



*Date de dépôt : 8 avril 2026*

## **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 Stéphane Florey (page 2)*

## Rapport de Stéphane Florey

La commission des transports a examiné le RD 1648 lors des séances des 3 et 10 février 2026, sous la présidence de M. Pascal Uehlinger et en présence de MM. Pierre Maudet, conseiller d'Etat chargé du département de la santé et des mobilités (DSM), David Favre, directeur général de l'office cantonal des transports, et Christian Gorce, directeur général de l'office du génie civil. Les procès-verbaux ont été tenus par M<sup>me</sup> Coralie Tschanz et M. Jean Karim Asper que le rapporteur remercie de la qualité de leur travail.

### **Présentation du RD 1648 par M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat, et M. Christian Gorce, directeur général de l'office cantonal du génie civil**

M. Maudet remercie la commission pour l'audition et souligne l'importance du dossier, notamment en raison des impacts environnementaux et sanitaires du bruit routier. Il relève qu'une part significative de la population est exposée à ces nuisances.

M. Gorce rappelle que l'assainissement du bruit routier constitue une exigence fédérale découlant de la loi sur la protection de l'environnement ainsi que de l'ordonnance sur la protection contre le bruit. A cet effet, le Grand Conseil a adopté la loi L 8644 en 2003, laquelle octroie les moyens financiers nécessaires à l'assainissement des routes cantonales. Il précise que l'article 7 de cette loi impose au Conseil d'Etat de présenter un rapport d'avancement tous les deux ans, exigence à laquelle répond le présent rapport. Il indique que la présentation aborde les éléments prévus par la loi, soit l'état d'avancement des études et des travaux, les aspects financiers, la gestion des risques, la planification à venir, ainsi que l'état d'avancement des travaux relevant des communes. Il précise que cette dernière partie ne constitue pas une obligation légale, mais qu'elle a été ajoutée afin de donner une vision d'ensemble du réseau routier.

S'agissant de l'avancement des études et des travaux, il précise que le programme comprend 70 projets d'assainissement. Il explique que chaque projet repose sur une étude visant à analyser la situation actuelle du trafic et des nuisances sonores, mais également à projeter ces éléments à un horizon de vingt ans. Il ajoute que, sur cette base, les mesures d'assainissement nécessaires sont définies, ce qui permet de légitimer les travaux à entreprendre ainsi que les subventions sollicitées auprès de la Confédération. Il déclare que certains travaux peuvent être anticipés lorsque leur efficacité est déjà démontrée. Il précise qu'à ce jour, sur les 79 projets d'assainissement recensés, 41 études sont achevées, tandis que 29 sont en cours.

Concernant les études, il relève que plusieurs éléments ont influencé leur avancement ces dernières années. Il évoque notamment la stratégie cantonale de lutte contre le bruit routier, qui vise à compléter la mesure prioritaire consistant à poser des revêtements phonoabsorbants par des réductions de vitesse lorsque ces revêtements ne suffisent pas à atteindre les seuils fixés par l'ordonnance sur la protection contre le bruit. Cette stratégie de réduction de la vitesse a fait l'objet d'un arrêté contesté, actuellement pendant devant la justice. Il explique que, dans l'attente du jugement, les études d'assainissement ne peuvent pas pleinement avancer, dans la mesure où le niveau sonore dépend directement de la possibilité ou non de réduire les vitesses autorisées. Il ajoute qu'une baisse de vitesse permettrait d'atteindre des niveaux de bruit inférieurs, tandis que son absence conduirait à des valeurs plus élevées.

Il passe ensuite à la présentation des allègements. Il rappelle que cette possibilité est prévue par l'OPB. Il explique que, lorsque les valeurs limites ne peuvent être respectées malgré la mise en œuvre des mesures d'assainissement, le propriétaire concerné peut demander une dérogation, appelée « allègement ». Cet allègement permet de dépasser les valeurs limites d'émissions, dans le respect des valeurs d'assainissement définies. Il précise que, dans la mesure où les niveaux de bruit futurs ne peuvent actuellement pas être évalués de manière fiable, aucune décision d'allègement ne peut être prise. Il souligne que les décisions d'allègement sont sujettes à recours et que les propriétaires de bâtiments concernés disposent d'un droit de contestation. Il indique que la stratégie de réduction des vitesses s'inscrivait notamment dans ce contexte de recours.

Il indique ensuite que, pour déterminer les nuisances sonores futures, il est nécessaire d'estimer les charges de trafic à venir. Il précise que le modèle de trafic a récemment évolué, ce qui implique que les projets devront être repris sur la base de nouvelles hypothèses. Il ajoute que la Confédération a également modifié son modèle de calcul des émissions sonores sur les bâtiments. Il s'agit d'un modèle théorique de propagation du bruit, désormais utilisé comme référence. Il relève que l'ensemble de ces éléments explique que plusieurs projets d'assainissement sont actuellement en attente et devront être réévalués.

Il évoque ensuite la révision du cadastre du bruit, précisant que celle-ci relève de la compétence de l'office cantonal de l'environnement. Il indique que ce cadastre fait l'objet d'évaluations régulières et que, conformément aux exigences fédérales, une adaptation récente a été réalisée. Il précise que, lors de la reprise des études, celles-ci devront s'appuyer sur les nouvelles valeurs du cadastre, ce qui pourrait conduire à la mise en œuvre de nouveaux projets d'assainissement dans les secteurs où les nuisances auraient augmenté.

Concernant les travaux, il indique que la principale mesure mise en œuvre par le canton de Genève demeure la pose de revêtements phonoabsorbants. Le réseau cantonal compte environ 265 kilomètres de routes, dont près de 127 kilomètres nécessitent ce type de revêtement. Il s'agit d'une tâche récurrente, ces enrobés se dégradant avec le temps et devant être renouvelés périodiquement. Depuis 2009, de nouveaux revêtements offrant de meilleures performances acoustiques ont été développés, Genève ayant été précurseur dans leur déploiement. Ces revêtements permettent une réduction du bruit de l'ordre de 8 à 9 décibels lorsqu'ils sont neufs, et d'environ 3 décibels en fin de vie, soit après une quinzaine d'années. Il ajoute que d'autres mesures peuvent également être mises en œuvre, telles que la construction de parois antibruit ou des modérations du trafic. Il précise que, lorsque les valeurs limites d'immission sont dépassées, une décision d'allègement est prise et que si les nuisances atteignent les valeurs d'alarme, le propriétaire du bâtiment est tenu d'insonoriser celui-ci, notamment par le remplacement des fenêtres, les coûts étant alors pris en charge par le propriétaire de la route.

M. Gorce présente ensuite la répartition des dépenses liées à la loi 8644. Il indique que l'essentiel des coûts, soit près de 75%, est constitué par la pose de revêtements phonoabsorbants. Il précise que le second poste de dépenses concerne les études d'assainissement, nécessaires pour déterminer les mesures à mettre en œuvre. Il ajoute que les autres postes se répartissent comme suit : les mesures sur les bâtiments représentent environ 1,6%, les murs et parois antibruit environ 5,2%, et les mesures de réduction de vitesse, bien que particulièrement efficaces, environ 1,5%. Il souligne que cette répartition des mesures s'inscrit pleinement dans les principes définis à l'article 13 de l'ordonnance sur la protection contre le bruit. Il rappelle que l'atteinte des objectifs de réduction du bruit repose sur une hiérarchisation claire des interventions : en premier lieu empêcher le bruit de se former à la source, ensuite limiter sa propagation jusqu'aux bâtiments, et, en dernier recours, intervenir directement sur les constructions.

Il expose ensuite l'état des dépenses à fin 2024. Il indique qu'environ 79 millions de francs ont déjà été engagés dans le cadre de cette loi. Il précise que 58,5 millions de francs sont pour les travaux d'assainissement, 15,3 millions de francs pour les prestations et les frais d'études, et que les heures activables correspondent aux coûts internes de l'administration cantonale. Il ajoute que les prévisions établies en octobre 2025 montrent que l'enveloppe totale prévue par la loi sera entièrement utilisée à l'horizon de la fin des travaux d'assainissement. Abordant les recettes, il rappelle que les mesures d'assainissement bénéficient de subventions fédérales. Il indique qu'une contribution d'environ 41,5 millions de francs était initialement

prévue, mais qu'à la suite d'une décision de l'administration fédérale, ce taux de subvention a été revu à la baisse et est désormais variable selon les mesures d'assainissement.

Il indique ensuite que les recettes attendues sont provisoires. Il précise que 18,7 millions de francs ont déjà été perçus au titre des subventions fédérales et qu'un montant supplémentaire estimé à 2,3 millions de francs devrait encore être versé d'ici à la fin des études et des travaux subventionnés, portant le total des recettes à 20,8 millions de francs. Il relève qu'en comparaison avec les prévisions initiales de la loi, soit 85 millions de francs de dépenses pour 41,5 millions de francs de recettes, les projections actuelles demeurent à 85 millions de francs de dépenses, mais avec seulement 20,8 millions de francs de recettes attendues.

Abordant la gestion des risques, il rappelle que la loi prévoit également une évaluation spécifique de ceux-ci. Il identifie en premier lieu un risque technique lié aux performances acoustiques des revêtements phonoabsorbants, lesquelles diminuent avec le temps. Il explique que ces revêtements fonctionnent grâce aux vides qu'ils contiennent, permettant l'absorption du bruit, mais que l'usure et l'encrassement réduisent progressivement leur efficacité. Il précise que des méthodes sont actuellement développées afin de nettoyer ces revêtements, de restaurer leur porosité et ainsi prolonger leur durée de vie acoustique. A ce jour, leur durée de vie est estimée à environ quinze ans.

Il évoque ensuite les risques procéduraux, liés aux décisions opposables aux tiers, notamment les décisions d'allègement susceptibles de faire l'objet de recours, ainsi que les arrêtés de circulation. S'agissant des risques financiers, l'ajout de nouvelles mesures d'assainissement peut entraîner des coûts supplémentaires. Il précise que, si de nouveaux tronçons devaient être identifiés à la suite des études, cela impliquerait des travaux et des études complémentaires, augmentant ainsi les charges financières.

Concernant les allègements, il rappelle l'existence du moratoire temporaire décidé par l'Etat. Cette décision est volontairement prise par le canton et elle est également liée aux incertitudes concernant les mesures à retenir, les études de trafic ainsi que le changement du modèle de calcul du bruit.

En matière de planification postérieure à 2024, les études doivent se poursuivre et un redémarrage est espéré dès 2026, sous réserve de la décision judiciaire attendue concernant la stratégie de réduction des vitesses. S'agissant des travaux, certaines interventions restent à réaliser, notamment en matière de revêtements phonoabsorbants. Il ajoute que le canton a fait le choix de ne pas renouveler les revêtements sur des tronçons destinés à faire l'objet

prochainement de projets d'aménagement, afin de garantir une meilleure coordination des chantiers.

Il présente encore un tableau cumulatif de l'état d'avancement des travaux d'assainissement du bruit routier pour le canton et les communes concernées. Il précise que le plan de mesures n'identifie pas les 45 communes comme étant toutes concernées par des routes à assainir, raison pour laquelle une liste restreinte de communes figure dans ce tableau. Il indique que les éléments figurant en bleu clair correspondent aux mesures prévues entre 2025 et 2028, en lien avec les conventions-programmes fédérales, tandis que les éléments figurant en vert concernent les interventions prévues après 2028. Ce tableau constitue un indicateur financier permettant d'évaluer l'état d'avancement global.

Enfin, il aborde la question des investissements totaux liés à l'assainissement du bruit routier à Genève. Environ 40% des dépenses sont supportées par le canton et 60% par les communes, pour un montant global estimé à 393 millions de francs nécessaires à l'assainissement de l'ensemble du réseau routier. A fin 2024, le canton de Genève a déjà réalisé près de 91% des dépenses nécessaires à l'assainissement du réseau cantonal. Les communes ont aussi planifié des investissements entre 2025 et 2028, tout en relevant que cette planification apparaît relativement ambitieuse au regard des programmations antérieures. Sur la base de l'enquête menée par l'Office fédéral de l'environnement, l'avancement global de l'assainissement des routes communales et cantonales est estimé à 72%.

M. Maudet relève qu'il a été reçu dans la commune d'Onex le jour même. Il souligne que les communes sont conscientes de la problématique des nuisances sonores et s'en préoccupent. Il précise qu'il n'est pas rare qu'elles évoquent le cadastre du bruit routier, et il constate une progression de la prise de conscience autour de cette thématique. Il observe toutefois des disparités importantes entre les communes, certaines étant très avancées en fonction de leurs capacités financières, tandis que d'autres accusent un retard marqué. Il ajoute qu'un obstacle judiciaire majeur subsiste, à savoir la nécessité de trancher la question de la stratégie vitesse, une décision étant attendue de la chambre administrative.

Un député socialiste demande quel est le chiffre actuel de la population exposée au bruit routier. Il rappelle qu'à la page 1 du RD figure un rappel historique indiquant qu'en 1998 environ 120 000 habitants du canton étaient exposés à des niveaux de bruit supérieurs aux normes. Il s'interroge sur l'évolution de cette donnée un quart de siècle plus tard.

M. Gorce indique que l'on estime qu'environ 120 000 personnes restent exposées au bruit routier à l'échelle du canton. Il précise que, lorsque des mesures d'assainissement permettent de respecter les valeurs limites d'émission, les personnes concernées sont considérées comme protégées au sens juridique. En revanche, si ces valeurs ne sont pas pleinement respectées, la situation demeure juridiquement non conforme, même si une amélioration concrète du confort sonore est perceptible. Il relève qu'un élément ne se reflète pas entièrement dans la méthodologie utilisée : la performance acoustique des revêtements phonoabsorbants, qui est de l'ordre de 8 décibels lors de leur pose, mais qui diminue progressivement avec le temps. Il rappelle que les projets d'assainissement se réfèrent à une situation projetée à +20 ans, correspondant à l'horizon de renouvellement des revêtements, et non à la situation réelle immédiatement après leur pose. Il en résulte un équilibre global sur l'ensemble du réseau, avec des variations sensibles d'une route à l'autre, telles que ressenties par les riverains.

Il ajoute que le cadastre du bruit routier permet d'appréhender plus finement la situation actuelle, sur la base de mesures réalisées sur le territoire, notamment par le service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants (SABRA), afin d'estimer le nombre de personnes exposées à des dépassements des nuisances sonores. Il souligne l'ampleur du travail engagé pour lutter contre le bruit routier, tout en précisant que, compte tenu de l'importance des nuisances, les seuls revêtements phonoabsorbants ne suffisent pas. Il indique enfin que, même avec la mise en œuvre de la stratégie de réduction des vitesses, des dépassements des valeurs limites d'émission subsisteraient, en particulier dans les secteurs les plus exposés.

Le député relève que de nombreux citoyens sont affectés par le bruit en termes de santé et il considère que le respect des valeurs limites constitue un moindre mal. Il comprend la logique consistant à combiner la limitation de vitesse à 30 km/h et la pose de revêtements phonoabsorbants là où cela est nécessaire. Il s'interroge toutefois sur les contraintes juridiques potentielles d'une telle approche et demande si une évaluation comparative est effectuée afin de déterminer si les mêmes résultats auraient pu être atteints uniquement par une limitation de vitesse à 30 km/h, sans recourir à des revêtements spécifiques.

M. Gorce explique que la baisse de la vitesse, prise isolément, pourrait être envisagée sans pose de revêtement phonoabsorbant si elle permettait à elle seule de respecter les valeurs limites d'émission. Il rappelle toutefois que l'exigence légale porte sur la réduction effective des nuisances sonores et que, compte tenu de l'ampleur des dépassements constatés, une simple limitation de vitesse ne permettrait pas d'atteindre ces valeurs. Il précise que, selon les

études réalisées, le revêtement phonoabsorbant démontre une efficacité supérieure en termes de réduction du bruit par rapport à la seule limitation de vitesse, même si cette dernière constitue un levier important. Cependant, il souligne qu'aucune de ces mesures, prises isolément, n'est suffisante dans certains secteurs. Il rappelle que l'ordonnance sur la protection contre le bruit impose le respect des valeurs limites d'émissions, tout en exigeant le respect du principe de proportionnalité. Il ajoute qu'à cet égard, la Confédération a mis en place un outil d'évaluation permettant d'apprécier la proportionnalité des mesures envisagées. Il indique que certaines mesures, telles que les parois antibruit, sont souvent jugées disproportionnées en raison de leur coût élevé au regard de leur efficacité limitée. Il ajoute qu'à Genève, leur hauteur est en outre limitée à deux mètres et, en présence de bâtiments situés à l'arrière, leur efficacité est fortement réduite. Il déclare que, lorsque les mesures envisageables ne permettent pas d'atteindre les valeurs limites d'émission de manière proportionnée, on aboutit à une situation de dépassement résiduel, ouvrant la voie à une demande d'allègement. Il explique que cette dérogation entérine le fait que, malgré les mesures raisonnablement applicables, les valeurs ne peuvent être pleinement respectées. Il précise que ces décisions sont susceptibles de recours et que le juge peut, le cas échéant, ordonner la mise en œuvre de mesures supplémentaires. Il relève que certaines décisions ont été contestées au motif qu'une réduction supplémentaire du bruit aurait été possible en combinant un revêtement phonoabsorbant avec une baisse de vitesse plus importante.

Le député s'interroge alors sur les axes non concernés par la stratégie de réduction des vitesses, mais néanmoins exposés à des niveaux de bruit excessifs. Il demande quelles mesures peuvent être envisagées pour lutter contre le bruit comportemental.

M. Gorce répond que la stratégie de réduction des vitesses vise à proposer une solution équilibrée, en tenant compte du fait que certains axes ne se prêtent pas à une diminution de la vitesse. Il explique que cette approche permet également de disposer d'un cadre général cohérent pour l'élaboration des projets d'assainissement. Il précise que, pour certaines rues, la baisse de vitesse n'est pas considérée comme une mesure adéquate. Il indique que, lorsque ces situations débouchent sur une demande d'allègement, les propriétaires concernés sont informés et peuvent faire valoir leurs droits. Il rappelle que l'ordonnance sur la protection contre le bruit a pour objectif premier la protection de la santé de la population, tout en tenant compte des coûts induits par les nuisances sonores. Il souligne enfin que les mesures mises en œuvre ne doivent pas perturber de manière excessive la fonctionnalité des infrastructures. Il mentionne l'évaluation réalisée sur la rive droite, laquelle a

consisté à mesurer, dans le cadre du fonctionnement de la ceinture urbaine, le nombre de personnes bénéficiant d'une diminution du bruit par rapport à celles susceptibles de subir une augmentation des nuisances.

Un député Vert relève que la problématique du bruit revient de manière récurrente et constitue un véritable enjeu de santé publique. Il s'interroge sur la situation actuelle des quelque 120 000 personnes précédemment exposées à des niveaux de bruit supérieurs aux normes et demande si, malgré une éventuelle diminution, ces niveaux restent aujourd'hui au-dessus des valeurs limites.

M. Maudet répond que les personnes concernées ne sont pas nécessairement les mêmes qu'auparavant. Il indique que, dans l'absolu, une amélioration peut être constatée, mais il précise que les méthodologies de comparaison ne sont pas strictement identiques, ce qui rend une lecture directe plus complexe.

Une députée MCG observe que, lors d'épisodes de pluie à Genève, la chaussée présente un effet miroir, avec une réflexion marquée des feux des véhicules. Elle demande si ce phénomène pourrait être lié à la pose de revêtements phonoabsorbants. Elle précise qu'elle ne fait pas référence à la visibilité des marquages, mais à la chaussée elle-même, qu'elle considère comme pouvant être à l'origine de nombreux accidents.

M. Gorce répond qu'il ne le pense pas. Il explique que ces revêtements ont au contraire tendance à absorber l'eau. Il précise que les questions de visibilité nocturne sont davantage liées au marquage routier et au type de matériaux utilisés, lesquels peuvent offrir une visibilité variable selon les conditions. Il ajoute que l'éclairage des phares permet parfois de mieux distinguer certains marquages et que le revêtement phonoabsorbant n'est pas plus brillant qu'un revêtement traditionnel.

Un député Vert revient sur la question concernant le comportement de certains usagers. Il indique que l'on a l'intuition que, durant la nuit, certains comportements génèrent des nuisances très importantes, au point de réveiller des quartiers entiers. Il demande si une évaluation existe, tant en termes d'impact que d'investissements nécessaires, et il souhaite des éléments de réponse sur le plan politique.

M. Maudet estime qu'il est difficile d'en déterminer la proportion exacte. Il rappelle qu'une campagne de sensibilisation a été menée avec l'appui de la police cantonale, notamment en lien avec des modifications illicites de pots d'échappement. Il indique que, malgré des démarches concertées de plusieurs départements, il n'existe pas de volonté politique suffisante pour adapter la

législation. Il souligne l'absence de base légale permettant de qualifier juridiquement le bruit comme une infraction et d'y associer une amende.

M. Gorce précise que, du point de vue de l'assainissement, ce sont les niveaux de bruit moyens qui doivent être traités, même si certains comportements inadéquats peuvent provoquer des nuisances ponctuelles importantes.

### **Suite des travaux et votes**

Un député UDC demande où en est la procédure du recours concernant l'instauration du 30 km/h.

M. Maudet répond qu'il est actuellement pendant devant la chambre administrative, en deuxième instance. Il précise que le recours date de mai 2025. Les échanges d'écritures sont clos et la cause est gardée à juger. Il ajoute que les recourants ont attaqué principalement sur des questions de forme, notamment quant au poids accordé à un individu ayant obtenu gain de cause en première instance, et non sur le fond du dossier. Il estime dès lors que la décision pourrait intervenir prochainement, possiblement dans les semaines à venir.

Le député revient sur la question des crédits relatifs aux revêtements phonoabsorbants. Il demande s'il est possible d'obtenir des précisions financières concernant les crédits de renouvellement actuel, estimant que le renouvellement des revêtements phonoabsorbants est financé par ces crédits. Il s'enquiert, le cas échéant, de l'existence de crédits spécifiques. Il souhaite connaître la situation précise de ces crédits, rappelant que la question a été débattue à plusieurs reprises au Grand Conseil, notamment sous M. Dal Busco. Il rappelle qu'avait alors été évoquée la nécessité de disposer d'un fonds de roulement d'environ 100 millions de francs afin d'assurer un renouvellement continu du réseau, le cycle impliquant de recommencer les travaux dès l'achèvement du réseau. Il estime qu'une ligne de crédit permanente serait nécessaire pour garantir le financement et le renouvellement des revêtements phonoabsorbants. Il ajoute qu'au moment des discussions, le réseau cantonal, soit environ 260 kilomètres, n'était pas encore entièrement équipé, alors que les premiers revêtements posés faisaient déjà l'objet d'un renouvellement.

M. Gorce indique que les crédits de renouvellement de l'office cantonal du génie civil servent à financer tant les revêtements phonoabsorbants que les revêtements traditionnels. Il précise que, dans le cadre d'une loi spécifique, pour laquelle le rapport divers du Conseil d'Etat a été présenté, un crédit de 85 millions de francs avait été voté afin de financer les mesures d'assainissement. Il ajoute que la première phase de pose des revêtements

phonoabsorbants a été réalisée sur la base du crédit de la loi 8644. Il indique que certains revêtements ont ensuite été renouvelés dans le cadre des crédits de renouvellement passés et qu'ils continueront de l'être à travers les crédits futurs. Il précise qu'une fois les mesures d'assainissement réalisées et le crédit spécifique arrivé à échéance, les revêtements qu'ils soient traditionnels ou phonoabsorbants doivent être renouvelés régulièrement dans le cadre des crédits ordinaires de renouvellement. Il rappelle que le crédit de renouvellement actuel a été voté en 2024 par le Grand Conseil.

Le député relève que, lors des débats au Grand Conseil, il avait été souligné que le cycle de renouvellement est permanent. Lorsqu'un tronçon est achevé, il faut déjà envisager de recommencer au point de départ. Il rappelle qu'à l'époque, le réseau n'était pas encore entièrement équipé et que certains revêtements posés quinze ans auparavant devaient déjà être remplacés, en particulier les premières générations de phonoabsorbants, dont la durée de vie était plus limitée. Il demande si le crédit actuel permet d'assurer ce roulement constant ou si un risque existe de devoir interrompre les travaux en fin de législature faute de moyens. Il rappelle qu'il avait été évoqué la nécessité d'un crédit annuel d'environ 100 millions de francs pour garantir un renouvellement quasi continu et il demande si les crédits en cours sont suffisants.

M. Gorce répond qu'avec le crédit de renouvellement 2025-2028 on dispose des fonds nécessaires pour couvrir les renouvellements prévus durant cette période. Il indique que, par le passé, des réductions budgétaires avaient entraîné des déficits d'entretien. Il précise que le crédit de la loi 8644 a permis non seulement la pose de revêtements phonoabsorbants pour lutter contre le bruit, mais également la remise à neuf indirecte de nombreux axes. Il rappelle que le réseau cantonal comprend environ 265 kilomètres de routes et qu'en considérant un cycle de renouvellement sur quinze ans, il est possible de déterminer le nombre de kilomètres à traiter chaque année. Il précise que les coûts dépendent de la largeur et des caractéristiques des routes, mais qu'un coût moyen au mètre carré peut être estimé, identique pour les deux types de revêtements en termes d'investissement initial.

Il ajoute que les revêtements phonoabsorbants perdent leur efficacité acoustique plus rapidement que les revêtements traditionnels et nécessitent donc un renouvellement plus fréquent. Il indique que des solutions sont actuellement étudiées afin de prolonger leur durée de vie, notamment par des procédés de nettoyage permettant de restaurer leurs propriétés acoustiques. Ces travaux devraient permettre de réduire les investissements nécessaires à l'entretien.

Le député demande si les démarches en cours concernent des essais visant à atteindre le résultat décrit ou des tests relatifs au nettoyage de la surface afin de restaurer la capacité d'absorption acoustique.

M. Gorce précise que le projet est en cours de mise en œuvre. Il indique qu'un appel d'offres est en préparation pour l'acquisition d'un véhicule spécialisé permettant d'effectuer ces prestations. Il explique que les derniers mois ont été consacrés à la mise au point de la méthode, notamment au choix de la pression adéquate pour nettoyer efficacement sans endommager le revêtement, ainsi qu'au développement d'un véhicule intégrant des composants existants. L'innovation réside, selon lui, dans la combinaison de ces éléments dans un équipement complet.

Il mentionne également un projet mené en partenariat avec l'EPFL visant à collecter les polluants accumulés dans les revêtements, actuellement entraînés vers les réseaux d'évacuation par les pluies, afin de les capter directement à la surface. Il indique que des analyses sont en cours afin de caractériser ces éléments, documenter les procédés et définir un mode d'exploitation optimal en fonction des différentes contraintes. Il conclut en indiquant que l'appel d'offres sera lancé prochainement.

Le président met ensuite aux voix la **prise d'acte du RD 1648** :

Oui : 10 (2 UDC, 4 PLR, 1 LC, 2 MCG, 1 LJS)

Non : —

Abstentions : 5 (2 Ve, 3 S)

**La prise d'acte du RD 1648 est acceptée.**

*La commission préavise un traitement aux extraits en catégorie III.*

En conclusion, compte tenu de ce qui précède, la commission des transports vous recommande et vous remercie de prendre acte du RD 1648.

# AVANCEMENT DES TRAVAUX D' ASSAINISSEMENT DU BRUIT ROUTIER L8644

COMMISSION DES TRANSPORTS  
PRÉSENTATION DU RAPPORT DU CONSEIL D'ÉTAT (RD 1648)  
3 FÉVRIER 2026



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

30.01.2026 Page 1

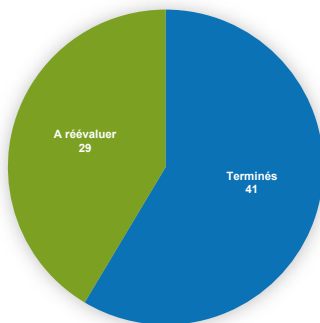
## DEROULEMENT DE LA PRESENTATION

1. ETAT D'AVANCEMENT ETUDES & TRAVAUX (CANTON)
2. ETAT FINANCIER A FIN 2024 ET PREVISIONS (CANTON)
3. RISQUES (CANTON)
4. PLANIFICATION > 2024 (CANTON)
5. ETAT D'AVANCEMENT AU 31.12.2024 (CANTON ET COMMUNES)
6. BILAN AU 31.12.2024 (CANTON ET COMMUNES)

30.01.2026 Page 2

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

### 70 projets d'assainissement



30.01.2026 Page 3

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

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

#### La stratégie vitesse pour lutter contre le bruit routier

L'arrêté de circulation publié en octobre 2022, reconsidéré en décembre 2023 a finalement été annulé par le Tribunal de première instance (TAPI) dans son jugement du 26 mars 2025. Ce jugement fait actuellement l'objet d'un recours auprès de la chambre administrative de la Cour de justice qui empêche aujourd'hui toute action de mise en œuvre de réduction de vitesse pour lutter contre le bruit routier.

#### Le moratoire sur les allègements

Depuis mai 2021, en raison de la consultation sur la stratégie vitesse et des incertitudes sur le trafic après 2040, toutes les études OPB ont été gelées et un moratoire provisoire sur les allègements a été instauré.

#### La réévaluation des hypothèses d'évolution du trafic +20ans

Depuis janvier 2024, une nouvelle méthode établit un mode de calcul harmonisé des charges de trafic.

30.01.2026 Page 4

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

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

#### Le modèle de calcul sonROAD18

Depuis le 1er juillet 2023, la Confédération recommande le modèle de calcul sonROAD18 pour évaluer le bruit routier selon l'annexe 3 de l'OPB.

**Conséquences** : Ces éléments impliquent que les projets d'assainissement du bruit routier visés par le moratoire sur les allègements (29 projets) devront être réévalués.

**Cadastre du bruit routier** : Réactualisé le 22 septembre 2025 afin de répondre aux nouvelles exigences de l'OFEV en matière de modèle de calcul. Cette révision devrait conduire à une mise à jour des axes à assainir, ainsi que potentiellement, du plan de mesures d'assainissement du bruit routier.

30.01.2026 Page 5

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

### TRAVAUX

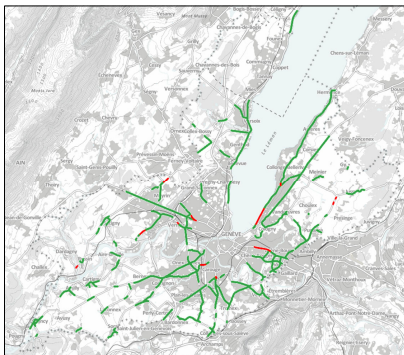
#### Revêtements phonoabsorbants

~ 127 km de routes cantonales nécessitent la pose d'un revêtement phonoabsorbant

~ 121 km ont été posés au 31 décembre 2024 (95 %)

Depuis 2009, des revêtements phonoabsorbants de type SDA 4 ou LNA (Low Noise Asphalt) sont mis en œuvre.

Depuis 2020, le canton a lancé des campagnes d'entretien pour remplacer les revêtements phonoabsorbants existants (travaux pris en charge par les crédits de renouvellement de l'OCGC).



Source : SITG

30.01.2026 Page 6

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

### TRAVAUX (SUITE)

#### Autres mesures d'assainissement (modération, parois 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 38 – avenue du Pailly, etc.)

#### Insonorisation des bâtiments

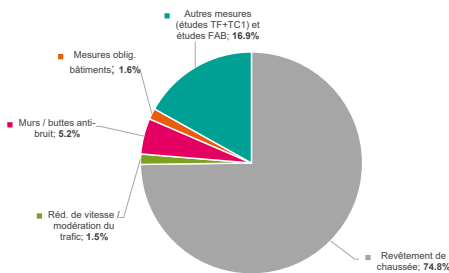
Au 31 décembre 2024, les procédures pour 12 bâtiments sont finalisées, 2 sont en cours et 1 reste à mener.

La réalisation de ces travaux dépend de la collaboration des propriétaires et varie selon le type de bâtiment à insonoriser, qu'il s'agisse d'un immeuble ou d'une maison individuelle.

30.01.2026 Page 7

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

### REPARTITION DES DEPENSES (L8644) AU 31.12.2024



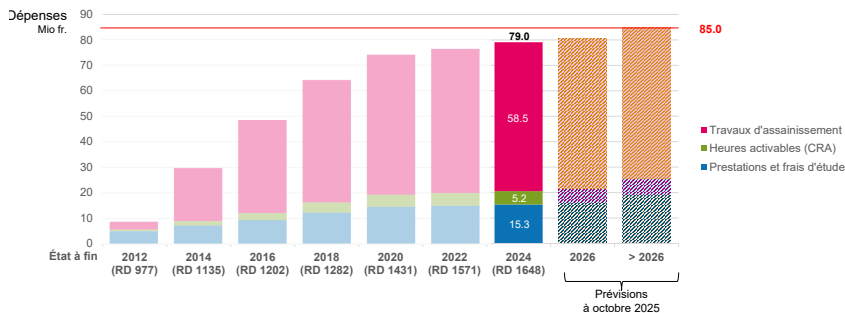
#### OPB article 13 :

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

30.01.2026 Page 8

## 2. ETAT FINANCIER À FIN 2024 ET PRÉVISIONS (CANTON)

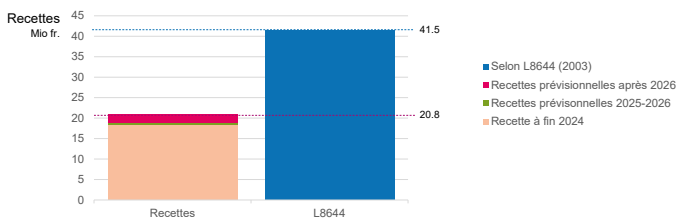
### ÉTAT DES DEPENSES ET PREVISIONS AU 31.12.2024



30.01.2026 Page 9

## 2. ETAT FINANCIER À FIN 2024 ET PRÉVISIONS (CANTON)

### ETAT DES RECETTES ET PREVISIONS AU 31.12.2024



	Recettes à fin 2024*	Recettes prévisionnelles 2025-2026 (prévision à octobre 2025)	Recettes prévisionnelles après 2026 (prévision à octobre 2025)	L 8644
Total (Mio fr.)	18.5	0.3	2.0	41.5
		20.8		

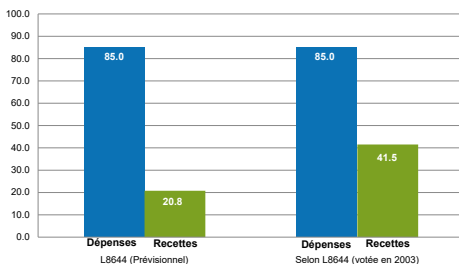
\*Dont 2.1 millions francs pour les routes principales (LUMin).

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

30.01.2026 Page 10

## 2. ETAT FINANCIER À FIN 2024 ET PRÉVISIONS (CANTON)

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



	Dépenses	Recettes
L8644 (crédit d'investissement 2003)	85.0	41.5
L8644 (prévisionnel)	85.0	20.8
<b>L8644 (solde net)</b>	<b>0</b>	<b>-20.7</b>

30.01.2026 Page 11

## 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. Pour les tronçons en milieu urbain, davantage sollicités (passage de poids-lourds, de bus, manœuvres, trafic important) ou impactés par des interventions de tiers (réseaux sous chaussée), une intervention avant 15 ans sera nécessaire pour respecter les valeurs considérées dans les études.

#### 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 un 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.

30.01.2026 Page 12

### 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'État. Il bloque le processus d'assainissement des routes cantonales et communales et stoppe la mise en œuvre des mesures d'assainissement sur les bâtiments liées à l'entrée en force des décisions d'allègements.

30.01.2026 Page 13

### 4. PLANIFICATION > 2024

#### ÉTUDES > 2024

La date de reprise des projets d'assainissement est encore incertaine, les prévisions actuelles tablent sur une reprise des premiers projets courant 2026.

⇒ **29 projets d'assainissement doivent être réévalués**

#### TRAVAUX > 2024

Dès 2025, les travaux de pose de revêtements phonoabsorbants sont financés par le crédit de renouvellement de l'OCCG 2025-2029.

De fait, la planification des travaux après 2024 concerne des modérations, des parois et fenêtres antibruit.

⇒ **2 modérations**

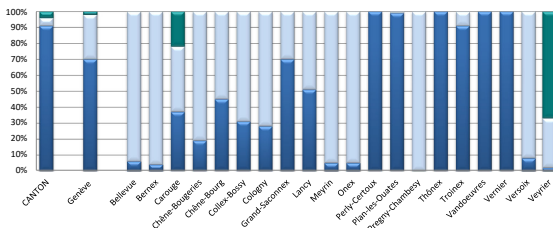
⇒ **6 parois antibruit (estimation à valider par les projets d'assainissement)**

⇒ **3 bâtiments avec des fenêtres à changer (dont 2 sont en cours)**

30.01.2026 Page 14

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

### INDICATEUR FINANCIER AU 31.12.2024 selon enquête OFEV 2024 (OPB art. 20)



	A fin 2024	2025-2028	>2028
<b>Canton</b> (situation octobre 25)	<b>91 %</b>	<b>5 %</b>	<b>4 %</b>
Ville de Genève	70 %	28 %	2 %
Autres communes	33 %	64 %	3 %
<b>Communes</b>	<b>59 %</b>	<b>38 %</b>	<b>3 %</b>

30.01.2026 Page 15

## 6. BILAN AU 31 DECEMBRE 2024 (CANTON ET COMMUNES)

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

~ 40% Canton – 60% Communes

Estimation des investissements réalisés et planifiés : ~ 293 millions de francs

Le **canton de Genève** a réalisé près de 91% des dépenses totales nécessaires à l'assainissement du réseau routier cantonal à fin 2024. 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 autres communes concernées. L'avancement à fin 2024 est de ~70%.

Les **autres communes** ont des dépenses planifiées en 2025 et 2028 très importantes en proportion de ce qui a été réalisé dans les années antérieures. Il s'agit d'une planification jugée ambitieuse !

**Sur la base de l'enquête OFEV 2024, l'avancement de l'assainissement des routes communales et cantonales à fin 2024 est de 72 %.**

30.01.2026 Page 16