



Date de dépôt : 19 juin 2024

Réponse du Conseil d'Etat
à la question écrite urgente de Jean-Pierre Tombola : Vernier –
Nuisances et pollution dues à la densité du trafic motorisé sur
l'avenue Louis-Casaï

En date du 31 mai 2024, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

La propagation du bruit en milieu construit de par ses effets sur les riverains constitue un enjeu hautement sociétal, à tel point que le thème des nuisances sonores dans l'environnement, particulièrement en milieu urbain, est un sujet d'étude fortement identifié.

L'avenue Louis-Casaï, desserte cantonale reliant Genève à l'aéroport et à l'autoroute, est caractérisée par le trafic motorisé très dense, source de pollution de l'air et de nuisances sonores considérables pour les habitants de la cité des Avanchets qui les subissent au quotidien – jour et nuit.

En effet, lorsqu'on ouvre sa fenêtre côté avenue Louis-Casaï et certainement du côté route de Meyrin pour aérer sa chambre ou son appartement, la surcharge du trafic est telle qu'on est plutôt gêné et repoussé par le bruit et les odeurs des gaz polluants imposés par le trafic motorisé.

Les études montrent que la pollution, les nuisances sonores urbaines, routières, ferroviaires ou celles dues aux infrastructures de transport aéroportuaire produisent des effets néfastes sur notre santé tels que les troubles du sommeil, les maladies respiratoires et cardiovasculaires, et plus généralement sur notre bien-être. A des niveaux différents, le bruit peut également entraîner des conséquences sanitaires importantes pour les habitants, ce qui à mon sens est déjà le cas dans des quartiers à très forte densité de trafic.

Questions :

- *Quelles sont les statistiques récentes de la densité du trafic sur l'avenue Louis-Casaï et sur la route de Meyrin (nombre de véhicules par jour pour l'année 2023) ?*
- *Quelles sont les mesures prises à ce jour par le Conseil d'Etat pour lutter contre le bruit et anticiper les effets néfastes du bruit routier dans les quartiers à très forte densité de trafic motorisé sur la santé et le bien-être des habitants concernés ?*
- *Quelles sont les mesures envisagées dans le cadre des plans d'actions thématiques de la mobilité pour aider au choix de solutions répondant à des objectifs de durabilité, de santé et de qualité de vie des habitants qui subissent la pollution et le bruit causés par le trafic routier ?*
- *Quelles sont les mesures prévues par le Conseil d'Etat en vue d'un assainissement prioritaire du bruit à l'avenue Louis-Casaï : revêtement phonoabsorbant, vitesse adaptée aux zones d'habitation et/ou la requalification de cette avenue ?*
- *Le Conseil d'Etat envisage-t-il de mener une étude approfondie sur l'impact de la pollution causée par les transports individuels motorisés (TIM) sur la population des quartiers concernés ?*

Je remercie le Conseil d'Etat de son attention et de sa réponse.

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

- **Quelles sont les statistiques récentes de la densité du trafic sur l'avenue Louis-Casaï et sur la route de Meyrin (nombre de véhicules par jour pour l'année 2023) ?**

Les comptages réalisés sur l'avenue Louis-Casaï en mai 2023 et sur la route de Meyrin en février 2024 font état d'une charge de trafic d'environ 23 000 véhicules par jour dans les 2 sens sur l'avenue Louis-Casaï (tronçon situé entre l'avenue du Pailly et l'autoroute) et d'environ 26 000 véhicules par jour dans les 2 sens sur la route de Meyrin (point de comptage situé au carrefour avec l'avenue De-Baptista).

- **Quelles sont les mesures prises à ce jour par le Conseil d'Etat pour lutter contre le bruit et anticiper les effets néfastes du bruit routier dans les quartiers à très forte densité de trafic motorisé sur la santé et le bien-être des habitants concernés ?**

A ce jour, la mesure principale d'assainissement du bruit routier mise en place par le canton est la pose de revêtements phonoabsorbants, dans un objectif de réduction du bruit à la source. Dans ce domaine, le canton de Genève a été précurseur, puisque les premiers revêtements de ce type ont été posés en 1998.

A fin 2022, environ 95% des routes cantonales à assainir disposaient d'un revêtement phonoabsorbant.

A noter également que le Conseil d'Etat a adopté en décembre 2021 une nouvelle stratégie de vitesse ayant pour objectif de lutter contre le bruit routier, en utilisant la vitesse réglementaire comme un levier supplémentaire.

Les axes dont la vitesse est modifiée ont été soumis à enquête publique en juin 2022 et un arrêté a été publié le 11 octobre 2022. Ce dernier fait toutefois l'objet de recours auprès du Tribunal administratif de première instance (TAPI).

Un accord a été signé le 13 octobre 2023 par le département de la santé et des mobilités (DSM) et plusieurs associations qui avaient fait recours, avec l'objectif de trouver un consensus afin d'accélérer la protection de la population face au bruit routier en diminuant de manière ciblée la vitesse autorisée sur certains axes. La vitesse a été repensée sur certains axes et tronçons par le biais d'une reconsidération de l'arrêté du 10 octobre 2022 relatif à la « Modération de la vitesse maximale autorisée, pour lutter contre le bruit routier sur plusieurs axes du canton dans le cadre de la stratégie de vitesse ».

Concernant l'avenue Louis-Casaï, aucun changement de vitesse n'est prévu car elle se situe en-dehors des zones I et II de la loi sur une mobilité cohérente et équilibrée, du 5 juin 2016 (LMCE; rs/GE H 1 21), et se trouve déjà limitée à 50 km/h de jour comme de nuit.

Ces mesures qui agissent à la source du bruit sont les plus efficaces pour réduire les nuisances sonores des habitants concernés.

– **Quelles sont les mesures envisagées dans le cadre des plans d'actions thématiques de la mobilité pour aider au choix de solutions répondant à des objectifs de durabilité, de santé et de qualité de vie des habitants qui subissent la pollution et le bruit causés par le trafic routier ?**

Le projet de plan d'actions du réseau routier 2024-2028 prévoit à la fois le renforcement de l'attractivité de la ceinture urbaine en poursuivant son déploiement (notamment Pailly-Casaï-Meyrin) et le déclassement de l'avenue Louis-Casaï (entre l'avenue du Pailly et l'autoroute) de réseau primaire en réseau secondaire (route de liaison inter-quartiers) à l'horizon 2028. Cela ouvre la voie à des projets allant dans le sens d'un allègement du niveau de trafic sur l'avenue Louis-Casaï.

Par ailleurs, le canton de Genève s'est doté d'une Stratégie BRUIT 2030 adoptée en mai 2021 par le Conseil d'Etat. Le Plan BRUIT 2022-2030/1^{re} partie vise à mettre en œuvre cette stratégie par l'intermédiaire de 22 actions, dont 5 concernent spécifiquement la réduction des émissions sonores liées au bruit routier. Ces actions passent notamment par une actualisation du programme d'assainissement du canton, la généralisation du revêtement phonoabsorbant, la priorisation des transports collectifs et des mobilités douces, la promotion des pneus silencieux et la maîtrise des nuisances sonores des véhicules bruyants.

– **Quelles sont les mesures prévues par le Conseil d'Etat en vue d'un assainissement prioritaire du bruit à l'avenue Louis-Casaï : revêtement phonoabsorbant, vitesse adaptée aux zones d'habitation et/ou la requalification de cette avenue ?**

Du revêtement phonoabsorbant a été posé en 1998 et 1999 sur l'avenue Louis-Casaï, entre l'avenue du Pailly et la route de Pré-Bois. Afin d'éviter des interventions répétées, il sera renouvelé après la réalisation d'importants travaux en sous-sol (GeniLac, mise en séparatif des collecteurs) coordonnés avec ceux de la requalification de l'avenue Louis-Casaï.

Le projet de requalification de l'avenue Louis-Casaï prévu par la mesure 32-2-7 du projet d'agglomération a fait l'objet d'une procédure de mandats d'études parallèles en 2023. Cela a conduit au choix d'un projet lauréat en décembre 2023. Dans l'attente de connaître le tracé du tramway tangentiel, dont les études sont prévues par la loi 13192, adoptée le 24 mars 2023, la poursuite du projet de requalification a été mise en attente.

Toutefois, l'office cantonal des transports (OCT) étudie dans quelle mesure des améliorations à court terme pourraient être mises en œuvre pour sécuriser les mobilités actives et fluidifier la progression des transports collectifs, en particulier sur la section comprise entre le carrefour du Bouchet et l'avenue du Pailly en lien avec le réaménagement de la ceinture urbaine dans le secteur.

– **Le Conseil d'Etat envisage-t-il de mener une étude approfondie sur l'impact de la pollution causée par les transports individuels motorisés (TIM) sur la population des quartiers concernés ?**

Les recommandations de la Confédération pour le mesurage des immissions de polluants atmosphériques (Office fédéral de l'environnement – OFEV, 2021) mentionnent que ces dernières doivent par principe être mesurées partout où il faut contrôler les objectifs de protection, conformément à l'article 14 de la loi fédérale sur la protection de l'environnement, du 7 octobre 1983 (LPE; RS 814.01), article qui fixe les valeurs limites d'immissions (VLI).

Etant en l'état impossible de disposer d'une information sur la pollution de l'air en tout lieu et à chaque instant, il faut dès lors veiller à avoir une bonne représentation de la situation actuelle et de son évolution. C'est ce à quoi s'emploie le canton de Genève – qui a l'obligation de surveiller l'état et l'évolution de la pollution de l'air sur son territoire conformément à l'article 27 de l'ordonnance fédérale sur la protection de l'air, du 16 décembre 1985 (OPair; RS 814.318.142.1) – en effectuant des mesures représentatives des réalités territoriales au moyen de son réseau d'observation de la pollution atmosphérique à Genève (ROPAG). Celui-ci est notamment composé de :

- 4 stations fixes (1 urbaine, 2 suburbaines et 1 rurale) qui permettent de suivre l'état mais aussi la pollution de l'air sur le long terme;

- 2 stations mobiles (1 « proximité à un axe routier à fort trafic » et 1 « trafic aérien ») qui effectuent des campagnes de mesure d'un an pour compléter les connaissances sur la qualité de l'air, la dispersion locale des polluants et leurs impacts pour notre canton. Celle dévolue à l'étude de l'impact de la proximité à un axe routier à fort trafic a d'ailleurs été placée de juin 2023 à juin 2024 à l'avenue du Pailly, non loin de l'avenue Louis-Casaï. Les données étaient disponibles en temps réel tout au long de la campagne et un rapport complet sera publié d'ici fin 2024;
- 1 réseau « capteurs passifs » avec 73 emplacements – + 16 emplacements appartenant à l'Aéroport international de Genève –, permettant de produire des « cartes NO₂ (dioxyde d'azote) » obtenues par modélisation haute résolution.

Le canton publie chaque année un rapport annuel sur la qualité de l'air à Genève, compilant les données collectées sur son réseau d'observation. Le rapport 2023 a été publié le 6 juin 2024. La synthèse des analyses effectuées en 2023 indique que la tendance à l'amélioration de la qualité de l'air, nettement observée depuis plusieurs années, se confirme à nouveau.

Concernant plus précisément l'influence du trafic routier sur la qualité de l'air, le canton effectue déjà, et continuera de le faire au moyen d'autres campagnes de mesure avec la station mobile, l'étude sur l'impact de la pollution à proximité d'un axe routier à fort trafic.

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

La présidente :
Nathalie FONTANET