

*Date de dépôt : 18 octobre 2016*

## **Rapport**

**de la Commission des travaux 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 M. Christo Ivanov**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La Commission des travaux s'est réunie les 20 et 27 septembre 2016 pour étudier le RD 1135.

Elle a siégé sous la présidence de M. Sandro Pistis. Le procès-verbal a été tenu par M. Sébastien Pasche. Qu'ils soient remerciés de la qualité de leur travail.

A également participé aux travaux de la commission : M. Nicolas Huber, secrétaire scientifique. Qu'il soit ici remercié de son apport apprécié aux travaux de la commission.

**Présentation du RD 1135 par M. Cédric Joseph, ingénieur cantonal (DETA), M. Jean-Baptiste Ferey, secrétaire adjoint (DETA), et M. Christian Gorce, directeur des ponts et chaussées (DETA)**

Le président souhaite la bienvenue aux représentants du département et leur cède la parole.

M. Ferey indique qu'ils vont commencer par présenter les différentes mesures en matière d'assainissement du bruit sur le territoire du canton.

M. Gorce rappelle que le RD 1135 est le second rapport du Conseil d'Etat sur la loi 8644, déjà présenté à la Commission des travaux. Il souligne qu'au

niveau de l'organisation, selon l'ordonnance fédérale, c'est le détenteur de la route qui est obligé d'assainir : le canton pour les routes cantonales, la Confédération pour les autoroutes et les communes pour les routes communales. Il ajoute que le RD 1135 aborde exclusivement l'aspect des routes cantonales puisque la L 8644 est un crédit d'assainissement pour les routes cantonales.

Il précise que l'ensemble des routes à assainir pour le canton son tissues du plan de mesures 1998, actualisé en 2016. Au niveau de l'organisation du mécanisme de subventionnement de l'assainissement, il relève que chaque détenteur de route annonce, à la direction générale du génie civil (DGGC), la liste des projets qu'il souhaiterait, lesquels sont communiqués à l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) pour une période de convention-programme ; il rappelle que la dernière période couvre 2015 à 2018 et que c'est donc cette liste de projets qui fait l'objet de subventions durant cette période.

Il indique qu'une des commissions officielles pour le suivi des projets d'assainissement est la commission PRASSOB et qu'une recommandation d'évaluation du rapport définitif est émise par le service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants (SABRA) à la DGGC.

La mesure phare de l'assainissement concerne les revêtements phono-absorbants. Il explique que l'on donne la possibilité aux détenteurs de poser ce revêtement, même si la procédure n'est pas encore terminée.

Concernant l'avancement des études pour les projets du canton, il explique que, à fin 2014, 26 projets étaient terminés, 30 en cours d'étude et 13 qui devaient encore commencer au niveau de l'étude d'assainissement.

Il ajoute que, depuis fin 2014, ils ont mené d'autres projets et surtout relancé le processus d'appel d'offres pour augmenter le nombre de bureaux d'étude susceptibles de réaliser des études d'assainissement et ainsi accélérer le processus d'avancement sur les études.

Concernant l'avancement des travaux à fin 2014, sur 89 des 128 km de routes cantonales (70% des routes à assainir), 49 km de revêtement haute performance de la première génération ont été posés depuis 2009, dont 7,2 km déposés en 2014.

Il ajoute que 7,7 km ont été déposés en 2015, 11,5 km en 2016, tandis qu'il y a 13 km prévus pour 2017.

Concernant l'état financier à fin 2014 et les prévisions 2018, il indique que les montants des dépenses à fin 2014 étaient de 29,7 millions, tandis que les prévisions de dépenses de 2015 à 2018 sont de 54,6 millions. Il relève que l'on arrive à un total de 84,3 millions, inférieur au montant voté dans la L 8644.

Il ajoute que 25,6 millions avaient également été investis pour l'assainissement du bruit, mais dans le cadre de l'entretien et du renouvellement normal des routes, et donc que cette somme a été prise sur le crédit de renouvellement de la DGGC mais bénéficie des subventions de la confédération.

Il explique que les revêtements phono-absorbants sont par exemple subventionnés à hauteur de 32%, mais au maximum du coût des travaux ; les parois anti-bruit sont subventionnées jusqu'à l'année dernière à hauteur de 25% mais au maximum à 50% du coût des travaux ; les fenêtres anti-bruit à 400 F par fenêtre et les études à 15%.

Selon la L 8644 votée par le Grand Conseil en 2003, il était attendu 85 millions de dépenses et 41,5 millions de recettes, alors que les prévisions présentées nous montrent aujourd'hui des dépenses s'élevant à 84,3 millions et 16,7 millions de recettes.

Un commissaire (PLR) rappelle que la Cour des comptes avait mis le doigt sur la procédure de choix et le fonctionnement du système projeté ; il désire pour sa part savoir quelle est la durée de la procédure à partir de la décision du PRASSOB. Il voudrait connaître la composition du PRASSOB.

M. Gorce précise que c'est la CEPP qui a fait un rapport sur le sujet, mais qu'il y a eu aussi un rapport d'audit interne. Pour la composition du PRASSOB, il indique qu'il y a des représentants de la DGGC, de la Ville de Genève, de la DGT, du SABRA, de la police et de l'aménagement du territoire (qui n'était plus représenté pendant un certain temps, mais qui l'est de nouveau).

Un commissaire (PLR) aimerait connaître le nombre d'entreprises qui posent du phono-absorbant.

M. Gorce indique que seulement quatre entreprises suisses répondent régulièrement aux appels d'offres du canton sur le phono-absorbant. Sur un plan technique, il explique que le phono-absorbant, au moment de sa pose, apporte un gain de 9 ou 10 dB, alors qu'au bout de 15 ans l'on table sur une amélioration d'environ 3 dB, ce qui correspond à une réduction du bruit du trafic de 100%.

M. Ferey souligne que les crédits de renouvellement de la DGGC ont été divisés par deux depuis cinq ans. Il relève que, aujourd'hui, l'on arrive à compenser grâce à cette loi, mais il estime qu'il va falloir bien compenser par autre chose par la suite si l'on veut avoir un réseau routier correct.

Un commissaire (PLR) pose la question des routes dans les nouvelles zones industrielles. Il observe que ce nouveau PL, l'on a plus besoin de passer par la

Commission des travaux pour gérer ses propres crédits. Il est étonné d'entendre que l'on affirme à la DGGC qu'il n'y ait pas de connexions avec la FTI.

M. Gorce précise que celui qui développe un nouveau projet autour d'une route doit s'assurer qu'il prend les dispositions pour respecter l'ordonnance sur la protection contre le bruit.

M. Ferey indique qu'ils vont prendre les mesures nécessaires pour respecter les normes limites et qu'ils mettront le phono-absorbant nécessaire pour être conforme à la législation en vigueur, de même que pour le maillon routier MICA, lequel a nécessité beaucoup de mesures d'accompagnement.

Il précise que, pour chaque nouveau projet, ils se doivent d'avoir une attention particulière sur ces assainissements.

Un commissaire (PLR) observe que la DGGC va bénéficier d'un crédit d'entretien pour les routes existantes mais aussi pour le développement du quartier de l'Étang. Il considère qu'il doit bien y avoir des travaux effectués sur ces routes et qu'ils ne peuvent pas simplement bénéficier d'un crédit de la Confédération jusqu'en 2018 pour simplement reporter les travaux.

M. Joseph explique que ce crédit est destiné à aider la DGGC à rattraper ce qui n'a pas été fait, mais dans le futur c'est à eux de construire correctement.

Un commissaire (PLR) se demande si la plus-value du phono-absorbant, versus une autre mesure moins performante, sera prise en considération dans leur prochain crédit de renouvellement.

M. Gorce souligne que la Confédération ne subventionne pas des mesures de protection dans la construction de nouvelles routes.

M. Joseph ajoute que c'est pour cela qu'il faut profiter du subventionnement fédéral d'ici à 2018, il considère que Genève est bon élève par rapport à d'autres cantons et d'autres communes.

M. Gorce souligne, concernant la question des mandataires, que l'on a identifié cinq ou six projets d'assainissement dont l'étude sera plus simple à cause de la configuration de la route ; il explique qu'ils envisagent donc de mener ces études directement au sein du génie civil.

Un commissaire (PLR) observe qu'ils ont parlé du cahier des charges sur les enrobés bitumineux et il se demande si ce cahier des charges prend en considération la question des bitumes verts.

M. Gorce souligne que l'on ne se trouve pas dans la catégorie des bitumes verts avec la couche de phono-absorbant. Il relève que, pour les sous-couches, il y a des produits qui se développent avec, pour certains, la quasi-exclusivité de certaines entreprises.

Une commissaire (S) se demande donc comment vont se gérer les treize projets qui restent, puisque l'on est au-delà de 2012 ; elle se demande s'ils seront réalisés tous avant 2018 ou alors si certains d'entre eux ne pourront pas bénéficier de la subvention de la Confédération.

M. Gorce rappelle que, lorsque la loi a été votée avec un délai à 2012, cela correspondait au délai de l'ordonnance sur la protection contre le bruit pour la mise en œuvre de l'assainissement. Il souligne que ce délai a été prolongé par la Confédération jusqu'en 2018 et donc que l'on continue au-delà des douze ans initialement prévus.

Il explique que la Confédération a annoncé que tous les travaux effectués entre le 31 mars 2018 et le 31 mars 2019 feront aussi l'objet de subventions, pour autant que les travaux soient vérifiés et que les factures soient envoyées avant le 31 mars 2019.

Il indique qu'ils vont prendre contact avec l'Office fédérale de l'environnement pour vérifier cela. Il observe ensuite que, en augmentant le nombre de mandataires et en essayant d'internaliser les projets les plus simples, le but est bien de respecter le délai du 31 mars 2018 et de s'organiser au mieux pour terminer tous les projets à cette échéance.

Un commissaire (Ve) relève que les revêtements phono-absorbants représentent 75% des mesures, tandis que les mesures de ralentissement du trafic ne représentent que 6%. Il considère que l'on privilégie le phono-absorbant.

M. Gorce indique que toutes les mesures d'assainissements sont balayées en commençant par les mesures à la source : les revêtements phono-absorbants et les mesures de modération. Il explique que la 1<sup>re</sup> étape est d'identifier le niveau de nuisance sonore et d'évaluer l'efficacité d'un revêtement phono-absorbant.

Un commissaire (Ve) s'étonne que l'on fasse du phono-absorbant dans les campagnes, même s'il y a du bruit, puisque le bruit est majoritairement en ville.

M. Ferey précise qu'ils n'interviennent pas sur les routes du domaine de la ville de Genève.

Un commissaire (Ve) souligne qu'il désire s'assurer que le phono-absorbant voté dans le cadre du projet de la rénovation de la route de Suisse au niveau de Versoix est prévu ici.

M. Gorce lui répond par l'affirmative.

Une commissaire (S) se demande s'il existe une volonté de coordination avec les communes, puisque la population vit principalement autour des routes

communales. Elle désire savoir en outre si les communes reçoivent des aides de la part de la Confédération ou du canton.

M. Gorce souligne que la coordination se fait chaque année avec les communes et qu'il y a un rappel régulier quant à leurs obligations qui est effectué. Il relève que les routes communales bénéficient au même titre que les routes cantonales de la subvention de la Confédération, pour autant que les communes aient annoncé leurs projets dans la convention-programme.

Une commissaire (S) se dit tout de même frappée par la différence entre le nombre de projets pour le réseau cantonal et le nombre de projets pour les réseaux communaux.

Un commissaire (UDC) observe qu'il y a 2,9% de mesures concernant des murs anti-bruit et il désire savoir où se trouvent ces murs anti-bruit.

M. Gorce indique que le premier a été réalisé à la route de Meyrin, le long de la route de Chancy, entre Confignon et Lancy, sur la route du Nant-d'Avril à Vernier et au bas de la route de Ferney.

Un commissaire (UDC) indique que l'on parle d'une baisse des subventions fédérales et qu'il y a eu au final un boni de 700 000 F. Il se demande si tout est inclus là-dedans ou s'il y a une marge d'erreur qui est prise en compte.

M. Gorce précise que tout est calculé, mise à part le renchérissement entre 2012 et aujourd'hui. Il souligne que cela ne devrait pas empêcher de rester néanmoins dans l'assiette.

Le Président se demande de quelle manière les mesures sont effectuées, s'il s'agit uniquement du bruit des pneus qui frottent sur la route ou alors s'ils se basent aussi sur le bruit du moteur ou du système d'échappement.

M. Gorce indique que le cadastre des bruits est établi par le SABRA et prend en compte l'ensemble des bruits qu'il y a dans l'environnement. Il souligne qu'en l'occurrence qu'il s'agit de performances de revêtements qui ne concernent que le bruit de roulement.

### Séance du 27 septembre 2016

Le président met aux voix le RD 1135 :

<b>Pour :</b>	<b>14 (2 S, 1 EAG, 1 Ve, 2 UDC, 4 PLR, 1 PDC, 3 MCG)</b>
<b>Contre :</b>	<b>–</b>
<b>Abstention :</b>	<b>1 (S)</b>

**La commission prend acte du RD 1135.**

*La catégorie « extraits » est préavisée.*