

## Table 3 : Bruit, mesures anti-bruit et tranchée couverte

### Préambule

Cette synthèse retrace l'essentiel des discussions tenues lors de l'atelier du 8 février 2018 concernant la mobilité et ses impacts. Durant cet atelier, 5 tables abordant chacune un thème ont été proposées aux participants. A chaque table étaient présentés 3 documents principaux et deux experts impliqués dans le projet étaient présents pour les commenter et répondre aux questions. Cette synthèse concerne spécifiquement la table 3 et le thème « Bruit, mesures anti-bruit et tranchée couverte ». Elle a été rédigée par la Heig-vd et se veut fidèle aux propos entendus.

### Code de lecture

Les textes en gras expriment le propos des participants. En lien avec ces propos, les textes qui ne sont pas en gras retracent les interventions des experts.

## Résumé

Le bruit routier supplémentaire induit par le projet du barreau routier préoccupe les participants qui souhaitent que la nouvelle voie routière soit couverte au maximum.

Malgré l'offre variée de mesures antibruits (mur, talus, butte, etc.) qui a été présentée, la tranchée couverte reste la demande principale des participants, qui considèrent les autres mesures comme pas assez efficaces.

La plupart des participants justifient la demande d'une tranchée couverte, en raison des craintes liées à :

- Une augmentation significative du niveau sonore dans la zone résidentielle.
- Une perte de la valeur des biens immobiliers de la région.
- Une perte de la qualité de vie pour les résidents de la zone concernée.

## Discussions

### Le bruit du trafic de la zone industrielle

**Le trafic de la zone, déjà très dense, et sa possible augmentation avec la mise en place du barreau routier, est une préoccupation pour les participants. Les nuisances du trafic des poids lourds ont été évoquées, notamment la circulation matinale (dès 5h du matin) qui témoigne, selon certains participants, d'un non-respect des dispositions légales quant au niveau sonore. Les participants se demandent donc si le projet permettra d'atteindre les objectifs planifiés par la loi, sachant qu'ils ne les considèrent pas respectés actuellement.**

Les études acoustiques menées quant au projet du barreau démontrent qu'en prenant certaines mesures, les normes légales (45 décibels la nuit, de 22h à 6h et 55 décibels la journée) seront respectées.

**Les participants ont remis en question la perspicacité de l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OBP), en particulier concernant les nuisances aux heures de pointe.**

Les experts ont alors rappelé que les méthodologies des études acoustiques ne permettent pas de prendre en compte les pics sonores, car les données sont lissées sur une plage horaire définie.

**D'autre part, des participants craignent que les camions continuent à emprunter la route de Peney et doutent que le barreau puisse détourner une part significative du trafic.**

L'augmentation du trafic est essentiellement le résultat des 10 000 nouveaux emplois prévus dans ZIMEYSAVER. Le Barreau doit permettre de canaliser cette augmentation et réduire ainsi son impact.

**Les participants ont précisé que le bruit dérangent en provenance du trafic routier n'est pas uniquement dû aux moteurs, mais également aux roulements.**

L'experte rappelle que le barreau se situera sept mètres en dessous du terrain naturel, dans sa partie Sud, ce qui représente une sorte de mesure acoustique et permet ainsi de réduire significativement le bruit ressenti par les habitations voisines.

**Le niveau sonore lié au trafic aérien**

**Le niveau sonore global de la région a également été abordé. Certains participants ont évoqué le fait que le bruit occasionné par le barreau routier sera cumulé au bruit émis par le trafic aérien qui affecte déjà la région.**

**Les participants se demandent s'ils vont subir deux fois le niveau sonore légal à cause, d'une part, du trafic aérien (qui risque d'augmenter au regard du prochain développement souhaité de l'aéroport de Genève) et d'autre part des décibels émis par le futur trafic en provenance du barreau routier.**

**De plus, certains craignent que le bruit du trafic aérien soit accentué par les mesures anti-bruit du barreau, notamment les bâtiments prévus dans la ZITUIL, ceci à cause d'une éventuelle réverbération.**

L'experte a expliqué que des mesures acoustiques seront réalisées à l'état initial et que le bruit engendré par le barreau routier sera superposé à l'état futur.

**Il a été demandé de réaliser une étude d'impact qui prenne en compte les différentes sources de bruit, notamment le bruit aérien et industriel.**

**La diffusion d'un document qui mentionnerait le niveau sonore actuel réel (avant-barreau) a également été demandée, dans le but de connaître le niveau sonore de la situation actuelle.**

L'experte a précisé que ces données se trouvent sur le cadastre du bruit<sup>1</sup>. Ce document est joint en annexe.

### **La tranchée couverte**

**Une tranchée couverte est demandée par une grande majorité des participants qui estime que c'est la seule solution acceptable, au regard du tracé qui a été décidé.**

**Des participants ont demandé qui avait décidé du tracé et pourquoi celui-ci avait été choisi.**

Les experts ont précisé que le *Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture* a effectué des études multicritères qui ont abouti à ce tracé, car il est apparu comme étant le moins impactant.

**Le tracé est proche de zones résidentielles ce qui n'est pas optimal pour les participants qui demandent que la route soit réalisée sous la forme d'une tranchée couverte. Cette tranchée couverte est demandée dès le début du tracé et jusqu'à la fin des quartiers résidentiels au minimum (la couverture intégrale étant l'idéal).**

Le coût économique de la tranchée couverte doit être pris en compte (coût 10x plus élevé que pour les autres mesures antibruit).

**Des propositions de la part des participants concernant d'autres tracés possibles, avec le projet de réaliser une tranchée couverte ont été déposées auprès des porteurs du projet.**

**Enfin, certains participants demandent que le tracé du barreau passe à l'ouest de la Zone industrielle de la Tuilière actuelle et non à l'est comme le projet le prévoit.**

---

<sup>1</sup> ([https://www.etat.ge.ch/geoportail/pro/?mapresources=BRUIT\\_AIR](https://www.etat.ge.ch/geoportail/pro/?mapresources=BRUIT_AIR)). Voir également en annexe.



