



*Date de dépôt : 9 octobre 2024*

## **Rapport**

**de la commission des transports chargée d'étudier le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur l'avancement des travaux du crédit d'investissement pour les études et les mesures d'assainissement des nuisances sonores des routes cantonales et nationales (L 8644)**

*Rapport de majorité de Jacques Jeannerat (page 2)*

*Rapport de minorité de Marjorie de Chastonay (page 17)*

## RAPPORT DE LA MAJORITÉ

### Rapport de Jacques Jeannerat

La commission des transports s'est réunie le mardi 19 mars 2024, sous la présidence de M. Stéphane Florey, pour étudier le « Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur l'avancement des travaux du crédit d'investissement pour les études et les mesures d'assainissement des nuisances sonores des routes cantonales et nationales (L 8644) ».

Le procès-verbal a été rédigé par M<sup>me</sup> Léa Di Benedetto. M. David Favre, directeur général des transports (OCT), a assisté à cette séance.

Par souci de concision et afin d'éviter des redites, le rapporteur prie les lecteurs de bien vouloir se référer au RD 1571 (disponible sous le lien suivant : <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/RD01571.pdf>) ainsi qu'à la présentation du 19 mars 2024 annexée au présent rapport.

### **Audition de M. Christian Gorce, directeur général, et de M<sup>me</sup> Meryl Meldem, cheffe de projet, office cantonal du génie civil (OCGC) – DSM**

M. Gorce explique que les routes cantonales ont été différenciées en tronçons. Ces projets d'assainissement permettent d'identifier quelles mesures d'assainissement doivent être mises en œuvre et de les légitimer afin d'obtenir des subventions de la Confédération.

En termes d'études, un élément ayant eu un impact est la stratégie vitesse contre le bruit adoptée en décembre 2021.

La Confédération a émis un modèle qui permet d'évaluer les émissions de bruit. A la fin de l'année 2022, la nouvelle modélisation a permis de questionner les mesures d'assainissement.

En matière de travaux, ils peuvent agir sur des mesures à la source, comme pour la vitesse, mais aussi en posant des revêtements permettant de réduire les émissions de bruit sur la chaussée. Ainsi, le canton installe des revêtements phono-absorbants depuis de nombreuses années. Ces revêtements sont renouvelés au fil du temps avec un revêtement plus performant.

Les dépenses effectives en faveur de l'assainissement du bruit pour les routes cantonales à fin 2022 sont évaluées à 108 millions de francs.

Les recettes prévisionnelles sont, elles, bien en deçà du montant prévu de 41,5 millions de francs. Cela s'explique par une diminution du

subventionnement de la Confédération après le vote de la L 8644. Le subventionnement a évolué au fil du temps, avec un taux différencié entre les types de mesures. Seul 50% du changement de revêtement peut être subventionné.

Les revêtements phono-absorbants s'usent avec le temps et ont une durée de vie plus faible que les revêtements traditionnels. La performance acoustique est de l'ordre de 7 à 9 dB lorsqu'ils sont neufs, mais diminuent jusqu'à 3 dB après 15 ans. Plus les revêtements sont sollicités, plus ils s'usent vite.

La plupart du temps, les valeurs de bruit excèdent la performance d'assainissement que peut apporter un revêtement phono-absorbant. D'autres mesures doivent être étudiées, dont la baisse de vitesse et les parois anti-bruit. Celles-ci ne sont pas toujours possibles à installer ni performantes, car une paroi de 2 mètres au pied d'un immeuble ne protège que le rez et le premier étage. Il faut également tenir compte du caractère économiquement supportable et proportionné de la mesure. Chaque mesure est évaluée selon son rapport coût-utilité. La baisse de vitesse a un coût relativement faible et protège de nombreux habitants, car elle protège la totalité d'un tronçon.

### *Questions des députés*

Une députée Verte s'enquiert des radars anti-bruit.

M. Gorce affirme qu'ils ont une portée pédagogique et qu'il n'y a pas encore de possibilité pour la répression.

Un député Vert demande combien de temps ils anticipent pour renouveler le revêtement classique.

M. Gorce affirme que cela dépend de la sollicitation, du trafic poids lourd, certains revêtements peuvent durer jusqu'à 25 ans. Dans 15 ans, ils peuvent imaginer que le trafic aura évolué et il faudra se demander quelles mesures devront être prises. Les mesures devaient assainir le réseau existant, puis ils passeront dans un nouveau processus de mise à jour et de rénovation.

Une députée PLR s'enquiert de l'assainissement des bâtiments. Au 31 décembre 2022, 23 bâtiments nécessitaient le changement de 180 fenêtres. Elle se demande s'il s'agit de logements et si cela concerne des bâtiments à proximité de routes où le 30 km/h sera conservé et si cela peut modifier les interventions.

M. Gorce affirme qu'il s'agit de logements, mais cela peut aussi concerner des bâtiments regroupant des activités. Ils doivent également protéger les lieux de travail, les situations sont différentes, mais cela nécessite des réflexions. Les changements de fenêtres interviennent uniquement lorsque les valeurs

d'alarme sont atteintes, le propriétaire a l'obligation de changer ses fenêtres. C'est en fonction des études qui sont réévaluées, cela déterminera si des demandes d'allègement sont nécessaires ou pas. S'ils sont en deçà des valeurs d'alarme, moins de bâtiments nécessiteront un changement de fenêtres. C'est pour cela qu'ils sont moins en avance sur le changement de fenêtres puisqu'il s'agit d'un processus intervenant en fin de projet d'assainissement, ils mettent en demeure le propriétaire du bâtiment lorsque les valeurs d'alarme sont dépassées.

Le canton prend en charge les coûts pour les changements des fenêtres au bord d'une route cantonale. Pour une route communale, c'est la commune.

Le président a compris qu'ils priorisaient la source, donc la voiture. Il demande s'il privilégie le phono-absorbant puis la baisse de vitesse, ou soit l'un soit l'autre.

M. Gorce rappelle l'art. 13 OPB. C'est de là que vient la priorité des mesures à la source, mais il n'y en a pas entre elles. Les deux mesures sont complémentaires. Ils ont des performances qui ne permettent pas de réduire les nuisances en deçà des valeurs limites d'émission. Cela déclenche la nécessité d'avoir des allègements qui peuvent être contestés, le juge dira que l'étude n'est pas complète et commandera de revenir en arrière. S'ils posent uniquement la mesure de baisse de vitesse, ils auront la même remarque du juge alors qu'il subsiste des valeurs d'émission en dépassement. Le revêtement lui-même apporte des performances de baisse du bruit supérieures à la baisse de vitesse. Il apporte un gain important pour la qualité de vie et la santé des riverains, qui peut être complété par la baisse de vitesse suivant les situations.

### *Discussion*

Un député Vert a trouvé intéressant d'entendre que le revêtement phono-absorbant ne suffit pas à lui tout seul comme mesure : il faut le 30 km/h et le revêtement. Avec ces mesures, ils respectent l'OPB et mettent à l'abri les 120 000 personnes victimes du bruit. Il constate que 78% des dépenses ont concerné la pose du revêtement et 1,5% le 30 km/h. Ils ont une mesure immédiate, la moins chère possible et qui a des effets importants. L'autre est chère et a une efficacité sur 15 ans qu'il faut répéter. Celle remise en question est la moins chère et la plus rapide. Il trouve dommage la polémique sur le 30 km/h.

Un député PLR pense qu'il faut saluer ces surfaces phono-absorbantes. C'est un instrument indispensable pour réduire les nuisances sonores. Indépendamment des 30 km/h, ces revêtements sont indispensables pour

assurer la tranquillité publique de jour comme de nuit. Cette technologie a un coût, mais ils en mesurent les bienfaits.

Les Verts ne sont pas satisfaits de ce rapport, ils souhaiteraient que la stratégie vitesse soit mise en œuvre dans tout le canton, notamment là où réside une grande partie de la population. Sur certains axes, notamment la ceinture urbaine, cela touche beaucoup de personnes, ce sont des questions de sécurité. Ce qui est proposé n'est pas suffisamment volontariste pour améliorer les choses. La collaboration peut être améliorée dans l'organisation de la mise en place de radars et dans les procédures de mesures d'allègement. Les Verts rejettent le rapport.

Un député socialiste estime qu'il faut les deux mesures. Il ne faut pas remettre en question le phono-absorbant, mais il faut aussi l'abaissement de la vitesse. Ils se rendent compte que le revêtement phono-absorbant est une mesure limitée dans le temps. Le PS prendra acte du rapport, mais en restant sur sa faim. Ils regrettent qu'il n'y ait pas d'indicateurs sur le nombre de personnes effectivement protégées, le rapport est uniquement basé sur ce qui a été entrepris. Il manque aussi un indicateur sur les coûts sur la santé et les coûts financiers pour les personnes souffrant du bruit. En parlant de mesures d'allègement, de phono-absorbant de plus de 15 ans, ce sont des gens qui vivent 100% de leur temps à côté d'une route trop bruyante.

Pour l'UDC, les deux mesures restent complémentaires, mais il reste sur sa faim concernant le financement. L'OPB date de 1998, le canton avait pris du retard dès le début par manque de financement. En 1998, il n'était pas question de parler de vitesse à 30 km/h. S'ils avaient consacré dès 1998 le financement nécessaire à ces mesures, ils seraient aujourd'hui dans un réseau assaini à 100% et seraient déjà en phase de renouvellement. Ils auraient simplement des crédits votés pour le renouvellement sans se demander comment terminer l'assainissement primaire du réseau et le changement du phono-absorbant. Il pense que tant le Conseil d'Etat de l'époque que le Grand Conseil ont fait faux de ce côté-là. Malgré les essais d'accélérer les financements par des crédits, ils n'ont pas eu les majorités. Ils restent satisfaits de ce rapport et l'assainissement avance malgré les contraintes. Ils continueront à voter les crédits de renouvellement. Concernant le 30 km/h, s'ils admettent qu'il est nécessaire dans certains cas, il est exclu qu'il devienne prioritaire sur le phono-absorbant.

**Vote**

Le président met au vote la prise d'acte du RD 1571 :

Oui : 13 (3 S, 1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 4 PLR, 2 UDC)

Non : 2 (2 Ve)

Abstentions : –

***La prise d'acte sur le RD 1571 est acceptée.***

*Catégorie préavisée : II (30 min)*

# AVANCEMENT DES TRAVAUX D' ASSAINISSEMENT DU BRUIT ROUTIER - L8644

COMMISSION DES TRANSPORTS  
PRÉSENTATION DU RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT (RD 1571 )  
19 MARS 2024



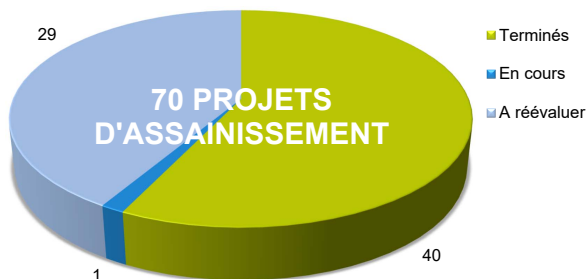
OFFICE CANTONAL DU GÉNIE CIVIL  
DÉPARTEMENT DE LA SANTÉ ET DES MOBILITÉS

15.03.2024 Page 1

## DÉROULEMENT DE LA PRÉSENTATION

1. ETAT D'AVANCEMENT ETUDES & TRAVAUX (CANTON)
2. ETAT FINANCIER A FIN 2022 ET PREVISIONS (CANTON)
3. RISQUES (CANTON)
4. PLANIFICATION > 2022 (CANTON)
5. ETAT D'AVANCEMENT AU 31.12.2022 (CANTON ET COMMUNES)
6. BILAN AU 31.12.2022 (CANTON ET COMMUNES)

## 1 . ETAT D'AVANCEMENT ETUDES &amp; TRAVAUX (CANTON)



Département de la santé et des mobilités  
Office cantonal du génie civil

15.03.2024 Page 3

## 1 . ETAT D'AVANCEMENT ETUDES &amp; TRAVAUX (CANTON)

## ETUDES :

***Modifications récentes impactant les études d'assainissement du bruit routier*****La stratégie vitesse pour lutter contre le bruit routier**

Cette stratégie a été adoptée en décembre 2021 par le Conseil d'Etat, elle vise à agir sur les vitesses maximales autorisées afin de réduire les nuisances sonores excessives.

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 l'objet de recours auprès du tribunal administratif de première instance.

L'accord signé le 13 octobre 2023 par le département de la santé et des mobilités (DSM) et plusieurs associations qui avaient fait recours a pour 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 est repensée sur certains axes et tronçons par le biais d'une reconsidération de l'arrêté du 10 octobre 2022.

A noter qu'au niveau national, la motion 21.4516 "Consolider la hiérarchie du réseau routier à l'intérieur comme à l'extérieur des localités" a été adoptée par le Conseil national le 16 septembre 2023 et le Conseil des Etats le 06 mars 2024.



## 1 . ETAT D'AVANCEMENT ETUDES & TRAVAUX (CANTON)

### ETUDES :

#### *Modifications récentes impactant les études d'assainissement du bruit routier*

**Le moratoire sur les allègements :** Depuis mai 2021, en raison du lancement de la consultation menée sur la stratégie vitesse et des questions ouvertes sur les charges de trafic futures (après 2040) à considérer, le gel de l'ensemble des études OPB en cours a été décidé ainsi qu'un moratoire provisoire sur les décisions d'allègements.

**La réévaluation des hypothèses d'évolution du trafic +20ans :** Cette réévaluation vise à définir une nouvelle méthode de calcul uniforme des charges de trafic en prenant en compte notamment les nouveaux objectifs du Plan climat cantonal fixant à -40% la réduction des déplacements TIM en 2030 en lien avec le Canton de Genève.

**Le nouveau modèle de calcul sonROAD18 :** Depuis le 1er juillet 2023, la Confédération recommande l'utilisation d'un nouveau modèle de calcul pour les évaluations du bruit routier (SonROAD18). Le modèle sonROAD18 permet de déterminer avec précision les émissions de bruit des véhicules autorisés en Suisse afin de les évaluer conformément à l'annexe 3 de l'OPB.

### Conséquences :

Les éléments ci-dessus impliquent que les projets d'assainissement du bruit routier visés par le moratoire sur les allègements (29 projets) devront être réévalués.

## 1 . ETAT D'AVANCEMENT ETUDES & TRAVAUX (CANTON)

### TRAVAUX :

#### *Différentes types de mesures, classification et ordre de priorité*



## 1 . ETAT D'AVANCEMENT ETUDES & TRAVAUX (CANTON)

### TRAVAUX :

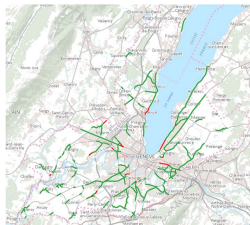
#### *Revêtements phonoabsorbants*

~ 140 km de routes à assainir dont ~ 130 km nécessitent la pose d'un revêtement phonoabsorbant

~ **124 km ont été posés en revêtements phonoabsorbants au 31 décembre 2022 (95 %)**

■ ~ 32 km de revêtements d'ancienne génération (< 2009)

■ ~ 92 km de revêtements de nouvelle génération (>2008)



[www.sita.ch](http://www.sita.ch)

#### En 2023 :

~ 520 ml supplémentaires auront été posés dans le cadre de la loi 8644.

#### Depuis 2020, début du remplacement des anciens revêtements phonoabsorbant (à fin 2023) :

~ 12.5 km de revêtement phonoabsorbant d'ancienne génération ont été remplacés par un revêtement de nouvelle génération dans le cadre du crédit de renouvellement de l'OCGC.

## 1 . ETAT D'AVANCEMENT ETUDES & TRAVAUX (CANTON)

### TRAVAUX (SUITE) :

#### *Autres mesures d'assainissement (modération, paroi anti-bruit)*

Plusieurs mesures de ce type ont été mises en œuvre (RC 5 - route du Nant d'Avril, RC 4 - route de Chancy, RC 6 – route de Meyrin, RC 34 - avenue de Mategnin, RC 38 – avenue du Pailly, etc.)

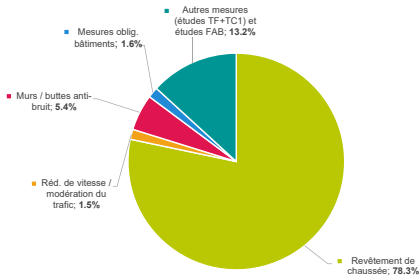
#### *Insonorisation des bâtiments*

Au 31 décembre 2022, les procédures pour 4 bâtiments étaient finalisées, les autres procédures sont en cours et concernent 23 bâtiments.

Un effort particulier reste à entreprendre dans les prochaines années. Ces travaux sont toutefois dépendant de la collaboration des propriétaires des bâtiments. L'importance des travaux dépend du type de bâtiment à insonoriser (immeuble ou maison individuelle).

## 1. ETAT D'AVANCEMENT ETUDES & TRAVAUX (CANTON)

### REPARTITION DES DEPENSES (L8644) AU 31.12.2022



CPB article 13.

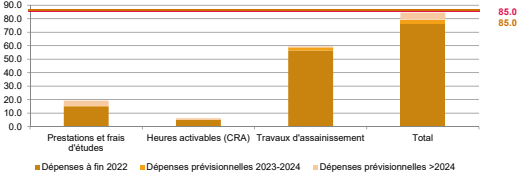
Lorsqu'aucun intérêt prépondérant ne s'y oppose, l'autorité d'exécution accorde la priorité aux mesures qui empêchent ou réduisent la formation de bruit plutôt qu'à celles qui empêchent ou réduisent uniquement sa propagation

Département de la santé et des mobilités  
Office cantonal du génie civil

15.03.2024 Page 9

## 2. ETAT FINANCIER À FIN 2022 ET PRÉVISIONS (CANTON)

### DEPENSES (L8644)



	Dépenses à fin 2022	Dépenses prévisionnelles 2023-2024	Dépenses prévisionnelles >2024	L 8644
Prestations et frais d'études	15.00	0.33	3.94	
Heures activables (CRA)	4.95	0.27	1.00	
Travaux d'assainissement	56.45	2.30	0.76	
<b>Total (millions fr.)</b>	<b>76.4</b>	<b>2.9</b>	<b>5.7</b>	<b>85</b>

es revêtements phonoabsorbants ont été posés en synergie notamment avec la direction de l'entretien des routes dans le cadre des campagnes d'entretien du réseau routier ou dans le cadre de chantiers d'aménagements routiers. Les coûts de ces travaux ne sont pas comptabilisés sur la L8644, mais sur le crédit programme de l'office cantonal du génie civil (OCGC). Ils représentent un total d'environ 31 600 000 francs, soit un total de dépenses utiles à l'assainissement du bruit routier de 108 000 000 francs à fin 2022.

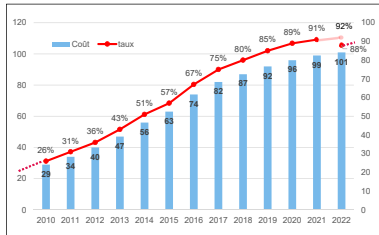
Département de la santé et des mobilités  
Office cantonal du génie civil

15.03.2024 Page 10

## 2. ETAT FINANCIER À FIN 2022 ET PRÉVISIONS (CANTON)

### INVESTISSEMENTS UTILES A L'ASSAINISSEMENT DU BRUIT ROUTIER

Coût  
Mio fr.



Réalisé / Total  
%

A fin 2022, le taux d'avancement était de 92%. Toutefois, en tenant compte de l'impact des modifications sur les études d'assainissement du bruit routier, le coût des études et des travaux a été réévalué, le taux d'avancement est de 88%.

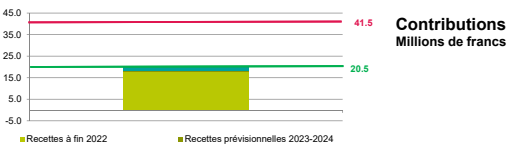
à fin 2022	2023-2024	>2024
- 88 %	- 3%	- 9 %

Département de la santé et des mobilités  
Office cantonal du génie civil

15.03.2024 Page 11

## 2. ETAT FINANCIER À FIN 2022 ET PRÉVISIONS (CANTON)

### RECETTES (L8644)



	Recettes à fin 2022*	Recettes prévisionnelles 2023-2024 (prévision à novembre 2023)	Recettes prévisionnelles après 2024 (prévision à novembre 2023)	L 8644
Total (Mio fr.)	17.80	0.64	2.06	
		20.5		41.5

\*Dont 2.1 millions francs pour les routes principales (LUMin).

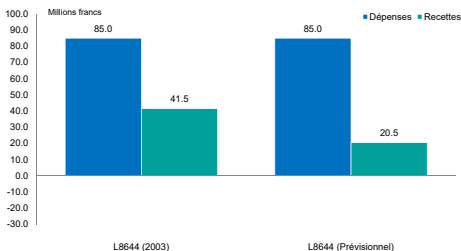
Depuis 2020, le canton remplace les revêtements phonoabsorbant de 1<sup>ère</sup> génération (posés avant 2009) lors de campagne d'entretien. es prévisions de recettes (tableau ci-dessus) tiennent compte des subventions liées à ces travaux.

Département de la santé et des mobilités  
Office cantonal du génie civil

15.03.2024 Page 12

## 2. ETAT FINANCIER À FIN 2022 ET PRÉVISIONS (CANTON)

### BILAN PREVISIONNEL DES DEPENSES ET DES RECETTES (L8644)



	Dépenses (prévision à novembre 2023)	Recettes (prévision à novembre 2023)
L8644 (crédit d'investissement 2003)	85.0	41.5
L8644 (prévisionnel)	85.0	20.5
<b>L8644 (solde net)</b>	<b>0</b>	<b>-21.0</b>

Département de la santé et des mobilités  
Office cantonal du génie civil

15.03.2024 Page 13

## 3. RISQUES (CANTON)

### TECHNIQUES

#### A) Performances acoustiques des revêtements

Les performances acoustiques des revêtements bitumineux phonoabsorbants prises en compte dans les études reposent sur des hypothèses fondées sur des mesures acoustiques. Les performances mesurées répondent aux hypothèses de vieillissement retenues pour une moitié des revêtements phonoabsorbants existants. Pour l'autre moitié, il s'agit de tronçons en milieu urbain d'avantage sollicités (passage de poids-lourds, de bus, manœuvres, un trafic important) ou impactés par des interventions de tiers (réseaux sous chaussée). Pour ces cas, une intervention avant 15 ans est probable pour respecter les valeurs mentionnées.

#### B) Procédures opposables aux tiers

Certaines mesures d'assainissement proposées et validées par la commission PRASSOB font l'objet de requêtes (autorisation de construire, arrêté de circulation, etc.) qui ne doivent pas être remise en cause faute d'entraîner blocage puis un retard du projet d'assainissement (PAB). Tout recours contre ces requêtes reste possible et susceptible de retarder la mise en œuvre des mesures d'assainissement d'un tronçon.

Département de la santé et des mobilités  
Office cantonal du génie civil

15.03.2024 Page 14

### 3. RISQUES (CANTON)

#### FINANCIERS

##### A) Ajout de nouvelles mesures d'assainissement

Les dépenses sont estimées en fonction des connaissances actuelles des routes étudiées. Les mesures d'assainissement à mettre en œuvre ne peuvent être connues avec certitude que lorsque le projet d'assainissement d'un tronçon est terminé. Ce risque est majoritairement limité aux mesures de modération de trafic, de paroi antibruit et d'insonorisation des bâtiments.

##### B) Allègements

Depuis le printemps 2021, un moratoire temporaire sur les allègements a été adopté par l'Etat. Il bloque actuellement le processus d'assainissement des routes cantonales et communales et stoppe la mise en œuvre des mesures d'assainissement sur les bâtiments liés à l'entrée en force des décisions d'allègements.

### 4. PLANIFICATION > 2022

#### TRAVAUX > 2022

DÉSIGNATION	RC	REMARQUES
Quai de Cologny / Route de Thonon	RC 1	En lien avec Projet d'Agglo (30-24)
Route de Chêne	RC 2 a	En lien avec Projet d'Agglo (36-1-17)
Route de Vernier	RC 5	En lien avec Projet d'Agglo (33-13)
Route de Lausanne - Bellevue	RC 8 b	En lien avec Projet d'Agglo (12-16a)
Route d'Hermance - Corsier et Collonge-Bellerive	RC 20.1	En lien avec projet d'aménagement (piste cyclable)
Route de Vandoeuvres	RC 22	En lien avec projet Axe Frontenex
Place du Rondeau (Carouge) / Route de Drize	RC 28 b	En lien avec Projet d'Agglo (40-3)
Carrefour de l'Etoile / Route du Grand-Lancy	RC 29	En lien avec projets connexes Pont-Rouge et Adriet
Avenue A-F Dubois / Route du Mandement	RC 31 a / b	En lien avec projet d'aménagement (piste cyclable) / En lien avec projet communal (aménagement de carrefour)
Avenue Louis-Casal	RC 33	En lien avec Projet moyenne ceinture Paissy-Casal-Meyrin
Route de Peney	RC 75	En lien avec projet d'aménagement (barreau Montfleury)

Dès 2025, les travaux de pose de revêtements phonoabsorbants seront financés par le crédit de renouvellement de l'OCCG 2025-2029 (sous réserve du vote du Grand Conseil de la loi d'investissement).

## 4. PLANIFICATION > 2022

### ETUDES > 2022

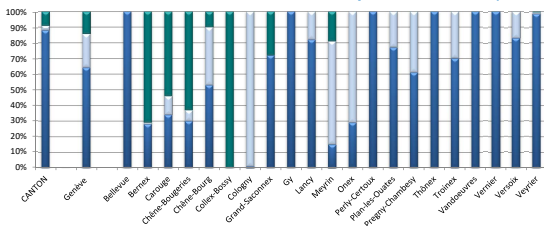
RC	DESIGNATION
1RC67b	Rte de Rougemont - Rte de Soral ( <b>étude finalisée en 2023</b> )
2RC8d	Rte de Lausanne - Rte de Suisse
3RC24	Rte de Valley
4RC29	Rte du Grand-Lancy
6RC38	Rte du Pont-Bulin - Pont de Lancy
6RC3b	Rte de Saint-Julien
7RC20.2	Rte d'Hermance (Anières - Hermance)
8RC31	Rte du Mandement
8RC2	Rue de Chêne-Bougeries - Rue de Genève
10RC33	Av Louis-Cast
11RC68	Rte de Laconnex - La Vy Neuve - Sézéglin
12RC37	Rte de Sauvemy
13RC20.1	Route d'Hermance (Corcier - Collonge-Bellerive)
14RC22	Route de Vandoeuvres
15RC21	Route Martin-Bodmer
16RC41	Route de l'Etraz
17RC72.73-83	Rte de Carligny - Rue du Trablil - Rte du Nant-des-Cruces
18RC34a	Rte des Fayards
19RC85-70-72	Rte du Moulin-Rogel - Route d'Avully
20RC44	Route du Vallon
21RC1a+b	Route de Thonon
22RC24	Route de Chesay
23RC26-61	Rte de Veyrier - l'Uche - Stand-de-Veyrier - A. Martin - Marsillon
24RC42.63.43	Rte de Bardonnex - Rte de Cugny
26RC28b	Rte de Drize
26RC5	Rte de Vernier - Av. de Chataleine - rte du Nant d'Avril
27RC27	Rte de Troinex - Rte de Pierre-Grand
28RC38a	Av. de l'An - Av. du Pailly
29RC1	Dual de Coligny
30RC23a	Rte de Jussey

Département de la santé et des mobilités  
Office cantonal du génie civil

15.03.2024 Page 17

## 5. ETAT D'AVANCEMENT (CANTON ET COMMUNES)

### INDICATEUR FINANCIER AU 31.12.2022 selon enquête OFEV 2020 (OPB art. 20)



	A fin 2022	2023-2024	>2024
<b>Canton</b>	<b>88 %</b>	<b>3 %</b>	<b>9 %</b>
Ville de Genève	64 %	22 %	14 %
Autres communes	56 %	22 %	22 %
<b>Communes</b>	<b>61 %</b>	<b>22 %</b>	<b>17 %</b>

Département de la santé et des mobilités  
Office cantonal du génie civil

Page 18 15.03.2024

## 6. BILAN AU 31 DECEMBRE 2022 (CANTON ET COMMUNES)

### Investissements totaux pour l'assainissement du bruit à Genève

~1/3 Canton - 2/3 Communes (23)

Estimation des investissements réalisés et planifiés : ~ 330 millions de francs

**Le canton de Genève** a réalisé près de 88% des dépenses totales nécessaires à l'assainissement du réseau routier cantonal à fin 2022. Selon les prévisions de dépenses, le budget de 85 mio francs sera respecté.

**La ville de Genève** représente à elle seule plus de dépenses d'assainissement que l'ensemble des vingt-deux autres communes concernées. L'avancement à fin 2022 est de ~64%. Il devrait atteindre ~86% à fin 2024.

**Les autres communes** ont des dépenses planifiées en 2023 et 2024 très importantes en proportion de ce qui a été réalisé dans les années antérieures. Il s'agit d'une planification (historiquement) jugée ambitieuse !

Sur la base de l'enquête OFEV 2022, l'avancement de l'assainissement des routes communales et cantonales à fin 2022 est de 71 %.



*Date de dépôt : 15 octobre 2024*

## RAPPORT DE LA MINORITÉ

### **Rapport de Marjorie de Chastonay**

Ce rapport de minorité a pour but de mettre en évidence les problématiques qui subsistent en matière de lutte contre le bruit lié au trafic routier.

Bien que les Vertes et les Verts ne s'opposent pas à des crédits d'investissements pour mettre en place des mesures d'assainissement pour lutter contre les nuisances sonores, les Vert.e.s souhaitent profiter de l'opportunité de ce compte-rendu sous forme d'état des lieux pour dénoncer les contradictions latentes et l'absence d'avancée sur un des plus grands fléaux sanitaires de notre époque : le bruit.

En effet, malgré un contexte tendu, suite aux multiples recours de la droite et des associations de défense des automobilistes contre la stratégie vitesse comme mesure de lutte contre le bruit routier décidée en 2022 et malgré un moratoire sur les mesures d'allègement, 120 000 personnes souffrent encore du bruit dans notre canton de Genève.

Il s'agit de souffrances et de maladies qui pourraient être atténuées, voire fortement limitées :

- si la stratégie vitesse était en cours ;
- si cette stratégie était couplée à du phonoabsorbant performant ;
- si ces deux mesures d'assainissement n'étaient pas altérées par les centaines de mesures d'allègement (exceptions légales aux mesures d'assainissement) décrétées par le service du génie civil ;
- si ces 716 mesures étaient transformées en mesures d'assainissement ;
- si les radars anti-bruit étaient mis en place en nombre et permettaient de sanctionner les véhicules bruyants ;
- si les comportements individuels néfastes à la santé de centaines de milliers d'habitant.e.s étaient identifiables et isolés ;
- si le Conseil d'Etat mettait en œuvre les multiples motions et pétitions recommandant des mesures de lutte contre le bruit.

Certes, il y a beaucoup de « si ». Néanmoins, les mesures préconisées telles que la stratégie bruit ou encore la pose de phonoabsorbant sont des mesures

pragmatiques et efficaces. La stratégie bruit de diminution de la vitesse est simple, gratuite et immédiate.

En conclusion, il faut rappeler que la stratégie vitesse comme mesure de lutte contre le bruit repose sur la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE), loi votée et plébiscitée par la population genevoise en 2016. Cette loi est le fruit d'un compromis dont l'objectif principal est de limiter le trafic dans les centres urbains avec une priorité aux modes doux et aux transports publics. Rappelons également que le phonoabsorbant est une mesure souvent nécessaire mais pas suffisante et que 95% du réseau routier cantonal est déjà couvert.

Enfin, alors que 80% des communes estiment que la réduction de la vitesse comme mesure de lutte contre le bruit est efficace, il n'y a toujours pas de réduction de vitesse à 30 km/h et toujours pas de généralisation du 30 km/h de nuit.

Pour des raisons de santé, de sécurité et de respect de la volonté populaire, en vertu de l'article 19 de la constitution, qui stipule le droit de vivre dans un environnement sain, les Vertes et les Verts rappellent l'urgence d'agir et refusent de prendre acte de ce rapport divers.

Pour toutes ces raisons, le groupe des Vert.e.s vous recommande de ne pas prendre acte de ce rapport.