

*Date de dépôt : 4 janvier 2010*

## **Rapport**

**de la Commission de l'environnement et de l'agriculture chargée d'étudier la proposition de motion de M<sup>mes</sup> et MM. Anne-Marie von Arx-Vernon, Guillaume Barazzone, François Gillet, Béatrice Hirsch Aellen, Guy Mettan, Pascal Pétroz, Jean-Claude Ducrot, Michel Forni, Mario Cavaleri, Véronique Schmied et Luc Barthassat pour rétablir des contrôles antibruit réguliers**

### **Rapport de M<sup>me</sup> Brigitte Schneider Bidaux**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La commission de l'environnement et de l'agriculture s'est réunie à six reprises entre le 26 avril et le 27 septembre 2007 pour étudier la motion 1719, sous la présidence vaillante de M<sup>me</sup> Béatrice Hirsch. M<sup>me</sup> Christine Hilaire, secrétaire adjointe (DT), a participé à toutes les séances. M. le conseiller d'Etat Robert Cramer, M<sup>me</sup> Hana Sultan Warnier (DI), M. Bernard Duport, secrétaire adjoint (DI), et M. Nicolas Bolle (DI), ont aussi suivi les travaux de la commission.

Les procès-verbaux ont été tenus avec précision successivement par M. Christophe Vuilleumier, M<sup>me</sup> Caroline Martinuzzi et M<sup>me</sup> Nathalie Bessard. Qu'ils en soient vivement remerciés, car ils m'ont permis de rédiger ce rapport.

Les travaux de la commission datent certes de plusieurs mois mais le problème des nuisances dues aux bruits reste toutefois toujours d'actualité. Comme vous le découvrirez dans ce rapport, la sensibilité à cette nuisance est très difficile à objectiver, car la tolérance au bruit est par nature très différente d'une personne à l'autre, même si des mesures et des directives de tolérances précises existent.

La motion 1719 demande :

- de rétablir de façon régulière les contrôles de mesure de bruit pour le trafic automobile et à prendre les sanctions nécessaires ;
- de déléguer aux agents de sécurité municipale et aux agents municipaux la responsabilité de veiller à ce que la loi sur les nuisances sonores soit respectée.

La rue est source continue de bruit, son intensité ou sa durée peut le rendre insupportable. Le bruit du trafic routier est la principale source de nuisance sonore à laquelle les habitants sont exposés. À côté du bruit lié à la circulation, l'on note aussi des nuisances dues aux manifestations culturelles ou sportives, ou encore le bruit issu des incivilités de certains citoyens. Afin d'étudier cette motion, la commission de l'environnement et de l'agriculture a décidé de procéder à plusieurs auditions.

Il est à noter que depuis le dépôt de cette motion et le travail en commission, une nouvelle loi sur la police municipale a vu le jour.

### **Audition du professeur François Ferrero, chef du Service de psychiatrie adulte**

M. Ferrero explique que la question des incidences du bruit sur la santé date d'une trentaine d'années. L'aspect le mieux étudié concerne le bruit des aéroports. Une étude helvétique en la matière date de la fin des années 70 et fait encore référence de nos jours. Il précise que les liens directs entre le bruit et la santé mentale demeurent extraordinairement compliqués en raison du nombre de variables, comme le climat familial, le contexte, etc. Il rappelle qu'une étude de ce type doit s'établir sur une comparaison entre deux groupes de population. Il rappelle de plus que les critiques sur les études sont nombreuses et les éléments mis en lumière dans ces études sont très vite remis en question. Les effets du bruit des avions sont connus tout comme les effets du bruit au travail. Il signale ensuite une étude récente concernant le bruit et les enfants sur la base d'un groupe de 3000 enfants. Il apparaît que des troubles de l'apprentissage et de la concentration peuvent se développer chez les enfants soumis au bruit. Il pense que les critiques ne tarderont pas face à cette étude dans les revues spécialisées.

M. Ferrero précise qu'il existe toujours un sous-groupe qui se plaint facilement du bruit, et un sous-groupe qui ne s'en plaint jamais. Il précise que le bruit comme facteur de stress est également bien connu, tout comme la problématique du bruit et du sommeil. Il rappelle qu'à partir de la cinquantaine, les gens ont le sommeil plus léger. De plus, les bruits soudains

sont les plus dérangeants. Cette infinité de facteurs rend toutes ces études psychosociales très difficiles.

Lors de la discussion, un commissaire se demande quelles sont les conséquences du passage d'une moto ou d'une ambulance chez une personne n'arrivant pas à se reposer. Il est répondu qu'une personne ne sera pas dérangée si elle n'est pas préoccupée. Il est rappelé que la dépression était traitée par le passé par la privation de sommeil. Les personnes très déprimées mélangent les phases de sommeil, comme lorsque l'on change d'hémisphère. Le bruit est un facteur aggravant pour les personnes à risques.

### **Audition de MM. Roger Deneys et Boris Calame, Coordination Transports et Déplacements**

Un commissaire se demande ce qu'il en est des revêtements absorbants. Il lui est répondu que seul le revêtement phono-absorbant est désormais utilisé pour toute nouvelle route. L'assainissement est pris en compte, mais le manque de moyens financiers empêche toute action supplémentaire pour l'instant. Un commissaire se demande si le bruit des avions est compris dans la problématique. Il lui est répondu par l'affirmative. De même que la mise à niveau de la chaussée crée du bruit lorsque les voitures les traversent. Cette problématique fait partie d'une étude en cours par le canton. Un commissaire informe que, dans une autre commission, le Département des finances pense qu'il serait bénéfique de transférer une partie des compétences aux communes. La question est de savoir si les ASM possèdent les compétences pour agir. Il lui est répondu que les ASM ou les agents interviennent si leur formation est identique. Le problème est la limite du territoire communal. De plus, il faudrait former les personnes dans chaque commune, ce qui peut s'avérer compliqué. Garder cette compétence au niveau cantonal serait préférable. Une question se rapporte au problème du bruit des hélicoptères car ce mode de transport est en forte augmentation. L'aéroport ne semble pas être responsable de ces vols. Le département fait savoir qu'il a reçu un grand nombre de doléances. Une motion à ce sujet a été discutée au Grand Conseil. Le problème est réel, le nombre d'hélicoptères a triplé en peu de temps et l'aéroport a l'obligation d'accueillir tout hélicoptère qui se présente.

## **Audition de MM. Roulet et De Oliveira, GTE**

Le problème du bruit est reconnu, et le manque d'effectifs actuels fait que le contrôle du bruit n'est pas adéquat. Le plan de mesures d'assainissement du bruit routier du 16 août 1998 prévoyait la mise en place de mesures de contrôle du bruit des véhicules. Les effectifs du corps de gendarmerie en relation avec son engagement dans la protection contre le bruit a évolué comme suit : dans les années 70, constitution d'une brigade antibruit. Celle-ci effectuait environ 700 contrôles par an. En 1995, la Brigade Transport et Environnement est mise en place avec 16 collaborateurs (9 gendarme, 3 pour la brigade des taxis, 4 pour la brigade Transport et Environnement). En 2000, la brigade est dissoute et les tâches des trois entités sont assurées par 6 gendarmes. Les contrôles dans les établissements sont abandonnés et effectués qu'en cas de doléance. La campagne de contrôle du bruit menée en 2002 par le SAN a mis en évidence que la moitié des véhicules contrôlés dépasse les émissions sonores homologuées. Il est relevé que de tels contrôles devraient être faits par la gendarmerie. Or, on constate un problème récurrent de manque d'effectifs, de même qu'un manque de directives politiques par rapport à la mise en place d'un contrôle efficace. En ce qui concerne la mise à contribution des ASM, il s'agit d'une fausse bonne idée, car toutes les communes ne disposent pas d'ASM. De plus, les ASM travaillent de jour alors que les contrôles doivent être essentiellement effectués la nuit. Enfin, les contrôles nécessitent des connaissances spécifiques dont ne disposent pas les ASM.

## **Audition de la doctoresse Conne-Perréard, médecin inspectrice du travail**

M<sup>me</sup> Conne-Perréard nous explique que le bruit est une onde de choc, les niveaux de tolérance varient en fonction des individus. Le bruit a un impact physique sur les oreilles lorsqu'il est trop fort. L'oreille est un organe limité qui souffre du vieillissement. La zone de risque se situe au-delà des 85 décibels (un niveau de bruit où il est obligatoire de porter du matériel de protection). De plus, le bruit a un effet subjectif, par exemple la musique peut plaire aux uns et déplaire aux autres. Il est aussi fait mention des effets du bruit sur la concentration et le stress, de même que des dépressions entraînées par ce stress. En ce qui concerne les effets du bruit de la circulation, il est précisé que c'est la qualité du sommeil qui est principalement péjorée. Les personnes qui en souffrent le plus sont celles qui travaillent de nuit et qui dorment le jour (les symptômes sont des micro-endormissements, des humeurs changeantes et une consommation accrue de médicaments). Un programme de prévention contre les dangers du bruit existe en Suisse. La

surdité reconnue comme maladie professionnelle est récente. Cela a permis d'améliorer les programmes de prévention dans ce domaine.

Un commissaire se demande si certains bruits peuvent nuire à la santé. Il est répondu positivement que le bruit est une onde de choc. Les tolérances varient en fonction des individus. Pour mesurer le bruit, la pression et la longueur d'onde sont prises en considération dans les normes. Ce sont les bruits inattendus qui sont le moins bien tolérés par l'oreille.

Le problème du bruit dans les discothèques est abordé. La norme dans ces établissements est de 93 décibels. Si 3 décibels supplémentaires sont constatés, cela double l'intensité du bruit puisqu'il s'agit d'une échelle logarithmique. Le contrôle se fait avec un système de mouchard, mais les contrôles ne sont plus aussi systématiques qu'il y a 10 ans.

Lors de la discussion, un commissaire se demande si un système de mouchard ne pourrait pas être établi sur les routes afin de définir les tronçons problématiques.

### **Audition de M. Mario Levental, directeur du Service cantonal de protection contre le bruit et les rayonnements non ionisants**

Les degrés de sensibilité au bruit ont été définis pour les installations fixes par définition : les routes, les aéroports, les stands de tir, les voies ferrées et les industries. Le comportement individuel n'entre pas en ligne de compte. Les degrés de sensibilité aux bruits sont une spécificité helvétique. Il existe quatre degrés de sensibilité au bruit qui est toléré et non autorisé. Pour le principe, toute émission de bruit doit être prohibée à titre préventif.

Le degré 1 concerne les zones de détente et de relaxation. Ce degré est très rarement attribué, seuls 3 ou 4 sites ont été classés selon ce degré en Suisse romande.

Le degré 2 est attribué aux zones où se situent des hôpitaux, des écoles, des quartiers résidentiels.

Le degré 3 concerne les zones mixtes.

Le degré 4 est attribué aux zones industrielles.

Une différence de 5 décibels sépare chaque degré. Entre 1988 et 1998, les zones 1, 2 et 3 se trouvaient en degré 3, mais cette répartition a pu être affinée, raison pour laquelle une consultation a été menée auprès des communes (entre la prise en compte de la motion 1719 et ce rapport, toutes les communes du canton ont défini leur plan de degré de sensibilité DS).

Il est rappelé que les degrés de sensibilité sont définis de cas en cas dans les zones où les DS ne sont pas attribués par le plan d'affectation. Les degrés sont attribués, mais pas contrôlés.

Lors de l'audition, il est rappelé que tous les bars et toutes les discothèques ne sont pas forcément problématiques, alors que des restaurants normalement calmes peuvent évoluer en organisant des spectacles bruyants. Pour obtenir une autorisation, il faut établir un dossier qui passe par la police des constructions du DCTI pour la conformité des installations (LCI), par l'OCIRT du DES (OBP) et par le SAP et actuellement OCIC (LRDBH). Le seuil de bruit est déterminé pour chaque niveau d'exploitation, souvent en dessous du seuil de l'ordonnance son et laser (OSL), quand il s'agit des atteintes pour le voisinage (exemple: 65 décibels pour la musique d'ambiance).

Des expertises acoustiques sont réalisées et sont plus approfondies dans les établissements faisant appel à des installations sonores importantes. Une présence des fonctionnaires sur le terrain est donc indispensable pour contrôler les décisions et rendre l'action de l'administration crédible. Des mouchards (dispositif permettant d'enregistrer les niveaux sonores en permanence) sont également disposés en accord avec les exploitants. Il est relevé certaines difficultés avec certains exploitants faisant preuve de mauvaise volonté.

La coordination entre les services fonctionne bien. Les relations du SPRB avec la gendarmerie sont permanentes, notamment avec le GTE et les îlotiers. Cela n'est pas le cas avec les ASM, puisque ces derniers n'interviennent pas en la matière.

Suite à la question d'un député, il est rappelé que les autorisations pour les terrasses sont délivrées par les communes. La loi (F 3 10.03) ne fait pas de différence entre le domaine privé et le domaine public quand il s'agit de la tranquillité publique. De plus, les communes peuvent limiter les horaires d'ouverture de ces terrasses, ce qui a été confirmé par le Tribunal fédéral en 2006.

Suite à une question concernant les avions, il apparaît que le problème est réglé par une ordonnance fédérale (OPB annexe 5), en l'occurrence 15 microphones du réseau MIABA de l'AIG sont disposés autour de l'aéroport, ce qui donne une bonne idée du bruit. Les limites se situant à l'extérieur des courbes limites ne sont pas soumises à des contraintes légales particulières (construction de logement, aménagement du territoire). Cela ne garantit évidemment pas l'absence de bruit.

Un commissaire se demande s'il existe des mesures techniques type écrans à mettre en place pour limiter le bruit des décollages. Il est répondu par la négative parce qu'il n'est pas permis de disposer des obstacles dans le prolongement de la piste.

### **Audition de M. Bongars, représentant du Service des autorisations et patentes**

Afin de délivrer des autorisations, le SAP requiert le préavis des autorités spécialisées dans le bruit, à savoir l'OCIRT en ce qui concerne le bruit intérieur, et le SPRB pour le bruit extérieur. Les îlotiers sont également consultés. Le SAP intervient également après la délivrance des autorisations, notamment en cas de problème de voisinage. Des amendes peuvent être infligées. C'est la police qui a des compétences en matière de contrôle des autorisations concernant les spectacles. Il mentionne que des lieux comme le Palladium possèdent des appareils de mesure du bruit.

Un commissaire se demande si le SAP peut faire fermer un établissement. Il est expliqué que les mesures sont progressives. Elles vont de l'amende à la suppression des autorisations accessoires. Il est également possible de restreindre les horaires et de finalement fermer l'établissement. Il est aussi possible d'imposer des mesures de structure à l'exploitant. Il est précisé que les unités sont passées de 15 à 6, les effectifs sont très faibles.

10 à 15 % des établissements posent des problèmes. Il est à noter une recrudescence des nuisances. L'exemple de la multiplication des journées des Fêtes de Genève est donné, de même que les habitudes de vie des Genevois (vie plus en extérieur). Il existe également un effet boule-de-neige lorsqu'une commune obtient une autorisation pour l'Euro 2008, la commune voisine fait la même demande.

Il est à noter que toutes les plaintes sont traitées. Elles sont nécessaires pour le SAP.

Un commissaire demande comment les terrasses sont gérées. Les terrasses se dissocient de l'autorisation de l'établissement. La terrasse dépend du propriétaire du fonds. Si une terrasse peut être créée, son horaire doit suivre celui de l'établissement ou anticiper la fermeture de celui-ci. En ville de Genève, le préavis du SAP est généralement demandé. Il est rappelé que les nuisances des terrasses relèvent de la gendarmerie.

Un commissaire se demande si les inspecteurs du SAP peuvent intervenir sans la police. Même si l'éventualité est possible, il faut considérer le manque d'effectifs du SAP. Une autre question concerne les ASM : pourraient-ils intervenir dans les bars ? Il est répondu qu'un inspecteur administratif ne peut

pas demander l'identité de son interlocuteur. De plus, si l'exploitant est de mauvaise foi, les ASM auront quelques difficultés.

Il est demandé quelles sont les autorisations demandées pour une manifestation en plein air comme l'Euro 2008. La manifestation principale sur la plaine de Plainpalais fait l'objet d'une autorisation de spectacle. De nombreuses autorités doivent se prononcer sur cette manifestation.

**Audition de M. Pascal Chobaz, président de l'ACG, M. Alain Rutsche, secrétaire général adjoint, et M. François Buensod, secrétaire juriste, DEUS (Ville de Genève)**

La première invite de cette motion, qui a pour but de rétablir de façon régulière les contrôles de mesure de bruit pour le trafic automobile et de prendre les sanctions nécessaires, est saluée. La deuxième invite, par contre, pose en l'état plus de problèmes. La loi confie déjà aux ASM un certain nombre de compétences en matière de tranquillité et de sécurité publique. Mais si les ASM doivent devenir des auxiliaires de la brigade du bruit (en leur donnant les moyens de contrôler et de sanctionner), cela présentera un problème pour les communes qui ne revendiquent pas cette prérogative. Pour le représentant de la Ville de Genève, le contrôle doit rester une tâche cantonale. La compétence est déjà donnée aux ASM par la loi et par le règlement sur les ASM, ainsi que par le règlement sur la tranquillité publique.

Les ASM sont en Ville de Genève au nombre de 106. Ils sont entre 10 et 18 le soir, et leur horaire ne termine pas plus tard que 22 h en hiver et minuit en été. Ils interviennent sur la voie publique et pas en ce qui concerne le bruit dans les appartements. Rarement pour celui découlant de disputes entre voisins (car ceux-ci interviennent en général après minuit). Il est précisé qu'en ce qui concerne les 700 terrasses, seules vingt d'entre elles posent de réels problèmes quant au bruit. Il est précisé que les ASM ne peuvent généralement pas intervenir étant donné l'heure où les litiges ont lieu. Il est indiqué que lors de fêtes ou de manifestations autorisées, des contrôles sont effectués aussi bien par la gendarmerie que par des privés mandatés par les organisateurs. Il est précisé que l'exemple de la Ville de Genève vaut à fortiori, aussi pour les communes suburbaines.

Lors du débat qui suit l'audition, il ressort que l'affectation des ASM est une question de choix des communes. Aujourd'hui, l'accent est mis sur la propreté, la surveillance des écoles et les chiens. Les communes déterminent les tâches prioritaires. Les horaires ne sont qu'un aspect du problème. Il est relevé aussi qu'un travail en collaboration entre ASM et police cantonale est indispensable.

## Votes

Suite à ces auditions et aux discussions qui ont eu lieu, plusieurs amendements sont proposés.

En ce qui concerne la deuxième invite, les Verts proposent l'amendement suivant :

*« A veiller à une bonne délimitation des rôles respectifs de la police et des ASM en la matière, en attribuant à ces derniers, toutes les compétences paraissant opportunes dans le cadre de la future loi sur les ASM »*

Oui : 2 (2 Ve)

Non : 7 (1 S, 2 R, 2 L, 2 UDC)

Abst : 3 (1 S, 1 MCG, 1 PDC)

***Cet amendement est rejeté.***

Un amendement socialiste est proposé :

*« A veiller à ce que toutes les compétences qui paraissent opportunes en matière de lutte contre les nuisances sonores soient attribuées aux ASM dans le cadre de la future loi sur les ASM »*

Oui : 12 (2 S, 2 Ve, 2 R, 2 L, 2 UDC, 1 PDC, 1 MCG)

***Cet amendement est accepté. Il vient ainsi remplacer la seconde invite.***

En ce qui concerne la première invite, un amendement à la première invite est proposé par le parti libéral :

*« A rétablir les contrôles de mesure du bruit pour le trafic automobile et à prendre les sanctions nécessaires »*

Oui : 4 (2 L, 2 R)

Non : 9 (3 S, 2 Ve, 2 UDC, 1 MCG, 1 PDC)

Abst : 0

***Cet amendement est rejeté.***

La présidente met aux voix la première invite non modifiée :

Oui : 9 (3 S, 2 Ve, 2 UDC, 1 MCG, 1 PDC)

Non : 4 (2 R, 2 L)

Abst : 0

***La première invite est ainsi acceptée.***

Une troisième invite est proposée par un député Vert : « A étudier la possibilité de saisir les véhicules des contrevenants »

Oui : 11 (3 S, 2 Ve, 2 R, 2 L, 1 MCG, 1 PDC)

Non : 2 (2 UDC)

Abst : 0

***Cet amendement est accepté.***

La présidente met aux voix le renvoi de cette motion au Conseil d'Etat, qui est accepté à l'unanimité des 13 députés présents.

Ce rapport aura pris beaucoup de temps pour arriver dans vos mains. Le problème du bruit issu notamment du trafic routier est toujours actuel. Depuis le travail de commission, une motion (M 1922) et une résolution (R 560) sont à l'ordre du jour de notre parlement. Ces deux documents concernent plus particulièrement le trafic des motos et des nuisances sonores provenant de l'autoroute de contournement et prouvent que ce problème doit être pris au sérieux. Je vous demande de suivre la décision de la commission et d'envoyer ce rapport au Conseil d'Etat.

## **Proposition de motion (1719)**

### **pour rétablir des contrôles antibruit réguliers**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève considérant:

- que la loi fédérale sur la protection de l'environnement a notamment pour but «de protéger les hommes contre les atteintes nuisibles ou incommodes» ;
- que l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) a pour but «de protéger contre le bruit nuisible ou incommode» ;
- que les valeurs limites fixées par l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) sont régulièrement dépassées à Genève ;
- que le bruit, issu notamment du trafic routier, cause de graves nuisances pour la santé et la qualité de vie des citoyens genevois ;
- que l'exposition au bruit constitue, selon une étude de l'OMS, l'un des problèmes principaux de la Ville de Genève en matière d'habitat,

invite le Conseil d'Etat

- à rétablir de façon régulière les contrôles de mesure de bruit pour le trafic automobile et à prendre les sanctions nécessaires ;
- à veiller à ce que toutes les compétences qui paraissent opportunes en matière de lutte contre les nuisances sonores soient attribuées aux ASM dans le cadre de la future loi sur les ASM ;
- à étudier la possibilité de saisir les véhicules des contrevenants.