

11 mars 2020

Réponse du Conseil administratif à la question écrite du 18 octobre 2017 de M. Jean Rossiaud: «Pollution par le bruit: que fait la Ville de Genève en matière de voirie?»

TEXTE DE LA QUESTION

«Diminuer concrètement l'exposition des habitants au bruit généré par le trafic routier est un défi environnemental ambitieux que notre Canton a la volonté de relever!»¹

1. Le bruit, notamment celui lié au trafic routier, constitue une source de nuisances majeures pour la population suisse ainsi qu'un important problème de santé publique. Les dernières évaluations dénombrent environ 1,3 million de personnes touchées sur le territoire suisse. A Genève, on estime que 120 000 personnes sont confrontées à un niveau de bruit excessif, soit un tiers de la population du canton.

Qu'en est-il sur le territoire de la Ville de Genève?

2. 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. Le délai d'assainissement des tronçons routiers concernés, plusieurs fois repoussé, a été fixé à 2018.

Où en est-on en Ville de Genève?

3. La Ville de Genève est propriétaire de l'intégralité du réseau routier couvrant son territoire et doit assumer l'assainissement du bruit pour protéger la population des nuisances dues au trafic routier. En 2009, elle s'est dotée d'un plan d'action stratégique, intégrant des études antérieures, dont l'objectif est d'assainir le bruit routier dans le délai imposé par la Confédération.

Quel bilan peut-on en faire en Ville de Genève?

4. Des actions pour la limitation de la pollution par le bruit s'appuient sur un document établi en 1998 déjà: le Plan de mesures d'assainissement du bruit routier, qui fixe des objectifs précis.

Quel bilan en a été fait en Ville de Genève?

¹ http://ge.ch/bruit-rayons/media/bruit-rayons/files/fichiers/documents/plan_de_mesures_dassainissement_du_bruit_routier_2016_adopté.pdf

5. Une série de recommandations du Plan d'assainissement du bruit routier concerne les véhicules. Plus spécifiquement, la mesure S6 s'intitule: «Choisir des véhicules [...] et les équipements des voiries en prenant, comme l'un des critères déterminants, leur émission sonore. Modifier et insonoriser les véhicules et engins déjà en service dans la mesure où cela est techniquement possible et économiquement supportable.»

En ce qui concerne plus précisément les camions éboueurs et les camions tours – auxquels je rajouterai les balayeuses et souffleuses – elle précise ceci: «L'isolation phonique des véhicules et de leurs équipements doit être particulièrement soignée afin de permettre d'effectuer des travaux de nuit, tout en respectant les normes en vigueur. L'offre pour ces véhicules comprend un protocole de mesurages de bruit.»

Le Conseil administratif pourrait-il transmettre ces protocoles de mesurages du bruit pour la Ville de Genève et l'évolution des résultats que la mise en place de ces protocoles a produite en Ville?

6. Cependant, la question n'est pas tant de porter l'effort sur les véhicules qui, pour des raisons écologiques, pourraient être individuellement moins polluants, car ceux-ci sont toujours plus nombreux, toujours plus sophistiqués (pollution grise), et leur usage est toujours plus fréquent, ce qui a pour conséquence que la pollution d'ensemble augmente.

La question n'est en effet pas tant de porter l'effort sur le moyen que sur l'objectif: la baisse de la pollution par le bruit à chaque heure du jour et de la nuit.

La Ville de Genève progresse-t-elle dans ses objectifs de diminuer globalement cette pollution? Cette pollution est-elle même mesurée?

7. La première étape de la politique cantonale a consisté à établir un cadastre du bruit routier – véritable photographie des niveaux sonores des routes du canton.

Plus précisément, le Conseil administratif peut-il informer le Conseil municipal de l'évolution de la pollution par le bruit depuis dix ans en Ville de Genève? Le Conseil administratif peut-il fournir (en demandant par exemple à l'Office cantonal de la statistique) une évaluation, au cours de la semaine et au cours de la journée, de la pollution par le bruit dans les quartiers, et de son évolution, afin de calculer la proportion du bruit généré par les services de la voirie (et les entreprises mandatées) sur l'ensemble de la pollution par le bruit en ville de Genève?

8. Enfin: *comment faire du cadastre du bruit un instrument de politique publique? Comment le rendre public? Comment en faire un outil pour les habitants des différents quartiers leur permettant de collaborer à la lutte contre la pollution par le bruit?*

RÉPONSE DU CONSEIL ADMINISTRATIF

Les éléments de réponses présentés ci-après se réfèrent aux points énumérés dans la question. Les intitulés ne sont pas répétés.

Point 1

Le nombre d'habitants qui n'ont pas encore fait l'objet de mesures d'assainissement en Ville de Genève était de 50 000 en 2018. Cette valeur se base sur la situation nocturne pour laquelle les seuils limites sont les plus bas.

Les chiffres concernant 2019 ne sont pas encore disponibles.

Point 2

Comme annoncé, lors des présentations de la stratégie d'assainissement élaborée en 2009 puis révisée en 2017, le délai d'assainissement du bruit routier fixé au 31 mars 2018 ne pouvait pas être respecté.

La plupart des villes denses de la Suisse n'ont pas réussi à tenir ce délai. C'est pourquoi la Confédération a prolongé le délai d'octroi des contributions au 31 décembre 2022.

L'assainissement dans les villes denses est effectivement beaucoup plus compliqué que dans les campagnes ou les petites communes. En effet, les axes sur lesquels les VLI sont dépassées sont souvent des axes primaires comportant du trafic lourd.

Lors des travaux d'assainissement, comme la pose de revêtement phonoabsorbant, le report du trafic lourd sur d'autres axes et les perturbations de trafic engendrées limitent fortement le potentiel d'assainissement annuel.

Par ailleurs, il est utile de rappeler que la Ville de Genève s'est opposée à présenter des mesures d'allègement lorsque les VLI sont dépassées. Pour mémoire, les mesures d'allègement permettent aux collectivités d'éviter les assainissements sous l'angle notamment du principe de proportionnalité.

Point 3

Révision de la stratégie d'assainissement du bruit routier

Suite au plan d'action 2009, le département des constructions et de l'aménagement (DCA) a décidé de réviser la stratégie d'assainissement du bruit routier en 2015, dans le but d'accélérer et de simplifier les procédures d'assainissement.

Au final, la stratégie d'assainissement présente les points suivants:

- besoin d'assainir initial (état de la situation à fin 2014);
- premier train de mesures à la source mis en œuvre par la Ville de Genève;
- besoin d'assainir résiduel;
- mesures à la source complémentaires: une compétence cantonale.

Besoin d'assainir initial

Une analyse cartographique basée sur le cadastre du bruit routier de 2014 a permis d'évaluer, pour l'ensemble du territoire communal, le besoin d'assainir initial. Cette analyse prend en compte l'effet des zones 30 km/h, les revêtements phonoabsorbants en place ainsi que les projets d'assainissement du bruit déjà réalisés.

Selon ce diagnostic, à fin 2014, 68 km de routes devaient être assainis de jour et 82 km de nuit.

Premier train de mesures à la source mis en œuvre par la Ville de Genève

Les deux mesures d'assainissement du bruit routier privilégiées par la Ville de Genève sont la création de zones 30 km/h (essentiellement sur le réseau de quartier) et le recours au revêtement phonoabsorbant.

A fin 2019, 17 zones 30 km/h ont déjà été réalisées et 12 nouvelles zones restent à aménager d'ici à 2023 au plus tôt.

A fin 2018, 28 km de revêtement phonoabsorbant ont été posés et 62 km restent à réaliser. Les chiffres pour 2019 ne sont pas encore disponibles.

Besoin d'assainir résiduel

Une analyse cartographique complémentaire a permis d'évaluer l'efficacité théorique du premier train de mesures. Les dépassements persistant après réalisation des zones 30 km/h et revêtements phonoabsorbants correspondent à un besoin d'assainir résiduel pour lequel le recours à des mesures complémentaires sera nécessaire.

Selon l'analyse, à la suite de la mise en œuvre des mesures d'assainissement précitées, 37 km de routes présentent toujours des dépassements des VLI de jour et 61 km de nuit.

Mesures à la source complémentaires: une compétence cantonale

Pour assainir le bruit, la législation fédérale impose d'agir prioritairement à la source. Ces actions comprennent entre autres les prescriptions en matière de trafic ou d'exploitation comme l'abaissement des vitesses, les modifications d'exploitation du réseau, la gestion des charges de trafic, les interdictions de rouler pour les véhicules bruyants.

Actuellement, la Ville de Genève mène avec le Canton l'évaluation de certaines mesures complémentaires à la source. Dans ce cadre, plusieurs essais de diminution de la vitesse autorisée sont en cours, particulièrement de nuit comme au boulevard du Pont-d'Arve.

A la fin du processus, il appartiendra au Canton de procéder à la pesée des intérêts nécessaires et d'adopter, le cas échéant, des mesures de réduction du bruit à la source, telles que des diminutions de la vitesse autorisée.

Point 4

Le plan d'assainissement cantonal de 1998 a identifié un nombre d'axes routiers à assainir qui ne correspond pas à la totalité des axes à traiter en Ville de Genève. Les axes identifiés par le Canton, à l'époque, ont été classés selon trois niveaux de priorité évalués en fonction de plusieurs critères soit le dépassement des valeurs d'alarme (VA), le dépassement des VLI et la densité de population. Il propose également une série de mesures à mettre en œuvre dans le cadre des projets d'assainissement du bruit routier.

De nombreux axes identifiés en 1998 ont été réaménagés et ont vu leurs charges de trafic baisser avec pour conséquence une réduction des nuisances sonores. Il s'agit des axes sur lesquels des lignes de tram ont été mises en place.

L'état d'avancement des mesures d'assainissement sur les axes identifiés en 1998 est le suivant:

- Priorité 1: un axe a été traité en totalité et un autre partiellement sur les quatre identifiés. En outre, trois axes ont été réaménagés depuis 1998 avec la mise en place de lignes de tram.
- Priorité 2: un axe a été traité en totalité et deux autres partiellement sur les onze identifiés. En outre, quatre axes ont été réaménagés depuis 1998 avec la mise en place de lignes de tram.

Priorité 3: deux axes ont été traités en totalité et deux autres partiellement sur les douze identifiés. En outre, trois axes ont été réaménagés depuis 1998 avec la mise en place de lignes de tram.

Point 5

L'ordonnance du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) relative aux émissions sonores des matériels destinés à être utilisés en plein air, basée sur la Directive européenne 2000/14/CE, définit le protocole et les conditions de mesure des «machines» telles que celles utilisées par le service de la voirie.

Dans les appels d'offres de la Ville de Genève pour l'achat de ce type de véhicules et engins, l'indication de la valeur d'émission sonore selon cette ordonnance est systématiquement exigée.

Certaines catégories de véhicules et engins génèrent plus de nuisances sonores en raison de leurs émissions sonores intrinsèques et des périodes d'utilisation (nuit ou dès 4 h, dimanche et jours fériés). Pour ces catégories, en plus des valeurs selon l'ordonnance citée précédemment, un protocole de mesure spécifique dans les conditions de travail réelles est réalisé lors de la présentation des produits dans l'appel d'offres.

A titre d'exemple, lors de l'appel d'offres pour l'acquisition de 10 laveuses de voirie organisé par la Commission de gestion des véhicules (COGEVE) en 2016, de telles mesures sur le terrain ont été effectuées. Pour les quatre modèles de machines proposés, après mesures sur le terrain, le modèle choisi a été celui qui présentait les émissions sonores mesurées les plus faibles.

La valeur du bruit, à l'intérieur de la cabine, est également importante pour le confort et la sécurité des utilisateurs et utilisatrices des véhicules. Cette valeur est également demandée et, le cas échéant, mesurée dans le cadre de tests.

Concernant l'évolution des résultats, il est clair que depuis que la Ville de Genève a mis en place un protocole de mesurage du bruit et que le critère du bruit est pris en compte dans les appels d'offres (fiches fabricants et mesures sur le terrain), le parc de véhicules municipal est doté de véhicules moins bruyants. A noter également que la prise en compte systématique de ce critère par les collectivités publiques contraint les fabricants à développer des modèles de véhicules plus silencieux.

Point 6

Comme mentionné au point 5, la COGEVE, en collaboration étroite avec les services bénéficiaires, accorde une grande importance à la diminution du bruit émis par les véhicules qu'elle met en service. L'effort est porté sur le choix des véhicules au moment de l'achat en privilégiant les véhicules et engins générant le moins d'émissions sonores possible.

Toutefois, la part de bruit imputable aux véhicules de l'Administration dans le bruit urbain général n'est pas mesurée (voir réponse point 7).

Point 7

Le cadastre du bruit routier est établi par le Canton. Son actualisation s'effectue par secteur et, si possible, tous les quatre ans au minimum. Des mesures de bruit de longue durée (une semaine environ) sont effectuées en quelques points le long des axes bruyants. Les immissions de bruit aux points récepteurs, c'est-à-dire les façades des bâtiments, sont ensuite modélisées. Les résultats sont cartographiés et peuvent être consultés sur le site du Système d'information du territoire genevois (SITG).

Il n'existe pas d'analyse sectorielle de l'évolution du bruit au cours des dix dernières années à Genève ou ailleurs dans le canton.

La détermination du bruit, émis par les véhicules de la voirie (y compris les entreprises mandatées), est complexe et ne peut se faire qu'à des points de mesures précis et au moyen d'observations continues. Les véhicules bruyants tels que les camions, motocycles, voitures puissantes en accélération, etc. émettent des pics de bruit qui ne peuvent pas être différenciés par des systèmes de mesures automatiques.

Point 8

Le cadastre du bruit routier est une donnée mise à disposition du public par le Canton sur le site du SITG. Des valeurs d'immission diurnes et nocturnes sont disponibles également pour chaque façade cadastrée.

Ce sont ces données qui ont permis de mettre au point la stratégie d'assainissement du bruit routier mentionnée aux points 2 et 3. Le cadastre du bruit routier est donc bien un instrument de politique publique. L'actualisation du cadastre est également le moyen de vérifier l'efficacité de l'assainissement mis en œuvre.

Le Service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants (SABRA), qui est le service cantonal compétent, souhaite faire évoluer le cadastre du bruit routier dans les prochaines années en réalisant la modélisation 3D des immissions en façade, ce qui permettra de modéliser des valeurs différenciées par étage.

Le SABRA teste un système de capteurs automatiques. Ce nouveau système pourrait permettre une actualisation plus fréquente et automatique du cadastre du bruit routier.

Dès lors, les données, mises à disposition du public, vont s'étoffer et gagner en précision.

Enfin, le SABRA nous a indiqué ne pas avoir d'autres projets relevant de la participation de la population dans la lutte contre la pollution par le bruit.

Par contre et à l'avenir, il est prévisible d'assister au développement d'applications à télécharger sur les téléphones portables, permettant d'établir une cartographie participative de l'environnement sonore. L'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL) a développé notamment une application de ce type en 2016.

Au nom du Conseil administratif

Le secrétaire général:
Gionata Piero Buzzini

Le conseiller administratif:
Rémy Pagani