

Proposition présentée par les députés :

M^{mes} et MM. Marjorie de Chastonay, Didier Bonny, Dilara Bayrak, Yves de Matteis, Ruth Bänziger, Boris Calame, Jean Rossiaud, Françoise Nyffeler, Glenna Baillon-Lopez, Grégoire Carasso, Sylvain Thévoz, Badia Luthi

Date de dépôt : 16 octobre 2020

Proposition de motion

sur les mesures d'assainissement concernant les nuisances sonores : stop aux bruits excessifs et stop aux mesures d'allègement à outrance !

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève considérant :

- la question écrite urgente QUE 917¹ du 1^{er} novembre 2018 : « ***Quelles mesures le canton a-t-il prises pour lutter contre les bruits excessifs provenant en particulier des véhicules à moteur, dérangent de jour comme de nuit la population ?*** » de M^{me} Marjorie de Chastonay ;
- la réponse du Conseil d'Etat à la QUE 917 (QUE 917-A)² du 21 novembre 2018 ;
- la question écrite urgente QUE 858³ du 20 juin 2018 : « ***Lutte contre le bruit : où en est-on dans les demandes et autorisations d'allègement ?*** » de M^{me} Isabelle Pasquier ;
- la réponse du Conseil d'Etat à la QUE 858 (QUE 858-A)⁴ ;
- le ***Tribunal administratif de première instance*** qui a déclaré recevable, en septembre 2017, le recours de la coopérative d'habitation Les Falaises contre les autorisations d'allègement délivrées par l'Etat sur un tronçon

¹ <http://ge.ch/grandconseil/data/texte/QUE00917.pdf>

² <http://ge.ch/grandconseil/data/texte/QUE00917A.pdf>

³ <http://ge.ch/grandconseil/data/texte/QUE00858.pdf>

⁴ <http://ge.ch/grandconseil/data/texte/QUE00858A.pdf>

routier comprenant les avenues de l'Ain et du Pailly et le viaduc de l'Ecu ;

- la *Cour de justice qui a confirmé en novembre 2017 le jugement du Tribunal de première instance* en faveur de propriétaires d'immeubles exposés à un bruit routier excessif sur les boulevards du Pont-d'Arve et de la Tour. Ces propriétaires contestaient les autorisations d'allègement octroyées par l'Etat. La Cour de justice a demandé à ce dernier de clarifier la situation en limitant à titre d'essai la vitesse sur ce tronçon à 30 km/h⁵ ;
- l'initiative populaire « *De l'air, moins de bruit. Préservons notre santé face à la pollution* »⁶ (IN 169), plébiscitée par le Grand Conseil en avril 2019 ;
- la pétition « *Stop aux nuisances des deux-roues motorisés (2RM)* »⁷ ;
- 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) du 18 juillet 2019 (RD 1282)⁸ ;
- le 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) de M. Mathias Buschbeck du 4 juin 2020 (RD 1282-A)⁹ ;
- le rapport de la commission externe d'évaluation des politiques publiques sur « La protection contre le bruit dans le canton de Genève : sur mandat de la commission de contrôle de gestion du Grand Conseil », du 12 octobre 2012 ;
- le communiqué de presse du Conseil d'Etat du 22 novembre 2017 « Assainissement du bruit des routes : rapport sur l'avancement des travaux. »¹⁰ ;

⁵ A/2913/2014-AMENAG et ATA/1469/2017, COUR DE JUSTICE, Chambre administrative, Arrêt du 14 novembre 2017 : <https://rue-avenir.ch/wp-content/uploads/2020/01/Arrêt-Cour-de-justice-GE-Pont-dArve.pdf>

⁶ <http://ge.ch/grandconseil/data/texte/IN00169.pdf>

⁷ <https://www.petitionenligne.ch/raslescootgeneve>

⁸ <http://ge.ch/grandconseil/data/texte/RD01282.pdf>

⁹ RD 1282 : <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/RD01282.pdf> et RD 1282-A : <http://ge.ch/grandconseil/data/texte/RD01282A.pdf>

¹⁰ <https://www.ge.ch/document/communique-presse-du-conseil-etat-du-22-novembre-2017>

- le communiqué de presse du Conseil d'Etat du 17 juillet 2019 « Rapport sur l'assainissement du bruit des routes cantonales et communales »¹¹ ;
- la loi fédérale sur la circulation routière (LCR), 741 01, du 19 décembre 1958 (Etat le 1^{er} janvier 2019)¹² et notamment les articles 13 et 42 ;
- la LPE, loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement RS 814.01¹³ ;
- l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) 814.41 du 15 décembre 1986 (état au 7 mai 2019)¹⁴ et notamment les articles 14 et 45 ;
- le PL 8644, projet de loi ouvrant un crédit d'investissement de 85 millions de francs sur 11 ans (2002-2012) avec subvention pour les études et les mesures d'assainissement des nuisances sonores des routes cantonales et nationales du 25 octobre 2001¹⁵ ;
- le PL 8644-A, rapport de la commission des travaux chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat ouvrant un crédit d'investissement de 85 millions de francs sur 11 ans (2002-2012) avec subvention pour les études et les mesures d'assainissement des nuisances sonores des routes cantonales et nationales du 3 septembre 2002¹⁶ ;
- la loi (8644) ouvrant un crédit d'investissement de 85 millions de francs sur 11 ans (2002-2012) avec subvention pour les études et les mesures d'assainissement des nuisances sonores des routes cantonales et nationales¹⁷ et notamment l'article 7 ;
- le communiqué de presse du 9 septembre 2020 du Conseil d'Etat, « Pour une protection durable de la population contre le bruit routier : soutien à une modification d'ordonnance » ;
- l'avant-projet de modification de la LCR : https://www.admin.ch/ch/f/gg/pc/documents/3132/Iv.ca.17.304-Pour-des-routes-plus-sures_Projet_fr.pdf ;

¹¹ <https://www.ge.ch/document/communiqu%C3%A9-presse-du-conseil-etat-du-17-juillet-2019#:~:text=Conform%C3%A9ment%20%C3%A0%20l'article%20de%20la%20loi%208644,consolid%C3%A9%20par%20l'objet%20et%20par%20type%20de%20travaux>

¹² <https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19580266/201901010000/741.01.pdf>

¹³ <https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19830267/index.html>

¹⁴ <https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19860372/index.html>

¹⁵ <http://ge.ch/grandconseil/data/texte/PL08644.pdf>

¹⁶ <http://ge.ch/grandconseil/data/texte/PL08644A.pdf>

¹⁷ <http://ge.ch/grandconseil/data/loisvotee/L08644.pdf>

- l'évaluation de la protection contre le bruit, module « Enquête comparative des politiques de protection contre le bruit routier dans trois cantons », d'Evaluada, du 7 octobre 2011 ;
- la directive (V1.02), Protection contre le bruit des routes nationales : Réalisation des mesures d'isolation acoustique des bâtiments, édition 2011 ;
- Le Temps du 20 novembre 2018, « La Suisse négligente face au bruit du trafic »¹⁸ ;
- RTS Radio, « Le fléau de la pollution sonore »¹⁹ du 6 novembre 2018 ;
- la future « Stratégie Bruit 2030 » ;
- la commission cantonale de protection contre le bruit ;
- TDG du 24 juillet 2020, « Légiférer contre le bruit des motos sera compliqué » ;
- l'initiative fédérale du 22 juillet 2020 (TDG), « Une initiative parlementaire veut en finir avec les motos qui pétaradent » ;
- ***l'article 74 al. 1 de la Constitution fédérale*** qui prévoit que « La Confédération légifère sur la protection de l'être humain et de son environnement naturel contre les atteintes nuisibles ou incommodes » et, selon ***al. 2***, qui précise qu'« Elle veille à prévenir ces atteintes. Les frais de prévention et de réparation sont à la charge de ceux qui les causent. » ;
- ***l'article 19 de la constitution genevoise*** stipulant que « Toute personne a le droit de vivre dans un environnement sain » ;
- la carte synoptique d'assainissement des nuisances sonores²⁰ ;
- le plan de mesures d'assainissement du bruit routier (2016)²¹ ;
- le règlement sur la protection contre le bruit et les vibrations (RPBV – K 1 70.10)²² ainsi que le règlement (K 1 70.11) ;

¹⁸ https://www.letemps.ch/suisse/suisse-negligente-face-bruit-traffic?fbclid=IwAR2mXGyZlh-0k2ipY_at0s26pz1FiBs-_4RGrLZDIuaSrkrKxUNGTmwUphQ

¹⁹ <https://www.rts.ch/play/radio/cqfd/audio/le-fleau-de-la-pollution-sonore?id=9938927>

²⁰ <https://www.ge.ch/document/transports-carte-synoptique-assainissement-nuisances-sonores>

²¹ <https://www.ge.ch/document/transports-plan-mesures-assainissement-du-bruit-routier-2016pdf/telecharger>

²² https://www.ge.ch/legislation/rsg/f/s/rsg_K1_70p10.html

- la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE)²³,

invite le Conseil d'Etat

- à décréter un moratoire sur les **mesures d'allègement**, aujourd'hui trop largement utilisées et conduisant à un contournement des **mesures d'assainissement** ;
- à revoir entièrement la procédure menant aux allègements, pour qu'ils redeviennent exceptionnels :
 - en priorisant la santé de la population, afin de remplir les objectifs de l'OPB, aujourd'hui galvaudés ;
 - **en augmentant la transparence du processus** menant aux mesures d'allègement en rendant publics les critères, les mesures et les études retenus ;
 - en incluant davantage les **communes** concernées, notamment en les associant dans les processus et en leur permettant *in fine* d'émettre un préavis contraignant sur toutes les décisions de mesures d'allègement sur leur territoire ;
- à réévaluer les 716 mesures d'allègement déjà octroyées au regard de cette nouvelle procédure.

²³ https://www.ge.ch/legislation/rsg/f/s/rsg_H1_21.html

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les député.e.s,

L'initiative « De l'air, moins de bruit. Préservons notre santé face à la pollution » a été largement plébiscitée par le Grand Conseil en avril 2019²⁴.

La volonté de la majorité des élu.e.s genevois.es de garantir une certaine qualité de vie à sa population a été exprimée alors que le canton se densifie de manière intense et rapide.

Pour rappel, cette initiative exige de l'Etat des actions concrètes de lutte contre la pollution de l'air et le **bruit** afin de favoriser la santé publique et d'améliorer la qualité de l'environnement. Elle demande à l'Etat de réduire durablement la pollution à travers des actions efficaces, afin d'assurer en tous points du canton le respect du seuil des tolérances fédérales d'ici au plus tard 2030. Les mesures comprennent la limitation de la circulation motorisée, l'installation de systèmes de chauffage plus efficaces et la réduction des émissions de l'aéroport, notamment.

60% de la population genevoise souffre de **l'excès de bruit**. En ville, les valeurs limites définies par les ordonnances sur la protection de l'air et du bruit sont dépassées sur 65 km de rues. Ici, ce sont 80 000 habitant.e.s qui sont quotidiennement touché.e.s. Sur le canton, ce sont 120 000 habitant.e.s qui subissent les conséquences des nuisances sonores du trafic routier avec des conséquences sur la santé, la valeur des biens et les liens sociaux.

En 2016, le *Plan de mesures d'assainissement du bruit routier* actualisait les différentes mesures d'assainissement prises pour réduire à la source le bruit du trafic routier. Le cadre légal y est aussi rappelé.

Cadre légal

La législation suisse en matière de protection contre le bruit se base sur la loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE) du 7 octobre 1983, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1985. Ce texte constitue une loi-cadre ; il se limite donc à fixer des normes d'ordre général se basant sur trois principes fondamentaux :

²⁴ La majorité du Grand Conseil a décidé de suivre l'avis du Conseil d'Etat et d'apporter son soutien à l'initiative cantonale « *De l'air, moins de bruit. Préservons notre santé face à la pollution* », portée par les Verts genevois, sans y opposer de contre-projet.

- Principe de prévention (art. 1 LPE) : Les atteintes qui pourraient devenir nuisibles ou incommodantes seront réduites à titre préventif et assez tôt.
- Principe de causalité (art. 2 LPE) : Le propriétaire d'une installation supporte les frais liés aux mesures prescrites dans la loi.
- Principe d'intervention à la source (art. 11 LPE) : Les émissions polluantes doivent être limitées par des mesures prises à la source.

L'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) exige des cantons qu'ils mettent en œuvre un programme de mesures d'assainissement lorsque les valeurs limites d'immission (VLI) sont dépassées (OPB art. 45). Le délai d'assainissement des tronçons routiers concernés, plusieurs fois repoussés, a été fixé à 2018. A noter que cette date est déjà passée puisque nous sommes en 2020.

En 2016, environ 63% des projets de routes à assainir étaient en cours d'études ou de travaux ou les routes étaient assainies. Les 37% restants ont été planifiés depuis dans les deux autres conventions-programmes (2012-2015) et (2016-2018).

Procédure d'allègements

A Genève, l'autorité d'exécution pour l'assainissement du bruit routier est la direction générale du génie civil. Or, selon l'OPB, l'autorité d'exécution peut accorder des allègements (art. 14 OPB²⁵ et art. 14 du règlement sur la protection contre le bruit et les vibrations (RPBV – K 1 70.10)²⁶ ; voir aussi

²⁵ **Art. 14** Allègements en cas d'assainissement (OPB) stipule que :

« ¹ L'autorité d'exécution accorde des allègements dans la mesure où :

- a. l'assainissement entraverait de manière excessive l'exploitation ou entraînerait des frais disproportionnés ;
- b. des intérêts prépondérants, notamment dans les domaines de la protection des sites, de la nature et du paysage, de la sécurité de la circulation et de l'exploitation ainsi que de la défense générale s'opposent à l'assainissement.

² Les valeurs d'alarme ne doivent toutefois pas être dépassées par des installations privées, non concessionnaires. »

²⁶ **Art. 14** Protection contre le bruit des routes :

« ¹ La direction générale du génie civil prend les décisions nécessaires à l'exécution de l'OPB lorsqu'il s'agit de nuisances sonores et de vibrations produites par le trafic routier. La direction générale des transports est consultée à chaque fois que cela est nécessaire.

² La direction générale du génie civil assure la coordination de l'assainissement des routes cantonales et communales ainsi que la gestion des subventions fédérales. Elle élabore les plans pluriannuels d'assainissement et les communique à la Confédération selon le calendrier fixé par l'OPB.

le règlement instituant une commission cantonale de protection contre le bruit (RCPB) K 1 70.11 du 20 août 2002²⁷).

Sur le canton de Genève, c'est donc le règlement sur la protection contre le bruit et les vibrations (RPBV – K 1 70.10) qui désigne les autorités cantonales d'exécution en matière de protection contre le bruit et fixe les principes de coordination en la matière. Ce règlement précise aussi les rôles de la commission interdépartementale pour le suivi des projets d'assainissement du bruit routier, dite commission PRASSOB en son article 6. **Par déduction, on en conclut que le service du génie civil décide des mesures d'allègement *in fine*.**

Selon l'office cantonal de l'environnement (OCEV) – service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants²⁸, voici **la procédure d'allègements** :

« Allègements

Les routes doivent être assainies si elles contribuent de manière notable au dépassement de la valeur limite d'immission (VLI) de jour ou de nuit. Cette valeur limite d'immission est déterminée pour les fenêtres des locaux sensibles au bruit.

Dans le cas où les mesures d'assainissements ne sont pas suffisantes, des allègements peuvent être accordés par l'autorité d'exécution (art. 14 OPB). Une demande d'allègement est alors transmise au propriétaire du bâtiment concerné.

De telles dérogations sont possibles notamment dans les cas suivants :

- lorsque l'assainissement n'est pas réalisable sur le plan technique ou de l'exploitation ;
- lorsque l'assainissement n'est pas économiquement supportable ou qu'il entraînerait des frais disproportionnés ;
- lorsque des intérêts prépondérants s'opposent à l'assainissement, notamment dans les domaines de la protection des sites, de la nature et du paysage, de la sécurité de la circulation et de l'exploitation ;

³ *L'élaboration et la réalisation des projets d'assainissement incombent au détenteur de l'installation routière.*

⁴ *Le service spécialisé contrôle, sur mandat de la direction générale du génie civil, l'efficacité des mesures après exécution de l'assainissement du bruit routier. »*

²⁷ https://www.ge.ch/legislation/rsg/f/s/rsg_K1_70p11.html

²⁸ <https://www.ge.ch/organisation/ocev-service-air-du-bruit-rayonnements-non-ionisants>

Un avis de consultation est publié dans la Feuille d'avis officielle du canton de Genève (FAO), permettant, dans un délai de 30 jours, de transmettre d'éventuelles observations à l'autorité d'exécution. Les documents relatifs à l'établissement du projet d'assainissement ainsi que de la fiche d'allègement sont consultables pendant ce délai dans les locaux de l'autorité d'exécution (sur rendez-vous au 022.546.63.23).

Les observations éventuelles sont ensuite transmises aux détenteurs de l'installation bruyante pour traitement. S'il n'y a pas d'observation ou que ces dernières n'ont pas été retenues par le détenteur de l'installation avec validation de l'autorité d'exécution, une publication dans la Feuille d'avis officielle du canton de Genève (FAO) est réalisée. Sans remarques à la chambre administrative sous 30 jours, l'allègement rentre en force.

L'autorité d'exécution conserve les demandes d'allègement pour le bâtiment concerné au sein de l'administration cantonale. »²⁹

Donc, les demandes d'allègement qui sont soumises à l'autorité cantonale font suite à une PAB (procédure d'assainissement du bruit) validé s'appuyant sur le préavis de la commission PRASSOB.

Constats face à l'ampleur des mesures d'allègement :

Selon la réponse du Conseil d'Etat QUE 858-A, « au 13 juillet 2018, 716 autorisations d'allègement sur 29 tronçons cantonaux (507 autorisations d'allègement) et 20 tronçons communaux (209 autorisations d'allègement) ont été accordées ». En 2018, il y avait encore « 84 demandes d'allègement « pendantes » sur trois tronçons cantonaux et 58 demandes d'allègement « pendantes » sur deux tronçons communaux ». Parmi ces demandes d'allègement pendantes, il y a notamment :

- Avenues de l'Ain et du Pailly (RC 38) (68 demandes)
- Boulevards de la Tour et du Pont-d'Arve (Genève) (41 demandes)

Concernant ces deux axes, les demandes de dérogations aux valeurs limites de bruit (OPB) ont été contestées devant les tribunaux. En novembre 2017, la Cour de justice a confirmé le jugement du Tribunal de première instance en faveur des propriétaires d'immeubles exposés au bruit routier excessif sur les boulevards du Pont-d'Arve et de la Tour. Ces propriétaires contestaient les autorisations d'allègement octroyées par l'Etat.

²⁹ <https://www.ge.ch/dossier/entretenir-routes-renforcer-securite-deplacements/bases-legales>

La Cour de justice a donc demandé à ce dernier de clarifier la situation en limitant à titre d'essai la vitesse sur ce tronçon à 30 km/heure.

Rôle des communes

Il est intéressant ici de relever qu'il y a des oppositions importantes face à ces mesures d'allègement de la part des propriétaires, mais aussi de la part des communes qui souhaiteraient être davantage consultées en tant que partenaires, tout comme le sont les propriétaires. En effet, le cadre légal, au niveau fédéral et cantonal, est riche d'arguments en lien avec la santé publique et la qualité de vie des habitants.e.s. Même si les communes ne sont pas compétentes en matière de circulation, elles doivent soumettre toute mesure ayant un impact sur la mobilité au canton, qui évalue, valide ou invalide les propositions étudiées. Les communes doivent aussi informer le canton au 1^{er} trimestre de chaque année sur l'état d'avancement des assainissements, dans le cadre des conventions-programmes. **Pourquoi ne pourraient-elles pas être informées directement lorsqu'il y a des mesures d'allègement ?**

Par ailleurs, avant de procéder à des mesures d'allègement, n'est-il pas possible d'essayer de mettre en œuvre les différentes alternatives de mesures d'assainissement telles que les mesures stratégiques présentées dans le Plan de mesures d'assainissement routier, par exemple :

1. Dans les quartiers, favoriser le principe de mise en œuvre de zones 30 km/h (MOBILITÉ : S7) et constater un certain succès, si cette mise en œuvre est considérée comme satisfaisante, voire pérennisée³⁰.
2. Faire bénéficier la voirie, dans les quartiers délimités par les réseaux principal et secondaire, de mesures de modération du trafic et d'une réglementation « zone 30 km/h » (E7 : MOBILITÉ).
3. Dans les plans d'affectation, en particulier les plans d'aménagement, prendre en compte dès leur élaboration des mesures de protection contre le bruit. Vérifier que toute nouvelle construction de logements ou d'activités répond aux exigences en matière de protection de bruit. Veiller à ce qu'elle soit planifiée afin de ne pas produire, en raison de son exploitation et par le trafic induit, des immissions incompatibles avec le voisinage (AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE : A1).

³⁰ Lire l'article : https://rue-avenir.ch/themes/rues-apaisees/30km_h/bruit-routier/geneve-bd-du-pont-darve/

Ici, il est particulièrement important d'avoir un **effet rétroactif** afin de pouvoir mettre en place des mesures d'assainissement pour les habitant.e.s, même s'il y a déjà eu des mesures d'allègement. L'évolution des quartiers est à prendre en considération dans ce contexte, y compris l'évolution du trafic motorisé induit.

A ce stade, il est important de préciser que les mesures d'allègement ne sont pas limitées dans le temps. Elles peuvent être examinées d'ici à 20 ans !

4. Réaliser des modifications constructives apportées à la voirie (réaménagement, ouvrages destinés aux transports en commun, etc.) de manière à réduire l'émission sonore et la propagation du bruit à titre préventif (C1 : VOIRIE). Ici, il s'agit de mesures telles que mettre en place des bandes ou pistes cyclables, rétrécir la chaussée (pour diminuer la vitesse), etc.
5. Il peut aussi y avoir du revêtement phonoabsorbant.
6. Des écrans antibruit (P1 en lien avec LCI).

Il semblerait donc que les mesures d'assainissement soient nombreuses mais parfois transformées en mesures d'allègement pour les raisons suivantes :

1. Si elles entravent de manière excessive l'exploitation.
2. Si elles entraînent des frais disproportionnés.
3. Et enfin, si des intérêts prépondérants s'y opposent.

Dès lors, il existe une marge de manœuvre mais aussi de subjectivité qui doit aussi être discutée dans les communes concernées.

De surcroît, l'on constate que, suite aux recommandations préconisées par les tribunaux, des limitations de vitesse pour répondre aux obligations légales de protection contre le bruit ont été mises en œuvre. Parfois, elles ont été favorablement appliquées et acceptées (Pont-d'Arve) et, parfois, testées un temps limité, puis abandonnées. Pourquoi ne pas chercher d'autres alternatives en vue du respect des lois en vigueur ? Pourquoi ne pas associer les communes à la recherche d'alternatives possibles ? Pourquoi seul le service du génie civil a le pouvoir d'octroyer si facilement et si fréquemment des mesures d'allègement alors que des milliers d'habitant.e.s sont concerné.e.s ?

Le Conseil d'Etat a présenté son rapport au Grand Conseil (RD 1282), conformément à **l'article 7** de la loi 8644 ouvrant un crédit d'investissement de 85 millions de francs pour les études et les mesures d'assainissement des nuisances sonores des routes cantonales et nationales. Ce rapport fait état de l'avancement des études, des travaux, des engagements, des adjudications et des paiements, sous forme consolidée par objet et par type de travaux. Il présente également les recettes provenant de la subvention fédérale, le budget pour les deux ans à venir, une évaluation des risques techniques et financiers ainsi qu'une planification des travaux à venir.

Les études et les travaux d'assainissement du bruit du réseau routier cantonal se poursuivent et 81% des investissements prévus étaient réalisés à fin 2018. Selon les prévisions, 98% des routes cantonales pourront être assainies d'ici fin 2022. En conformité avec l'ordonnance sur la protection contre le bruit, les mesures d'assainissement mises en œuvre sont en grande majorité des mesures qui empêchent ou réduisent la formation du bruit.

En outre, et afin d'avoir une vision exhaustive de l'état d'avancement de l'assainissement du bruit routier de l'ensemble des routes du canton, le Conseil d'Etat, sur la base l'enquête périodique de 2018 menée par l'office fédéral de l'environnement, communique également dans son rapport l'état d'avancement de l'assainissement des routes communales et les prévisions de réalisation.

En 2020, suite aux travaux de la commission des transports, une majorité des député.e.s a refusé de prendre acte de ce rapport (RD 1282).

En effet, tout d'abord, il est facile d'annoncer 81% de l'avancement des projets au regard du nombre de mesures d'allègement octroyées.

Ensuite, poser du revêtement phonoabsorbant n'est pas suffisant. D'autres mesures doivent être prises pour considérer la route comme assainie. Se posent également les questions d'entretien du revêtement qui n'est pas éternel. Des parois anti-bruit, de deux mètres de haut à Genève, pourraient être une alternative pour certains quartiers denses proches de grandes routes.

Accepter trop de demandes d'allègements pourrait nuire à la mise en application effective des mesures d'assainissement. Dans ce cas, il y aurait un non-respect des normes fédérales, cantonales y compris de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE). Car même si la LMCE permet d'atténuer le trafic de transit, elle ne peut mettre en œuvre toutes les mesures d'assainissement.

Conclusion

En conclusion, le bruit est une importante nuisance environnementale dont souffre une partie de la population. C'est la raison pour laquelle le législateur a voulu protéger les personnes de façon à préserver le plus possible leur bien-être.

C'est dans ce contexte que différentes règles de protection contre le bruit ont été fixées par la loi fédérale sur l'environnement (LPE, du 7 octobre 1983) ainsi que par l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB, du 15 décembre 1986, révisée le 1^{er} septembre 2004). L'OPB stipule notamment que les routes dont le trafic provoque un bruit trop important doivent être assainies par leurs propriétaires et à leurs frais.

Un délai ambitieux avait alors été fixé en 2018 pour que les communes puissent bénéficier de subventions de la Confédération. Quand bien même ce délai a été dépassé, l'obligation d'assainir subsiste. Concernant les subventions possibles, la Confédération envisagerait de subventionner les projets réalisés avant la fin de l'année 2022 et le canton a prolongé les subventions liées au bruit routier jusqu'en 2022. Toutefois, les montants à disposition risquent d'être épuisés fin 2020.

Pour toutes ces raisons, cette motion invite le Conseil d'Etat : à décréter un moratoire sur les mesures d'allègement, aujourd'hui trop largement utilisées et conduisant à un contournement des mesures d'assainissement ; à revoir entièrement la procédure menant aux allègements, pour qu'ils redeviennent exceptionnels : en priorisant la santé de la population, afin de remplir les objectifs de l'OPB, aujourd'hui galvaudés ; en augmentant la transparence du processus menant aux mesures d'allègement en rendant publics les critères, les mesures et les études retenus ; en incluant davantage les communes concernées, notamment en les associant dans les processus et en leur permettant *in fine* d'émettre un préavis contraignant sur toutes les décisions de mesures d'allègement sur leur territoire ; et, enfin, à réévaluer les 716 mesures d'allègement déjà octroyées au regard de cette nouvelle procédure.

Mesdames et Messieurs les député.e.s, pour toutes ces raisons, je vous invite à faire un bon accueil à cette proposition de motion.