

27 janvier 2021

Réponse du Conseil administratif à la motion du 29 avril 2014 de M^{me} et M. Grégoire Carasso et Sandrine Burger: «Dérogação OPB – non mais allô!»

TEXTE DE LA MOTION

Considérant:

- la *Feuille d'avis officielle* du 4 avril 2014 dans laquelle la Ville de Genève demande au Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA) des autorisations d'allégement relatives à l'assainissement des nuisances sonores notamment pour les rues des Pâquis, de Saint-Jean et du Vidollet;
- le délai de 2018 fixé par la Confédération pour satisfaire aux normes de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB);
- le respect de ces normes comme un enjeu essentiel de santé publique («en 2009, (...) la Ville de Genève comptait 80 000 habitants touchés par des dépassements des valeurs de bruit, dont 6000 habitants touchés par des dépassements des valeurs d'alarme»¹);
- le fait que ces dérogations signifient que le Conseil administratif se juge, en 2014, d'ores et déjà incapable de protéger les habitants contre les nuisances sonores;
- le fait que ce renoncement est politiquement inacceptable vu les moyens et délais encore à disposition,

le Conseil municipal demande au Conseil administratif de tout mettre en œuvre afin d'éviter des demandes de dérogations de manière à protéger la santé des habitants de Genève en s'attaquant à la pollution sonore.

RÉPONSE DU CONSEIL ADMINISTRATIF

La Ville de Genève, détentrice de l'intégralité du réseau routier sur son territoire, est responsable de l'assainissement du bruit routier selon l'OPB. Elle a établi, depuis 2008, un certain nombre de projets d'assainissement du bruit routier selon les directives fédérales et cantonales en la matière. Ces projets ont été présentés à la commission de suivi des projets d'assainissement du bruit des routes (dite PRASSOB) pour obtenir son préavis en vue d'être validés par l'autorité cantonale.

¹ Proposition PR-1061, page 5.

Un examen des mesures d'assainissement, de leur efficacité et de leur proportionnalité a été établi. Des allègements (dérogations) ont pu être accordés comme le permet le cadre légal lorsque l'assainissement a été jugé comme entravant de manière excessive l'exploitation ou entraînant des frais disproportionnés ou encore lorsque 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'opposaient à l'assainissement. Cela a été le cas pour les rues de Saint-Jean, des Pâquis et du Vidollet.

Des recours ont été formulés à l'encontre des allègements des rues de Saint-Jean et des Pâquis par des associations en 2014. Ces recours ont ensuite été retirés suite à des mesures complémentaires prises par la Ville de Genève pour réduire davantage les nuisances sonores.

Simultanément, le Conseil administratif a décidé de réviser la stratégie communale d'assainissement du bruit routier dans le but de viser un respect strict des valeurs d'immission et d'abandonner les projets d'assainissement établis rue par rue et aboutissant à des allègements.

La nouvelle stratégie d'assainissement a été validée par le Conseil administratif en 2017. Cette stratégie a été présentée à la commission de l'aménagement et de l'environnement du Conseil municipal, chargée d'examiner la présente motion en 2018. Un amendement a été proposé et la motion a finalement été acceptée en 2020.

Le département de l'aménagement, des constructions et de la mobilité (DACM) poursuit la mise en œuvre de la stratégie d'assainissement du bruit routier. Il réalise le premier train de mesures consistant à instaurer des zones 30 km/h dans les quartiers et à mettre en place des revêtements phonoabsorbants.

En parallèle, des discussions sont menées avec le Canton afin d'envisager des mesures complémentaires sur l'exploitation de la circulation afin de réduire davantage les nuisances sonores. Il s'agit notamment du déploiement de limitations de la vitesse à 30 km/h sur les axes routiers principaux, à l'instar de l'essai réalisé entre 2019 et 2020 aux boulevards du Pont-d'Arve et de la Tour. En novembre 2020, le Conseil administratif a décidé de soutenir l'introduction d'une limitation générale des vitesses à 30 km/h pour toutes les rues situées hors zones 30 km/h, zones piétonnes et zones de rencontre, sur l'ensemble du territoire communal, de jour comme de nuit. Puisqu'il s'agit d'une compétence cantonale, la demande a été faite auprès du Conseil d'Etat, qui n'a pas encore formulé de réponse.

Enfin, il s'agit encore de mettre en œuvre des mesures de gestion de la circulation afin de prioriser les transports publics et la mobilité douce au centre-ville et diriger le trafic individuel motorisé sur certains axes, notamment la moyenne

ceinture, conformément à la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée. L'ensemble de ces mesures étant de compétence cantonale, leur concrétisation dépendra de l'accord et des démarches à entreprendre avec l'Etat.

Le Conseil administratif s'engage à poursuivre les efforts entrepris en vue d'assainir le bruit routier tant au niveau des mesures de compétence communale que des mesures de compétence cantonale décrites ci-dessus. Enfin, le Conseil administratif confirme tout mettre en œuvre pour protéger la santé des habitant-e-s en réduisant la pollution sonore grâce à des mesures concrètes et renoncer à toute demande de dérogation (allègement).

Au nom du Conseil administratif

Le secrétaire général:
Gionata Piero Buzzini

La vice-présidente:
Frédérique Perler