

Date de dépôt : 15 novembre 2021

Rapport

de la commission des travaux chargée d'étudier le projet de loi de M^{mes} et MM. Stéphane Florey, Christo Ivanov, Patrick Lussi, Eric Leyvraz, André Pfeffer, Patrick Hulliger, Eliane Michaud Ansermet, Thomas Bläsi, Cyril Aellen, Virna Conti, Murat-Julian Alder, Helena Rigotti, Fabienne Monbaron, Philippe Morel ouvrant un crédit d'investissement de 100 000 000 francs pour la mise en œuvre rapide d'un revêtement phonoabsorbant sur l'ensemble du réseau routier cantonal

Rapport de majorité de M^{me} Adrienne Sordet (page 1)

Rapport de première minorité de M. Stéphane Florey (page 13)

Rapport de seconde minorité de M. Rémy Pagani (page 15)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M^{me} Adrienne Sordet

Mesdames et
Messieurs les députés,

La commission des travaux a examiné le projet de loi 12971 lors des séances du 21 septembre et du 19 octobre 2021, sous la présidence de M. Olivier Cerutti. Elle a été assistée dans ses travaux par M. Stefano Gorgone, secrétaire scientifique (SGGC) et par M^{me} Garance Sallin, procès-verbaliste, ainsi que par M. Matthias Bapst, responsable du budget des investissements (DF). Des remerciements sincères leurs sont adressés par l'ensemble de la commission des travaux.

Audition du 21 septembre 2021 de M. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat chargé du DI, M. Christian Gorce, ingénieur cantonal et directeur de l'OCGC (DI).

M. Dal Busco salue la prise de conscience des auteurs du PL quant à la problématique du bruit. Malgré les moyens investis dans la prise en charge de cette problématique, il reste 120 000 personnes exposées au bruit routier qui dépasse les limites fixées par l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB). Si le parlement se montre généreux en ouvrant un crédit de 100 MF pour compléter et renouveler l'entier du réseau cantonal, ils sauraient en faire bon usage. Quant à savoir si un tel investissement serait de nature à régler totalement la problématique du bruit routier, c'est un autre sujet, mais il estime que cela ne suffirait pas. Le phonoabsorbant ne peut techniquement pas résoudre toute cette problématique.

M. Gorce rappelle que le plan des mesures établi en 1998 et révisé en 2016 identifiait les routes cantonales dépassant les valeurs limites fixées par l'OPB comme devant être assainies. Sur les 258 km de routes cantonales, environ 130 km nécessitent un assainissement du bruit routier. Le plan identifiait déjà des mesures opérationnelles pour lutter contre le bruit, parmi lesquelles figurent les revêtements phonoabsorbants. Il fait un rappel historique : en 1986, l'OPB entre en vigueur. Dès 1998, les premiers revêtements phonoabsorbants sont posés. En 2003, le Grand Conseil a voté un crédit d'investissement pour des études et des mesures d'assainissement des routes cantonales. En 2009, de nouveaux enrobés phonoabsorbants apparaissent et ont de meilleures performances que les enrobés posés fin 98. Le bilan à fin 2020 est que, sur les 130 km devant être revêtus de phonoabsorbant, 92% en disposent aujourd'hui. Sur ces 130 km, 120 ont des revêtements phonoabsorbants, dont 32 km avec des revêtements d'ancienne génération et 88 km avec des revêtements de nouvelle génération. Les prochaines réalisations seront terminées d'ici 2024 pour atteindre les 100%.

Concernant les investissements annuels depuis 1998, il y a un peu moins de réalisations sur les dernières années, car les revêtements qui doivent encore être posés doivent être coordonnés avec des mesures d'aménagement. La situation actuelle est que, sur le crédit de renouvellement de l'OCGC, 16 MF sont affectés pour le renouvellement des enrobés, et 25.4 MF pour les enrobés traditionnels. Concernant le crédit d'investissement OPB de 2003, il reste encore 12.5 MF de revêtements à poser jusqu'en 2022. En résumé, sur la période 2020-2024, il y a environ 28.5 MF pour les enrobés phonoabsorbants qui sont prévus. Les enrobés doivent être renouvelés : les plus anciens ont aujourd'hui 13 ans, sachant que la durée de vie d'un revêtement est de 15 ans ; ils commencent donc maintenant un cycle de

renouvellement des premiers revêtements qu'ils ont posés dans le cadre du crédit OPB. Le projet de loi qui leur est soumis propose un crédit de 100 MF qui permettrait de compléter et poursuivre l'effort qui a été fait en termes d'assainissement du bruit en renouvelant avec un cycle complet l'ensemble des phonoabsorbants qui ont été posés, qui vont petit à petit arriver en fin de vie et qu'il faudra renouveler. C'est une action qu'ils doivent mener pour le maintien de l'assainissement du bruit, mais qu'ils doivent mener de toute manière puisque les revêtements s'usent et doivent être remplacés. Les revêtements phonoabsorbants ont une fragilité un peu plus élevée qu'un revêtement traditionnel.

L'exposé des motifs du projet mentionne que le projet de loi vise à donner «un coup d'accélérateur à la pose de revêtement phonoabsorbant pour améliorer la qualité de vie et préserver la santé des 120 000 personnes affectées à Genève par un bruit routier diurne et nocturne excessif»; la définition du bruit excessif est le bruit qui dépasse les valeurs limites d'immission fixées par l'OPB. Dans le cadre de cette définition, ce crédit serait utilisé pour remplacer les revêtements nécessaires du point de vue de la lutte contre le bruit. Les autres revêtements sur l'autre moitié des 250 km de routes cantonales seraient posés avec le crédit de renouvellement de l'OCGC, qui se termine en 2024. Un nouveau crédit de renouvellement sera ensuite présenté. Concernant la rapidité de mise en œuvre, la moyenne entre 1998 et 2024 est de 3.2 MF investis par an. De 2009 à 2019, la moyenne est de 5.5 MF par an, avec une pointe à un peu moins de 10 MF en 2016.

La pose de revêtements engendre des complications sur la circulation : on ne peut pas mettre la ville entière en travaux en même temps, et il faut donc planifier ces travaux au fil du temps. Un autre élément est qu'il y a d'autres chantiers avec lesquels il faut se coordonner, comme les projets d'aménagement dont il faut attendre la réalisation pour poser des revêtements en fin de chantier. Ces travaux se font généralement durant la période estivale en raison des contraintes météorologiques. En cas d'intempéries, ils doivent reporter les travaux, ce qui augmente le risque de reporter à l'année suivante. Enfin, pour mener ces travaux, il faut des ressources : la capacité de ce qu'ils ont réalisé correspond aussi à la capacité des collaborateurs de l'OCGC et à celle des entreprises, fournisseurs, etc. Partant de la moyenne de 5.2 MF, le crédit de 100 MF serait consommé en environ 19 ans. Il pense qu'ils pourraient aller plus loin et, s'ils arrivaient à réaliser 6.7 MF, le crédit serait consommé en 15 ans, ce qui correspond à la durée de vie complète d'un revêtement. Par comparaison, entre 1998 et 2024, plus de 85 MF de francs auront été dépensés en revêtements phonoabsorbants, en partie avec des crédits de renouvellement anciens et la loi 8644 de 2003. Avec le crédit, ils

pourraient renouveler l'ensemble du réseau routier qui est en dépassement des valeurs de bruit, et si besoin, ils pourraient poser des revêtements sur de nouvelles routes à assainir, voire à des endroits sensibles, car il y a des habitations à proximité, sans pour autant qu'il y ait dépassement des valeurs limites.

Une commissaire (PLR) demande quelle est la durée de vie d'un enrobé classique et si l'effet contre le bruit s'atténue au fil de la durée de vie du revêtement phonoabsorbant. Elle demande s'il est vrai que lorsqu'on intervient sur un tronçon en phonoabsorbant avec une fouille, cela perd de son efficacité, car le revêtement ne doit pas être interrompu. Enfin, elle demande s'ils ont estimé ce qu'aurait coûté ce qu'ils ont posé en phonoabsorbant s'ils avaient fait de l'enrobé classique.

M. Gorce répond qu'aujourd'hui, il y a une équivalence de prix entre l'enrobé classique et le phonoabsorbant. Cela dit, la durée de vie de l'enrobé classique est de 20 ans ; par conséquent, le coût du phonoabsorbant revient à un peu plus cher, car il est renouvelé plus régulièrement. Les performances à la pose du phonoabsorbant sont de l'ordre de 7 à 9 dB ; au fil du temps, cela se dégrade : après 15 ans, la performance est d'environ 3 dB. Cela demeure efficace : si on double le trafic sur une route, le bruit augmente de 3 dB. Quand ils font un projet d'assainissement, ils tiennent compte de la baisse de performance du revêtement phonoabsorbant ; en fin de vie, les revêtements ont la performance minimale retenue dans l'étude d'assainissement. Quant aux fouilles, on remplace l'endroit où il y a eu la fouille par de l'enrobé classique ; quand une voiture passe dessus, il y a un petit impact de bruit à cet endroit-là. On ne remet généralement pas de phonoabsorbant sur une fouille.

Un commissaire (Ve) relève que les routes qui ont été assainies se trouvent à l'extérieur de la ville. Il souhaite le souligner, car il pense que les auteurs craignent la limite à 30 km/h, qui est faite pour la ville. Il s'agit donc ici de proposer 100 MF pour réassainir pendant 20 ans les routes à la campagne qui ont été assainies. C'est un luxe, alors qu'il y a des alternatives. Une alternative possible est la réduction du bruit routier via les progrès techniques des voitures. Il se demande s'il est nécessaire d'assainir encore des routes de campagne dans un contexte où les voitures font moins de bruit.

M. Gorce répond que les routes cantonales sont certes majoritairement en dehors de la ville, mais pas forcément à la campagne : il y a la route de Meyrin, la route de Vernier, etc. Il cite un exemple à l'avenue de Thônex : à la hauteur du bâtiment, il y a 70 dB le jour selon le cadastre du bruit. Les valeurs limites fixées par l'OPB sont de 60 dB le jour et de 50 dB la nuit. A l'avenue de Thônex, il y a donc déjà 10 dB de dépassement. Le revêtement phonoabsorbant permettra à terme de diminuer de 3 dB, soit toujours en

dépassement. Les mesures avec du phonoabsorbant sont véritablement nécessaires, car elles apportent du confort à habitants et répondent à des bases légales, mais ne sont pas suffisantes. Il faut non seulement ces mesures-là, mais également d'autres, comme les parois anti-bruit et une réflexion sur la vitesse des véhicules.

Un commissaire (Ve) demande quelle réduction de bruit il y aurait dans ce secteur si l'on passait de 50 km/h à 30 km/h.

M. Gorce répond qu'il y aurait une réduction de 1 ou 2 dB.

Un commissaire (EAG) précise qu'il s'agit d'atténuer le frottement des pneus sur la route. Il y aura toujours du bruit même avec les voitures électriques. Par ailleurs, l'Etat subventionne la Ville pour entretenir les routes cantonales qui sont sur le domaine municipal de la Ville. Il demande s'ils vont utiliser ce crédit pour aider la Ville à mettre du phonoabsorbant. Il demande aussi s'ils ont tenté de conjuguer la pose de phonoabsorbant et la baisse de vitesse sur certaines routes.

M. Gorce répond que ce crédit est pour l'assainissement des routes cantonales. La Ville de Genève a des travaux d'assainissement qu'elle réalise avec ses propres crédits, au même titre que d'autres communes genevoises qui sont aussi dans une situation avec des routes communales en dépassement des valeurs limites.

Il continue et répond qu'ils essaient de conjuguer cela. En plus de la pose de revêtement phonoabsorbant qui est très efficace mais pas suffisante, il faut des mesures complémentaires, comme la baisse de vitesse. La combinaison de ces mesures est reconnue comme prioritaire, car ce sont des mesures à la source. Cela suscite un certain nombre d'oppositions, car des gens souhaiteraient pouvoir rouler plus vite. Ils cherchent à avoir la meilleure solution pour la lutte contre le bruit, dans le respect de l'OPB. L'art. 14 de celle-ci parle des allègements : quand on ne peut pas respecter les valeurs limites malgré toutes les mesures étudiées, il peut y avoir des allègements pour autoriser un niveau plus élevé. C'est une disposition limitée : on ne peut pas le faire si l'on peut prendre des mesures qui n'ont pas d'impact sur le paysage, la fluidité du trafic, etc.

M. Dal Busco ajoute qu'il y a eu une évolution de la jurisprudence en la matière. Il y a eu des recours déposés contre des mesures d'allègement et la justice a décidé qu'il y avait d'autres mesures à mettre en œuvre pour baisser les nuisances, comme au boulevard du Pont-d'Arve. La Ville a dû faire l'essai d'une baisse de vitesse. L'essai s'est avéré concluant et maintenant la vitesse à 30 km/h s'est pérennisée, sans péjoration des temps de parcours.

Le commissaire (EAG) poursuit et relève que les automobilistes font en moyenne du 14 km/h, c'est pourquoi 30 km/h suffisent. Il demande s'ils vont utiliser cette mesure sur les routes cantonales en plus du phonoabsorbant.

M. Dal Busco répond que la dimension vitesse est un paramètre qu'ils vont devoir utiliser. C'est la raison pour laquelle le Conseil d'Etat a fait une consultation pour une stratégie vitesse ; les limites de bruit nocturnes sont plus sévères, et le phonoabsorbant ne va pas résoudre le problème. Ils cherchent à mettre en place une stratégie qui permettrait de différencier les vitesses le jour et la nuit.

Un commissaire (PLR) les remercie d'avoir fait le calcul des investissements de 1998 à 2024, de plus de 85 MF. Le montant du crédit du projet de loi est complètement surdimensionné par rapport à ce qui a été fait. Il s'interroge sur la méthode de calcul des nuisances. A Carouge, par exemple, il y a beaucoup d'efforts au niveau du phonoabsorbant et de la réduction du trafic, mais il suffit d'un scooter pour réveiller tout un quartier. Il est favorable à soutenir le phonoabsorbant, mais il trouve le crédit démesuré, et s'il n'est pas couplé avec des sanctions ou quelque chose de plus restrictif par rapport au bruit des moteurs thermiques, il ne se voit pas voter ce projet. Il y a le bruit routier, mais aussi le bruit fait par les gens sur les terrasses. Dans dix ans, s'il y a une transition importante sur les scooters ou les voitures électriques qui ne font presque pas de bruit, il n'aimerait pas que toute la ville soit à 30 km/h en fonction de ça alors qu'il y a d'autres alternatives.

M. Gorce répond qu'il est vrai que plus l'on a posé de phonoabsorbant, plus l'on a observé des gens se plaignant du bruit des personnes dans la rue, car le bruit routier constituait sans doute un bruit de fond. L'OPB repose sur une démarche de santé : le bruit provoque par exemple des maladies cardiaques. Elle évalue des bruits moyens dans l'environnement. Quand on est soumis à un bruit moyen, on a peut-être moins l'impression d'être réveillé en pleine nuit par un pot d'échappement libre, mais il y a tout de même le bruit permanent qui atteint la santé. Les investissements sont là pour réduire ces effets sur la santé. Quant aux effets sur les deux-roues, beaucoup passent par la sensibilisation, mais aussi par la répression des usagers de la route qui ne respectent pas les règles. La plupart de ces pots d'échappement ne sont pas homologués ; à travers des contrôles, cela pourra être régulé. Les différents bruits ne sont pas opposés les uns aux autres : on doit assainir le bruit de la route pour lui-même, même s'il y a des avions, des trains, des terrasses, etc. Cela se fait par objet. Le mode de calcul est fixé par Confédération. L'ensemble des cantons applique le même modèle de calcul. L'horizon d'assainissement est défini dans le manuel du bruit routier. Certes, des

évolutions techniques vont venir, mais sur les véhicules à quatre roues, le bruit de frottement est prépondérant à partir d'une certaine vitesse : il a un impact fort et c'est celui qu'ils mesurent.

Le commissaire (PLR) poursuit et rappelle que la commune de Dardagny avait refusé une classification de zone de bruit. Il demande si les zones de bruit hors de la ville sont classifiées partout pareil.

M. Gorce répond que le cas de Dardagny était lié aux exploitations agricoles. Quant aux classifications, en bordure de route en milieu urbain, c'est du DS III sur les routes cantonales, et dans les zones apaisées, c'est du DS II. La cartographie est disponible sur le SITG.

Un commissaire (PDC) demande si le phonoabsorbant a un impact favorable du point de vue écologique par rapport aux enrobés classiques.

M. Gorce répond qu'il n'y a pas de différence d'impact, car ce sont les mêmes types de matériaux. Il n'y a pas de possibilité d'avoir du phonoabsorbant recyclé. Cependant, la plus grande fréquence de renouvellement provoque peut-être une consommation de CO₂ un peu plus importante.

Un commissaire (Ve) demande si les capacités techniques du phonoabsorbant se sont améliorées depuis 10 ans et si les revêtements avec des liants végétaux ont été évalués. Il questionne l'origine de la grave utilisée pour les revêtements phonoabsorbants, si les stocks de graves recyclées ont été utilisés et, le cas échéant, si l'Etat va demander aux recycleurs de le faire.

M. Gorce répond qu'elles sont les mêmes qu'il y a 10 ans. Dans les appels d'offres qu'ils lançaient pour la pose de phonoabsorbants, ils demandaient, jusqu'à récemment, les performances du revêtement aux entreprises, évaluaient l'offre avec cette performance, et demandaient à l'entreprise lauréate de faire une planche d'essai qui atteste des performances annoncées. Ils tenaient compte de ces éléments dans les critères d'évaluation ; cela a permis d'avoir des gains entre les premiers revêtements de 2009 et les revêtements actuels. Ils se sont aussi rendu compte qu'il fallait pouvoir garder les revêtements dans le temps : ils ne voulaient pas d'un revêtement très efficace contre le bruit mais qu'il aurait fallu renouveler trois ou cinq ans plus tard. Toutes les entreprises arrivaient à proposer des produits aux performances équivalentes. Ils ont donc cessé de faire des planches d'essai et ont fixé des valeurs de performance sur les revêtements qu'ils ont aujourd'hui.

Concernant le phonoabsorbant en végétaux liés, cela n'existe pas aujourd'hui.

Concernant les revêtements traditionnels, ils favorisent l'usage de matériaux recyclés. Sur les phonoabsorbants performants, la granulométrie va jusqu'à 4 mm, qui ne permet pas de réemployer des agrégats rabotés. A ce jour, il n'y a pas de granulométrie disponible pour faire du phonoabsorbant à partir du recyclé genevois. Les recycleurs rabotent un revêtement et récupèrent les agrégats et la granulométrie qu'il y a dedans. Ils ne peuvent pas enlever les grains trop gros des revêtements rabotés.

Le président s'interroge sur la temporalité. Il se demande s'il est juste aujourd'hui de voter un projet de loi qui va au-delà des 10 ans, et s'il ne faudrait pas ajuster la demande financière à 80 MF pour travailler sur les dix prochaines années. Par ailleurs, il demande si, pour les tronçons de route en milieu rural, sans habitation, il ne vaudrait pas mieux de privilégier des matériaux recyclés, sans forcément mettre du phonoabsorbant, afin de favoriser une consommation plus verte.

M. Gorce répond qu'en milieu rural où il n'y a pas de dépassement de valeurs de bruit, sur les 130 km de route qui ne doivent pas être assainis, ils essaient de mettre au maximum des revêtements recyclés. Sur les 130 km qui doivent être assainis, il n'y a pas de possibilité de recyclage. Quant au montant, il le laisse à leur appréciation. Si l'on compare avec la période entre 1998 et 2024, avec 85 MF, le montant du crédit est un peu élevé. Il permettra de renouveler les revêtements, et pourrait servir aussi à des mesures de confort. Que le crédit soit voté sous cette forme-là ou non, sur les 260 km de routes, si l'on évalue qu'il faut renouveler les revêtements sur 15-20 ans, il faudra de toute façon consacrer ces crédits de manière continue. C'est un matériau qui s'use, qu'il soit classique ou phonoabsorbant, et qu'il faut renouveler si l'on souhaite conserver des infrastructures de qualité apportant de la sécurité. Si on laisse la route se dégrader trop longtemps, des fissures apparaissent et les coûts d'intervention sont bien plus élevés à terme que si l'on intervient en amont.

Le président s'adresse au Conseiller d'Etat et l'interroge sur le montant et la temporalité du crédit, car il arrive régulièrement que des sommes importantes soient mises à disposition du Conseil d'Etat mais ne soient pas consommées à l'échéance prévue.

M. Dal Busco répond qu'il y a une limite annuelle pour la pose de ces revêtements. Ce n'est pas l'argent à disposition qui gouverne le problème, mais la capacité à mettre en œuvre. En moyenne, cela se situe entre 5 et 6 MF par année. Il y a aussi le critère de la perturbation de la mobilité. Il pense que la question peut se poser de s'il est judicieux de donner un tel crédit, qui leur donne un horizon de 20 ans. Un horizon à 10 ans est plus raisonnable.

Un commissaire (UDC) indique qu'il est évident que la « mise en œuvre » rapide évoquée dans le titre ne va pas se faire du jour au lendemain. Il constate qu'il y a des années où l'on approche les 10 MF d'investissement : avec une volonté de tenir cela, il serait possible d'investir environ 10 MF par année. Quant au montant de 100 MF, il n'est pas là par hasard. Pour élaborer ce projet de loi, il s'est fondé sur un article de La Tribune de Genève du 25 mars 2021, qui faisait le bilan de la pose du phonoabsorbant. On y lit que depuis 20 ans, 96.8 MF ont été investis pour 91% du réseau sur les 131 km. Donc si l'on considère les 10% restants pour atteindre les 100%, plus le renouvellement qu'il faut de toute façon faire, ce n'est pas un montant exagéré. Ce projet de loi est relativement simple et l'exposé des motifs parle de lui-même. Il s'agit d'avoir une volonté politique pour aller de l'avant avec cette problématique et de se donner les moyens pour cela, quelle que soit la temporalité. Cela permettrait d'éviter de revenir régulièrement avec des crédits de renouvellement ne suffisant pas, ou avec des crédits complémentaires.

Discussion

Un commissaire (PLR) explique que le PLR ne va pas entrer en matière sur ce projet de loi. Les raisons de leur non-entrée en matière sont d'une part budgétaires. D'autre part, la problématique du bruit doit aussi être traitée par le biais des nuisances sonores notamment dues aux deux-roues. Ce sont souvent des montants importants pris par des crédits de renouvellement. Les crédits de renouvellement sont utilisés pour le phasage de ces rénovations, et finalement, la capacité de réaliser ces travaux est adaptée au montant des crédits de renouvellement. Donner une bouffée d'oxygène supplémentaire pour ouvrir le marché à d'autres entreprises n'est pas très favorable aux entreprises genevoises.

Un commissaire (UDC) prend acte de cette position du PLR et la regrette. Le département lui-même a fait part de son intérêt pour ce projet de loi. Ce crédit est destiné à finir la boucle de la pose de phonoabsorbant, qui n'est pas encore terminée, et à faciliter les renouvellements de phonoabsorbant. Tous les quatre ans, des crédits de renouvellement sont votés, mais l'enveloppe dévolue au phonoabsorbant n'est pas suffisante. S'il y avait plus d'argent pour cela, il est convaincu que l'Etat en ferait plus sur la période. Ce crédit global de 100 MF donne une plus grande marge de manœuvre et permet d'aller de l'avant de manière constante avec le phonoabsorbant. Concernant le montant, il est certes élevé, mais il n'est pas démesuré. Au final, le total dépensé au fil des années dépassera les 100 MF.

Un commissaire (MCG) indique qu'ils voteront l'entrée en matière et propose de ramener le crédit à 50 MF, en précisant qu'il faudrait favoriser l'utilisation de bitume recyclé, vu que l'on ne peut pas utiliser à Genève de bitume recyclé, alors que le bitume importé de France comporte du bitume recyclé.

Une commissaire (Ve) annonce qu'iels ne vont pas entrer en matière sur ce projet. L'objectif du projet de loi est de réduire le bruit ; le phonoabsorbant semble être la seule solution envisagée par les auteurs du projet. Les Vert-e-s estiment que d'autres solutions devraient être mises en avant, car le phonoabsorbant représente beaucoup d'énergie grise. Il faudrait plutôt réduire le nombre de véhicules, travailler sur la mobilité en commun, travailler sur la technologie des véhicules, avoir des contrôles plus poussés sur les véhicules bruyants, réduire les vitesses en ville, du moins jusqu'à ce que la technologie des véhicules soit améliorée pour faire moins de bruit. Le montant de 100 MF leur paraît démesuré, celui de 50 MF aussi. Il y a d'autres priorités et d'autres solutions, c'est pourquoi ils n'entrent pas en matière.

Un commissaire (EAG) indique qu'il est question du frottement des pneus sur la route. Même avec une évolution de la technologie, il y aura toujours le bruit généré par cela, et même avec d'autres modes de transport, il restera des voitures car des personnes en ont besoin, comme les familles. Il trouve que cette proposition est convenable, elle permet de soulager la population du bruit des voitures pendant une quinzaine d'années.

La population est en grande demande de cela et souhaite du phonoabsorbant. Il regrette la position du parti des Verts. Quant à la position du PLR et à l'argument comme quoi d'autres entreprises viendraient sur le territoire, il ne la comprend pas, car les collectivités publiques octroient quasiment 95% du travail aux entreprises genevoises. Il votera donc ce projet de loi.

Un commissaire (UDC) ajoute qu'il y a deux problématiques différentes : le frottement et le moteur. Même en diminuant le bruit du moteur, on ne retire pas le bruit du frottement. Même un vélo fait un bruit de frottement. Ainsi, le renouvellement du phonoabsorbant a toute son importance.

Le président indique que le PDC votera l'entrée en matière et présentera un amendement correspondant au différentiel entre le crédit de renouvellement (8 MF par année) et les 10 MF par année proposés ici. Il faut donc 20 MF pour atteindre les 100 MF sur dix ans.

Vote***1^{er} débat***

L'entrée en matière est refusée à 9 voix (3 S, 2 Ve, 4 PLR) contre 6 pour (1 EAG, 2 PDC, 1 UDC, 2 MCG) et 0 abstention.

Conclusion

La majorité de la commission des travaux vous invite à refuser l'entrée en matière de ce projet de loi.

Projet de loi (12971-A)

ouvrant un crédit d'investissement de 100 000 000 francs pour la mise en œuvre rapide d'un revêtement phonoabsorbant sur l'ensemble du réseau routier cantonal

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève décrète ce qui suit :

Art. 1 Crédit d'investissement

Un crédit de 100 000 000 francs (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat pour la pose d'un revêtement phonoabsorbant et le remplacement des anciens revêtements phonoabsorbants sur l'ensemble du réseau routier cantonal.

Art. 2 Planification financière

Ce crédit d'investissement est ouvert dès 2021. Il est inscrit sous la politique publique M – Mobilité.

Art. 3 Financement et charges financières

Le financement de ce crédit est assuré, au besoin, par le recours à l'emprunt dans le cadre du volume d'investissement « nets-nets » fixé par le Conseil d'Etat, dont les charges financières en intérêts et en amortissement sont à couvrir par l'impôt.

Art. 4 Amortissement

L'amortissement de l'investissement est calculé sur le coût d'acquisition (ou initial) selon la méthode linéaire, sur une période correspondant à l'utilisation effective des éléments d'actifs concernés ; l'amortissement est porté au compte de fonctionnement.

Art. 5 Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat

La présente loi est soumise aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013.

Date de dépôt : 17 novembre 2021

RAPPORT DE LA PREMIÈRE MINORITÉ

Rapport de M. Stéphane Florey

Mesdames et
Messieurs les députés,

Lors de son audition, le Conseiller d'Etat en charge des infrastructures reconnaissait lui-même l'utilité d'un tel projet et déclarait : « Je salue la prise de conscience des auteurs du PL quant à la problématique du bruit. Malgré les moyens investis dans la prise en charge de cette problématique, il reste 120 000 personnes exposées au bruit routier qui dépasse les limites fixées par l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB). Si le parlement se montre généreux en ouvrant un crédit de 100 MF pour compléter et renouveler l'entier du réseau cantonal, ils sauraient en faire bon usage. Quant à savoir si un tel investissement serait de nature à régler totalement la problématique du bruit routier, c'est un autre sujet, mais il estime que cela ne suffirait pas. Le phonoabsorbant ne peut techniquement pas résoudre toute cette problématique. »

Aujourd'hui le constat est clair : depuis l'entrée en vigueur de l'OPB en 1998, l'entier du réseau routier n'est toujours pas assaini et il aurait dû l'être en 2013 déjà. Il reste encore environ 10% du réseau à traiter. L'Etat, faute de moyens financiers, ayant même demandé et obtenu par deux fois une prolongation de délai de réalisation.

De plus, la partie la plus ancienne du réseau où a été posé principalement un phonoabsorbant dit « de 1^{re} génération » doit à ce jour faire l'objet d'un remplacement, d'où l'importance d'un tel crédit d'investissement. Il faut garder à l'esprit que le remplacement des enrobés est en quelque sorte « un mouvement perpétuel » qui doit faire l'objet d'investissements constants.

Le bruit routier reste et sera toujours un vrai problème de santé publique, c'est pourquoi, il est important de tout mettre en œuvre pour assainir nos routes et ceci même avec le remplacement du parc automobile par des véhicules électriques voire à hydrogène, car quel que soit le type de véhicule, le frottement des roues reste exactement le même.

Finalement s'opposer à investir dans l'assainissement des routes, c'est refuser à des milliers d'habitants de vivre dans des conditions acceptables en dessous des valeurs limites du bruit, c'est aussi nier que le bruit est un véritable problème de santé publique.

Que certains partis anti-voitures refusent d'investir dans la réfection des routes, rêvant de voir la circulation routière définitivement disparaître en prônant la mobilité douce comme seul moyen de transport valable à court terme, est parfaitement compréhensible. Mais voir que d'autres, censés défendre la mobilité sous toutes ses formes, également motorisée, en respect de notre constitution garantissant le libre choix du mode de transport, ne le font pas, est par contre totalement incompréhensible.

C'est pourquoi, la minorité demande, en tout cas à une partie de la majorité ayant refusé ce projet de loi, de reconsidérer sa position et d'adopter ce projet de loi.

Date de dépôt : 5 novembre 2021

RAPPORT DE LA SECONDE MINORITÉ

Rapport de M. Rémy Pagani

Mesdames et
Messieurs les députés,

Actuellement 120 000 personnes exposées à la pollution sonore et atmosphérique dans le canton de Genève souffrent notamment du bruit routier qui dépasse les limites fixées par l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB). Cette fatalité aurait dû motiver une majorité des membres de la commission des travaux pour rentrer en matière sur ce projet de loi. Tel ne fut pas le cas. Et ce n'est rien de le dire quand on prend conscience des problèmes sanitaires engendrés par cette réalité ; morts prématurées de personnes âgées situées sur les artères concernées notamment, sans parler des enfants souffrant de maladies respiratoires chroniques.

Afin d'avoir une vision exhaustive de l'état d'avancement de l'assainissement du bruit routier de l'ensemble des routes du canton, le Conseil d'Etat a communiqué récemment sur l'état d'avancement de l'assainissement des routes communales et les prévisions de réalisation. Comme on peut le constater, beaucoup reste à faire !

Communes concernées	Total à fin 2020	2021-2022	Total à fin 2022	Au-delà de 2022
Bellevue	74%	26%	100%	-
Bernex	17%	15%	32%	68%
Carouge	34%	20%	54%	46%
Chêne-Bougeries	5%	25%	30%	70%
Chêne-Bourg	22%	52%	74%	26%

Collex-Bossy	-	100%	100%	-
Cologny	1%	56%	57%	43%
Genève	51%	17%	68%	32%
Grand-Saconnex	72%	0%	72%	28%
Gy	-	100%	100%	-
Lancy	82%	18%	100%	-
Meyrin	14%	43%	57%	43%
Onex	29%	23%	52%	48%
Perly-Certoux	100%	-	100%	-
Plan-les-Ouates	21%	79%	100%	-
Pregny-Chambésy	61%	19%	80%	20%
Thônex	80%	20%	100%	-
Troinex	70%	30%	100%	-
Vandœuvres	68%	32%	100%	-
Vernier	100%	-	100%	-
Versoix	48%	52%	100%	-
Veyrier	38%	61%	99%	1%

Le plan des mesures établi en 1998 et révisé en 2016 identifiait les routes cantonales dépassant les valeurs limites fixées par l'OPB comme devant être assainies. Sur les 258 km de routes cantonales sans prendre en compte les 45 km de routes cantonales situées au sein de la Ville de Genève, environ 130 km nécessitaient un assainissement du bruit routier. Le plan identifiait

déjà des mesures opérationnelles pour lutter contre le bruit, parmi lesquelles figurent les revêtements phonoabsorbants. Dès 1998, les premiers revêtements phonoabsorbants sont posés.

Concernant le crédit d'investissement OPB de 2003, il reste encore 12.5 MF de revêtements à poser jusqu'en 2022.

En résumé, sur la période 2020-2024, il y a environ 28.5 MF pour les enrobés phonoabsorbants qui sont prévus. Toutefois les enrobés doivent être renouvelés : les plus anciens ont aujourd'hui 13 ans, sachant que la durée de vie d'un revêtement est de 15 ans ; un cycle de renouvellement des premiers revêtements posés dans le cadre du crédit OPB doit être mis en œuvre.

Le projet de loi un crédit de 100 MF qui fait l'objet de ce rapport de minorité permettrait de compléter de poursuivre et intensifier l'effort qui a été entrepris.

La cause engendrée par le bruit routier reste le frottement des pneus sur la route. En effet, le bruit de la motorisation des véhicules a fait l'objet d'effort considérable pour en limiter l'impact toutefois même avec une évolution de la technologie, il y aura toujours le bruit généré par ce frottement, et même avec d'autres modes de transport moins perturbateur, il restera toujours des voitures qui utiliseront la chaussée. Des personnes en ont besoin, notamment des familles ou des personnes handicapées.

Ainsi le projet de loi permet plus rapidement de soulager de la pollution due au bruit des voitures pendant une quinzaine d'années. La population résidente le long de certaines artères de commune périphérique comme on l'a vu sur le tableau doit être protégée. Ces habitants demandent de cette technologie au moyen de nombreuses pétitions déposées régulièrement devant les parlements municipaux (P330, P 2082, Commission externe d'évaluation des politiques publiques « La protection contre le bruit dans le canton de Genève »).

Par ailleurs il faut regretter la position des représentants du parti des Verts qui privilégie la réduction générale de la vitesse en ville alors que les routes cantonales dont il est question dans ce projet de loi sont à l'extérieur de la ville de Genève. Quant à la position du PLR et à l'argument que d'autres entreprises viendraient sur le territoire pour poser cet enrobé bitumineux, elle est irraisonnée. Les chiffres démontrent que les collectivités publiques octroient quasiment 95% du travail aux entreprises genevoises toutes prestations constructives confondues.

Ainsi la pose du phonoabsorbant doit être un complément à la baisse de vitesse en ville de Genève et dans les agglomérations du canton, et ce le plus

rapidement possible. D'ailleurs la combinaison de ces mesures est reconnue comme prioritaire au niveau juridique par une nombreuse jurisprudence.

C'est pourquoi, Mesdames et Messieurs, les députés, nous espérons que vous réserverez un bon accueil aux arguments du présent rapport de minorité et par la même renterez en matière pour voter ce projet de loi dans un souci de protéger la santé des habitants qui vivent sur ces artères polluées depuis trop longtemps.