



Date de dépôt : 19 avril 2023

Rapport

de la commission des pétitions chargée d'étudier la pétition pour des mesures de réduction du bruit routier à Pont-Rouge et au groupe Mallet

Rapport de majorité de Stéphane Florey (page 4)

Rapport de minorité de Sylvain Thévoz (page 24)

Pétition (2159-A)

pour des mesures de réduction du bruit routier à Pont-Rouge et au groupe Mallet

Premier maillon du futur PAV, le quartier de Pont-Rouge veut offrir à ses habitants un espace de vie agréable. Il constitue un modèle urbain qui servira à l'élaboration d'autres quartiers d'habitations à Genève.

Ce projet de qualité se heurte à une réalité : sa proximité avec la route du Grand-Lancy, où le trafic est estimé à 16 000 véhicules par jour. Malgré une isolation phonique de haute qualité, des pics de bruit diurne et nocturne portent atteinte au bien-être d'une partie des habitantes et habitants de Pont-Rouge et du groupe Mallet. Le vacarme provient en particulier de deux-roues ou de voitures non réglementaires, conduits agressivement et en dépassement de la limite à 50 km/h. Pont-Rouge aimerait vivre dans un environnement apaisé.

A travers cette pétition, les signataires demandent au Grand Conseil de mettre en œuvre les moyens nécessaires en vue d'une limitation des pics de bruit sur la route du Grand-Lancy :

- 1) Faire réaliser par les services du canton une étude complète du trafic motorisé sur cet axe, avec une mesure des vitesses et des bruits émis. Les pics de bruit routier doivent faire l'objet de mesures spécifiques.**
- 2) Demander au Conseil d'Etat d'étudier tous les moyens à sa disposition pour réduire le bruit routier et les pics de bruit sur cet axe. Ces moyens pourraient inclure :**
 - a) un passage de cet axe à 30 km/h diurne et/ou nocturne ;*
 - b) la pose de radars vitesse ou bruit ;*
 - c) toute autre mesure susceptible d'améliorer la situation en matière d'émission de bruit routier.*

Cette pétition est lancée par un groupe d'habitants de Pont-Rouge. Elle fait suite à une enquête¹ menée en 2021 au sujet du bruit routier. Celle-ci avait été organisée dans le cadre d'une consultation menée par le canton sur la question du bruit routier à Genève. A cette occasion, 66% des personnes ayant répondu à ce questionnaire avaient pointé le bruit routier comme constituant une nuisance.

N.B. 167 signatures
Stéphane Herzog
6, chemin des Mérinos
1212 Lancy

¹ <https://quartier-pont-rouge.ch/2021/09/04/consultation-sur-la-perception-du-bruit-routier-dans-lequartier-de-pont-rouge-mallet/>

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Stéphane Florey

La commission des pétitions a étudié la pétition 2159 dans ses séances du 30 janvier, 13 et 27 février 2023 sous la présidence de M. Alexis Barbey.

A également assisté à ces séances, M^{me} Nadia Salama, secrétaire scientifique du Secrétariat général du Grand Conseil. Qu'elle soit ici remerciée pour son travail très apprécié par la commission.

Les procès-verbaux ont été tenus par M. Christophe Vuilleumier que le rapporteur remercie pour la qualité de son travail.

1. Audition de M. Stéphane Herzog, pétitionnaire

M. Herzog déclare être l'un des nouveaux habitants de ce quartier. Lorsqu'il s'y est installé, il s'est aperçu du problème de bruit dont il n'avait pas pris conscience au préalable. Il ajoute que l'année suivante le canton a organisé une consultation sur le bruit routier, ce qui a débouché sur l'établissement de zones 30 dans certains quartiers. L'association des habitants de son quartier serait très heureuse de voir également l'instauration d'un passage à 30 km/h à Pont-Rouge, ce qui a été confirmé par un sondage mené auprès des habitants.

Il déclare ensuite que le problème relève surtout des pics de bruit, les statistiques officielles indiquant que 3% des véhicules sont considérés comme ultra-bruyants. Il ajoute qu'après avoir pris conseil auprès de la commune de Lancy, décision a été prise de lancer une pétition avec plusieurs habitants, notamment les personnes vivant dans les immeubles du groupe Mallet. Il observe que les pics de bruit peuvent atteindre n'importe quel appartement de Pont-Rouge. Il mentionne alors que les pétitionnaires n'ont pas de solution à proposer. Il précise avoir acheté son appartement et remarque que les pétitionnaires font juste en venant se loger au centre-ville sans avoir besoin de véhicule. Il répète que ce problème de bruit est manifeste. Il indique ensuite que la police a en l'occurrence installé l'année passée un radar pédagogique dont il ne connaît pas l'ensemble des données, mais il semblerait que plusieurs véhicules ont dépassé le 100 km/h. C'est pourquoi un passage à 30 km/h, au moins la nuit, serait une bonne chose, à moins que des radars soient installés ou que la police intervienne de temps à autre avec un marquage au sol.

Un commissaire socialiste déclare que cette pétition semble raisonnable. Il demande si les pétitionnaires ont eu des échanges avec les autorités, et des réponses.

M. Herzog répond avoir eu plusieurs échanges avec le Conseil administratif de la Ville de Lancy qui est au courant de la situation. Il ajoute que la commune pourrait diligenter des APM, placer des radars pédagogiques et éventuellement créer de la signalétique. Cela dit, il constate que rien n'a été fait pour le moment.

Le commissaire déclare ensuite que le bruit est une atteinte à la santé à bien des égards.

M. Herzog explique qu'il vivait avant à la rue de Carouge dans laquelle l'impact du bruit routier était relativement faible puisque personne ne pouvait rouler à 80 km/h, alors que Pont-Rouge se trouve en fin de compte à côté d'une véritable autoroute. Il rappelle que du triple vitrage a été installé dans les habitations de Pont-Rouge, mais que malgré cela, les habitants sont atteints par le bruit des véhicules qui roulent très vite et que ce sont les immeubles qui se trouvent face à la route qui sont les plus atteints par le bruit, les habitants ne pouvant pas ouvrir les fenêtres en été. Il rappelle que ce quartier est le fer de lance du projet du PAV et pense qu'il serait judicieux d'avoir un quartier emblématique.

Une commissaire PLR demande si le bruit vient exclusivement de la route du Grand-Lancy.

M. Herzog répond que le bruit a une physique très compliquée avec une partie subjective. Il observe que certains entendent aussi le bruit de la route des Jeunes. Il signale également que le trafic ferroviaire nocturne peut également être très bruyant.

La commissaire remarque que cet axe est cantonal. Elle demande comment cet axe est considéré par la commune de Lancy et s'il est équipé d'un revêtement phonoabsorbant.

M. Herzog répond que c'est en effet une route cantonale, raison pour laquelle une pétition a été déposée devant le Grand Conseil. Il ajoute que les ordonnances du département de l'intérieur qui visaient à placer un 30 km/h sur cet axe ont été suspendues après l'intervention du TCS. Il confirme ensuite qu'il est équipé d'un revêtement phonoabsorbant tout en précisant que, pour lui, ce revêtement n'a visiblement pas d'impact lorsque les automobilistes conduisent mal. Il signale par ailleurs que le Conseil administratif a écrit à l'Etat pour soutenir un passage à 30 km/h. Il indique encore avoir senti la différence de commune puisqu'il dépendait avant de la Ville de Genève et que les autorités de Lancy, quant à elles, s'impliquent et se renseignent.

Une commissaire PDC demande où est situé son immeuble.

M. Herzog, répond qu'il est perpendiculaire aux rails et donne sur la route du Grand-Lancy.

La commissaire pense que c'est la réverbération des maisons Mallet qui atteint son immeuble. Elle demande ensuite si cette route est bien à 50 km/h. M. Herzog acquiesce.

Le président demande si c'est son appréciation lorsqu'il est écrit dans la pétition que les véhicules bruyants ne sont pas réglementaires.

M. Herzog répond que certains véhicules ne le sont pas et que la plupart d'entre eux ont des pots qui font plus de bruit que d'autres. Il précise que la police peut constater que ces pots ne sont pas réglementaires et peut immédiatement verbaliser.

Un commissaire MCG remarque que l'on constate une augmentation du nombre de modifications sur les motos et les scooters ces dernières années, mais explique que certains fabricants font homologuer des pots dont les soupapes peuvent être aisément modifiées. Il pense que ce problème devrait se régler au niveau fédéral. Il craint que ce soient les milieux économiques qui dictent la situation. Il se demande dès lors si M. Herzog pourrait envisager le dépôt d'une pétition au niveau fédéral dans le but d'abroger l'ordonnance concernée.

M. Herzog répond que le processus de la pétition a été un véritable investissement. Cela étant, il pense que cette réflexion existe au niveau fédéral au travers des milieux associatifs. Il mentionne que l'idée de la pétition est également d'attirer l'attention des autorités locales dans le but d'améliorer la qualité de vie des habitants.

Un commissaire socialiste se demande si les personnes qui font du bruit exprès sont malveillantes et s'il ne faudrait pas faire de la prévention auprès des garages.

M. Herzog l'ignore. Il déclare alors qu'une étude a été menée à Lausanne, sur l'avenue de Beaulieu, et remarque que le 30 km/h tasse le bruit général en coupant une grande partie des pics de bruit. Il pense que ce serait la solution la plus directe et la plus facile, du moins plus facile qu'entamer des démarches psychologiques auprès des motards.

Un commissaire PLR déclare qu'avec les nouvelles motorisations, il semblerait que le roulement des pneus fasse plus de bruit que les moteurs. Concernant les pots d'échappement, il observe que les Akrapovic sont plus légers et font gagner le véhicule en puissance. Il ajoute que seul le pot des

Harley permet d'ouvrir des chicanes pour faire plus de bruit. Il se demande s'il ne faudrait pas revoir la réglementation en la matière.

M. Herzog pense effectivement que toute mesure permettant d'améliorer la situation serait la bienvenue.

Un commissaire MCG demande s'il n'est pas égoïste de punir 95% des utilisateurs de la voie publique pour 5% de personnes qui ne respectent pas les limitations de vitesse. Il rappelle à titre d'exemple qu'une ambulance ou un camion de pompier ne peuvent pas rouler plus vite qu'une fois et demie la vitesse autorisée, soit 45 km/h dans une zone 30. Sans quoi ils prennent le risque d'un retrait de permis pour avoir simplement fait leur métier qui est de sauver des vies.

M. Herzog répond que la force publique n'est pas présente. Il ajoute que la pétition pose un diagnostic sans imposer de solution.

Une commissaire des Verts se demande s'il y a aussi des plaintes inhérentes au train. Elle demande aussi si cette pétition vient de l'association des habitants ou uniquement de lui-même en raison du positionnement de son immeuble.

M. Herzog répond que 60% des personnes interrogées dans le questionnaire du sondage évoqué plus tôt ont indiqué être également gênées par le bruit ferroviaire.

2. Discussion et proposition d'audition

Un commissaire socialiste propose l'audition du département des infrastructures (DI).

Une commissaire PDC pense qu'il faudra indiquer dans le rapport le problème des pics routiers ainsi que le phénomène de réverbération du bruit, deux aspects qui ne sont jamais pris en compte dans les statistiques. Elle observe avoir suivi le développement de ce quartier et avoir indiqué dès le début que le bruit serait un problème pour les habitants. Elle pense que c'est le magistrat en charge de l'aménagement (DT) qu'il faut entendre.

Une commissaire des Verts déclare que son groupe serait plutôt en faveur d'un vote immédiat, mais ne s'opposera pas à des auditions éventuelles. Elle remarque qu'il est possible de soutenir cette pétition en mentionnant que ces immeubles sont certainement dotés d'un système de double flux, et que les gens ne sont pas censés ouvrir les fenêtres. Cela étant, elle constate que les gens vivent quand même avec les fenêtres ouvertes.

Un commissaire MCG déclare être intéressé par l'audition du DI qui est en charge du bureau des autos. Il rappelle que le MCG avait déposé un PL portant sur la question des pots d'échappement, un projet qui avait été jugé irréalisable

et il aimerait savoir pourquoi le bureau des autos refuse de faire des expertises sur ces pots.

Le groupe PLR se dit être en faveur de cette audition et demande également l'audition de la commune, car ce quartier est important. Il aimerait savoir comment ce dernier est perçu par la commune.

Un commissaire UDC pense que la commission peut perdre du temps avec des auditions, mais il ne croit pas qu'il soit possible de soutenir cette pétition. Il mentionne qu'il n'y a pas plus de bruit dans ce quartier qu'ailleurs, ce d'autant plus que les immeubles sont de dernière génération. Il mentionne que c'est le bruit ambiant du quartier qui pose un problème puisque celui-ci a été créé entre une route, une voie ferrée et une autoroute. Il estime que cette pétition vise à supprimer les voitures et il déclare qu'il s'opposera à cette pétition et aux auditions. Il propose de voter immédiatement le dépôt de cette pétition.

Un commissaire socialiste estime qu'il n'est pas possible de faire l'économie des informations provenant du département. Il rappelle que la commission a reçu plusieurs pétitions sur ce même problème de bruit au cours de l'année qui vient de s'écouler, il pense donc qu'il est raisonnable de procéder à des auditions et propose encore d'auditionner le SABRA.

Un commissaire PLR ajoute que vivre dans un appartement dont on ne peut pas ouvrir les fenêtres est une horreur. Il remarque que cette technologie garantit peut-être la protection contre la pollution et le bruit, mais ne donne pas de la qualité de vie.

Le président observe qu'il y a une nette majorité de commissaires qui souhaitent procéder à des auditions, notamment du DI, du DT, de la commune et du SABRA.

3. Audition de M. Damien Bonfanti, Conseiller administratif de la Ville de Lancy

M. Bonfanti rappelle que le bruit stresse, rend malade et peut entraîner des problèmes de santé évidents. Il ajoute que le sommeil est bien entendu fortement impacté par les nuisances sonores. Dans les anciens quartiers le long de la route du Grand-Lancy, les pics de bruit se montent de 65 à 75 décibels. Cependant, il observe qu'il n'y a pas d'étude concernant ce nouveau quartier. Il remarque que la pétition demande justement des analyses à cet égard. Il signale encore que la route du Grand-Lancy a été assainie il y a quelques années avec du revêtement phonoabsorbant, lequel a été efficace durant les deux premières années. Il précise que le tram pose aussi des problèmes notamment dans la descente lorsqu'il freine, ce qui génère des grincements.

Il rappelle également que la population de ce périmètre est encore pénalisée en raison de la présence de la gare de marchandises dont les wagons s'entrechoquent durant la nuit lors de la formation des convois.

Pour finir, il explique que le 29 avril 2022, les autorités communales ont répondu favorablement au canton à l'égard de la stratégie cantonale sur la zone 2. Il signale également que le département des infrastructures a été approché pour que le 30 km/h soit adopté dans les lieux problématiques. Il termine en déclarant que la commune soutient bien évidemment cette pétition.

Une commissaire PLR demande si la commune s'était positionnée en faveur du PLQ et si cette pétition est une surprise ou si la situation est déjà connue par la commune.

M. Bonfanti répond que le Conseil municipal a validé ce PLQ. Il ajoute qu'aucune question ne s'était posée à l'égard des nuisances et mentionne que ce n'est que par la suite que ces problèmes se sont révélés. Il rappelle par ailleurs qu'une pétition avait été déposée en lien avec le Léman Express dont les nuisances sonores impactent les riverains.

Il mentionne ensuite que le bruit était déjà existant. Cela étant, il rappelle que personne n'habitait dans cette zone à l'exception du groupe Mallet. Il remarque que le bruit est en l'occurrence impactant pour certains habitants, raison pour laquelle une étude devrait être menée. Il mentionne que maintenant 1800 habitants résident dans ce périmètre avec une crèche et un EMS. Il observe encore que le trafic sur les routes cantonales s'est largement densifié au cours de ces dernières années, ce qui accentue la pression sur ce périmètre.

Pour finir, il indique que la police communale avait placé un radar sympathique, mais que malheureusement celui-ci est tombé en panne, ce qui a quelque peu faussé les résultats. Toutefois, il a été possible de relever que la plupart des véhicules respectent la vitesse, à l'exception d'une voiture qui est montée à 115 km/h.

La commissaire demande encore quelles seraient les pistes à envisager.

M. Bonfanti répond que si une mesure devait être prise pour la vitesse, elle devrait l'être durant la nuit. Il remarque que le SITG indique qu'il y a des dépassements de bruit sur tout le front de route. Cependant, il doute qu'il soit possible de placer des murs antibruit.

Un commissaire socialiste déclare que la situation donne un sentiment d'impuissance et se demande s'il y a des possibilités de pression au niveau cantonal. Il se demande si la commune pourrait installer des radars de bruit et faire de la sensibilisation.

M. Bonfanti répond qu'il s'agit d'une route cantonale et rappelle que la compétence est donc du canton. Il déclare ensuite que les initiatives semblent venir à présent du département. Il ne voit pas d'autre solution que de baisser la vitesse sur les tronçons les plus sensibles. Il remarque qu'il y a toutefois une latence assez grande entre une demande déposée auprès du département et la réalisation. Il évoque l'exemple d'un tronçon devant passer de 50 km/h à 30 km/h qui nécessite un délai de quatre ans ; un délai qu'il ne s'explique pas. Il rappelle que la rampe de Pont-Rouge sera interdite aux véhicules dans la descente, ce qui initiera sans doute une hausse de 40% de trafic à la place des Ormeaux, le but étant de diriger les véhicules sur le réseau primaire. Il évoque également le fait que Meyrin a acheté des radars pour les installer sur le réseau communal et que cette option est à l'étude à Lancy. Cela étant, il estime qu'il y a un manque cruel de contrôle de la part de la police.

Le commissaire demande encore si la police communale peut exercer de tels contrôles.

M. Bonfanti répond que si Meyrin en a le droit, il ne voit pas pourquoi Lancy ne pourrait pas faire de même. Il mentionne qu'il faut toutefois former les APM à l'utilisation de ces radars.

4. Audition de M^{me} Aline Staub-Spörri, Directrice du SABRA

M^{me} Staub-Spörri estime qu'en préambule, il est important de mentionner que la pétition évoque les deux volets que comporte le bruit routier.

En premier lieu, le bruit qui est lié au trafic routier lui-même et qui est régi par la loi fédérale sur la protection de l'environnement et l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB). Cette dernière a pour objectif de protéger la population contre le bruit nuisible et incommode. Dans ce contexte-là, elle précise les critères qui servent à évaluer le bruit ainsi que le concept de limitation des émissions, et régit la notion d'assainissement du bruit. A ce propos, ce sont les cantons qui ont la compétence pour mettre en œuvre les mesures de protection contre le bruit aux abords des installations routières. S'agissant de ceci, les cantons ou les communes, selon l'instance qui est propriétaire de la route, choisissent des mesures en respectant l'ordre de priorité suivant : tout d'abord, les mesures à la source, puis, les mesures sur le chemin de propagation, et finalement, les mesures au point récepteur. Il s'agit là du premier aspect des demandes des pétitionnaires : il s'agit du point n° 1 de la pétition, qu'elle développera par la suite.

Le second volet, à propos du point n° 2, concerne des demandes liées à la deuxième composante du bruit routier en lien avec le bruit de comportement des conducteurs. Il peut s'agir de comportements au volant, tels que des

accélération, des pics de bruits et l'apport de modifications illégales sur leur véhicule. Ce volet du bruit n'est pas régi par la loi sur la protection de l'environnement ni par l'ordonnance sur la protection contre le bruit : par conséquent, il est moins de la compétence du SABRA, c'est-à-dire le service dont elle a la direction. Cependant, il y a des composants où elle pourra donner des informations et informer les personnes à qui s'adresser en cas de questions très précises sur certains points. Dans ce contexte du bruit de comportement, le canton de Genève s'est d'ores et déjà positionné dans la lutte contre, entre autres, ce bruit de comportement, via sa stratégie « bruit 2030 » qui a été validée par le Conseil d'Etat en mai 2021.

S'agissant de cela, il y a le plan de mesures bruit 2022-2026 qui est en lien avec sa stratégie qui est actuellement en consultation. Au niveau du service interne à l'Etat, il devrait entrer en action au deuxième semestre 2023. Dans ces mesures-là, on retrouve des choses dont elle parlera par la suite. Elle récapitule les composantes : il y a le volet régi par le cadre fédéral de lutte contre le bruit, et le volet qui est lié aux comportements des conducteurs. Les pétitionnaires mentionnent très clairement les deux aspects. S'agissant de la première partie, qui est la plus significative concernant ce que cela implique, il y a la demande de faire réaliser par les services du canton une étude complète du trafic motorisé sur cet axe, avec une mesure des vitesses et des bruits émis, les pics de bruits routiers doivent faire l'objet de mesures spécifiques.

A ce propos, il faut savoir que la route du Grand-Lancy, soit la route cantonale n° 29, a fait l'objet d'un projet d'assainissement du bruit routier. Celui-ci a été validé et a donné lieu à un préavis de synthèse favorable de la commission interdépartementale en charge de ces projets d'assainissement du bruit en août 2020 ; il y a eu une étude complète qui a été faite. Pour nous donner une idée exhaustive de ce qu'elle contenait, les sujets d'étude ont été le trafic et les émissions, la composition du trafic sur cette route, la charge du trafic, les transports en commun, la charge du trafic à +20 ans et le revêtement de la route. Dans un deuxième temps, ils ont également étudié la zone d'affectation, c'est-à-dire s'il s'agit d'un degré de sensibilité 2 ou 3 selon la position déterminée au bord de cette route, mais également la situation actuelle par rapport au cadastre du bruit routier, qui, comme on le sait, est publié et tenu à jour par l'Etat de Genève.

Ensuite, il y a aussi eu un avant-projet d'assainissement. Le bureau responsable de l'étude a étudié toutes les mesures à la source qui pouvaient être éventuellement prises. La pose de phonoabsorbant, la réduction de la charge de trafic, le respect de la limitation de vitesse, le respect de la réduction de la vitesse, mais également les mesures qu'on pouvait prendre sur le chemin de propagation, par exemple en apposant des parois antibruit à certains

emplacements. Troisièmement, il a étudié l'efficacité des mesures, c'est-à-dire leur pertinence à long terme, en s'interrogeant sur ce qu'il adviendra dans plus de 20 années. Ce genre de projets sont faits en imaginant la situation dans une perspective lointaine. Concernant les mesures qui ont été retenues et qui sont capitales, il s'agit de mettre en place un revêtement phonoabsorbant de dernière génération sur la route du Grand-Lancy, qui comprend notamment une partie de la route des Acacias, bien que ceci ne concerne pas le sujet d'aujourd'hui.

De plus, le fait de mettre un revêtement phonoabsorbant permet d'assainir 77 bâtiments, ceux-ci se retrouvant en dessous des valeurs limites d'émission légales. Il est également prévu la pause de trois parois antibruit pour assainir encore deux autres bâtiments et la mise en place des mesures d'isolations acoustiques aux fenêtres sur un bâtiment spécifique, qui malheureusement n'était pas assaini avec ce qui avait déjà été mis en place. Pour finir, 85 demandes d'allègements ont été identifiées et devront être publiées par l'office cantonal du génie civil. Certains bâtiments se retrouvent non assainis, pour lesquels il est procédé à des demandes d'allègements. A ce jour, la bonne nouvelle est que le revêtement phonoabsorbant de dernière génération a déjà été posé en prévention en 2016 et 2018 comme mesure anticipée sur pratiquement toute la route.

A la suite du préavis de synthèse du mois d'août 2020, l'office cantonal du génie civil n'a pas procédé à la validation du projet d'assainissement à la suite du moratoire sur les allègements. Il n'y a plus d'allègements prononcés en attente de l'entrée en vigueur de la « stratégie vitesse ». Ainsi, il y a un certain nombre de projets d'assainissement qui ne sont pas encore entrés en vigueur à cause de ce moratoire. Il faut savoir que quand ce moratoire sera levé, le projet sera repris et certaines mesures seront réévaluées, comme les baisses de vitesse qui avaient été rejetées, comme les parois antibruit et les changements de fenêtres.

Ensuite, une réévaluation sera effectuée en fonction de divers facteurs. Il sera tenu compte, notamment, des dernières statistiques de trafic. De plus, on utilisera un nouveau logiciel qui nous permettra de mieux appréhender les émissions.

Concernant la stratégie-vitesse, qui prévoit une limitation de 30 km/h sur certains tronçons de la route du Grand-Lancy, mais à priori pas sur le tronçon qui entoure les bâtiments des pétitionnaires. Ainsi, s'agissant de cette première partie et en ce qui concerne l'application de l'ordonnance de protection contre le bruit, le travail a été fait. L'étude qui a été menée représente un long travail sur deux années. Il est encore attendu que certaines autres mesures, mis à part le revêtement phonoabsorbant, soient mises en action. Toutefois, ceci dépend

du moratoire sur les allégements. En ce qui concerne la demande d'une étude complémentaire, également au point n° 1, celle-ci a été effectuée.

A propos du point n° 2, les pétitionnaires demandent au Conseil d'Etat tous les moyens à sa disposition pour réduire le bruit routier et les pics de bruit sur cet axe et mentionnent plusieurs options, comme la réduction de la vitesse à 30 km/h, de jour ou de nuit, la pose de radars-vitesse ou bruit et toute autre mesure susceptible d'améliorer la situation. Ainsi, il y a deux types de mesures mentionnées par les pétitionnaires. Des mesures en lien avec la diminution de vitesse et éventuellement le contrôle des véhicules trop bruyants ayant des dispositifs illégaux. Et des mesures qui sont vraiment en lien avec le comportement des conducteurs, comme des dépassements de vitesse, des conduites agressives et l'utilisation de radars bruit pour monitorer ces dépassements de bruits.

En reprenant dans l'ordre les mesures de diminution de vitesse dans le projet d'assainissement du bruit routier qui a été mené par l'Etat, la réduction de vitesse n'a pas été retenue dans les 3 mesures, ceci pour des raisons de cohérence du réseau routier par rapport aux vitesses. Sur le haut de la route se trouve la route du Pont-Butin qui alimente la route du Grand-Lancy. Il y avait des mesures constructives qui sont nécessaires, car il n'est pas possible de passer d'une route à 50 km/h à une route à 30 km/h en apposant simplement des panneaux. Il y a des mesures constructives qui doivent être effectuées pour adapter la route et à priori, ceci était compliqué à effectuer pour la route du Grand-Lancy. De plus, un impact négatif avait été mis en évidence par les mandataires par rapport aux transports publics.

Cela étant, certains tronçons, comme mentionné précédemment à propos de la route du Grand-Lancy sont concernés par la stratégie vitesse. Il y a une prévision pour certains de les limiter à 30 km/h, mais pas exactement dans la zone habitée par les pétitionnaires. De manière plus générale, le plan d'assainissement sera revu, ce n'est donc pas impossible que la réduction de vitesse revienne par la suite sur le tronçon mentionné dans la pétition. Concernant le projet qui a été effectué à Lausanne, on sait qu'un passage à 30 km/h a un effet. Certes, un véhicule fait moins de bruit à 30 km/h, mais ce qui est largement modifié est le comportement des conducteurs. Lorsqu'il y a des zones à 30 km/h, certains comportements de conduite changent ; cela influence principalement ces pics de bruit dont les pétitionnaires se plaignent beaucoup. D'ailleurs, la ville de Lausanne avait mentionné une diminution de 80% des bruits de pointes à la suite de l'application de ces 30 km/h de nuit, la demande des pétitionnaires est donc tout à fait compréhensible.

Par rapport à la circulation des véhicules non réglementaires, il est souvent cité les motos, bien qu'il y ait parfois également des voitures qui sont modifiées, c'est bien à la police d'effectuer des contrôles.

Concernant le dernier volet, il s'agit du comportement des usagers qui apparaît souvent dans leur demande. Là, on parle nettement de cas où le conducteur, conduit trop vite, accélère de façon excessive en faisant rugir son moteur et qui a une conduite agressive. Ce sont ces cas qui font souvent les pics de bruits et qui sont désagréables pour les habitants, en particulier la nuit.

A propos, des mesures de vitesse qui ont été réalisées lors du projet d'assainissement du bruit dont elle a parlé. A priori, bien que cela soit des mesures faites il y a maintenant 3 ans, les limitations de vitesse étaient globalement respectées de jour comme de nuit. Ayant vu les statistiques, elle considère celles-ci comme plutôt bonnes, mais il faudrait vérifier la période à laquelle ceci a été effectué. Il s'agit des seules données qu'elle possède. Concernant les dépassements de vitesse, elle s'en remet, comme mentionné précédemment, à ses collègues de la police sur ce qu'il serait possible de mettre en place. Les pétitionnaires parlaient notamment de radar-vitesse. Ce sont des choses qu'il faut voir avec eux. Concernant la conduite agressive, il faut imaginer qu'un pic de bruit dont se plaignent les pétitionnaires peut équivaloir au pic de trafic généré par 20 véhicules. Il est tout à fait compréhensible que cela soit très peu supportable si cela se réitère.

Pour l'information des députés, la Confédération a mis en consultation actuellement au niveau des cantons des modifications de la loi sur la circulation routière et de l'ordonnance sur les règles de circulation routière. Elle veut durcir les mesures qu'on peut prendre via cette loi et son ordonnance. Bien qu'il soit déjà interdit de faire tourner à vide le moteur à un régime élevé, de circuler à un régime élevé à petite vitesse, etc., le DETEC a mis en consultation en décembre 2022, en réponse à une motion qui s'appelait « réduire de manière efficace le bruit excessif des moteurs », donc au niveau fédéral. Pour cela, elle a proposé de sanctionner plus simplement et sévèrement la production de bruits évitables, y compris les manipulations illégales de véhicules. Il y a notamment quelques aspects techniques, comme instaurer un contrôle obligatoire extraordinaire en cas de manipulation du véhicule, ainsi que donner la possibilité à la Confédération de financer des contrôles supplémentaires du bruit routier par les autorités cantonales d'exécution.

Ceci intéresse directement le canton, puisque Genève se positionne clairement dans cette lutte susmentionnée via la « stratégie bruit ». S'il décide de mettre en place certaines choses, il pourra faire appel à des budgets supplémentaires à la Confédération pour lutter plus efficacement contre le bruit. Concernant le dernier point du radar-bruit, mentionné par les

pétitionnaires, elle souhaite faire un bref rappel. Il y a deux types de radars-bruit. Le premier type, les radars-bruit dits pédagogiques qui ont été testés par Genève assez largement. Ils ont été testés en milieu suburbain ainsi qu'en milieu rural. Le radar-bruit pédagogique fonctionne selon le même principe que le radar-vitesse pédagogique que l'on voit à certains endroits du canton : lorsqu'un usager de la route passe à proximité et qu'il crée plus de bruit que le seuil déterminé, quelques mètres plus loin se trouve un panneau avec un smiley ou un message qui nous informe que trop de bruit a été émis, soit par un message « attention, trop de bruit » ou alors l'affichage d'un smiley « pas content ». Le deuxième type de radar est le radar bruit-sanction qui pourrait être l'équivalent du radar-vitesse que l'on connaît tous. Il nous flashe, et si l'on est en infraction, nous recevons ensuite une amende. Cependant, il n'y a pas la base légale au niveau fédéral pour pouvoir utiliser ces radars bruit-sanction. Par contre, il y a plusieurs motions qui ont été déposées aux Chambres fédérales qui demandent de modifier le cadre légal pour avoir accès à ce type de radar. Pour l'instant, il n'y a que des tests très aboutis en France, qui devraient les utiliser d'ici quelques mois, avec une amende de 140 euros pour des dépassements de seuil de décibels qui auront été définis.

Pour conclure, concernant le premier volet qui est lié à l'ordonnance de protection contre le bruit, une étude a été effectuée, donc en redemander une nouvelle est inadéquat. Cette étude existe avec ses conclusions et celles-ci pourront être mises à jour à la suite de la levée du moratoire sur les allègements. Concernant le deuxième point qui concerne plus les bruits de comportements, elle a répondu partiellement pour certaines choses, et pour d'autres en renvoyant les députés vers la police cantonale. Ce sont des mesures qui sont normalement en plus d'un projet d'assainissement du bruit routier pour lutter contre ces pics de bruits ci.

Une commissaire PLR aimerait résumer ce qu'elle a dit pour être sûre d'avoir bien compris. Concernant les trois invitations de la pétition, la première est déjà faite, la deuxième n'est pas prévue et la troisième n'est pas de sa compétence.

M^{me} Staub-Spörri répond que ce n'est pas à elle de définir ce que les députés doivent faire de cette pétition. Elle indique simplement que, concernant le point 1, l'étude a déjà été effectuée.

La commissaire demande s'il s'agit bien du point concernant les 30 km/h qui n'est pas au programme.

M^{me} Staub-Spörri indique que ce point est partiellement au programme sur la route du Grand-Lancy, mais pas obligatoirement dans le petit tronçon qu'elle a identifié comme étant le tronçon vers le groupe Mallet et Pont-Rouge qui

concerne les pétitionnaires. En revanche, les 30 km/h sont prévus en amont de cette zone-là. Le dossier est dans les mains de l'office cantonal des transports, car l'arrêté où figure la mise en place du 30 km/h fait désormais l'objet de recours. Il a donc été mis en suspens en attendant le traitement de ces recours.

La commissaire demande ensuite si les mesures d'assainissement des fenêtres dont elle a parlé concernent un bâtiment en particulier.

M^{me} Staub-Spörri indique que le projet d'assainissement du bruit routier en question s'occupait de toute la route cantonale 29 et pas seulement de la petite partie qui se trouve devant Pont-Rouge et le groupe Mallet.

Un commissaire socialiste indique que sa première question concerne le décalage entre ce qui est fait et l'administration. Les mesures sont prises, mais les habitants se plaignent. Il demande comment il faudrait mettre ceci à niveau et si l'administration a conscience que les habitants attendent beaucoup plus et d'une manière plus rapide que ce qui est actuellement fourni, qui est certes de qualité, mais bien en deçà de ce qu'ils peuvent supporter.

M^{me} Staub-Spörri répond qu'il s'agit d'un projet assez récent, le rapport de synthèse a été accepté en août 2020. Cependant, elle n'a pas la date exacte de l'entrée en vigueur de ce qu'on appelle le moratoire des allègements, mais il est intervenu peu de temps après. Ces projets sont donc victimes de ce moratoire. Il faudrait dès lors demander à l'office cantonal du génie civil (OCGC) qui est l'office responsable de la mise en application des décisions qui sont prises à la PRESOB, c'est-à-dire la commission qui gère ces projets d'assainissement du bruit. Concernant les délais, elle comprend le ressenti de ces habitants-là, mais la majorité du travail a été effectué, le canton de Genève est bon élève en matière d'assainissement en comparaison intercantonale. Genève est un très bon élève concernant ses routes cantonales. Actuellement, on est à 83% de projets d'assainissement menés. Néanmoins, il existe un délai entre le moment où la commission valide ces projets et le moment de leur entrée en vigueur. Ici, il s'agit de conditions particulièrement exceptionnelles, notamment en lien avec la stratégie vitesse et ceci modifie fondamentalement les résultats de ces études, car si l'on change la vitesse de tronçons pour la limiter à 30 km/h, il y aura des mesures prévues initialement dans certains plans qui se retrouveront caduques. Le fait de passer à 30 km/h devrait résoudre les problèmes de bruit concernant certains tronçons.

Le commissaire demande s'il est possible qu'elle apporte des précisions concernant le moratoire.

M^{me} Staub-Spörri explique qu'il s'agit du moratoire sur les allègements. Lorsque l'on effectue un plan d'assainissement du bruit routier, il y a un mandataire qui va effectuer des analyses, elle pense que ces études coûtent

plusieurs centaines de milliers de francs et durent entre 18 mois et 2 années pour obtenir un projet complet. Il y a des mesures de charge de trafic, des mesures de bruits et d'autres mesurages effectués. Ensuite, ceci est présenté à la commission PRASOB, qui va décider de ce qu'elle veut faire avec ces données. Ainsi, le but de ces projets est d'obtenir l'assainissement de tous les bâtiments. Cependant, il faut comprendre que malgré tout ce qui est mis en œuvre, il faut garder à l'esprit l'idée d'une balance coût-bénéfice ainsi que des directives fédérales sur la manière de gérer ceux-ci, étant donné que c'est la Confédération qui subventionne massivement ces assainissements. Dans certains cas, il est possible de procéder à un allègement.

Elle a listé environ 70 à 80 bâtiments qui seraient assainis grâce à la pose de phonoabsorbant, il y en aurait certains qui seraient assainis par des murs antibruit. Malheureusement, les 85 demandes d'allègements n'ont pas encore été validées par l'OCGC à cause du moratoire sur les allègements. Pour l'instant, ces projets sont bloqués à ce stade et la liste des bâtiments qui restent en dépassement des valeurs limites d'émission de l'ordonnance sur la protection contre le bruit n'a pas encore été acceptée. Voici ce qu'est le moratoire sur les allègements. Ce dernier est en lien, partiellement du moins, avec la stratégie vitesse.

Le commissaire demande si ceci a été décidé pour des questions budgétaires.

M^{me} Staub-Spörri répond que ceci change tout. Il faut imaginer que dans certains projets, il y a 40 allègements, et que, dans le cas où la stratégie vitesse entre en vigueur, il n'y aura, peut-être, plus besoin de ces allègements. Ceci voudra dire qu'il ne sera plus nécessaire de faire ce passage au-dessus de ce que l'ordonnance sur la protection contre le bruit indique. Les allègements sont définis dans l'ordonnance sur la protection contre le bruit et ceci est un droit d'utilisation. Ce n'est pas quelque chose que le canton de Genève utilise de façon excessive, il s'agit de quelque chose qui fait partie de ladite ordonnance.

Le commissaire remarque ensuite, à propos de l'abaissement de la vitesse à 30 km/h dont elle a parlé, qu'il y a un segment qui n'est justement pas devant le bâtiment des pétitionnaires. Il demande si cette zone-là, retirée du 30, fait partie du moratoire.

M^{me} Staub-Spörri explique que la route du Grand-Lancy est assez longue et qu'en général les routes comme celle du Grand-Lancy, qui est possiblement un axe pénétrant, sont passées à 30 km/h uniquement en localité. Elle précise qu'il faudrait lire l'arrêté, mais que ce n'est pas son office qui le gère. Cependant, elle a vu sur le plan assez détaillé que certains endroits, concernant cette limitation à 30 km/h, varient en fonction du jour ou de la nuit. L'endroit

où habitent les pétitionnaires se trouve dans une boucle, et cette dernière n'est pas limitée à 30 km/h. Selon l'arrêté actuel, elle resterait limitée à 50 km/h.

Une commissaire des Verts comprend que vis-à-vis des radars pédagogiques et radars bruit-sanction, ce qui manquerait serait une base légale fédérale pour les mettre en place concernant le deuxième type de radars. Concernant les premiers, elle demande quels sont les délais, étant donné que le projet pilote a déjà eu lieu.

M^{me} Staub-Spörri répond que ceci est dans le budget 2023 d'investissement du SABRA. Cependant, certaines choses ne sont pas entre ses mains. Il s'agit de quelque chose de concret, mais elle ne peut pas donner de date précise. D'ailleurs, il était demandé dans d'autres textes en dehors de cette pétition qu'il faudrait idéalement en mettre partout sur le territoire genevois, mais cela ne sera pas le cas. Il s'agira de les placer sur des axes stratégiques. Il y a d'ailleurs une liste, que le SABRA tient à jour, de plaintes provenant des administrés. Le SABRA a aussi des contacts avec la police, qui est au courant d'où proviennent les plaintes pour du bruit. L'idée sera de prioriser. Ainsi, il faudra voir de quelle manière ils seront positionnés. Au départ, le but est d'aller rapidement vers plusieurs unités, mais il est d'abord nécessaire que le SABRA en ait une pour la qualifier. Ainsi, lorsque le SABRA sera sûr du bon fonctionnement de ceux-ci, il sera possible d'en déployer plus largement, l'idée étant, à l'instar des stations mobiles concernant la qualité de l'air et de la collaboration avec les communes, sachant que ces dernières peuvent demander à l'obtenir, à court/moyen terme, de pouvoir procéder de la même manière concernant ces radars pédagogiques, que certains puissent être mis à disposition des collectivités, et que les communes puissent demander à l'avoir sur leur territoire et sur des axes qu'elles auraient identifiés comme problématiques de leur propre chef.

La commissaire indique que concernant ces radars-bruit sanction, elle a vu que le Conseil fédéral a répondu à une interpellation de M^{me} Sutter le 22 février 2023, qui disait qu'en réponse à la motion 20-43-39 dans le chapitre 4, que les offices fédéraux des routes préparent actuellement une réponse. Ceci a été exposé, il y a presque 2 ans : elle imagine que ça sera pour prochainement. Elle demande si, une fois qu'il y aura cette base légale, le but est d'aller rapidement vers ces radars à sanction.

M^{me} Staub-Spörri répond que, concernant le canton de Genève, celui-ci appuyait le radar pédagogique très fortement. Il s'agit d'un des cantons pionniers s'agissant des tests, et la volonté politique par rapport au radar-bruit sanction est de prouver la faisabilité. Tant que l'on n'a pas prouvé la faisabilité de ce projet sur le territoire suisse, cela risque d'être compliqué. S'agissant de modifications de ces lois, il faut prouver que cela fonctionne sur le territoire

suisse, même si, sur le territoire français, où se trouvent des radars-bruit et où ils en sont à se demander la limite qu'ils vont décréter, mais pour le reste, la faisabilité est prouvée. Ces derniers ont pu effectuer ceci de manière centralisée en faisant un article de loi transitoire. En Suisse, cela n'est pas possible.

Un commissaire MCG, concernant ces radars-bruit sanction, explique que dans une autre commission, les députés avaient auditionné l'Office fédéral de l'environnement qui travaillait en parallèle avec l'Office fédéral des routes sur des radars tests sanctions, ils avaient placé deux radars tests au niveau du bruit au sein du canton de Genève et que le seuil était tellement peu dépassé qu'ils allaient le réduire pour voir à quel moment cela prenait.

M^{me} Staub-Spörri répond que le radar-bruit sanction n'a jamais été testé sur le territoire de Genève. Il doit y avoir une méprise, le radar-bruit pédagogique a été largement testé, y compris dans le cadre de collaborations avec le TCS, l'OFEV et notamment sa section bruit routier. Le SABRA est en contact constant avec eux, car le canton de Genève se repositionne encore comme canton étant d'accord de collaborer sur des projets pilotes. Cependant, le radar-bruit sanction est technologiquement très récent. Elle réitère toutefois qu'il ne s'agissait pas du radar-bruit sanction.

Le commissaire constate ensuite que Genève est en matière de bruit plutôt exemplaire en comparaison avec d'autres cantons. Mis à part le fait qu'il y a eu très peu de dépassements de bruit, il se posait la question, si, dans les zones 30 km/h, le SABRA avait fait le constat d'une augmentation de pollution. Typiquement, concernant les routes montantes comme Pont d'Arve, où les véhicules sont systématiquement à l'arrêt et montent lentement, il s'agit d'une zone 30 km/h avec un radar vitesse. Ainsi, il demande si, dans les heures critiques de circulation, des études ont été effectuées sur l'augmentation ou non de la pollution dans ces zones-ci, où des départs arrêtés sont constamment effectués.

M^{me} Staub-Spörri répond qu'elle n'a pas la réponse actuellement. Par rapport à ce que le député a dit concernant l'OFEV et les radars, Genève est effectivement exemplaire sur les projets d'assainissement de bruit routier et la pose de phonoabsorbant. Genève est souvent citée comme exemple par l'OFEV. De plus, il faut voir qu'au niveau de la Confédération, il y a l'OFEV et l'OFROU, et ce sont des choses qui doivent être mises en lien avec les deux, concernant les valeurs que défendent ceux-ci, ils ont l'idée de faire un projet pilote qui serait porté par les deux. Cependant, il y a encore des endroits qui posent problème en matière de bruit et on ne peut pas tout résoudre avec du phonoabsorbant. A certains endroits, la publication d'allègements continue, alors qu'il y a du phonoabsorbant.

Le président aimerait savoir, bien que les directives bruits soient émises par la Confédération, si les cantons peuvent émettre des directives également, où s'ils sont seulement chargés d'appliquer les mesures.

M^{me} Staub-Spörri indique qu'en ce qui concerne le bruit routier, cela est géré par l'Ordonnance de protection contre le bruit qui est fédérale. Genève ne peut pas décider d'être en avance sur ce que le cadre fédéral permet, ceci est géré par la loi sur la protection de l'environnement et l'OPB. Le SABRA est l'autorité d'exécution pour l'OPB qui est fédérale, donc le canton de Genève doit l'appliquer et l'exécuter selon ce que l'Etat fédéral exige.

Un commissaire MCG indique avoir trouvé dans une étude faite à Genève du 2 au 26 juin 2020, qui comprend 160 000 véhicules mesurés, dont 73,1% de voitures, 15,4% de motos et 8,3% de camionnettes, 1,6% de bus et 1,4% de camions, que l'excès de bruit est dû à une minorité, c'est-à-dire à 1,5% des véhicules. De plus, cela est surtout relevé au-dessus de 40 km/h et plutôt de nuit que de jour. Sachant que cette étude a eu lieu en été, il est connu qu'il y a également plus de deux-roues motorisés à cette période de l'année. En tant que conducteur de motos, il constate également que ce sont souvent les scooters avec des pots d'échappement modifiés qui font beaucoup de bruit. Il considère que cela fait une grosse mesure pour une toute petite minorité. Ainsi, il se pose plusieurs questions, notamment concernant les zones 30 km/h Bellevue-Versoix où chaque 5 minutes un avion atterrit. Il se demande comment est décidé le choix de l'emplacement d'une zone à 30 km/h.

M^{me} Staub-Spörri répond que, s'agissant des zones à 30 km/h, c'est de la compétence de l'office cantonal des transports. Elle invite la commission à auditionner cet office, qui pourra leur expliquer comment ils les choisissent. Le choix et l'arrêté sont portés par l'OCT.

5. Discussion et votes

Le président se demande si, après ces éclaircissements apportés par le SABRA, cela vaut la peine de maintenir l'audition du DT et du DI.

Un commissaire UDC répond que ce qu'il a entendu du SABRA lui suffit amplement pour prendre position. Il se demande ce que les magistrats pourraient dire de plus que ce qui a été mis en place et ce qu'il est possible de faire. Ceci d'autant plus que régulièrement, les magistrats viennent accompagnés de membres de leurs services et si c'est pour venir nous dire la même chose que ce que l'on a entendu, cela n'en vaut pas la peine. Il se prononce donc pour l'annulation de ces deux auditions et demande de passer directement au vote de la pétition.

Un commissaire socialiste pense qu'au contraire, il est important d'entendre les magistrats, car une partie de la stratégie de réduction de vitesse reposait sur la limitation à 30 km/h. Etant attaquée en justice, cette stratégie tombe à l'eau. Il demande ce qu'il en est du plan B, les 200 000 Genevois qui souffrent du bruit ne vont pas attendre des décisions de justice consécutives dans un horizon qui est à définir. Il se demande quelles sont les mesures parallèles que les magistrats souhaitent ou non entreprendre. Sur la pétition, il existe plusieurs zones d'interrogations concernant le choix de certains segments à 30 km/h ainsi que de la manière dont tout cela va être mis en place. Il n'y a rien de nouveau qui le ferait changer d'avis, par rapport à la volonté collective qui a été prise de faire une audition assez large, sur un enjeu qui est fondamental et d'autant plus complexe par les recours en justice contre les zones à 30 km/h. C'est la première pétition que la commission traite concernant le bruit, il lui semble important d'effectuer le travail complètement.

Une commissaire PDC estime que le problème est plus large que cela et qu'il s'agit surtout de construire la ville en ville. De plus, il est évident qu'il y a du bruit et qu'il faut le pallier. Elle ne sait pas ce que les conseillers d'Etat auraient à indiquer en plus, si ce n'est de pouvoir expliquer leur plan directeur à l'horizon 2030. Toutefois, s'agissant de l'endroit dont il est question, cela lui semble malheureusement pacté. Les constructions ont été effectuées et désormais, le problème est présent. Son groupe votera en faveur de l'annulation.

Le groupe MCG demande également l'annulation des deux conseillers d'Etat.

Un commissaire PLR affirme que l'audition du SABRA était très complète. Son groupe a suffisamment d'éléments pour se positionner sur cette pétition.

Une commissaire des Verts indique que son groupe rejoint l'avis du Parti socialiste et est pour le maintien de cette audition, bien que l'audition du SABRA ait été complète et claire, elle souhaite avoir des réponses plus politiques.

Le groupe d'EAG est également en faveur du maintien des auditions pour les mêmes raisons.

Le président passe alors au vote le maintien de l'audition du DI et du DT.

Pour : 5 (1 EAG, 2 S, 2 V)
Contre : 6 (3 PLR, 1 UDC, 2 MCG)
Abstentions : 2 (2 PDC)

Le maintien de l'audition du DI et du DT est refusé.

Le président passe ensuite à la discussion concernant le positionnement des groupes sur la pétition.

Le groupe MCG demande le dépôt de cette pétition.

Le groupe PDC estime que l'on positionne des quartiers d'habitations dans des endroits bruyants. Le bruit existait déjà bien avant que les pétitionnaires s'installent là où ils sont aujourd'hui. Maintenant, il faudrait prendre des mesures palliatives et ceci est tout simplement regrettable. Ainsi, il faut remercier l'Etat de faire ce qu'il peut. En l'occurrence, il pense avoir obtenu des informations pertinentes. Il se prononce donc en faveur du dépôt.

Le groupe UDC indique qu'il votera également le dépôt de cette pétition. Il a été convaincu par l'audition du SABRA, concernant ce qu'il est possible de faire ou de ne pas faire. Pour lui, le vrai problème n'est pas la mobilité, mais de savoir comment et où l'on construit dans le canton, et ceci n'a rien à voir avec la mobilité. Il s'agit seulement d'une question d'aménagement.

Le groupe des Verts indique qu'il votera le renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat. Les invites de la pétition lui semblent tout à fait pertinentes. Le SABRA affirme qu'elles sont déjà effectuées, mais ce que demande la pétition est d'aller dans le même sens. Le positionnement politique, à la fois du SABRA et de la pétition, est similaire, notamment en ce qui concerne la pose de radars de bruit. La pétition mentionne ici les radars de vitesse. Si les usagers de la route respectaient les limitations de vitesse actuelles, la situation s'améliorerait d'ores et déjà. Pour ce qui concerne l'application de la limitation à 30 km/h, il soutient également cette mesure. Concernant les autres mesures susceptibles d'améliorer l'émission de bruits routiers, elle ne sait pas comment il serait défendable de s'opposer à une demande aussi légitime. De plus, elle ne rejoint pas l'avis des autres députés affirmant qu'il s'agirait uniquement d'une question d'aménagement du territoire. On voit que le canton évolue, en l'occurrence, cette zone qui était avant une zone industrielle fait dorénavant partie intégrante de la ville; elle demande à évoluer de manière plus intelligente, et si des modifications d'usage de la route doivent être faites, alors il faut aller plus en avant.

Le groupe socialiste rappelle que le pétitionnaire avait mentionné qu'il avait acheté un appartement dans un immeuble neuf, sur une rue avec

phonoabsorbant et protections sonores nécessaires, dans un immeuble moderne. Pourtant, sa qualité de vie est empêchée et fortement entravée et il se plaint d'une souffrance sonore récurrente. Il est connu que cela a un impact sur la santé, le bien-être et nuit à la qualité de vie des habitants, en l'occurrence plus de 200 000 personnes à Genève. Lorsque l'on a une convergence d'éléments positifs, c'est-à-dire phonoabsorbant, vitres isolées et un immeuble moderne, et que la situation est pourtant invivable, il n'est pas possible d'affirmer qu'il fallait simplement construire ailleurs. Il y a un problème de fond que les députés doivent entendre et ce que demande cette pétition est raisonnable. La commission a entendu au travers de l'audition du SABRA que le point 1 a été réalisé, mais que le point 2 comporte encore une marge de progression. De plus, il y a une réponse politique à apporter. Ainsi, faire comme le préconise le PDC ou l'UDC, affirmant qu'il ne faut pas construire en ville et laisser aux Genevois le choix entre continuer à souffrir du bruit ou aller se loger à deux heures d'ici ou encore devenir frontalier est, à son sens, assez scandaleux. Il soutiendra le renvoi de la pétition au Conseil d'Etat. De plus, il regrette que les auditions aient été annulées et que la commission refuse d'aller au fond du problème et se cache derrière l'argumentation consistant à affirmer qu'il suffit de construire à d'autres endroits ou de dire aux Genevois qu'il n'y a plus de logements pour eux. Il espère que certains groupes changeront de position d'ici là.

Le président met aux voix l'acceptation du renvoi au Conseil d'Etat de la pétition P 2159.

Pour : 6 (1 EAG, 3 S, 2 V)
 Contre : 8 (2 MCG, 1 UDC, 4 PLR, 1 PDC)
 Abstention : 0

Le renvoi de la pétition au Conseil d'Etat est refusé.

Le président met aux votes le dépôt de la pétition.

Pour : 8 (1 PDC, 4 PLR, 1 UDC, 2 MCG)
 Contre : 6 (2 V, 3 PS, 1 EAG)
 Abstentions : 0

Le dépôt de la pétition est accepté.

La commission préconise un débat en Catégorie II (30').

Date de dépôt : 25 avril 2023

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de Sylvain Thévoz

Les nuisances sonores sont de plus en plus fortes et de plus en plus nombreuses. Outre la perte d'audition, le bruit a des conséquences sur la qualité du sommeil, le système cardio-vasculaire, l'hypertension artérielle. C'est un problème de santé publique encore insuffisamment pris en compte. Nous vivons dans un monde de plus en plus bruyant, sans même en être forcément conscients. La mise à l'arrêt des activités, imposée par les différentes périodes de confinement pendant la crise sanitaire, a fait prendre conscience aux citoyens du bruit qui nous envahit. Le bruit est défini comme un son affecté d'une valeur négative, vécu comme une agression sensorielle et même physique. Sa perception est très subjective, avec une dimension culturelle, symbolique... Nous ne sommes pas égaux devant cette nuisance. Ce qui est certain, c'est que *le cerveau a besoin de silence pour se régénérer. C'est un besoin physiologique fondamental.*¹ *A Genève, les valeurs limites sont largement dépassées.*² Le bruit est un phénomène qui affecte plus de 40% de la population. La principale source de nuisances sonores est le bruit dû au trafic routier.³ *La pétition dont il est question ici nous alerte justement sur ces nuisances sonores et nous demande d'agir, pour le bien et la santé du plus grand nombre.*

Une pétition visant à préserver la santé publique

Cette pétition vise de manière légitime à préserver la tranquillité et la santé des habitant-e-s à Pont Rouge et au groupe Mallet où des pics de bruit font de gros dégâts et où le problème de bruit est manifeste. Si les usagers de la route respectaient les limitations de vitesse actuelles, la situation s'améliorerait déjà ! Comme l'a rappelé le pétitionnaire, Pont-Rouge se trouve dans les faits

¹ https://www.lemonde.fr/sciences/article/2023/04/24/alerte-sur-les-effets-du-bruit-sur-la-sante_6170832_1650684.html

² <https://interactif.tdg.ch/2021/enfer-du-bruit/>

³ <https://www.gbnews.ch/40-des-genevois-souffrent-du-bruit-la-ville-prend-soin-de-leurs-oreilles/>

à côté d'une véritable autoroute. Du triple vitrage est installé dans les habitations. Malgré cela, les habitants sont atteints par le bruit des véhicules qui roulent très vite. Les immeubles qui se trouvent face à la route du Grand-Lancy étant les plus atteints. Les habitants ne peuvent pas se permettre d'ouvrir les fenêtres en été. Il s'agit d'une route cantonale, raison pour laquelle une pétition a été déposée devant le Grand Conseil. Si, tristement, les ordonnances du Conseil d'Etat qui visaient à placer un 30 km/h sur cet axe ont été suspendues après des recours du TCS et de nombre de partis politiques de droite, d'autres mesures sont possibles afin de préserver la santé des habitants. L'ambition de cette pétition est donc d'attirer l'attention des autorités locales dans le but d'améliorer la qualité de vie des habitants. Nous vous invitons évidemment à la renvoyer au Conseil d'Etat.

Une solution qui s'impose : baisser la vitesse sur les tronçons les plus sensibles

Les pétitionnaires demandent au Conseil d'Etat d'exploiter tous les moyens à sa disposition pour réduire le bruit routier et les pics de bruit sur cet axe. Ils mentionnent plusieurs options, comme la réduction de la vitesse à 30 km/h, de jour ou de nuit, la pose de radar-vitesse ou bruit et puis toute autre mesure susceptible d'améliorer la situation. Il y a donc deux types de mesures mentionnées par les pétitionnaires : des mesures en lien avec la diminution de vitesse et éventuellement le contrôle des véhicules trop bruyants ayant des dispositifs illégaux, et, d'autre part, des mesures qui sont vraiment en lien avec le comportement des conducteurs, comme des dépassements de vitesse, des conduites agressives et l'utilisation de radar bruit pour monitorer ces dépassements de bruits.

Limiter la vitesse, c'est automatiquement diminuer le bruit

Il est prouvé qu'un passage à 30 km/h a un effet. Un véhicule fait moins de bruit à 30 km/h, et modifie largement le comportement des conducteurs. Lorsqu'il y a des zones à 30 km/h, la conduite change. Cela influence principalement les pics de bruit. La ville de Lausanne a d'ailleurs mentionné une diminution de 80% des bruits de pointes à la suite de l'application de ces 30 km/h de nuit.

Objectif du plan climat cantonal : diminution de 40% de trafic individuel motorisé en 2030 !

Avec le plan de climat cantonal, on ne souhaite pas simplement remplacer le parc de véhicules thermiques actuel par le même nombre de véhicules électriques. L'objectif est de baisser d'environ -40% le trafic individuel motorisé, ceci à l'horizon 2030. Comment y arrivera-t-on sans volonté politique ? Cette pétition va dans le bon sens, car la diminution d'une certaine forme de bruit passera nécessairement par une baisse du trafic.

Concernant la question des phonoabsorbants, ils sont plus efficaces entre 30 et 50 km/h. Toutefois, même en dessous de 30 km/h, le phonoabsorbant est utile. Il est nécessaire pour faire descendre le bruit. C'est l'une des mesures possibles, mais elle n'est pas pérenne. Le phonoabsorbant vieillit. Sa durée de vie sonore est évaluée entre 10 et 15 ans. L'efficacité de diminution de décibels diminue chaque année. Le 30 km/h est ainsi une autre des mesures possibles pour diminuer le bruit. Concernant l'ordonnance de protection contre le bruit, l'objectif est d'abord d'agir à la source.

Les véhicules électriques, la diminution à 30 km/h et le phonoabsorbant font partie des mesures possibles. C'est par l'addition de ces mesures que l'on arrivera à quelque chose de satisfaisant pour les Genevois et à préserver leur santé.

Tristement, une majorité de la commission n'a pas souhaité auditionner le département des infrastructures

Une partie de la stratégie de réduction de vitesse reposait sur la limitation à 30 km/h : étant attaquée en justice, cette stratégie tombe à l'eau. Qu'en est-il du plan B pour aider les 200 000 Genevois qui souffrent du bruit ? Ces derniers ne vont pas attendre des décisions de justice consécutives dans un horizon qui est à définir. Quelles sont les mesures parallèles que les magistrats souhaitent ou non entreprendre ? Il aurait été intéressant d'entendre le DI sur ce sujet. Malheureusement, une majorité l'a refusé. Nous regrettons ce refus, de même que le refus de la majorité de droite de regarder la réalité en face concernant le bruit causé par le trafic automobile.

Conclusions

Le premier signataire de la pétition a acheté un appartement dans un immeuble neuf, sur une rue avec phonoabsorbant et protections sonores nécessaires, dans un immeuble moderne. Pourtant, sa qualité de vie et celle de ses voisins y sont fortement entravées. Il se plaint d'une souffrance sonore

récurrente. Le bruit a un impact sévère sur la santé et le bien-être. Il nuit à la qualité de vie des habitants, en l'occurrence plus de 200 000 personnes à Genève. Affirmer, comme le préconise Le Centre ou l'UDC, qu'il ne faut pas construire en ville et laisser aux Genevois le choix entre continuer à souffrir du bruit ou aller se loger à deux heures d'ici, devenir frontalier, n'est pas une solution. C'est même scandaleux.

Même lorsque l'on a une convergence d'éléments positifs : du phonoabsorbant, des vitres isolées ainsi qu'un immeuble moderne, la situation sonore est décrite comme invivable. Imaginez ! Il y a un problème de fond lié aux nuisances liées au trafic motorisé individuel dont les députés doivent se saisir, afin de préserver la qualité de vie et la santé des habitants.

Cette pétition demandant des mesures de réduction du bruit routier est raisonnable et pondérée. Pour toutes ces raisons, Mesdames et Messieurs les députés, nous vous invitons à la renvoyer au Conseil d'Etat.