

Rapport de la commission des travaux et constructions chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 3 août 2011 en vue de l'ouverture d'un crédit net de 6 656 400 francs, déduction faite de la subvention de la Confédération en faveur de l'assainissement du bruit routier de 1 267 900 francs, soit un montant brut de 7 924 300 francs, destiné aux travaux d'assainissement du bruit routier (OPBruit) par la mise en place de revêtements bitumineux phonoabsorbants «nouvelle génération».

Rapport de M. Luc Broch.

Traitement de la proposition

La proposition PR-909 a été renvoyée à l'examen de la commission des travaux et des constructions lors de la séance du Conseil municipal du 14 septembre 2011. Elle a été traitée lors de la séance de ladite commission le 28 septembre 2011, sous la présidence de M. Christian Zaugg. Le procès-verbal a été rédigé par M. Jorge Gajardo Munoz. Le rapporteur tient à remercier le procès-verbaliste pour l'excellente qualité des notes de séance.

Préambule de la proposition

L'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB) du 15 décembre 1986 oblige la Ville de Genève, propriétaire des infrastructures routières en son territoire, à supporter le coût de l'assainissement du bruit produit par la circulation des véhicules. Le délai d'assainissement, selon la décision du Conseil fédéral, est fixé au 31 mars 2018.

En tant que centralité d'agglomération, la Ville de Genève voit se concentrer, sur son territoire, les nuisances en matière de bruit routier. Ce sont 63 kilomètres de rues et 80 000 personnes qui sont touchées par un dépassement des valeurs limites d'immissions et/ou des valeurs d'alarme sur la commune. Or, ces nuisances causent une dégradation de la santé publique, du cadre de vie et de la qualité de l'habitat.

La Ville de Genève s'est engagée, par le biais de son plan directeur communal Genève 2020 et de la stratégie d'assainissement du bruit routier présentée au Conseil municipal en octobre 2009, à répondre à ses obligations d'assainissement.

Ces documents définissent des moyens d'assainissement qui consistent à:

- favoriser la mise en œuvre des mesures de modération de trafic sur le réseau de quartier;

- poursuivre la coordination des programmes d'assainissement du bruit routier avec les projets d'aménagement et d'entretien en cours et saisir les opportunités des projets futurs pour les combiner avec des mesures d'assainissement;
- orienter les programmes d'assainissement vers les projets les plus denses en termes de nombre de personnes à protéger;
- assainir au gré des opportunités de projet les axes où les valeurs d'alarme (VA) sont dépassées, et différer l'assainissement des axes où une atténuation du bruit routier en deçà des valeurs d'alarme n'est pas envisageable.

Conscient de l'importance de cette problématique, le Conseil municipal a également accepté l'ouverture, en octobre 2004, d'un crédit de 2 760 000 francs (PR-331), destiné à l'étude des mesures d'assainissement du bruit routier. Ces études appelées «projets d'assainissement du bruit routier», ont permis de définir les mesures à appliquer pour lutter contre le bruit sur chacun des axes étudiés. Les projets d'assainissement sont composés:

- d'un diagnostic réalisé sur le terrain des données de trafic (nombre de véhicules, vitesse, comportement des automobilistes, etc.), du bruit et d'observations qualitatives relatives au fonctionnement du tronçon étudié;
- de projections des charges de trafic à l'horizon d'assainissement, année d'étude +20 ans,
- d'un développement de différentes variantes d'assainissement;
- d'une évaluation des niveaux sonores à l'horizon d'assainissement avec et sans assainissement;
- des demandes d'allègements si le niveau sonore futur est supérieur aux valeurs limites (VLI) et inférieur aux valeurs d'alarmes (VA);
- d'une estimation des coûts et du financement des fenêtres isolantes lorsque les VA restent atteintes.

Le crédit d'étude de la proposition PR-331 couvre donc les montants destinés à l'étude d'une partie des projets d'assainissement qu'il incombe à la Ville de réaliser. Pour mener à bien l'assainissement du bruit routier, il est aujourd'hui nécessaire d'obtenir un financement pour la réalisation des mesures proposées dans le cadre d'une partie de ces études.

Présentation de la proposition

La proposition a été présentée à la commission par M. Claude-Alain Machel, codirecteur du département des constructions et de l'aménagement (DCA), M^{me} Sandra Piriz, adjointe de direction du Service de l'aménagement urbain et de la mobilité (SAM), et M. Jean-Jacques Mégevand, adjoint de direction du Service du génie civil (GCI).

Il a été expliqué le cadre légal dans lequel s'inscrit l'obligation pour les communes d'assainir le bruit routier, successivement la Constitution fédérale, la loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE) et l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB). Au titre de la loi, les propriétaires d'une infrastructure routière sont contraints de l'assainir. On considère en effet que c'est la route qui produit le bruit. L'OPB définit les «valeurs limites» à ne pas dépasser en décibels. La commune doit ensuite assainir la source de l'émission, en limiter la propagation, puis éventuellement protéger les façades des bâtiments avoisinants (immission). Le délai légal est actuellement fixé au 31 mars 2018, délai au-delà duquel la commune devrait procéder, à ses frais, à des insonorisations acoustiques. D'ici là, la Confédération peut subventionner les mesures d'assainissement pour autant qu'elles soient effectives. Suivant l'OPB, la Ville de Genève peut admettre des valeurs limites (VLI) de 60 db de jour et de 50 db de nuit. Les valeurs d'alarme (VA) sont atteintes au-delà de 70 db le jour et de 65 db la nuit.

Il a été présenté à la commission une carte qui indique en rouge les axes qui atteignent la valeur d'alarme (VA). Il s'agit de 200 rues sur les 840 que compte la Ville, soit 63 km sur 197, et de 80 000 habitants concernés sur un total de 185 000. La stratégie poursuivie par la Ville combine les mesures d'aménagement, l'intervention dans le cadre d'autres projets (par exemple la construction des voies de tram), les interventions directes sur le revêtement des rues et, enfin, les mesures de protection des façades.

Il nous est ensuite expliqué que la proposition PR-909 concerne 8 rues du réseau primaire et secondaire, sur lesquelles il n'est pas possible d'imaginer un plan d'aménagement et où aucun collecteur d'eau n'est à refaire. Elles ont aussi été sélectionnées en raison de leur proximité géographique, de la rapidité d'intervention et de l'impact immédiat sur les habitants. L'intervention prévue consiste à raboter l'actuelle couche de roulement pour la remplacer par le nouveau revêtement sous lequel on crée des zones de vide d'air destinées à absorber le bruit. Sur certains tronçons, il faudra aussi purger l'encaissement des rues.

Ensuite, il nous est exposé la qualité des principaux revêtements, à savoir le bitume traditionnel (Asphalt Concret) qui n'a aucune qualité absorbante, le macro-rugueux et le phonoabsorbant. Le macro-rugueux avait été conçu pour assurer la sécurité des automobilistes en temps de pluie. On a découru par la suite ses qualités absorbantes qui permettent de réduire le bruit de –3 à –6 db au début, mais dont les qualités se dégradent à –1 à –3 db après quelques années d'usure. Il est précisé qu'une diminution de –3 db équivaut à une réduction de moitié de la sensation du bruit. La Ville utilise le macro-rugueux depuis une dizaine d'années. Il a notamment été posé sur la route des Acacias. Depuis quelques années, les entreprises spécialisées développent des revêtements dits «phonoabsorbants» qui permettent de réduire le bruit de –5 à –9 décibels. Ce type

de revêtement a été posé en Ville sur la rue de la Roseraie, et par le Canton, sur la route de Jussy et la route de Vernier.

Ce revêtement phonoabsorbant est véritablement efficace en dessus de 30 km/h, c'est pourquoi on l'utilise volontiers sur les axes du réseau primaire et secondaire.

Enfin, il résiste difficilement à la sollicitation des chaînes à neige. Bien que ce revêtement soit plus cher que l'autre revêtement routier, il est tout de même moins cher que d'autres solutions de protection contre le bruit (p. ex. remplacement des fenêtres...).

La stratégie OPB jusqu'en 2018 a consisté à intervenir dans le cadre de projets d'aménagement précédents (2011) et va consister à effectuer en 2012 des opérations dans le cadre du budget d'investissement (PR-909), puis à intégrer ces mesures dans le cadre du budget d'entretien des routes (2013-2018).

Questions des commissaires et demandes de précisions

Un commissaire socialiste demande le surcoût engendré par la pose de ce revêtement en regard d'un bitume classique et s'interroge sur la fragilité du phonoabsorbant en cas d'utilisation de chaînes à neige.

M. Mégevand explique que le surcoût induit par l'utilisation du revêtement phonoabsorbant sur la couche supérieure de roulement est de 20 francs au mètre carré.

Concernant les chaînes à neige, il expose que le problème a déjà été expérimenté dans des localités comme Le Locle. Il estime cependant que les situations de fort enneigement sont rares à Genève. Les Transports publics genevois (TPG) sont d'ailleurs en train d'abandonner les chaînes pour préférer les pneus à neige.

Le même commissaire socialiste s'interroge sur la nécessité de poser du revêtement phonoabsorbant sur le quai Charles-Page à la hauteur de l'école Hugo-de-Senger alors que la vitesse est limitée à 40 km/h à cet endroit.

M^{me} Piriz fait observer qu'aucune mesure de modération n'est tolérée sur les axes du réseau primaire ou secondaire; c'est pourquoi on enduit le quai Charles-Page de phonoabsorbant. Le commissaire socialiste suggère tout de même de réduire la zone d'intervention après la zone 40 km/h.

Un commissaire libéral-radical demande quelle est la nécessité de poser du phonoabsorbant sur l'avenue de la Concorde.

M. Macherel explique que c'est de l'OPB et de l'entretien. La Ville est contrainte de mener une stratégie d'entretien ordinaire qui croise l'OPB. Il rap-

pelle que la Ville et le Canton ont mis fin à leur bras de fer sur les rétrocessions des parts des taxes dévolues à l'entretien. La Ville se doit désormais d'engager une réelle stratégie d'entretien. Il poursuit et précise que la Ville entend suivre, autant que possible, une stratégie de déclassement des axes du primaire et secondaire. Des solutions différentes s'imposent suivant les seuils de bruit et le statut de la rue dans la hiérarchie du trafic. Parfois, cependant, les solutions peuvent être combinées. Par exemple, sur la rue des Deux-Ponts, la réduction du bruit serait conséquente si le flux de véhicules passait de 40 000 par jour à 5000. L'arrivée du tram fera baisser le flux à 20 000 véhicules/jour. La pose du phonoabsorbant devrait encore faire baisser le bruit. Si ce n'est pas satisfaisant, il faudra éventuellement proposer des aménagements complémentaires, remplacer les vitrages des immeubles ou poser des demandes d'allègement. Ce dernier recours est admis quand tout a été mis en œuvre pour réduire les dépassements des valeurs limites (VLI).

Une commissaire socialiste demande si le délai de 2018 est définitif.

M. Macherel répond que 2018 est bien le dernier délai connu, mais on peut supposer qu'il sera repoussé.

La même commissaire socialiste demande si le Canton a validé la carte «plan d'attribution des degrés de sensibilité au bruit».

M. Macherel répond par l'affirmative.

Un commissaire Vert demande si l'accord Ville-Canton sur l'entretien des routes s'inscrit dans le financement de la stratégie d'entretien du SAM.

M. Macherel répond que la stratégie d'entretien croise par endroits les contraintes d'assainissement de l'OPB. L'argent rétrocedé par l'Etat à la Ville permettra d'inscrire la pose de revêtements phonoabsorbants dans le cadre des travaux d'entretien ordinaire, de projets d'aménagement ou de génie civil.

Un commissaire Vert souhaiterait comprendre pourquoi le quai Général-Guisan, qui ne compte que 17 habitants, est un axe prioritaire. De surcroît la surface à traiter est plus grande que la moyenne.

M. Mégevand signale qu'il y a, à cet endroit, de nombreux bureaux et des personnes qui travaillent. De plus, sur le quai Général-Guisan, l'intervention pourra être effectuée rapidement et les effets se feront sentir rapidement.

Une commissaire du Mouvement citoyens genevois a des doutes sur la durabilité du revêtement phonoabsorbant et sur son coût, et il suggère d'étudier la solution des giratoires.

M^{me} Piriz fait observer que la plupart des carrefours se trouvent sur les axes du réseau primaire et secondaire où la Ville n'est pas autorisée à imposer des

mesures de modération du trafic. De plus, les carrefours régulés permettent de contrôler les flux de véhicules entrants et sortants et de faciliter la circulation des transports publics. Le giratoire, en revanche, ne permet aucun contrôle et peut susciter des bouchons.

Un commissaire libéral-radical demande qui devra payer la facture des changements de vitrages dès 2018.

M. Macherel explique que, dans le cadre de l'OPB, c'est le propriétaire des sources de bruit qui devrait payer. Par contre, dans le cadre de l'OPair, c'est le propriétaire du bâtiment qui devrait régler la note. Le problème a été posé au Canton mais ce dernier n'a pas encore pu répondre.

Un commissaire libéral-radical croit savoir que le montant total des travaux OPB se monte à 200 millions.

M. Mégevand espère bien que le coût réel sera en dessous de cette estimation. Il explique que les travaux OPB devraient engendrer un surcoût, mais qu'ils seront effectués dans le cadre de travaux d'entretien qui se montent à 60-80 millions.

Un commissaire du Mouvement citoyens genevois demande si les subventions fédérales instituées dans le cadre de l'OPB continueront d'être versées au-delà de 2018.

M. Macherel est convaincu que les subventions ne seront pas perdues si le délai est prolongé au-delà de 2018. Actuellement, pour en bénéficier, la Ville doit s'adresser à une commission cantonale qui envoie les requêtes à une instance fédérale, qui décide du montant à verser. Il signale cependant que les subventions représentent une faible part du coût de l'OPB, en tout cas moins de 20%.

Un commissaire libéral-radical aimerait s'assurer que les travaux OPB n'auront pas d'effet suspensif sur les travaux d'entretien.

MM. Macherel et Mégevand confirment que les travaux d'entretien ne seront pas compromis par les mesures OPB. Le conflit Ville-Etat étant résolu sur les rétrocessions, le Canton attribuera des sommes qui seront attribuées au génie civil, ce qui permettra de développer une stratégie d'entretien et d'assainissement conjointe.

Un commissaire Vert demande des précisions sur la durée de vie des nouveaux revêtements.

M. Mégevand explique que ces revêtements sont trop récents pour répondre précisément. Un laboratoire mène actuellement une étude dont les résultats seront connus dans un à deux ans. Les phonoabsorbants, à base de polymère, devraient

avoir une résistance équivalente au macro-rugueux, soit huit à dix ans, mais l'incertitude demeure au-delà.

Le commissaire Vert estime que ces incertitudes sont gênantes au moment d'investir de fortes sommes. M. Macherel répond que l'alternative serait d'adopter une politique attentiste, en attendant que d'autres expérimentent à la place de la Ville.

Plusieurs commissaires partagent les réticences exprimées concernant la durée de vie du revêtement et sa fragilité en cas de fortes chutes de neige et l'utilisation de chaînes. L'investissement à consentir est quand même important pour ensuite être confrontés aux conséquences d'une grande chute de neige.

M. Mégevand comprend les réticences mais estime que ce n'est pas une raison pour ne rien faire. Le Canton a ouvert la voie sur la route de Jussy et la route de Vernier et la Ville sur l'avenue de la Roseraie. Les résultats sont satisfaisants.

Vote et conclusions

La proposition PR-909 a été votée à la majorité des commissaires présents, soit 9 oui (1 EàG; 1 MCG; 1 UDC; 2 LR; 1 DC; 2 S; 1 Ve) contre 1 non (1 UDC) et 2 abstentions (1 MCG; 1 Ve).

En conclusion, la majorité de la commission des travaux et des constructions vous demande, d'accepter le projet de délibération tel qu'il est formulé ci-dessous.

PROJET DE DÉLIBÉRATION

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 30, alinéa 1, lettres e) et m), de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984;

vu les articles 22 et suivants de la loi sur les routes du 28 avril 1967;

sur proposition du Conseil administratif,

décide:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit net de 6 656 400 francs, déduction faite de la subvention de la Confédération en faveur de l'assainissement du bruit routier de 1 267 900 francs, soit un montant brut de

7 924 300 francs, destiné aux travaux d'assainissement du bruit routier (OPB) par la mise en place de revêtement bitumineux phonoabsorbants «nouvelle génération».

Art. 2. – Au besoin, il sera provisoirement pourvu à la dépense brute prévue à l'article premier au moyen d'emprunts à court terme à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 7 924 300 francs.

Art. 3. – La dépense nette prévue à l'article premier, à laquelle il convient d'ajouter la part de crédit d'étude relative aux objets de la présente demande de crédit (PR-331 votée le 5 octobre 2004), soit 187 000 francs, sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 30 annuités, qui figureront au budget de la Ville de Genève soit de 2013 à 2042,

Art. 4. – Le Conseil administratif est autorisé à constituer, épurer, radier ou modifier toute servitude à charge et/ou au profit de parcelles faisant partie du périmètre concerné, nécessaire à l'aménagement projeté.