

*Date de dépôt : 10 février 2011*

## **Rapport du Conseil d'Etat**

**au Grand Conseil sur la 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**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

En date du 29 janvier 2010, après rapport de la commission de l'environnement et de l'agriculture, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une motion qui a la teneur suivante :

*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 incommodantes »;*
- que l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) a pour but « de protéger contre le bruit nuisible ou incommodant »;*
- 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 de Genève*

- 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.*

## **REPONSE DU CONSEIL D'ETAT**

### **Historique des contrôles antibruit**

Dans les années 1970, des mesures visant à mettre en place un contrôle en matière de bruit généré par des comportements bruyants sur la voie publique (en particulier le bruit des véhicules) avaient été prises suite au constat de l'accroissement des émissions de bruit à Genève. La brigade antibruit (BAB) de la Gendarmerie avait été créée et se composait de 15 gendarmes (un chef de brigade, deux adjoints et 3 groupes de 4 gendarmes). Son domaine d'intervention était principalement le contrôle du bruit des véhicules en circulation avec environ 700 contrôles par an.

En 1995, une nouvelle brigade transports et environnement (BTE) a vu le jour, laquelle se composait d'un chef de brigade, d'un adjoint et de 16 gendarmes. Elle regroupait :

- la brigade antibruit (3 groupes de 3 gendarmes),
- la brigade des taxis (3 gendarmes), chargée de l'application de la loi sur les services de taxis (H 1 30, actuelle loi sur les taxis et limousines), et
- le groupe transports et environnement (GTE – 4 gendarmes), chargé notamment de contrôler les transports de personnes et de marchandises, l'activité des chauffeurs et la gestion des autorisations spéciales.

Après cette fusion, la BAB a continué d'assurer les missions qui étaient les siennes auparavant. Au fil du temps, l'effectif de la BAB a cependant été réduit de deux unités.

Courant 2000, la BTE a été dissoute. Les tâches des trois entités ont alors été assurées par 6 gendarmes au sein du groupe transports et environnement (GTE), qui était rattaché à la brigade de sécurité routière (BSR). Les priorités du GTE ont été réorientées dans le domaine de la sécurité publique, la gestion du trafic et le contrôle des émissions sonores extérieures diverses. Le contrôle des émissions sonores des véhicules a été maintenu, mais dans une moindre mesure, en raison de la baisse des effectifs et des priorités du moment. Les contrôles effectués dans les établissements publics ont été abandonnés et les contrôles extérieurs n'ont été effectués que sur plaintes (à l'exception de la Lake Parade, suivie chaque année).

En 2003, un groupe de travail – le groupe interdépartemental relatif aux contrôles du bruit généré par des comportements bruyants sur la voie publique, lors des manifestations et dans les établissements publics – a été créé. Les conclusions de ses travaux ont permis de dégager certaines pistes d'actions pour rétablir de manière optimale les contrôles de bruit, ces derniers étant notamment articulés autour des véhicules et du comportement des usagers ainsi que du contrôle des établissements publics. Il était notamment suggéré que l'actuel département de la sécurité, de la police et de l'environnement (DSPE) affecte 6 postes (4 gendarmes et 2 postes administratifs) aux missions exclusives de contrôle du bruit. Une mise à disposition progressive de forces complémentaires émanant d'autres départements devait également être envisagée. Suite à la diminution des effectifs opérée de façon transversale au sein de l'Etat, cette piste n'a cependant pas été mise en œuvre.

Depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2010, le GTE a vu son effectif gagner une unité. Il est par ailleurs rattaché à la nouvelle brigade transports et environnement (BTE), qui renaît de ses cendres sous une autre forme. La nouvelle BTE comprend un chef de brigade, un adjoint, 12 gendarmes et 15 assistants de sécurité publique (ASP). Composée du GTE (7 gendarmes, 2 ASP), du pool des moniteurs de conduite (3 gendarmes) et de la centrale de surveillance et d'intervention (2 gendarmes, 13 ASP), la BTE travaille en partenariat avec la BSR, dont l'ensemble du personnel est issu.

## **Situation actuelle**

A titre préalable, il convient de rappeler que le DSPE est en charge, sur le plan cantonal, de l'application des dispositions de la législation fédérale visant l'admission de conducteurs et de véhicules à la circulation routière, pour autant que la compétence ne soit pas spécifiquement attribuée à une

autre autorité (art. 9 de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, H 1 05, LaLCR).

Trois échelles de lutte contre le bruit routier sont à distinguer :

- 1) A l'échelle des grands axes routiers, le bruit moyen produit par la route – installation fixe au sens de l'ordonnance fédérale de protection contre le bruit (art. 2, al. 1, RS 814.41, OPB) –, est régi par cette ordonnance, laquelle définit les valeurs limites d'exposition pour le bruit routier. A l'échelle du canton, les routes existantes qui contribuent de manière notable au dépassement des valeurs limites de l'OPB sont répertoriées dans le plan des mesures d'assainissement du bruit routier de 1998. Les projets d'assainissement correspondants sont actuellement en cours d'étude et de réalisation, avec une échéance légale en 2018 pour les routes cantonales et communales. En 2003, le Grand Conseil a voté un crédit d'investissement de 85 millions de francs pour l'assainissement du bruit routier. Dans ce cadre, le service de protection contre le bruit et les rayonnements non ionisants (SPBR) du DSPE préside la commission de suivi des projets d'assainissement du bruit routier (PRASSOB) qui regroupe plusieurs services de l'Etat et qui valide les projets d'assainissement.
- 2) A l'échelle plus fine des véhicules, l'office cantonal des automobiles et de la navigation (OCAN) peut effectuer des contrôles des émissions sonores des véhicules lors de l'immatriculation (article 53 et annexe 6 de l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers, RS 741.41, OETV). Le droit fédéral ne prévoit pas d'obligation de vérifications systématiques des émissions sonores lors des contrôles périodiques. Par conséquent, la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) ne saurait imposer une pratique d'inspection plus contraignante. Cependant, en cas de doute ou sur injonction de la gendarmerie, un test des émissions sonores est effectué. Pour ce dernier cas, bien que le motif de la convocation à l'OCAN ne soit en général pas lié aux émissions sonores, il apparaît que, au 30 septembre 2010, 109 contrôles techniques ont été effectués en 2010 à l'OCAN sur ordre de la police, chiffre en augmentation de plus de 80% par rapport à 2009. Indépendamment de leur origine, les contrôles exécutés à l'OCAN ont tous pour objectif d'éviter tout bruit excessif ayant une origine technique sur le véhicule. L'article 16, alinéa 3, du règlement sur la protection contre le bruit et les vibrations (K 1 70.10, RPBV) stipule en effet que l'OCAN ainsi que la gendarmerie prennent des mesures découlant de la limitation du bruit excessif des véhicules à

moteur qui a une origine technique ou qui relève du comportement inapproprié du conducteur.

- 3) A l'échelle du comportement des personnes, le corps de police est chargé d'assurer la sécurité, la tranquillité et l'ordre public, notamment en matière de circulation (art. 3, al. 1, lettre c, de la loi sur la police, F 1 05, LPol). Aujourd'hui, ces contrôles du bruit des véhicules en circulation sont intégrés aux contrôles routiers quasi quotidiens effectués par la gendarmerie. Dans le cadre des actions PREDIRE, PRECISE et VISIROUTE, il est également tenu compte de cette problématique, un des objectifs étant la sensibilisation de la population aux conséquences néfastes du bruit, notamment sur la santé des citoyens. En outre, une collaboration étroite existe entre l'OCAN et la police, des inspecteurs de l'OCAN participant ponctuellement aux contrôles de façon à pouvoir objectiver in situ les bruits d'origine technique. Les sanctions sont mises en œuvre de façon graduée et proportionnée selon l'appréciation de l'agent et en fonction du défaut ou du dysfonctionnement observé et de la situation du moment (jour/nuit par exemple). La première étape peut déboucher sur la présentation obligatoire du véhicule au GTE pour un contrôle spécifique ou sur le renvoi de ce dernier à l'OCAN pour un contrôle technique obligatoire. L'étape suivante est la contravention dont le montant peut être de plusieurs centaines de francs, et peut dépasser le millier de francs en cas de récidive. Dans ce dernier cas, l'agent peut faire appel à l'officier de gendarmerie qui a la possibilité de mettre le véhicule sous séquestre à l'OCAN. Les sanctions font rarement l'objet de contestation de la part des contrevenants, ces derniers étant en général conscients des nuisances induites par leur véhicule.

Il découle de ce qui précède que l'existence d'une brigade antibruit est bien une solution appropriée pour lutter contre le bruit routier. Cependant, son efficacité dépend des effectifs qui lui sont attribués et des missions qui lui sont confiées. En effet, en plus de différentes tâches spécialisées dans le domaine de la circulation routière, les agents du GTE ont souvent été affectés à d'autres missions, telles que les transports ou les escortes de prisonniers, peu compatibles avec un travail de terrain orienté exclusivement vers la lutte contre le bruit. Cependant, depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2010, la nouvelle organisation de la BTE, voulue par l'état-major, permet de mieux clarifier ces missions.

Enfin, depuis son entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2010, la nouvelle loi sur les agents de la police municipale, les contrôleurs municipaux du stationnement et les gardes auxiliaires des communes (F 1 07, LAPM) donne les compétences aux agents de la police municipale (APM) pour la lutte

contre le bruit (art. 5, al. 2, lettre b). L'article 8 du règlement sur les agents de la police municipale (F 1 07.01, RAPM) indique en effet qu'ils sont habilités à faire appliquer les dispositions du RPBV, tout comme le règlement concernant la tranquillité publique (F 3 10.03, RTP). Bien que les horaires des APM et le matériel nécessaire au contrôle soient des facteurs limitant leur action, la formation des APM à la problématique du bruit a été faite par le SPBR. Il s'agit en effet d'un vecteur supplémentaire de lutte contre les comportements bruyants des usagers de la route dans les communes et dans les quartiers.

## **Conclusion**

Les effets du bruit sur la santé sont insidieux et coûteux à long terme et doivent donc être limités autant que possible. Tout en maintenant une mobilité agréable, il est essentiel de lutter contre les nuisances sonores induites par le trafic routier, par le comportement inadapté des conducteurs ou par des véhicules défectueux ou hors normes.

La dynamique de l'assainissement du bruit routier se poursuit à Genève avec des défis importants dans un canton fortement urbanisé. Cet effort doit être poursuivi afin d'atteindre les objectifs d'assainissement des réseaux routiers cantonaux et communaux à l'horizon 2018.

Concernant les aspects techniques et comportementaux du bruit routier, le Conseil d'Etat a l'intention, en sus des dispositifs actuels, d'intensifier l'information, la sensibilisation et la présence sur le terrain en suivant deux axes: d'une part une vérification systématique du bruit des véhicules à l'OCAN pendant une durée déterminée et dont les modalités restent à préciser, étant entendu que ces contrôles ne peuvent pas être réalisés durant le laps de temps imparti à une inspection périodique standard; d'autre part, une campagne PREDIRE liée directement à la problématique du bruit en incluant la BTE et plus précisément le GTE, la brigade de sécurité routière (BSR) et l'OCAN. Le fait que la police, l'OCAN et l'office de l'environnement (avec le SPBR) fassent désormais partie du même département facilite la collaboration et l'établissement de cette solution concrète.

Enfin, au vu des problématiques comportementales croissantes en matière de circulation routière et des conséquences sur l'environnement sonore et la santé des habitants du canton, une action coordonnée entre les services du DSPE et les communes est nécessaire afin d'exercer dans les faits cette lutte contre les nuisances, en utilisant tous les vecteurs existants.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les Députés, à prendre acte du présent rapport.

#### AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

La chancelière :  
Anja WYDEN GUELPA

Le président :  
Mark Muller