

...

5.2 Projet d'assainissement du bruit routier sur divers axes relevant du domaine public communal : vote d'un crédit d'étude et financement (CHF 108'000.- TTC)

La présidente passe la parole à M. Karr, maire, pour présenter le sujet.

M. Karr rappelle la date butoir du 31 mars 2018, fixée dans le cadre de la deuxième révision de l'OPB concernant les échéances d'assainissement du bruit routier, faute de quoi les détenteurs d'installations routières, communes et canton, pourront être poursuivies par les propriétaires de locaux à usage sensible au bruit pour dépassement des valeurs limites d'exposition au bruit. Au début de cette année, la commune a été sollicitée par le canton pour actualiser la liste des axes situés sur le domaine public communal. Le Conseil administratif a donné mandat pour une étude en trois phases. La première phase a été financée dans le cadre du budget de fonctionnement de façon temporaire pour dresser un inventaire de ce qu'il était nécessaire d'entreprendre, notamment en relation avec une motion déposée par le groupe Vert'libéral concernant l'assainissement du bruit routier sur le domaine public. Ce travail est terminé. Il s'agit maintenant de régulariser cette utilisation du budget ordinaire par un crédit d'investissement en lien avec l'ensemble des trois phases, soit un montant de CHF 108'000.- TTC à charge de la commune dans le cadre de cette planification. L'exposé des motifs est très détaillé, car la matière est complexe. M. Karr se tient à disposition pour répondre aux questions, sachant que les commissions Finances et Mobilité-Nature-Environnement ont préavisé favorablement ce crédit.

La présidente passe la parole à M. Locher, Conseiller administratif en charge du dicastère des Finances.

M. Locher n'a rien à ajouter, hormis que ce sujet a été présenté à la commission Finances. Il laisse donc le soin à son président de s'exprimer.

M. Fassbind indique que la commission Finances a préavisé ce crédit par 3 voix pour et 2 abstentions, après une discussion fournie.

La présidente passe la parole à M. Gross, président de la commission Mobilité-Nature-Environnement.

Etant donné la complexité du dossier, comme l'a relevé M. Karr, M. Gross signale que la commission Mobilité-Nature-Environnement a reçu 3 experts, MM. Philippe Royer, directeur (DETA-SABRA), Serge Bulliard, chef du service des routes (DETA-DGGC) et M. Hervé Vaucher, ingénieur (DETA-DGGC). Ces personnes ont éclairé la commission sur les différentes problématiques et contraintes techniques liées à ce dossier, principalement en ce qui concerne les délais impartis. Suite à ces réponses, les commissaires ont préavisé favorablement et à l'unanimité le crédit demandé.

La présidente ouvre la discussion.

M. Fassbind s'oppose à ce projet pour un certain nombre de raisons. En premier lieu, on se situe typiquement dans un cadre où on va entreprendre des études, pour un montant

Séance du Conseil municipal du 25 mars 2015
Extrait du procès-verbal

extrêmement important, concernant des travaux sur quelques quatre kilomètres de route, ce qui est particulièrement peu pour un objectif de planification fixé par la Confédération. La ville de Chêne-Bougeries ne figure pas parmi les plus mauvais élèves, en comparaison de la ville d'Onex, par exemple, où il existe nettement plus de trafic. Deuxièmement, un hasard du calendrier a fait qu'il y a eu presque simultanément une présentation en commission Bâtiments et Infrastructures du projet de M. Locher concernant le plan d'entretien quinquennal des routes communales. En fait, les commissaires ont eu à disposition un rapport extrêmement détaillé où figure quasiment mètre par mètre l'état des routes, principalement au niveau technique, mais aussi en vue d'appliquer un plan quinquennal d'entretien. Il ressort de ce rapport qu'il faudra inscrire au budget un montant de l'ordre de CHF 320'000.- au cours des cinq prochaines années. Donc, d'un côté, pour toutes les routes communales, on prévoit un montant de CHF 320'000.-, et de l'autre, un montant de CHF 108'000.- pour réaliser des études concernant 4 kilomètres et qui vont à terme générer des travaux pour un coût estimé à CHF 2 millions environ. Il existe donc une disproportion totale entre ce qui doit être réalisé au niveau de l'entretien courant et une des surfaces bien moindres à assainir sous la menace de la Confédération.

Ensuite, M. Fassbind relève qu'il est dit que ces études vont permettre d'obtenir des subventions. Or, parler de subvention de l'État à une commune, cela revient globalement à dire aux communiens que cette étude sera payée à 15 % par l'impôt fédéral direct et l'autre partie par l'impôt cantonal. Finalement, c'est toujours de l'argent du contribuable, subvention ou non. Par ailleurs, en ce qui concerne la problématique du bruit, il est difficile d'obtenir des avis tranchés de la part d'experts. À titre d'exemple, on apprend que le revêtement phono absorbant a une durée de vie comprise entre 3 et 7 ans. Qui plus est, sa pose nécessite des conditions de travail qui ne sont pas agréables, ni pour ceux qui effectuent le travail, ni pour les riverains parce que c'est un exercice de nuit. Le canton de Zurich a renoncé à la pose du revêtement phono absorbant parce qu'il a été décrété que ce n'était pas une solution pérenne et qu'elle était chère. M. Fassbind observe ensuite que dans le crédit demandé, on parle aussi d'une étude complète sur la circulation. À titre personnel, il trouve un peu bizarre d'entreprendre une telle étude avant la mise en fonction du CEVA qui va totalement révolutionner tous les transports dans les Trois-Chêne. À part intéresser les historiens, il n'en voit pas l'utilité. En plus des éléments qui viennent d'être évoqués, M. Fassbind estime que voter ce crédit, c'est discréditer tous les processus budgétaires mis en place durant cette législature. L'un des exemples qui montre bien la volonté de transparence est précisément le rapport concernant le programme d'entretien des routes. Au regard des CHF 320'000.- à y consacrer par année, on trouve dans le cadre du budget un montant de CHF 200'000.- pour des projets d'étude liés à l'environnement et ceci sans avoir obtenu la moindre précision, soit un montant de l'ordre du million sur toute la législature.

En résumé, M. Fassbind estime que voter ce crédit, c'est discréditer le processus budgétaire, c'est dépenser dans une technologie qui n'est pas fiable à l'heure actuelle, c'est dépenser aussi dans un domaine dans lequel la ville de Chêne-Bougeries n'est pas le plus mauvais élève. Il pense que l'on peut s'épargner ces CHF 108'000.- en refusant ce crédit.

M. Sapey rejoint un peu ce que dit M. Fassbind. Il trouve que l'étude porte sur des tronçons de 100 mètres, 200 mètres, voire de 500 mètres alors qu'on ne parle pas des grands axes, la route de Chêne, Jean-Jacques Rigaud, la route de Malagnou. De plus si l'on veut assainir le bruit, on va mettre des pare-bruit au bord des routes et il y a là une incohérence totale. M. Sapey se prononcera donc contre ce crédit.

Séance du Conseil municipal du 25 mars 2015
Extrait du procès-verbal

Mme la Présidente passe la présidence à M. Rappaz, vice-président.

M. Rappaz prend la présidence et passe la parole à Mme Sobanek.

Mme Sobanek indique que dans sa qualité de députée suppléante, elle a eu l'honneur de siéger dans une commission qui a justement parlé d'évaluer diverses mesures visant à diminuer le trafic. Lors de l'audition de professeurs de l'université de Genève, spécialistes sur la question, elle a appris que n'importe quelle mesure prise pour diminuer le trafic, donc le bruit, est toujours multifactorielle et qu'il faut donc examiner tous les aspects. C'est donc plus compliqué que ce que pense le simple quidam. A la fin de la séance, Mme Sobanek a saisi l'occasion de demander aux deux spécialistes ce qu'ils pensaient de ce crédit de CHF 108'000.-. Ils ont répondu qu'ils auraient peut-être réalisé l'étude à un peu moins cher, mais ils ont surtout expliqué que pour une quelconque mesure, il faut faire x études, entre autres sur la composition du matériau de la route. On ne peut pas poser du phono absorbant partout et il faut examiner le tout pour que la mesure ait un certain sens. Au départ, Mme Sobanek tient à dire qu'elle était d'instinct de l'avis de M. Fassbind et de M. Sapey, qu'elle trouvait elle aussi l'étude très chère. Cependant, après avoir entendu des professeurs d'université qui ont effectué des analyses dans toute la Suisse, elle a changé son fusil d'épaule. Si les communes avoisinantes entreprennent ce type d'étude, le coût doit être sensiblement le même. Mme Sobanek précise également, à l'attention de M. Sapey, que la commune ne peut intervenir que sur les routes communales. Elle rappelle aussi à M. Fassbind que les habitants du chemin De-La-Montagne, de la route Jean-Jacques Rigaud, de la Gradelle, de la Chevillarde, du Pont-de-Ville, de La Fontaine se trouvent dans des secteurs de Chêne-Bougeries qui sont restés souvent un peu à l'écart et qui souffrent vraiment du bruit.

Mme Sobanek reprend la présidence.

M. Spinelli a retenu deux points dans l'intervention de M. Fassbind. Il y a certes des incertitudes concernant la durée de vie du phono absorbant, mais les études évoluent. C'est justement ce qui incite à disposer d'une expertise sur l'état des routes et sur l'objectif à atteindre en termes de protection contre le bruit. M. Spinelli préfère quant à lui un expert indépendant qui dise qu'à cet endroit, il faut mettre tel type de revêtement absorbant mais qu'à un autre endroit ce n'est pas nécessaire, plutôt que de n'avoir que l'avis des fournisseurs qui rendent un avis intéressé. S'agissant du coût de l'étude, il rappelle qu'il faut prévoir quelques milliers de francs sur cinq ans. Vu l'argent déjà dépensé pour la première phase de l'étude, le montant restant n'est donc plus aussi important. Ces deux arguments mènent M. Spinelli à penser qu'il faut aller de l'avant avec le vote de ce crédit, lequel va plutôt dans le bon sens en matière de gestion des finances communales. Ce crédit va permettre d'éviter la situation difficile dans laquelle pourrait se trouver la commune si elle devait être attaquée en justice par la suite.

M. Karr aimerait d'abord apporter quelques précisions concernant des propos inexacts. Le chemin De-La-Montagne, c'est 1.4 km, la route Jean-Jacques Rigaud, c'est plus d'un km, celle de Grange-Canal plus d'un km, également. Les masses de segment routier à étudier sont beaucoup plus considérables que les quelques centaines de mètres mentionnés par certains. Par ailleurs, le crédit sollicité ne concerne pas le domaine cantonal. Chacun a son travail. Deuxièmement, M. Karr se dit navré de renvoyer le président de la commission Finances au budget, au poste 78.000.318.04 intitulé « Études sur l'environnement » lequel comporte un montant de CHF 40'000.- et non pas de CHF 200'000.-. On ne peut donc pas prendre un crédit

Séance du Conseil municipal du 25 mars 2015
Extrait du procès-verbal

de CHF 108'000.- sur une ligne budgétaire de CHF 40'000.- En revanche, c'est le poste 79.001.318.04 sur lequel sont portés les divers crédits d'études consacrés à l'aménagement. M. Karr aimerait cependant remercier M. Fassbind et quelques intervenants PLR en commission Finances – et il n'y a aucune ironie dans ses propos – qui se sont interrogés sur la hauteur de l'investissement. En effet, il a pu poser des questions au mandataire lors de quatre contacts, dont deux séances de travail pour essayer d'objectiver la lourdeur du système, de savoir si le montant est approprié ou non. Il est apparu que l'on risquait de mettre en place du phono absorbant à des endroits où cela n'est pas nécessaire, qui plus est sans obtenir de subventionnement de la Confédération. Or, sur l'ensemble des travaux, la prise en charge de la Confédération est de l'ordre de CHF 570'000.-. M. Karr partage volontiers l'avis de M. Fassbind qu'au final, c'est de l'argent du contribuable, qu'il s'agisse d'une subvention fédérale, cantonale ou communale, mais les éventuels retours d'investissement portent sur le crédit routier, et non pas sur les études. Il rappelle également que la Confédération demande une documentation concernant chaque segment de route. Pour le surplus, il ne sera pas possible d'obtenir du canton les autorisations de construire relatives aux travaux d'assainissements si ces études n'ont pas été faites au préalable.

Autre élément important, M. Karr souligne qu'à certains endroits, il sera possible d'obtenir des allègements concernant notamment la propagation de murs très disgracieux et c'est précisément l'un des objets de cette étude, de démontrer que ces derniers ne sont pas nécessaires. C'est aussi la raison pour laquelle le Conseil administratif a déjà engagé la première phase du crédit, la deuxième va consister à compléter un inventaire des axes qui peuvent être visés par l'étude relative au bruit routier. Concernant l'étude de circulation, M. Karr souligne qu'elle inclut évidemment les incidences du projet CEVA. Enfin, si le Conseil municipal est prêt à accepter ce crédit, en échange de son consentement, on pourrait imaginer de scinder la troisième phase, d'en rester à une vérification de l'inventaire complet et de déterminer par la suite, au moment de la demande d'autorisation de construire, s'il existe une possibilité de réduire le montant du crédit à CHF 86'000.-. Il n'y a donc pas d'urgence en ce qui concerne la phase 3.

M. Pictet demande ce qu'il en est de la route du Vallon. À son souvenir, elle a déjà bénéficié d'un revêtement phono absorbant. Par ailleurs, il a une question par rapport au listing des routes qui devraient être analysés, en particulier la route Jean-Jacques Rigaud. Sachant que de gros travaux vont être entrepris à cet endroit, il ne comprend pas le choix de cet axe. De deux choses l'une, soit on pense que les travaux ne vont jamais se réaliser et on pose ce revêtement, soit les travaux vont être entrepris et c'est totalement inutile de le poser.

M. Karr rappelle, concernant la route du Vallon, qu'il s'agit de la première génération de ce type de revêtement et que les matériaux n'ont pas tenu très longtemps. Tout ce qui pouvait contribuer à créer un revêtement considéré comme phono absorbant a été comblé par les multiples passages de camions. Pour rappel, les camions 40 tonnes usent la chaussée autant que 11'000 passages de voitures. S'agissant de la route Jean-Jacques Rigaud, l'objectif est d'arriver à l'horizon 2018 avec un projet prêt à être autorisé et qui serait évidemment réalisé après les gros travaux de réaménagement projetés. De la même manière, on ne pourra pas assainir le bout du chemin De-La-Montagne tant que le chantier CEVA est en cours. Par contre, la commune est tenue, par la Confédération, de déposer ces dossiers en précisant qu'elle est en attente de validation de la fin d'un chantier.

Séance du Conseil municipal du 25 mars 2015
Extrait du procès-verbal

M. Heimendinger s'annonce comme étant celui qui contredit. Il se montre néanmoins ravi que M. Fassbind se place comme rapporteur d'un certain nombre d'arguments contradictoires qui permettent effectivement de réfléchir plus avant. Sur la question de la maturité des technologies, c'est vrai que le phono absorbant, sans doute, n'est pas encore complètement maîtrisé. Mais si l'on s'en tient à cela, on aurait pu attendre de voir passer les trains à vapeur au charbon, puis à pétrole, attendre encore le TGV bien que ce dernier ne soit pas aussi propre que cela puisque l'énergie qui l'alimente est d'origine nucléaire. En termes de santé publique, M. Heimendinger est d'avis que le bruit, à part les phénomènes transitoires liés à la qualité de l'air, est la première source de pollution. Donc, lutter contre le bruit paraît relever du bon sens quand on a une responsabilité. Quant au principe de subsidiarité, principe sur lequel notre pays a été bâti, cela revient tout simplement à faire faire aux autres ce qu'il y a lieu de faire soi-même. De savoir que le canton a des responsabilités et que la Confédération a les siennes, cela revient au même. M. Heimendinger pense qu'il y a lieu de réaliser ce que l'on peut, à l'échelle de la commune et tenter d'influencer ce que font les autres. Par conséquent, le groupe Vert'libéral est à l'aise avec ce projet moyennant peut-être que l'on rediscute le montant du crédit sollicité. De ce point de vue, il estime ne pas être expert et ne peut que faire confiance au Conseil administratif. En revanche, d'un point de vue économique, écologique et social, les valeurs qui animent le groupe Vert'libéral sont respectées et M. Heimendinger enjoint de voter ce crédit.

M. Martinez est membre de la commission Mobilités-Nature-Environnement et il était présent lors de l'audition des experts. Ce dossier comprend beaucoup d'aspects techniques qu'il ignorait. Il aurait souhaité que la plupart des membres de ce Conseil entendent les explications données. Cependant, il ignorait certains éléments concernant les coûts. On vient d'aborder le sujet CEVA. La problématique du passage des camions sur des tronçons où l'assainissement contre le bruit aurait été effectué l'interpelle. M. Martinez observe que le chemin De-La-Montagne n'a pas été évoqué et il se demande à quel moment il est envisagé de le mettre aux normes dictées par la Confédération. Sa question est donc de savoir s'il ne faudrait pas renvoyer certains aspects de ce crédit en commission pour éviter de ne pas avoir de choix lors du vote.

La présidente rappelle à M. Martinez qu'il a formellement le droit de demander un renvoi en commission et que tel sera le cas, si la majorité de ce Conseil le suit. C'est ainsi que le règlement du Conseil municipal le prévoit. Toutefois, elle déconseille à M. Martinez de le faire. Elle habite elle-même depuis 1999 au chemin De-La-Montagne et chaque fois qu'il est question de travaux, on dit que l'on va le réparer plus tard !

M. Spinelli aimerait être sûr qu'il n'y a pas de malentendu. La demande de crédit ne vise pas à entreprendre des travaux d'assainissement mais à étudier les besoins en termes de protection contre le bruit, c'est-à-dire à quels endroits il faudra prévoir telle ou telle mesure.

M. Karr précise également que les études en question sont des études qui permettront de solliciter une autorisation de construire en vue d'une rénovation des routes. Si l'on reste, lors de la prochaine législature, dans une configuration du Conseil administratif avec un délégué aux infrastructures et un autre à la planification, c'est celui qui réalisera les travaux qui décidera du moment et du lieu des travaux d'assainissement.

M. Favarger a une remarque préliminaire. Il trouve curieux que l'on doive dépenser de l'argent public pour contrer une nuisance occasionnée par des privés, en l'occurrence des détenteurs de véhicules, et que l'on n'essaie pas plutôt d'améliorer les pneumatiques, par

Séance du Conseil municipal du 25 mars 2015
Extrait du procès-verbal

exemple, ou une autre source de bruit. M. Favarger a participé à la séance de la commission Mobilités-Nature-Environnement au cours de laquelle, les experts ont été auditionnés. Effectivement, il est apparu qu'il vaut mieux connaître exactement quelles sont les conditions d'assainissement, pour éviter de gaspiller de l'argent. Deuxièmement, un élément n'a pas été évoqué mais dont on a parlé en séance de commission, c'est le timing, or ce dernier a toute son importance. On va bientôt avoir de plus en plus d'instances qui vont réclamer des études relatives à la pose d'un revêtement phono absorbant, à commencer par les autoroutes. Or, il va arriver un moment où les prix vont monter parce qu'il n'y aura plus assez d'intervenants pour réaliser ce travail. Troisièmement, il existe aussi la crainte que les travaux du CEVA vont compromettre la réfection des routes communales. À cet égard, M. Favarger pense que l'on peut faire confiance au Conseil administratif pour planifier ce genre de travaux.

M. Rappaz signale que le MCG estime indispensable de lutter contre le bruit. L'amélioration suite à la pose de ces tapis est réelle et l'on sent bien quand on roule sur une route qui a été traitée contre le bruit. En conséquence aujourd'hui, on ne doit pas trop parler d'argent, ni renvoyer le dossier en commission. M. Rappaz laissera la liberté de vote au sein du groupe MCG, mais il pense pour sa part qu'il faut aller de l'avant.

M. Le Guern rappelle que l'on parle d'études et qu'il faut ramener le coût des études au coût des futurs travaux. On est à peu près à 3 %, coût d'étude par rapport au coût définitif, ce qui est très faible, comparé aux coûts d'études votés ces dernières années, souvent de 15 % du coût des travaux. Deuxièmement, comme l'a dit M. le conseiller administratif, un montant de CHF 52'000.- étant déjà engagé, on est en train de discuter d'un montant de CHF 50'000.- environ qui risque de générer des économies énormes sur des travaux qui devront être entrepris de toute manière plus tard. Il convient dès lors, selon M. Le Guern, de raisonner, non pas sur les travaux à entreprendre plus tard – cas échéant en 2018 en fonction de l'évolution du CEVA – mais de mesurer le coût de cette étude par rapport aux enjeux. Manifestement, en fonction des coûts à venir, le montant de l'étude paraît raisonnable et M. Le Guern engage les conseillers municipaux à voter ce crédit.

M. Fassbind aimerait apporter une précision. Il n'est pas contre le fait que l'on dépense de l'argent pour la lutte contre le bruit car elle est extrêmement importante. Quand on pense aux quartiers où on roule actuellement à 30 km / heure, alors qu'il y a dix ou quinze ans, les voitures déboulaient à 50 km / heure, force est d'admettre qu'il y a eu une réelle augmentation de la qualité de la vie qu'il faut continuer à défendre. Cependant, M. Fassbind pense qu'il faut dépenser dans des projets concrets plutôt que dans des études. La même problématique existe au niveau des bâtiments communaux, on multiplie les études sur la consommation d'énergie, etc. alors qu'il vaudrait mieux rénover plutôt que d'étudier. M. Fassbind préférerait que l'argent du crédit demandé ce jour soit investi dans des travaux concrets, au niveau des routes, ceci dans le cadre d'un réel planning portant sur les cinq prochaines années, plutôt que dans le cadre d'un crédit exceptionnel.

La parole n'étant plus demandée, le président donne lecture de la délibération.

Puis, le Conseil municipal prend la délibération suivante :

PROJET D'ASSAINISSEMENT DU BRUIT ROUTIER SUR DIVERS AXES RELEVANT
DU DOMAINE PUBLIC COMMUNAL : VOTE DU CRÉDIT D'ÉTUDE ET
FINANCEMENT (CHF 108'000.- TTC)

Séance du Conseil municipal du 25 mars 2015
Extrait du procès-verbal

Vu les articles 30, lettre a) et m) et 31 de la Loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984,

vu le préavis favorable émis par 7 voix pour, soit à l'unanimité, par les membres de la commission Mobilités-Nature-Environnement lors de leur séance du 5 mars 2015,

vu le préavis favorable émis par 3 voix pour et 2 abstentions par les membres de la commission Finances lors de leur séance du 10 mars 2015,

sur proposition du Conseil administratif,

le Conseil municipal,

DÉCIDE

par **12 voix pour, 3 voix contre et 6 abstentions**

- de mettre en route une étude visant à établir un programme d'assainissement du bruit routier sur divers axes relevant du domaine public communal ;
- d'ouvrir au Conseil administratif, pour la réalisation de cette étude, un crédit de CHF 108'000.- TTC ;
- de comptabiliser la dépense indiquée dans le compte des investissements, puis de la porter à l'actif du bilan de la commune de Chêne-Bougeries, dans le patrimoine administratif ;
- d'autoriser le Conseil administratif à prélever les montants nécessaires au financement de ces travaux sur les disponibilités de la trésorerie communale ;
- d'intégrer, en cas de réalisation d'un programme d'assainissement du bruit routier (PAB), les frais d'études engagés au crédit d'investissement des travaux qui devra être ouvert par le Conseil municipal et amorti dans le même temps. En cas de non réalisation dudit programme, ce crédit d'étude sera amorti en 5 annuités qui figureront au budget de fonctionnement sous rubrique 62.123 dès l'année qui suit l'abandon du projet.