux , notamment :

a) au niveau de la planification, c'est-à-dire en ce qui concerne l'aménagement du territoire.

Mesures : ne pas mélanger - par exemple - habitations et usines, ne pas prévoir de gare ou d'aéroport dans un quartier de villas ;

b) au niveau de la source, c'est-à-dire sur les véhicules, les exploitations;

Mesures : techniques pour limiter les émissions de bruit, isoler le moteur par exemple ;

c) au niveau du « chemin » que parcourt le bruit

Mesures : édification de parois ou de digues antibruit (comme le long des autoroutes, la couverture des voies CFF à Saint-Jean), utilisation de revêtement « absorbant » le bruit ou l'évacuant ;

d) au niveau de celui qui « reçoit » le bruit.

Mesures : double vitrage, isolation des murs, etc.

4. EXEMPLES DE REVETEMENT ANTIBRUIT

Depuis un certain nombre d'années, l'opinion publique et les décideurs politiques ont pris conscience de la pollution sonore et de ses impacts dans de nombreux domaines, notamment ceux de la qualité de vie et donc de la santé.

Simultanément, des recherches ont été menées par des instituts techniques et des professionnels afin de développer des matériaux susceptibles de répondre à ces nouvelles attentes, à de nouveaux critères de construction.

C'est ainsi que, dans le domaine de la construction routière, un certain nombre de produits ont été mis au point. Certains d'entre eux peuvent entraîner une diminution du niveau de bruit allant jusqu'à 8dB, ce qui est très important compte tenu de l'échelle logarithmique.

Tel est par exemple le cas des revêtements phono-absorbants. Ils peuvent être de plusieurs types selon la configuration des lieux. Ils absorbent le bruit du roulement des pneus et « étouffent » les bruits mécaniques en les « avalant ».

Pour un coût qui n'est que légèrement supérieur à celui des revêtements traditionnels, ces nouveaux matériaux apportent un soutien efficace dans la lutte contre le bruit. Ils contribuent donc de manière très efficace à la qualité de vie de tout un chacun.

5. CONCLUSION

Il apparaît que de premières mesures élémentaires peuvent aujourd'hui être prises pour diminuer efficacement la pollution sonore due au trafic. Nous demandons à ce qu'elles soient mises en œuvre sur la route de Chêne sans plus tarder.

Selon les dispositions de la Constitution genevoise, les soussignés demandent donc à être reçus par la commission parlementaire chargée d'examiner les pétitions, afin de pouvoir exposer plus largement leur point de vue.

Ils tiennent en outre bien volontiers à la disposition de Mesdames et Messieurs les députés la documentation réunie en matière de lutte contre le bruit, notamment les rapports émanant de l'école polytechnique fédérale de Lausanne.