

Table 3 : Bruit et mesures anti-bruit

Préambule

Cette synthèse retrace l'essentiel des discussions tenues lors de l'atelier du 1^{er} mars 2018 concernant l'agriculture, le paysage et l'économie. Durant cet atelier, 5 tables abordant chacune un thème ont été proposées aux participants. A chaque table étaient présentés des documents 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 et mesures anti-bruit ». Elle a été rédigée par la Heig-vd et se veut fidèle aux propos entendus. Au sujet du bruit, la synthèse [Bruit, mesures anti-bruit et tranchée couverte](#) de l'atelier du 8 février peut également être consultée.

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

Les discussions liées à la thématique du bruit ont principalement concerné les sujets suivants :

- Les mesures du niveau sonore.
- La tranchée couverte
- Le tracé du barreau Montfleury
- Les enjeux politiques

Les différentes mesures anti-bruit présentées n'ont pas été remises en question, les craintes sont plutôt liées aux enjeux politiques et aux différentes études d'impacts réalisées. La tranchée couverte est la solution demandée par les habitants, car elle est plus efficace que les autres mesures anti-bruit.

Les mesures du niveau sonore ont été critiquées puisqu'elles ne reflèteraient pas la réalité, pour les participants, qui redoutent notamment que ces études ne prennent pas en compte les différentes causes de nuisance sonore tels que l'autoroute de contournement et l'aéroport. Ils souhaitent, en effet, que le cumul de décibels causé par ces différentes sources soit pris en compte dans les calculs et études.

Dans le cadre du projet, les études acoustiques qui seront réalisées permettront de quantifier le bruit actuel et de simuler le bruit futur avec le trafic routier qui sera présent sur le barreau Montfleury, afin de vérifier le respect des niveaux de bruit, selon l'Ordonnance pour la protection contre le bruit (OPB).

Les études d'optimisation du barreau sont en cours et les premières analyses montrent que le barreau respectera les limitations sonores, notamment grâce à la configuration de la route (7 mètres en dessous du terrain naturel, et route avec revêtement phono-absorbant).

En lien avec la question du bruit des avions et de la réverbération de ce bruit, il a été mentionné que les différentes études sonores ne peuvent pas être sorties de leur contexte car les sources de bruit ne présentent pas les mêmes caractéristiques (ex : bruit en provenance du trafic aérien ou des industries), de même que les secteurs exposés au bruit ne sont pas tous identiques.

La question de la prise en compte de la vitesse dans les mesures anti-bruit a été posée. Selon certains il serait plus judicieux de limiter la vitesse d'emblée afin de le limiter à la source, plutôt que de prendre des mesures pour le réduire.

Le logiciel utilisé pour les études d'impacts prend effectivement en compte différentes données, dont la vitesse de circulation. La vitesse entrée dans le logiciel correspond à la vitesse réglementaire, selon le type de route. Pour l'heure, la vitesse maximale autorisée sur le futur barreau routier n'a pas encore été définie (entre 60 et 80km/h).

Les limitations de vitesse sont parfois utilisées pour réduire le bruit mais l'exemple de la route de Peney montre que cela ne fonctionne pas toujours. De plus, certains conducteurs, notamment de poids lourds, ne respectent pas toujours les limitations. Comment intégrer les comportements « non académiques » dans le modèle ? Certains participants sont d'avis que les poids lourds n'auront pas forcément les comportements imaginés par les développeurs du projet (par exemple, ils ne passeront pas obligatoirement par les routes qui leur sont assignées).

Les modèles sont utiles mais restent limités, bien que l'on puisse intégrer un certain nombre de données, ils restent schématisés. Les évolutions de comportement ne peuvent, il est vrai, pas être pris en compte dans les modèles¹.

Selon les participants, les valeurs du niveau sonore relevées pourraient respecter l'ordonnance, alors que le cumul sonore ressenti par les habitants dépasserait ces valeurs. La gravière représente d'ailleurs une autre source de désagrément sonore qu'il faut aussi prendre en compte.

Il a alors été confirmé que l'état sonore initial sera mesuré.

La tranchée couverte est une solution préconisée par les riverains qui craignent notamment le bruit provoqué par les accélérations et décélérations des poids lourds (surtout à la hauteur du carrefour à feux). Cette demande a été formulée au tout début du projet et reste un enjeu majeur. Certains trouvent choquant que la ville « gaspille » des terrains agricoles pour développer le trafic routier.

La solution de la tranchée couverte fait partie des mesures étudiées, il a cependant été précisé que le trafic devra pouvoir remonter à la surface, afin de desservir les autres zones de destination (ZITUIL, ZIBAY, zones d'habitation). Une tranchée couverte tout le long ne sera de ce fait pas possible. Quant au bruit lié au carrefour à

¹ Lire également la synthèse « [Trafic individuel motorisé et transports publics](#) » (atelier 1 du 8 février).

feux, il sera modélisé et les mesures nécessaires seront mises en place. Pour finir, la zone dévolue au futur barreau n'est en réalité pas une zone agricole, mais une zone villa, cependant inconstructible (à cause du bruit causé par l'aéroport).

Certains participants sont d'avis que les contraintes budgétaires sont un mauvais argument pour rejeter l'idée de la tranchée couverte et proposent de repenser le financement du projet : récupérer le budget alloué à la création du 2^{ème} giratoire, dont l'utilité est remise en question, afin de financer une partie des travaux de la tranchée couverte.

Les experts soulignent les difficultés liées à la construction d'une tranchée couverte telles que la présence de conduites qui empêchent de creuser dans le secteur de la route du Canada.

Il a été demandé quelles seraient les possibilités de recours si le bruit se révélait excessif, une fois le barreau routier construit et effectif.

Des contrôles seront effectués dans le but de vérifier le niveau sonore réel, a priori 1 et 5 ans après la mise en service de la route. D'autre part, les mesures imaginées prennent en compte le trafic et son développement jusqu'en 2030.

Le tracé initial du barreau était apprécié mais les changements qui ont mené au tracé final ne conviennent pas à tous les participants qui auraient préféré d'autres propositions comme : sortie à *Chatillon*, puis passer par *Aire-la-ville*, au-dessus de la caserne, bifurquer sur la zone industrielle du *Bois-de-Bay* et rentrer de manière souterraine jusqu'au giratoire existant (*Satigny*).

Pour certains, le barreau ne règlera pas le problème des bouchons, qui selon eux est essentiellement lié au trafic pendulaire global et peu lié à l'attractivité de la ZIMEYSAVER.

Les experts soutiennent que le barreau servira au désengorgement du trafic de la zone, grâce à la déviation du trafic lié aux zones industrielles. De plus, des études multicritères ont été réalisées et ont donné lieu au tracé actuel, qui semble être le plus optimal.

Les enjeux politiques ont été interrogés. Les participants ne remettent pas en question l'efficacité des techniques et les mesures anti-bruit envisagées. Les décisions politiques restent primordiales et certains se demandent pourquoi le Canton de Genève n'agit pas comme à Neuchâtel, où un réseau d'autoroute complexe a été bâti ou à Bulle, où une tranchée couverte a été imaginée pour le trafic lié aux zones industrielles.

Il est très difficile de comparer les projets entre eux car le contexte et la justification de chaque projet est souvent très singulier. Toutefois les références à d'autres projets peuvent être intéressantes à considérer.

Les riverains du projet témoignent les nombreuses nuisances du secteur (autoroute, trafic aérien, zones industrielles etc). Ils désirent que l'État se donne les moyens de faire les choses correctement, en l'occurrence, permettre

le financement d'une tranchée couverte, dans le but d'éviter au maximum que la qualité de vie des habitants soit péjorée par le projet. Certains participants ont l'impression qu'on les met devant le fait accompli, que les ateliers participatifs servent surtout à fédérer les gens et à calmer les esprits mais que dans les actes, le politique agira selon ses critères et sa volonté.

Le but de cet atelier est justement d'inclure les commentaires et recommandations des résidents dans le développement du projet, autant que le permettent les différentes contraintes.