



Date de dépôt : 17 octobre 2022

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

Rapport de Grégoire Carasso (page 2)

Rapport de Grégoire Carasso

La commission des travaux (ci-après la commission) a étudié ce rapport du Conseil d'Etat lors de sa séance du 30 août 2022, sous la présidence de M^{me} Nicole Valiquier Grecuccio. La commission a été assistée par M. Stefano Gorgone, secrétaire scientifique au SGGC, et M. Matthias Bapst, responsable du budget des investissements au DF. Le procès-verbal de cette séance a été rédigé par M^{me} Garance Sallin. Que toutes ces personnes soient remerciées du soutien apporté aux travaux de la commission.

Audition de M. Christian Gorce, ingénieur cantonal, et de M. Serge Bulliard, chef du service des routes (DI)

M. Gorce rappelle que la L 8644 était un crédit d'investissement de 85 millions de francs qui avait été voté pour l'assainissement du bruit des routes cantonales. Sur les 70 projets d'assainissement concernant les routes cantonales, à ce jour 40 sont terminés et 30 sont en cours. Au niveau des travaux, 140 km de routes nécessitent un assainissement. D'ici à fin 2022, 98% des routes cantonales à assainir disposeront d'un revêtement phonoabsorbant (pour le détail, voir annexe, page 4). Les derniers pour cent se feront en coordination avec les mesures des projets d'agglomération.

S'agissant des autres mesures d'assainissement (modération de trafic, paroi antibruit, etc.), plusieurs ont été mises en œuvre : route de Chancy, route de Meyrin, avenue de Mategnin et avenue du Pailly. Au niveau de l'insonorisation des bâtiments, au 31 décembre 2020, deux procédures d'insonorisation étaient finalisées. 12 procédures ont été engagées depuis (pour le détail, voir annexe, page 5).

Au niveau de la répartition des dépenses, environ 78% concernent les revêtements de chaussée, 1,5% les réductions de vitesse/modération de trafic, 5,3% les murs antibruit, 1,5% l'insonorisation des bâtiments et 13,6% les autres mesures (principalement des études). Ils respectent en ce sens l'art. 13 de l'OPB qui demande à ce que soient priorisées les mesures qui empêchent la formation du bruit plutôt que celles qui empêchent la propagation du bruit. L'essentiel des dépenses concerne les travaux. Le total prévisionnel se situe en deçà des 85 millions de francs de la loi. Concernant les investissements utiles à l'assainissement du bruit routier, un graphique montre les différents investissements annuels depuis 2010, avec le taux d'avancement (voir annexe, pages 6-7). A fin 2020, le taux d'avancement était de 89%, avec une prévision de 7% pour 2021-2022 et de 4% pour après 2022.

Sur le plan des recettes, elles sont en diminution par rapport à ce qui avait été prévu dans la loi. Au lieu des 41,5 millions de francs attendus, les recettes totales seront plutôt de 19,7 millions. Cela s'explique par la diminution du taux de subventionnement par la Confédération, et par les taux de subventionnement différenciés entre les différentes mesures, qui font que le taux moyen approche des 16%. Quant aux dépenses, elles sont dans la cible attendue (85 millions).

Les risques identifiés concernent d'abord les performances acoustiques des revêtements. Avec les nouveaux matériaux posés à partir de 2009, il n'y avait au départ pas de recul précis quant à leur durée de vie. Les premiers résultats qui apparaissent maintenant montrent que certains sont conformes aux attentes projetées (durée de vie de 15 ans). Pour ceux qui sont plus sollicités, la durée de vie sera probablement réduite et fera moins de 15 ans. Par ailleurs, pour toutes les mesures qui nécessitent des autorisations de construire, le risque existe toujours qu'un riverain ou une association fasse opposition, par exemple pour une paroi antibruit. Au niveau de la perte de subvention, l'entrée en vigueur de la modification de l'OPB en juillet 2021 a réduit le risque de pertes de subventions, car il n'y a désormais plus de date butoir pour le subventionnement. Un autre risque est l'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 parois antibruit et d'insonorisation des bâtiments. A noter que seules des mesures économiquement supportables et proportionnées sont retenues pour l'assainissement du bruit des routes cantonales.

Concernant les allègements, il a été décidé en 2022 de faire un moratoire sur les décisions en la matière, dans l'attente de nouvelles mesures d'assainissement, concernant en particulier une stratégie de diminution des vitesses proposées par le canton, en complément des autres mesures. Les études d'assainissement qui étaient en cours ont été gelées dans l'attente de la consultation sur cette stratégie de réduction de vitesse. Une enquête publique a été lancée par l'OCT et prochainement un arrêté de circulation permettra de mettre en œuvre cette décision sur l'ensemble du canton et de reprendre les études d'assainissement en intégrant cela, ce qui permettra de diminuer les nuisances sonores prévisionnelles. Les variations de charge de trafic seront également prises en compte, puisque les projets d'assainissement tiennent compte de la progression du trafic. A la base, cela s'est fait sur l'hypothèse d'une croissance du trafic. Avec le plan climat cantonal, ces données vont évoluer. Ils travaillent avec l'OCT pour déterminer quelles seront les

prévisions quant au trafic. Concernant les études, il y a une liste des études qu'il reste à finaliser (voir annexe, page 15). Une étude a été finalisée en 2021.

Au niveau de l'état d'avancement, les valeurs sont calculées sur la base de l'enquête annuelle qu'ils doivent rendre à la Confédération et les données que les communes ont transmises. A fin 2020, l'état d'avancement du canton était de 89% sur la réalisation de l'assainissement des routes cantonales. A fin 2021-2022, il y avait une prévision de 96%, mais ils seront probablement plutôt à 93%. Pour les communes, la Ville de Genève était à 51% fin 2020, et prévoyait de réaliser 17% supplémentaires à la fin 2022 et le solde après 2022. Les autres communes ont un taux d'avancement de 46% fin 2020, de 26% pour 2021-2022 et de 28% après 2022. Ces prévisions au niveau des communes ont des pourcentages élevés ; si on les compare à ce qui a été réalisé les années précédentes, ce sont des objectifs très ambitieux. Ils pourront voir à l'issue de la prochaine enquête si les communes ont effectivement réalisé les investissements projetés. Les investissements totaux pour l'assainissement du bruit à Genève se répartissent environ ainsi : $\frac{1}{3}$ par le canton, $\frac{1}{3}$ par la Ville de Genève, $\frac{1}{3}$ par les autres communes (22 communes). Pour l'ensemble des travaux d'assainissement, on est à un total de 324 millions de francs estimés. Selon le bilan général de l'assainissement à Genève sur la base de l'enquête OFEV 2020, l'avancement à fin 2020 était de 62%.

Un commissaire EAG demande quel niveau de bruit les habitants et habitantes qui résident au bord de ces routes doivent subir. Beaucoup de personnes subissent encore l'effet du bruit, en plus de la pollution atmosphérique. Il regrette qu'un tableau sur le niveau de bruit n'ait pas été présenté. Cela aurait permis de montrer tout ce qu'il reste encore à faire. Par ailleurs, l'Etat doit aider la Ville de Genève et payer les routes cantonales qui passent dans le territoire de la Ville. Il demande quel est le montant du subventionnement de l'Etat à la Ville pour cela. M. Gorce répond qu'il n'y a pas de subventionnement de l'Etat à la Ville, car le détenteur des routes cantonales est chargé de l'assainissement de celles-ci, et les détenteurs des routes communales sont chargés de l'assainissement de ces dernières. Le commissaire conteste le bienfondé de cette réponse.

Une commissaire PLR revient sur la durée de vie moindre de certains revêtements. Elle demande à combien elle serait réduite, et ce que cela signifie concrètement au niveau des performances. Elle demande s'ils ont déjà prévu la planification suivante, compte tenu de cette durée de vie. M. Gorce répond que les premiers revêtements absorbants posés avaient des performances médiocres, avec une réduction de 1 dB, ce qui était insuffisant par rapport aux dépassements constatés. En 2009, de nouveaux revêtements sont apparus, apportant une réduction de 8 à 9 dB, ce qui est considérable. Il y a des

allègements quand on ne parvient pas à respecter les valeurs limites ; c'est la situation en fin de vie du revêtement. Une prévision a été faite pour ces revêtements : ils avaient estimé une planification de 15 ans pour le renouvellement de ces revêtements. Après 15 ans, le revêtement passe de 9 à 3 dB. Une augmentation de 3 dB équivaut à un doublement du trafic, donc cela reste très efficace après 15 ans, même si cela ne l'est pas autant qu'au moment de la pose. Globalement, les prévisions étaient correctes, mais sur certains revêtements plus sollicités, il y a une diminution de performance plus rapide que ce qu'ils attendaient. Pour ceux-ci, la valeur de 3 dB sera atteinte après 10 ou 12 ans plutôt que 15 ans. Le monitoring se poursuit : le cycle de renouvellement priorise les revêtements d'ancienne génération.

Un commissaire UDC demande s'ils appliquent toujours les mesures d'assainissement dans le même ordre. M. Gorce répond qu'ils les appliquent dans l'ordre préconisé dans l'OPB. Il faut d'abord agir sur le bruit à la source. Cela passe d'abord par la pose de revêtement phonoabsorbant. Ensuite, il y a les baisses de vitesse, mais elles étaient peu ou mal acceptées ; ils en ont fait peu. Les aménagements routiers sont souvent liés à des transformations dans le cadre d'un projet d'aménagement. Aujourd'hui, ils souhaitent ces mesures par une baisse de la vitesse, qui est un élément supplémentaire pour lutter contre le bruit et vient en complément de l'efficacité du phonoabsorbant. C'est aussi une mesure à la source, qui doit être priorisée. Lorsque ces mesures sont insuffisantes et qu'il n'y a plus de levier quant à la formation du bruit, ils doivent réfléchir à des mesures empêchant le bruit de se propager, comme les parois antibruit. Ce n'est pas facile à réaliser, en particulier dans les milieux urbains, où il y a des immeubles hauts proches de la route. Les parois antibruit sont souvent peu efficaces pour les protéger.

En milieu moins urbain, ils ont la possibilité de les réaliser, mais elles ne sont pas économiquement supportables. L'OPB précise qu'il ne faut pas dépenser de manière disproportionnée. Les investissements réalisés visent avant tout à diminuer les coûts du bruit sur la santé. Les parois antibruit sont souvent peu économiquement supportables, car elles coûtent assez cher et, si l'on ne protège qu'une villa, le calcul de l'OFEV montre que cette paroi n'est pas raisonnable. Il y a aussi la problématique de l'intégration dans le paysage, car l'OPB indique également que, si la paroi impacte le paysage dans un milieu protégé par exemple, on peut renoncer à sa mise en place. Elle nécessite de toute manière une autorisation de construire. Si les valeurs limites à respecter sont encore dépassées après ces deux types de mesures, les décisions d'allègement interviennent, même si l'on souhaite qu'il y en ait le moins possible. Ces décisions peuvent être contestées devant les tribunaux. Si le bruit est très élevé, le propriétaire du bâtiment a l'obligation d'insonoriser son

bâtiment. Le détenteur de la route (canton ou commune) a l'obligation de prendre en charge les coûts d'insonorisation. L'insonorisation des bâtiments n'a pas d'effet sur le respect des valeurs limites d'immission, puisque le bruit est mesuré à la fenêtre. La fenêtre est l'ultima ratio, elle permet une protection si les nuisances sont trop fortes, mais elle n'est pas suffisante pour protéger l'habitant, car les fenêtres doivent être ouvertes pour aérer les appartements, etc.

Un commissaire MCG demande si l'on peut espérer un jour obtenir un revêtement routier qui permettra de réduire encore plus les nuisances sonores, et s'ils utilisent des revêtements en matériaux recyclés. M. Gorce répond qu'il est difficile de prédire l'avenir, mais ne pense pas que l'on pourra atteindre des performances plus élevées que les actuelles. Le critère de performance est un élément de choix pour les appels d'offres. Finalement, ils n'ont plus pris en compte ce critère, car les performances atteignaient une limite, aussi parce que la course à la performance au niveau acoustique donne aussi lieu à une diminution de la résistance de ces revêtements. Ils veulent trouver un bon équilibre entre la capacité à réduire le bruit et à tenir dans le temps. Si l'on doit trop souvent remplacer les revêtements, cela pose des problèmes en termes de budget et de nuisances provoquées, car à chaque fois que l'on pose un revêtement, on perturbe aussi la circulation. Il est toutefois possible que des entreprises inventent une autre solution, et ils sont attentifs à ce qui se fait sur le marché. Concernant les matériaux recyclés, les revêtements phonoabsorbants ont une granulométrie très fine, et il n'y a aujourd'hui pas de revêtement phonoabsorbant recyclé. Cela viendra peut-être par la suite, mais ce n'est pas encore le cas.

Un commissaire S remarque que l'insonorisation est subventionnée par la Confédération à 400 francs par fenêtre. Il demande s'ils ont des éléments quantitatifs à donner sur ce type de mesures, par exemple sur le nombre de fenêtres. M. Bulliard répond qu'ils ont changé deux bâtiments, car ce n'était pas la priorité jusqu'à présent. Il ne sait pas combien de fenêtres cela représente, mais pas beaucoup. Ils ont lancé 12 nouvelles procédures, avec notamment un projet du côté de Carouge, au début de la route de Saint-Julien. Ils vont changer les fenêtres des grands bâtiments se trouvant au niveau du tunnel de Carouge. Ils n'ont toutefois pas forcément été encouragés pour ce genre de mesures, car c'est vraiment à la source qu'il faut combattre le bruit.

Le commissaire S revient sur le fait qu'en 2014, la Ville de Genève et le canton ont commencé à mettre en place des mesures d'allègement. Cela peut être assez choquant, car c'est une forme de démission de l'autorité par rapport à l'injonction de la Confédération de réduire le bruit. Il souhaiterait savoir

comment cette pratique de demande d'allègements a évolué depuis 2014, et si les demandes de l'époque sont toujours en force.

M. Gorce répond que c'est une disposition prévue dans l'OPB (art. 14), lorsqu'il n'y a plus la possibilité de prendre des mesures contre le bruit ou que l'on doit renoncer à une mesure (impact sur le paysage, etc.). Le processus pour renoncer à la mesure est intégré dans le projet d'assainissement, qui est ensuite validé, et il y a une possibilité de contestation. Il y a eu plusieurs contestations devant les tribunaux qui ont mis en lumière que certaines mesures comme la baisse de vitesse n'avaient pas été retenues, ou écartées trop facilement, dans les études d'assainissement. Cela a déclenché au niveau politique un certain nombre de demandes et d'actions. Le DI a pris cela en compte en mettant en consultation une stratégie de vitesse. L'objectif est de pouvoir baisser la vitesse là où c'est nécessaire et de manière cohérente. Dans l'attente de cette consultation, ils ont suspendu les études d'assainissement et la prise de nouvelles décisions d'allègement. Pour celles qui étaient en force, elles le sont encore. Il n'y a pas de durée limite. En revanche, si la situation évolue, il est possible de refaire un projet d'assainissement pour en tenir compte. Quand la stratégie de vitesse sera mise en œuvre, elle va apporter un effet sur les bâtiments qui font aujourd'hui l'objet d'une décision d'allègement. Cela permettra peut-être à terme de revoir ces décisions. L'administration va d'abord se concentrer sur le fait de terminer les projets d'assainissement en cours, mettre en œuvre les revêtements qu'il reste à poser, et agir sur les actions permettant de diminuer le bruit. Les études ont été menées avec un horizon d'assainissement à +20 ans ; à cet horizon, il faudra se reposer la question de savoir ce qu'il convient de faire. Si les valeurs sont inférieures, il faudra peut-être annuler la décision d'allègement.

En réponse au commissaire S, M. Gorce indique qu'il y a 603 propriétaires concernés au niveau du canton, 243 pour les communes, soit un total de 846. Il n'a pas les chiffres avec la variation dans le temps. M. Bulliard précise qu'avant 2014, il y avait déjà des mesures d'allègement.

Vote

La présidente met aux voix le RD 1431 :

Oui : 13 (3 S, 2 Ve, 2 PDC, 4 PLR, 2 MCG)

Non : –

Abstentions : 2 (1 EAG, 1 UDC)

La commission prend acte du RD 1431.

Catégorie de débat préavisée : Extraits

AVANCEMENT DES TRAVAUX D' ASSAINISSEMENT DU BRUIT ROUTIER L8644 (RD 1431)

PRÉSENTATION DU 30 AOÛT 2022 – COMMISSION DES TRAVAUX



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENÈVE

www.geneve.ch

Département des Infrastructures
OCGC / DPC / service des routes

31.08.2022

DÉROULEMENT DE LA PRÉSENTATION

1. ETAT D'AVANCEMENT ETUDES & TRAVAUX (CANTON)
2. ETAT FINANCIER A FIN 2020 ET PREVISIONS (CANTON)
3. RISQUES (CANTON)
4. PLANIFICATION > 2022 (CANTON)
5. ETAT D'AVANCEMENT AU 31.12.2020 (CANTON ET COMMUNES)
6. BILAN AU 31.12.2020 (CANTON ET COMMUNES)

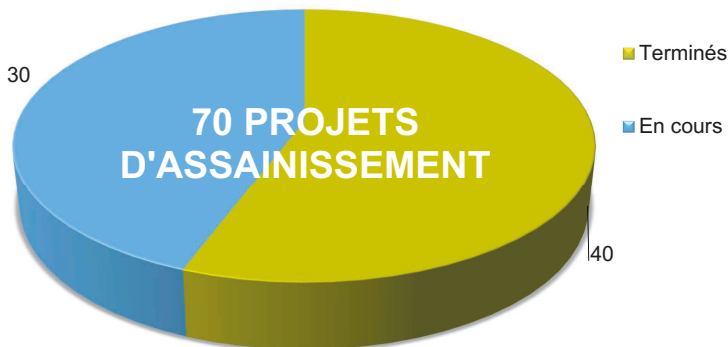


REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENÈVE

Département des Infrastructures
OCGC / DPC / service des routes

31.08.2022 Page 2

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



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
- ~ **120 km ont été posés en revêtements phonoabsorbants au 31 décembre 2020 (92 %)**
 - ~32 km de revêtements d'ancienne génération (< 2009)
 - ~88 km de revêtements de nouvelle génération (>2008)

A fin 2021 :

- ~2.6 km supplémentaires ont été posé (L8644)
- ~3.4 km dans le cadre de projet payés sur d'autres lois (prolongement TCOB, route Suisse à Versoix et mesures d'accompagnement MICA)
- ~4.6 km supplémentaires de revêtement phonoabsorbant d'ancienne génération ont été remplacés par un revêtement de nouvelle génération (crédit de renouvellement OCGC et mesures d'accompagnement MICA).

D'ici à fin 2022 :

- ~1.7 km supplémentaire sera posé (L 8644)
- ~2.4 km supplémentaires de revêtement phonoabsorbant d'ancienne génération seront remplacés par un revêtement de nouvelle génération (crédit de renouvellement OCGC).

~98% des routes cantonales à assainir disposeront d'un revêtement phonoabsorbant à fin 2022



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

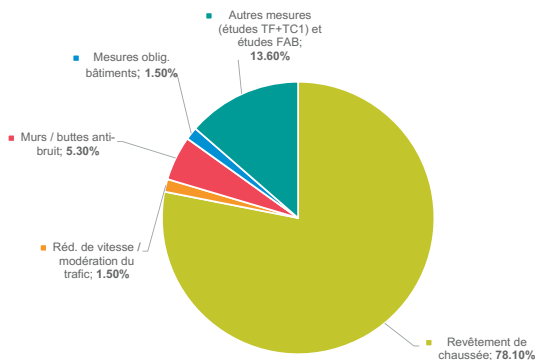
Au 31 décembre 2020, deux procédures d'insonorisation étaient finalisées.

12 procédures ont été engagée depuis. Ces travaux sont notamment dépendant de la collaboration des propriétaires des bâtiments.



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

REPARTITION DES DEPENSES (L8644) AU 31.12.2020



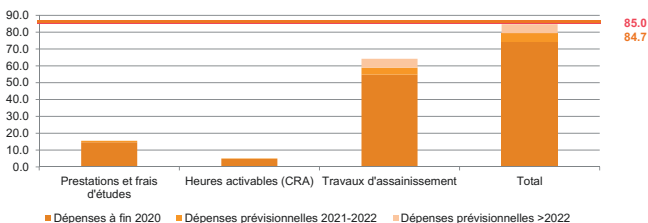
OPB article 13:

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



2. ETAT FINANCIER À FIN 2020 ET PRÉVISIONS (CANTON)

DEPENSES (L8644)



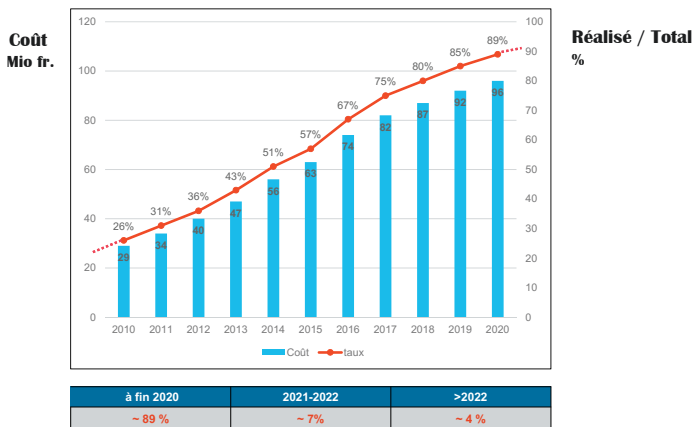
	Dépenses à fin 2020	Dépenses prévisionnelles 2021-2022	Dépenses prévisionnelles >2022	L 8644
Prestations et frais d'études	14.6	0.9	0	
Heures activables (CRA)	4.7	0.3	0	
Travaux d'assainissement	54.8	4.1	5.3	
Total (millions fr.)	74.1	5.3	5.3	85

Des 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 de programme de l'office cantonal du génie civil (OCGC). Ils représentent un total d'environ 29 800 000 francs, soit un total de dépenses utiles à l'assainissement du bruit routier de 103 900 000 francs à fin 2020.



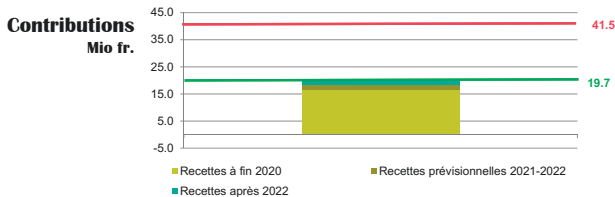
2. ETAT FINANCIER À FIN 2020 ET PRÉVISIONS (CANTON)

INVESTISSEMENTS UTILES A L'ASSAINISSEMENT DU BRUIT ROUTIER



2. ETAT FINANCIER À FIN 2020 ET PRÉVISIONS (CANTON)

RECETTES (L8644)



Recettes à fin 2020*	Recettes prévisionnelles 2021-2022	Recettes prévisionnelles après 2022	L 8644
16.3	2.2	1.2	41.5
Total (Mio fr.)			19.7

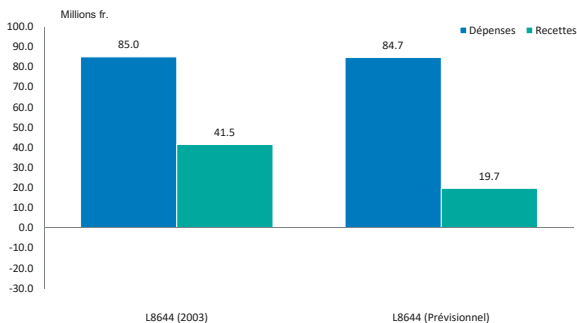
*Dont 2.1 millions francs pour les routes principales (LUMin).

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



2. ETAT FINANCIER À FIN 2020 ET PRÉVISIONS (CANTON)

BILAN PREVISIONNEL DES DEPENSES ET DES RECETTES (L8644)



	Dépenses	Recettes
L8644 (crédit d'investissement 2003)	85.0	41.5
L8644 (prévisionnel)	84.7	19.7
L8644 (solde net)	-0.3	-21.8



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 phonoabsorbant 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 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.



3. RISQUES (CANTON)

FINANCIERS

A) Pertes de subventions

Ce risque a été levé suite à la suppression par le Conseil fédéral de la limitation dans le temps des contributions fédérales pour l'assainissement des "autres routes". Ces nouvelles dispositions de l'OPB sont entrées en vigueur le 1^{er} juillet 2021.

B) 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. A noter que seules des mesures économiquement supportables et proportionnées sont retenues pour l'assainissement du bruit des routes cantonales.



3. RISQUES (CANTON)

ALLEGEMENTS

Le risque moratoire adopté en 2022 sur les décisions d'allègements, retarde la planification prévisionnelle présentée dans le présent rapport et la finalisation du processus d'assainissement des routes. Il gèle la mise en œuvre de mesures d'assainissements sur les bâtiments liés à l'entrée en force des décisions d'allègements.

Les études d'assainissement intégreront les effets des démarches complémentaires engagées par le DI pour lutter contre le bruit (stratégie vitesse et réduction des charges de trafic). Elles permettront, en diminuant les nuisances sonores, de réduire le nombre de personnes exposées à un bruit excessif et donc d'améliorer la qualité de vie des habitants de notre canton.

Elle réduiront le nombre d'allègements nécessaire et limiteront les risques de recours contre les allègements résiduels.



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 Saint-Julien	RC 3 a	En lien avec Projet d'Agglo (40-3)
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
Route de Jussy	RC 23 a	En lien avec projet d'aménagement (piste cyclable)
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 Adret
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-Casai	RC 33	En lien avec Projet moyenne ceinture Pailly-Casai-Meyrin
Route de Soral – Confignon et Berex	RC 67 a	En lien avec projet d'aménagement (modération du trafic)
Route de Rougemont	RC 67 b	En lien avec projet d'aménagement (piste cyclable)
Route de Peney	RC 75	En lien avec projet du barreau Montfleury



4. PLANIFICATION > 2022

ETUDE FINALISEE EN 2021

	RC	DÉSIGNATION
1	RC2 a	Route de Chêne

ETUDES > 2022

	RC	DÉSIGNATION
1	RC67 b	Route de Rougemont - Route de Soral
2	RC8 d	Route de Lausanne / Route de Suisse/Route de l'Etraz
3	RC34	Route de Vallery
4	RC38 a	Avenue de l'Air / Viaduc de l'Ecu / Pont de Pailly / Avenue du Pailly
5	RC29	Route du Grand-Lancy
6	RC38	Route du Pont Butin - Pont de Lancy
7	RC3 b	Route de Saint-Julien
8	RC20.2	Route d'Hermance - Anières - Hermance
9	RC31	Route du Mandement
10	RC2 b / c	Rue de Chêne-Bougeries - Rue de Genève
11	RC33	Avenue Louis-Casal
12	RC68	Route de Laconnex / La Vy-Neuve / Route de Sézegnin
13	RC37	Route de Sauvemy
14	RC20.1	Route d'Hermance - Corsier et Collonge-Bellerive
15	RC22	Plateau de Frontenex / Route de Vandoeuvres
16	RC21	Route Martin-Bodmer
17	RC41	Route de l'Etraz
18	RC72-73-83	Route de Cartigny / Rue du Trabil / Route du Nant-des-Cruces
19	RC34 a	Route des Fayards
20	RC23 a	Route de Jussy - Route de Monniat
21	RC85-70-72	Route du Moulin-Roget / Route d'Avull
22	RC44	Route du Vallon
23	RC1 a / b	Route de Thonon
24	RC1	Quai de Coligny
25	RC4 a	Route de Chancy
26	RC26-61	Route de Veyrier - Route de l'Uche - Route du Stand-de-Veyrier - Route Antoine Martin - Route de Marsillon
27	RC5	Avenue de Châtelain / Route de Vernier / Route du Nant-d'Avril
28	RC42-63-43	Route de Bardonnex/Route de Cugny
29	RC28 b	Route de Drize
30	RC27	Route de Troinex / Route de Pierre-Grand

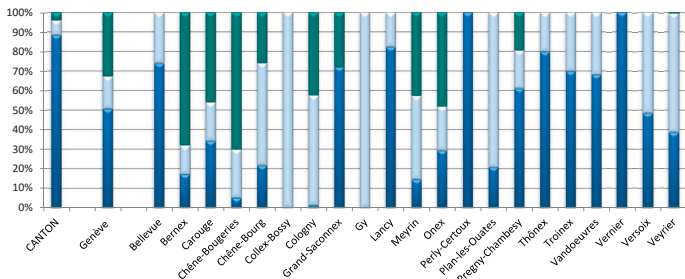


Département des Infrastructures
OCGC / DPC / service des routes

31.08.2022 Page 15

5. ETAT D'AVANCEMENT (CANTON ET COMMUNES)

INDICATEUR FINANCIER AU 31.12.2020 selon enquête OFEV 2020 (OPB art. 20)



	A fin 2020	2021-2022	>2022
Canton	89 %	7 %	4 %
Ville de Genève	51 %	17 %	32 %
Autres communes	46 %	26 %	28 %
Communes	49 %	20 %	31 %



Département des Infrastructures
OCGC / DPC / service des routes

31.08.2022 Page 16

6. BILAN AU 31 DECEMBRE 2020 (CANTON ET COMMUNES)

Investissements totaux pour l'assainissement du bruit à Genève
~1/3 Canton - 1/3 Ville de Genève - 1/3 Communes (22)

Estimation des investissements réalisés et planifiés : ~ 324 millions de francs.

Canton de Genève a réalisé près de 89% des dépenses totales nécessaires à l'assainissement du réseau routier cantonal à fin 2020. Selon les prévisions de dépenses, le budget de 85 mio francs sera respecté.

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 2020 est de ~51%. Il ne devrait atteindre que ~68% à fin 2022. Près d'un tiers des investissements sera encore à réaliser après 2022.

Autres communes : Les dépenses planifiées en 2021 et 2022 sont 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 2020, l'avancement de l'assainissement des routes communales et cantonales à fin 2020 est de 62 %.