

*Date de dépôt : 19 juillet 2019*

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

**au Grand Conseil sur la motion de M<sup>mes</sup> et MM. Boris Calame, François Lefort, Yves de Matteis, Guillaume Käser, Frédérique Perler, Delphine Klopfenstein Brogгинi, Henry Rappaz, Mathias Buschbeck, Christian Frey, Olivier Baud : Un « radar bruit » à Genève pour lutter contre les incivilités et protéger la population des émissions sonores excessives**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

En date du 25 janvier 2019, 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 60% de la population genevoise souffre de l'excès de bruit;*
- que le bruit est un facteur de stress important qui péjore les conditions de vie, de repos et de santé de la population;*
- qu'il favorise dès lors le développement de pathologies graves, telles que les maladies cardiovasculaires et le diabète;*
- que les conséquences de cette pollution sonore se chiffrent à près de 2 milliards de francs par an en Suisse;*
- que le comportement de certains propriétaires et/ou conducteurs de véhicules motorisés engendre des nuisances inadmissibles pour les riverains de nombreux axes routiers;*
- qu'un comportement ou une conduite particulière peuvent engendrer le réveil de centaines de personnes, tout au long de son trajet;*
- que la police genevoise n'est techniquement pas outillée pour constater un « flagrant délit » en matière d'excès de bruit d'un véhicule;*

- *que le « droit à un environnement sain » est inscrit dans la constitution de la République et canton de Genève (Cst-GE / A 2 00 / Art. 19);*
- *que « l'Etat protège les êtres humains et leur environnement », mais aussi qu'« il lutte contre toute forme de pollution et met en œuvre les principes de prévention, de précaution et d'imputation des coûts aux pollueurs » (Cst-GE, Art. 157),*

*invite le Conseil d'Etat*

- *à acquérir ou développer un appareil qui permette de mesurer le bruit et d'identifier les véhicules bruyants;*
- *à équiper la police routière de tels équipements pour ses missions de contrôle du bruit routier (équipement des véhicules et comportement des conducteurs);*
- *à mener des campagnes régulières de contrôle des véhicules bruyants, ainsi que des comportements routiers qui engendrent des nuisances pour la population;*
- *à sanctionner de façon exemplaire les personnes qui occasionnent ces nuisances;*
- *à dresser une carte interactive des lieux sensibles, basée sur le cadastre du bruit et les plaintes concernant les excès de bruit, pour intervenir de manière ciblée.*

## RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Voici les éléments de réponses aux cinq invites formulées au Conseil d'Etat :

– ***Acquérir ou développer un appareil qui permette de mesurer le bruit et d'identifier les véhicules bruyants***

S'agissant du développement d'un équipement de type radar bruit, la motion a suscité l'intérêt de plusieurs entreprises, start-ups ou instituts de Suisse et de France, qui ont spontanément pris contact avec le service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants (ci-après : SABRA) pour proposer des projets ou des outils permettant de remplir les fonctions du radar bruit.

Le SABRA a rencontré la majorité des entreprises et instituts qui se sont manifestés, pour leur permettre de présenter leur projet. Il en résulte des niveaux de maturité très variables d'une proposition à l'autre, avec certains projets au stade de l'intention ou du concept et d'autres au stade du prototype déjà en phase de test. Les principaux défis techniques à relever portent sur la précision de la mesure acoustique à la source du bruit du véhicule et à la sélection de la source bruyante dans un milieu sonore urbain avec une multitude de sources de bruit. Il apparaît par contre assez évident que l'équipement devra être capable de s'adapter à des niveaux de référence sonore variables en fonction des lieux d'utilisation (environnement plus ou moins bruyant).

A noter que la Confédération a également manifesté son intérêt via la section bruit routier de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV). Des propositions de prototype ont d'ailleurs également été adressées à cet office qui s'est déclaré intéressé à développer une collaboration avec le canton de Genève pour de futurs tests *in situ*.

Cette activité d'évaluation des propositions existantes se poursuivra jusqu'à l'été 2019 et un choix technique sera opéré, probablement de concert entre les services compétents de l'Etat de Genève et de la Confédération, de façon à mener un test en situation dans les meilleurs délais. Selon la solution retenue, le test pourra avoir lieu d'ici fin 2019 si le produit est existant ou en 2020 s'il doit encore être développé et construit.

D'un point de vue stratégique, il est à relever que le corpus législatif permettant des sanctions envers des véhicules bruyants qui seraient repérés par un radar bruit n'existe pas à ce jour. Aussi, le Conseil d'Etat préconise une approche en deux étapes. La première consiste à mettre en fonction un radar bruit à objectif pédagogique, c'est-à-dire identifiant les véhicules dont le

niveau de bruit émerge par rapport à un environnement sonore donné et renvoyant un message au conducteur dudit véhicule. Le principe est similaire aux radars de vitesse pédagogiques, dont l'efficacité a été démontrée. Cette première étape est orientée sur la sensibilisation de la population et ne nécessite pas d'exigences très importantes sur la précision de la mesure. Sur la base de l'expérience acquise dans cette première phase, la seconde étape consisterait à optimiser l'équipement pour permettre des mesures précises pouvant déboucher sur des sanctions juridiquement défendables, à condition que le cadre légal fédéral et cantonal ait évolué entre temps.

- ***Equiper la police routière de tels équipements pour ses missions de contrôle du bruit routier (équipement des véhicules et comportement des conducteurs) et mener des campagnes régulières de contrôle des véhicules bruyants, ainsi que des comportements routiers qui engendrent des nuisances pour la population***

Concernant la police routière et les campagnes menées par ce service, en moyenne 200 contrôles par année sont organisés sur la thématique du bruit des véhicules, de jour comme de nuit. A chaque opération, la police routière utilise un des sept sonomètres portables certifiés par l'Institut fédéral de métrologie (METAS) qu'elle possède.

Les contrôles sont journaliers, systématiques et d'envergure. Ils permettent de lutter contre le bruit des véhicules, et plus spécifiquement celui des motos, sans pour autant oublier les bruits de comportement générés par les conducteurs (par exemple accélération brutale). Ces actions, menées régulièrement avec des partenaires tels que l'office cantonal des véhicules (OCV) ou les agents des polices municipales (APM), ont pour but d'aider, de sensibiliser mais aussi de sanctionner les usagers de la route.

- ***A sanctionner de façon exemplaire les personnes qui occasionnent ces nuisances***

A titre d'exemple, la peine prononcée par ordonnance pénale par le service des contraventions (SDC) pour un véhicule non conforme et bruyant est d'un montant entre 150 et 500 francs, auxquels s'ajoutent 150 francs d'émoluments. De plus, les véhicules peuvent, selon le bruit occasionné, aussi être mis en fourrière.

Pour l'année 2018, le service des contraventions (SDC) a établi une statistique des infractions dénoncées, par catégorie de véhicule et type d'infraction.

Chiffre	Véhicule	Nombre
C01.L-	Cyclomoteur	3
C01.R.-	Automobile	13
C01.R.-	Motocycle	8
C01.S.-	Tricycle	1
C01.S.-	Automobile	27
C01.S.-	Motocycle	131
C01.T.-	Automobile	24
C01.T.-	Tricycle	1
C01.T.-	Motocycle	68
C01.U.-	Automobile	17
C01.U.-	Motocycle	112
K02.A.-	Motocycle	16
K02.A.-	Automobile	35
K02.B.-	Automobile	64
K02.B.-	Quadricycle	2
K02.B.-	Motocycle	9
K02.B.-	Automobile	1
326.1	Automobile	5
326.2	Automobile	1
326.2	Motocycle	1
326.2	Automobile	62
		<b>601</b>

C01.L.- Cyclomoteur, pot d'échappement bruyant, défectueux ou absent.
C01.R.- Véhicule automobile équipé d'un système d'échappement défectueux.
C01.R.- Véhicule automobile équipé d'un système d'échappement défectueux.
C01.S.- Véhicule automobile équipé d'un système d'échappement bruyant
C01.S.- Véhicule automobile équipé d'un système d'échappement bruyant
C01.S.- Véhicule automobile équipé d'un système d'échappement bruyant
C01.T.- Véhicule automobile équipé d'un système d'échappement non réceptionné.
C01.T.- Véhicule automobile équipé d'un système d'échappement non réceptionné.
C01.T.- Véhicule automobile équipé d'un système d'échappement non réceptionné.
C01.U.- Véhicule automobile équipé d'un système d'échappement non conforme.
C01.U.- Véhicule automobile équipé d'un système d'échappement non conforme.
K02.A.- Causer du bruit pouvant être évité en faisant tourner à vide le moteur à un régime élevé ou en circulant à un régime élevé en petite vitesse.
K02.A.- Causer du bruit pouvant être évité en faisant tourner à vide le moteur à un régime élevé ou en circulant à un régime élevé en petite vitesse.
K02.B.- Causer du bruit pouvant être évité en accélérant trop rapidement, notamment au démarrage.
K02.B.- Causer du bruit pouvant être évité en accélérant trop rapidement, notamment au démarrage.
K02.B.- Causer du bruit pouvant être évité en accélérant trop rapidement, notamment au démarrage.
K02.B.- Causer du bruit pouvant être évité en accélérant trop rapidement, notamment au démarrage.
K02.B.- Causer du bruit pouvant être évité en accélérant trop rapidement, notamment au démarrage.
326.1 Faire chauffer inutilement le moteur d'un véhicule à l'arrêt.
326.2 Faire tourner inutilement le moteur d'un véhicule à l'arrêt.
326.2 Faire tourner inutilement le moteur d'un véhicule à l'arrêt.
326.2 Faire tourner inutilement le moteur d'un véhicule à l'arrêt.

– ***Dresser une carte interactive des lieux sensibles, basée sur le cadastre du bruit et les plaintes concernant les excès de bruit, pour intervenir de manière ciblée***

L'élaboration d'une carte interactive basée sur les données des services de la police cantonale est tout à fait envisageable. Néanmoins, pour ce faire, le service en charge de ce type d'analyse, à savoir la direction de la stratégie (DSTRAT), devrait compiler des centaines de données (plaintes des citoyens pour le bruit occasionné par les véhicules, rapports de contravention à l'encontre de véhicules non conformes et bruyants, etc.). Notons cependant que les seules données de la police ne sont certainement pas suffisantes pour donner une image aussi complète que possible de la situation. Par contre, ces renseignements pourraient être utilisés dans la réalisation d'une telle carte et être comparés aux informations du cadastre du bruit. Dans cette perspective, il conviendrait également de fixer certains critères, notamment en termes de périodicité de mise à jour. A cet égard, une mise à jour annuelle semble adéquate.

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'ÉTAT

La chancelière :  
Michèle RIGHETTI

Le président :  
Antonio HODGERS