



Date de dépôt : 2 novembre 2022

Réponse du Conseil d'Etat **à la question écrite urgente de Sylvain Thévoz : Bruit routier : le** **Conseil d'Etat fait-il la sourde oreille ?**

En date du 14 octobre 2022, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

Genève est le troisième canton où les habitants sont le plus exposés au bruit routier de Suisse. Plus de 150 000 Genevoises et Genevois souffrent du bruit avec des conséquences importantes pour leur santé. La limitation des vitesses, notamment dans l'hypercentre et dans les quartiers, figure toutefois déjà dans la loi aujourd'hui, mais n'est pas mise en œuvre. Le conseiller d'Etat Serge Dal Busco annonçait en janvier 2022 la concrétisation de mesures et une mise en cohérence de tout le système afin d'abaisser les vitesses à l'échelle du canton. Il rappelait qu'on se le devait, pour des questions de santé publique, et de respect de la loi tout court. Le Conseil d'Etat annonçait étendre la limitation à 30 km/h dans son hypercentre de jour comme de nuit. Genève voulait lutter contre le bruit routier et pour y parvenir limiter la vitesse des véhicules sur de nombreux axes. Aujourd'hui, au-delà de l'effet d'annonce, que reste-t-il de ces bonnes intentions ?

- ***Combien de personnes souffrent toujours en 2022 de bruit excessif à Genève directement lié au bruit routier ?***
- ***Quelles sont les actions concrètes menées par le canton afin de réduire ce bruit routier, et quelles sont celles qui vont être prises ?***
- ***Comment le Conseil d'Etat justifie-t-il que la loi n'est pas appliquée depuis de nombreuses années et que le bruit routier continue de nuire à la qualité de vie, à la santé des Genevoises et Genevois ?***

- *Alors que la technologie existe, pourquoi le canton n'investit-il pas davantage dans les affichages en temps réel sur panneau LED lorsque la limite de bruit est dépassée ou inférieure, afin de sensibiliser les conducteurs, sur le modèle de ce qui existe pour la vitesse ?*
- *Quelles sont les mesures innovantes que le Conseil d'Etat propose afin d'accélérer la réduction des nuisances sonores liées au bruit routier ?*
- *Existe-t-il de nouvelles technologies permettant de mieux identifier les pics sonores, et lutter de manières ciblées contre ceux-ci ?*

Je remercie par avance le Conseil d'Etat des réponses qu'il saura apporter à ces questions.

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

- *Combien de personnes souffrent toujours en 2022 de bruit excessif à Genève directement lié au bruit routier ?*

Le cadastre du bruit routier élaboré par le service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants (SABRA) permet de déterminer les niveaux d'immission pour les façades des bâtiments exposés au bruit routier. Ainsi, le cadastre (dernière mise à jour datant de 2017) indique que sur un total de 45 303 façades analysées, 11 052 d'entre elles (soit 24%) étaient en dépassement des valeurs limites d'immission (VLI) fixées par l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit, du 15 décembre 1986 (OPB; RS 814.41). La dernière mise à jour de ce document (publication prévue avant la fin 2022) indique que pour 51 736 façades calculées, un total de 9 519 façades dépasse encore les VLI (soit 18%). Ces informations indiquent que l'exposition au bruit routier de la population est toujours élevée, mais qu'elle s'inscrit dans une tendance plutôt baissière, reflet des efforts fournis par les autorités pour assainir les routes. A noter finalement que, même si l'information sur le nombre de personnes résidentes dans chacun des bâtiments concernés n'est pas renseignée dans le cadastre, on estime à quelque 120 000 les personnes confrontées à un niveau de bruit dépassant les normes fédérales.

– ***Quelles sont les actions concrètes menées par le canton afin de réduire ce bruit routier, et quelles sont celles qui vont être prises ?***

La stratégie d'assainissement du bruit routier s'appuie sur un document établi en 1998 (le Plan de mesures d'assainissement du bruit routier), document qui a été mis à jour et adopté par le Conseil d'Etat le 20 avril 2016. Ce dernier document dressait un bilan du premier plan de mesures, présentait la liste des axes restants à assainir, et détaillait des mesures stratégiques et opérationnelles pour le faire. Plus récemment, cette stratégie a été réaffirmée et figure dans la stratégie bruit 2030 adoptée par le Conseil d'Etat le 26 mai 2021. Cette stratégie considère la protection contre le bruit de manière beaucoup plus globale, comprenant des mesures de réduction des émissions sonores ainsi que de promotion d'ambiances sonores de qualité. En ce sens, un plan de mesures découlant de la stratégie bruit 2030 est en voie de finalisation (pilotage par le SABRA) et permettra la mise en œuvre de nombreuses mesures de protection contre le bruit.

A ce jour, la mesure principale d'assainissement du bruit routier mise en place par le canton de Genève est la pose de revêtements phonoabsorbants, ceci afin de réduire le bruit à la source. Dans ce domaine, le canton a été précurseur. En effet, les premiers revêtements phonoabsorbants ont été posés en 1998 déjà. Dès leur apparition à partir de 2009, des phonoabsorbants type SDA 4 (ou LNA), beaucoup plus efficaces, sont mis en œuvre à large échelle sur les routes cantonales. A fin 2022, environ 98% des routes cantonales à assainir disposeront 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 afin de réduire le bruit routier. Tout en respectant les principes définis dans la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, du 5 juin 2016 (LMCE; rs/GE H 1 21), la stratégie proposée prévoit de mettre en œuvre une gestion des vitesses différenciée jour/nuit pour les axes structurants des zones II de la LMCE, ainsi que pour la ceinture urbaine, en harmonisant par endroit les vitesses diurnes à 50 km/h et en abaissant les vitesses nocturnes à 30 km/h. Cet abaissement est systématique dans le cas des zones II, tandis que pour la ceinture urbaine, il est appliqué en cas de dépassement des valeurs limites d'immission la nuit. Enfin, ce dernier principe est également appliqué aux autres axes structurants du canton, qui passeront dès lors à 50 km/h la nuit, toujours en cas de dépassement de bruit. Suite à une large consultation de la société civile, des communes et des partis politiques réalisée au printemps 2021, la stratégie a été approfondie en coordination avec les services d'urgence, la police routière et les Transports publics genevois. Elle a aussi

fait l'objet de séances de la commission des transports du Grand Conseil, ainsi que du Conseil des déplacements et de l'Association des communes genevoises. La stratégie de vitesse et plus particulièrement les tronçons des axes dont la vitesse est modifiée ont été soumis à enquête publique pendant 30 jours en juin 2022 et l'arrêté publié le 11 octobre 2022 pour 30 jours de droit de recours. L'ensemble des observations reçues a permis d'adapter localement les vitesses de certains tronçons sans remettre en cause les principes de la stratégie de vitesse. Si l'arrêté ne fait pas l'objet de recours, sa mise en œuvre interviendra en priorité dans la zone I LMCE, ainsi que sur les axes routiers en dépassement des valeurs d'alarme selon l'OPB d'ici fin 2022. Les autres axes routiers feront l'objet d'un déploiement à partir de début 2023 en coordination avec les communes.

- ***Comment le Conseil d'Etat justifie-t-il que la loi n'est pas appliquée depuis de nombreuses années et que le bruit routier continue de nuire à la qualité de vie, à la santé des Genevoises et Genevois ?***

Genève bénéficie du meilleur ratio de routes équipées par du revêtement phonoabsorbant (cf. ci-dessus). Malgré les investissements conséquents consentis en la matière et la politique de renouvellement fréquent de ces revêtements, le bruit généré par le volume de trafic reste supérieur aux normes. Le contexte urbain ne se prêtant que peu à l'installation de parois anti-bruit, seule la diminution de la vitesse autorisée constitue une variable sur laquelle une certaine marge de manœuvre demeure. C'est en ce sens que le Conseil d'Etat a adopté la stratégie vitesse mentionnée plus haut.

- ***Alors que la technologie existe, pourquoi le canton n'investit-il pas davantage dans les affichages en temps réel sur panneau LED lorsque la limite de bruit est dépassée ou inférieure, afin de sensibiliser les conducteurs, sur le modèle de ce qui existe pour la vitesse ?***

Le SABRA teste différentes technologies de radars acoustiques qui pourraient permettre de repérer les excès de bruit liés au comportement inadéquat de certains conducteurs, pour signaler l'excès de niveau sonore sur un affichage placé au bord de la route afin de sensibiliser ces personnes dans un premier temps. Ces dispositifs pourraient être utilisés à des fins pédagogiques, le temps qu'un cadre légal soit élaboré, adopté et mis en place pour permettre d'amender les contrevenants. En termes de développement, une motion au niveau national demande au Conseil fédéral d'adapter la législation pour pouvoir utiliser des radars bruit avec des sanctions. Aujourd'hui, le cadre légal ne fixe aucun seuil de bruit pour les véhicules

dans le trafic et ne permet pas les sanctions, raison pour laquelle seuls des radars bruit de type pédagogique sont testés.

– ***Quelles sont les mesures innovantes que le Conseil d'Etat propose afin d'accélérer la réduction des nuisances sonores liées au bruit routier ?***

Les mesures précitées telle que la stratégie vitesse et l'équipement en radars pédagogiques sont les actions qui devraient avoir un effet concret sur la réduction du bruit routier.

– ***Existe-t-il de nouvelles technologies permettant de mieux identifier les pics sonores, et lutter de manières ciblées contre ceux-ci ?***

Comme mentionné, le SABRA teste différentes technologies afin de détecter les pics de bruit dans le cadre du développement de radars bruit. Le SABRA participe notamment à un projet Innosuisse avec différents partenaires suisses dont le but est de développer un réseau distribué de capteurs de bruit utilisant les dernières techniques de l'Internet des objets et d'apprentissage automatique. Il convient finalement de noter qu'à partir du 1^{er} janvier 2023, l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) recommande l'utilisation du modèle de calcul SonROAD18 dans le cadre de l'évaluation du bruit du trafic routier. Il permet de calculer de manière précise les émissions sonores grâce une catégorisation détaillée des types de véhicules circulant en Suisse. Ainsi, ce nouveau modèle permettra de calculer de manière réaliste les émissions du trafic routier, tant pour les niveaux moyens que pour les niveaux maximaux.

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

Le président :
Mauro POGGIA