



Signataire : Marjorie de Chastonay

Date de dépôt : 31 août 2023

Question écrite urgente

Comment le Conseil d'Etat envisage-t-il de rendre le boulevard du Pont-d'Arve conforme aux exigences fédérales ?

Cet été, le boulevard du Pont-d'Arve connaît d'importants travaux de réfection des canalisations. Les travaux ont nécessité la fermeture complète du boulevard à la circulation routière et cycliste qui doit durer jusqu'à mi-octobre 2023. Le boulevard sera, par la suite, rouvert sur une seule voie de circulation routière et cycliste, jusqu'à la fin du mois d'octobre 2023 (sous réserve de conditions météorologiques favorables).

Or, ce boulevard est un des plus pollués de Genève, tant en termes de pollution de l'air que de pollution sonore. Pour ce qui concerne la pollution sonore, les normes fédérales sont régulièrement dépassées, de jour comme de nuit. Régulièrement, les habitants et habitantes de ce boulevard se plaignent de toutes les nuisances générées par le trafic routier.

Pour rappel, en janvier 2009, la Ville de Genève avait présenté un programme d'assainissement du boulevard du Pont-d'Arve auquel le canton s'était opposé, arguant que cela nuirait à la fluidité de la circulation. La Ville de Genève avait alors porté l'affaire devant le Tribunal qui a tranché en sa faveur¹. La Cour de justice genevoise s'était appuyée sur une jurisprudence récente du Tribunal fédéral (TF) selon laquelle la lutte contre le bruit peut justifier une limitation de vitesse, même « sur des routes de grand transit ». Elle a sommé l'Etat de tout tenter avant de prononcer des exceptions comme cela était son intention, et a imposé un essai d'une année.

¹ Jugement du Tribunal administratif de première instance du 22 décembre 2016, JTAPI/1369/2016 ; jugement confirmé, en deuxième instance par la Chambre administrative, ATA/1469/2017.

La Ville et le canton ont finalement décidé de mettre cet axe à 30 km/h, dès le 2 décembre 2019, en s'accordant sur les modalités d'évaluation de la mesure. L'essai du 30 km/h est positif. Après une année, la Ville et l'Etat décidaient de pérenniser le 30 km/h sur le boulevard du Pont-d'Arve². Il était, néanmoins, précisé que « l'essai n'a guère d'effet sonore de jour sur le boulevard du Pont-d'Arve – où les encombrements limitent de toute façon la vitesse – mais il en a de nuit : une réduction de 1,7 décibel qui peut sembler anecdotique, mais qui l'est moins quand on sait qu'un écart de 3 décibels marque un doublement du volume sonore ». Rien n'est communiqué sur le respect de la norme OPB. Or, le cadastre du bruit routier³, selon les dernières mesures enregistrées du 27.07.2022, indique que certains secteurs du boulevard du Pont-d'Arve dépassent toujours allégrement les normes fédérales en la matière. En moyenne, certains tronçons dépassent les 70 dB (diurne) et les 65 dB (nocturne) ! Il est donc légitime de se demander s'il n'y a pas lieu d'envisager d'autres mesures pour se conformer à la décision du Tribunal administratif qui sommait « *l'Etat de tout tenter avant de prononcer des exceptions à l'OPB* ».

Alors que les actuels travaux sur le boulevard du Pont d'Arve sont une opportunité pour la mise aux normes fédérales de pollution de l'air et de protection contre le bruit de cet axe ;

alors que le canton s'est fixé l'objectif de diminuer de 40% le transport individuel motorisé d'ici à 2030 ;

alors que la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE – H 1 21), dans son article 7 al. 2, dit que « en zones I et II, la priorité en matière de gestion du trafic et d'aménagement des réseaux est donnée à la mobilité douce et aux transports publics » ;

alors que l'ordonnance sur la protection de l'air (OPair) du 16 décembre 1985 fixe, dans son annexe 7, une limite d'immission du dioxyde d'azote (NO₂) à 30 µg/m³ en moyenne annuelle (<https://www.ge.ch/document/6577/telecharger>) ;

alors que cette limite est régulièrement dépassée en milieu urbain, même si des améliorations ont pu être constatées ces dernières années⁴ ;

² Tribune de Genève, « *Le test de vitesse limitée à 30 km/h est jugé concluant* », publié le 13.11.2020.

³ SITG, Bruit & air & RNI, Cadastres du bruit, Bruit trafic routier DIURNE, Bruit trafic routier NOCTURNE.

⁴ Département du territoire, « *Qualité de l'air en 2022 à Genève: tendance favorable au-delà des effets dus à la pandémie* », 4 juillet 2023.

alors que l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) du 15 décembre 1986, fixe dans son annexe 3 des valeurs limite de 55 dB le jour et de 45 dB la nuit ;

alors que, selon le cadastre du bruit routier⁵, certains secteurs du boulevard du Pont-d'Arve dépassent, en moyenne, les 70 dB (diurne) et les 65 dB (nocturne) sans tenir compte des pics sonores,

le Conseil d'Etat va-t-il assainir le boulevard du Pont d'Arve ?

Face à ce constat, mes questions sont les suivantes :

- *Est-ce que le Conseil d'Etat va profiter des travaux actuellement en cours pour mettre le boulevard du Pont-d'Arve en conformité avec les normes fédérales de pollution de l'air et de protection contre le bruit ?*
- *Est-ce que le Conseil d'Etat envisage toutes les options possibles pour mettre en conformité le boulevard du Pont-d'Arve avec les normes fédérales en matière de pollution sonore liée au bruit routier, y compris via des mesures de réduction du trafic routier ?*
- *Est-ce que le Conseil d'Etat va saisir l'opportunité de cette fermeture pour analyser l'évolution du trafic dans le secteur et envisager des mesures à long terme pour assainir le boulevard du Pont-d'Arve ?*
- *Est-ce que les mesures envisagées s'inscriront dans le cadre des objectifs définis dans le plan climat cantonal ?*

Vu ce qui précède, je remercie d'avance le Conseil d'Etat des réponses apportées à ces questions.

⁵ SITG, Bruit & air & RNI, Cadastres du bruit, Bruit trafic routier DIURNE, Bruit trafic routier NOCTURNE.