



Date de dépôt : 13 octobre 2026

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier le projet de loi de Matthieu Jotterand, Caroline Marti, Sylvain Thévoz, Alberto Velasco, Grégoire Carasso, Antoine Mayerat, Cédric Jeanneret modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 1 05) (*Un motard qui réveille des milliers de riverains : ça suffit !*)

Rapport de majorité de Gabriela Sonderegger (page 3)

Rapport de première minorité de Caroline Marti (page 49)

Rapport de seconde minorité de Julien Nicolet-dit-Félix (page 51)

Projet de loi (13859-A)

modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 1 05) *(Un motard qui réveille des milliers de riverains : ça suffit !)*

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
décrète ce qui suit :

Art. 1 Modification

La loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987, est modifiée comme suit :

Art. 8K Restrictions nocturnes de circulation (nouveau)

¹ Afin de protéger les riveraines et riverains contre les nuisances sonores durant les heures nocturnes, le département instaure des restrictions de circulation applicables aux motocycles et aux voitures privés dont les émissions sonores sont particulièrement élevées.

² En conformité à l'article 3, alinéa 4, de la loi fédérale sur la circulation routière, le règlement fixe les périmètres concernés, les horaires, les catégories de véhicules visées ainsi que les exceptions.

³ Les communes peuvent instaurer de telles restrictions sur le réseau de quartier non structurant.

Art. 2 Entrée en vigueur

La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa promulgation dans la Feuille d'avis officielle.

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Gabriela Sonderegger

Le projet de loi a été traité par la commission des transports lors de ses séances du 15 et du 22 septembre 2026.

La présidence a été assurée par M. Matthieu Jotterand et M. Cédric Jeanneret.

Les personnes suivantes ont assisté à tout ou partie des travaux de la commission : M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat, et M. David Favre, directeur général de l'OCT – DSM.

Les procès-verbaux ont été rédigés avec exactitude par M^{me} Pauline Ley.

La commission tient à remercier ces personnes pour leur contribution au bon déroulement de ses travaux.

Le 15 septembre 2026

Présentation du PL 13859 par M. Matthieu Jotterand, auteur

M. Jotterand explique que ce projet de loi a été élaboré dans un contexte d'augmentation des températures, qui conduit davantage de personnes à dormir les fenêtres ouvertes. Or, celles-ci rencontrent des difficultés à dormir en raison de véhicules particulièrement bruyants, produisant davantage de bruit que nécessaire. Il précise que le projet de loi vise précisément cette problématique. En complément de l'exposé des motifs, il souligne que ces nuisances touchent potentiellement l'ensemble de la population. Le bruit routier habituellement pris en considération dans les normes et les calculs correspond notamment à un bruit moyen, tandis que le bruit comportemental se caractérise par des événements ponctuels, tels que de fortes accélérations. Une seule personne accélérant sous une fenêtre peut ainsi suffire à réveiller les riverains. Cette problématique est susceptible de concerner l'ensemble de la population genevoise puisque, pratiquement partout, avec une probabilité certes variable, ce type de comportement peut se produire à proximité des habitations.

M. Jotterand ajoute que l'ampleur des réactions suscitées par le dépôt du projet de loi conforte son appréciation selon laquelle cette problématique touche largement la population. Il évoque notamment un article paru dans la Tribune de Genève, qui a suscité un nombre particulièrement important de réactions et de commentaires. Il indique avoir lui-même reçu une dizaine de courriels de personnes inconnues lui demandant comment contribuer à lutter

contre ce phénomène, ce qui lui paraît inhabituel à la suite du dépôt d'un objet parlementaire. Il importe dès lors de distinguer le bruit comportemental du bruit routier plus global ou du bruit ambiant. Deux aspects doivent également être différenciés. Le premier concerne le comportement d'une personne qui, avec un véhicule donné, produit davantage de bruit que nécessaire. Le second tient au choix conscient d'acquérir un véhicule intrinsèquement plus bruyant que nécessaire. Dans le cas du bruit comportemental routier, le choix du véhicule est ainsi déterminant. A titre d'illustration, il est plus facile de produire beaucoup de bruit avec une Harley-Davidson qu'avec une Twingo, même en première vitesse. Certains véhicules sont conçus pour être bruyants, avec pour conséquence de générer des nuisances en ville.

Il relève que ces nuisances affectent fortement la qualité de vie de la population et sont par ailleurs régulièrement évoquées par les personnes opposées à la limitation à 30 km/h. Celles-ci font notamment valoir que le problème principal ne réside pas dans le bruit routier général, mais dans les pics de bruit. M. Jotterand estime dès lors nécessaire de lutter contre ces pics, sans que cela empêche de poursuivre parallèlement la lutte contre le reste du bruit routier. Il distingue quatre moyens d'agir, tout en restant ouvert à d'autres pistes. Le premier, qui serait le plus simple, consisterait à restreindre l'achat de véhicules beaucoup plus puissants que nécessaire. Cette question relève toutefois du niveau fédéral, voire européen, et aucun élan ne se dessine actuellement en faveur de véhicules urbains davantage adaptés aux besoins réels en ville. Le deuxième moyen réside dans les radars antibruit. Une législation fédérale est toutefois toujours attendue, alors même que ces dispositifs sont techniquement au point. Il précise en outre que ceux-ci ne constituent pas une solution complète au bruit comportemental. Le troisième moyen serait de renforcer les contrôles, mais cette solution est difficile à mettre en œuvre puisqu'il faut pouvoir établir l'infraction à un endroit et à un instant précis ; elle ne constitue donc pas une réponse pérenne et suffisamment efficace. Le quatrième moyen correspond à la solution proposée par le projet de loi, qui consiste à permettre au département de réguler dans une certaine mesure la circulation des véhicules trop bruyants, notamment afin de protéger des zones sensibles ou dignes d'attention.

M. Jotterand indique avoir vérifié la compatibilité de cette possibilité avec le droit fédéral. L'article 3, alinéa 4, de la loi fédérale sur la circulation routière laisse à cet égard une certaine marge de manœuvre. Des exemples existent en Suisse alémanique, notamment à Soleure, où la circulation est restreinte approximativement entre 19h et 7h sur des axes précisément définis. Une interdiction générale de la circulation nocturne dans l'ensemble de la zone 1 ne pourrait, par hypothèse, pas être instaurée de cette manière. Les restrictions

doivent être précisément corrélées à certains véhicules et à certaines rues. Dès lors que cette marge de manœuvre existe, il estime qu'elle devrait pouvoir être utilisée à Genève. Son application doit toutefois demeurer strictement parcimonieuse. Pour cette raison, le projet prévoit de laisser au département la compétence de déterminer précisément les axes concernés après avoir procédé aux analyses nécessaires et identifié les véhicules susceptibles d'être visés, plutôt que d'inscrire directement dans la loi des axes ou des zones au risque de contrevenir au droit fédéral.

Il revient ensuite sur la différence entre la solution proposée et les radars antibruit, qui constituent un autre moyen de lutter contre le bruit comportemental et apparaissent comme une piste prometteuse. Bien que le dossier avance lentement au niveau fédéral, une base légale permettant leur utilisation pourrait être adoptée dans les prochaines années. Il serait alors possible d'adapter la législation genevoise en conséquence, alors que cette possibilité n'existe pas actuellement malgré la maturité technique de ces dispositifs. M. Jotterand met en avant deux différences principales. Premièrement, il considère préférable de privilégier les incitations plutôt que la répression. La solution proposée permettrait en outre de protéger durablement les secteurs sensibles. A l'inverse, l'efficacité d'un radar antibruit installé à un emplacement donné tend à diminuer lorsqu'il reste longtemps au même endroit. Une restriction de circulation permettrait ainsi de créer des axes sur lesquels le sommeil des riverains serait durablement amélioré. Il renvoie à ce propos à une question écrite déposée quelques mois auparavant, à laquelle le DIN avait répondu qu'un radar fixe sanctionne environ un véhicule sur vingt lorsqu'il est chargé, contre environ un véhicule sur quatre pour un radar mobile. Cette différence illustre selon lui la perte d'efficacité des dispositifs fixes. Les radars antibruit pourraient donc améliorer la situation, mais ne constitueraient pas à eux seuls une solution véritablement durable. Deuxièmement, la solution proposée constitue à ses yeux une incitation au vivre-ensemble. Une personne qui choisit volontairement d'acquérir un véhicule plus bruyant que nécessaire serait soumise à certaines restrictions, tandis que celle qui opte pour un véhicule moins puissant et moins bruyant conserverait la possibilité de circuler partout. Le projet met ainsi en balance l'intérêt lié à la santé et au sommeil des riverains avec la liberté de produire du bruit avec un véhicule, le premier lui paraissant nettement plus important. S'agissant des véhicules concernés, M. Jotterand juge important de laisser à la commission ou au département la possibilité de préciser les catégories visées. La loi fédérale sur la circulation routière laisse également une marge de manœuvre à cet égard, et l'ampleur des restrictions envisageables peut encore faire l'objet de discussions. Il conclut en estimant qu'une audition du SABRA

serait particulièrement utile, ce service assurant notamment le suivi des questions relatives aux radars antibruit et étant ainsi en mesure d'apporter des précisions supplémentaires sur cette problématique.

Questions / réponses

Un député PLR comprend que le projet de loi vise à lutter contre les nuisances sonores nocturnes en restreignant la circulation de certains véhicules. Il relève toutefois que, dès lors que ces véhicules sont homologués, leurs propriétaires sont en droit de circuler avec ceux-ci. Il se demande dès lors si une telle mesure ne manquerait pas sa cible, celle-ci devant plutôt être constituée par les personnes qui cherchent par leurs comportements à produire le plus de bruit possible. Il souhaite ainsi savoir s'il est justifié de pénaliser des personnes ayant acheté de bonne foi et en toute légalité un véhicule homologué, plutôt que de sanctionner les comportements inadéquats.

M. Jotterand ne pense pas que le projet se trompe de cible. Il explique que les deux problématiques se recoupent partiellement, certaines personnes cumulant le choix d'un véhicule particulièrement bruyant et un comportement générant des nuisances, tandis que d'autres ne relèvent que de l'un de ces deux aspects. Une personne conduisant une petite voiture de 75 chevaux peut effectivement déranger le voisinage en faisant monter fortement le régime moteur en première ou en deuxième vitesse. Toutefois, une personne ayant délibérément choisi une moto de très grosse cylindrée, déjà particulièrement bruyante à l'arrêt pour son environnement immédiat, produira davantage de bruit qu'une personne ayant choisi un véhicule de plus petite cylindrée. Il reconnaît qu'une personne conduisant un véhicule de petite cylindrée peut n'avoir aucun respect pour les autres, tandis qu'une personne circulant avec une moto de grosse cylindrée peut chercher à adopter un comportement respectueux. Cette dernière aura néanmoins déjà produit davantage de bruit du seul fait des caractéristiques de son véhicule. Il évoque par ailleurs un deuxième élément, mentionné dans l'exposé des motifs du projet de loi, à savoir le cas de KTM. Les motos étaient vendues avec des valeurs conformes à leur homologation, mais les garages KTM pouvaient ensuite les débrider afin qu'elles produisent un bruit comparable à celui de motos utilisées sur circuit. Cette pratique intervenait de manière relativement institutionnalisée, les acheteurs en ayant connaissance, et la marque elle-même commercialisait le kit de débridage permettant d'augmenter le bruit produit. M. Jotterand souligne ainsi que les valeurs d'homologation constituent une chose, mais qu'elles demeurent très théoriques et ne correspondent pas nécessairement à la situation observée dans la pratique.

Un député PLR remercie M. Jotterand pour ce projet de loi et indique en comprendre la problématique, même s'il fait potentiellement partie des personnes visées par le dispositif. Il n'émet pas d'objection quant au principe du PL, mais s'interroge sur les modalités concrètes de sa mise en œuvre. Il rappelle qu'un système de sticker avait été instauré afin d'identifier les véhicules autorisés à circuler durant les périodes de forte pollution et il se demande si un mécanisme comparable devrait être prévu pour déterminer les véhicules autorisés ou non à emprunter certains axes. Il relève qu'il n'existe actuellement pas de norme de bruit permettant une telle identification. Prenant l'exemple de la Lamborghini Countach, ancienne voiture de sport particulièrement bruyante, il constate que les informations disponibles font état d'une fourchette d'environ 95 à 102 décibels, sans valeur précise. L'Etat devrait donc, à terme, mettre en place un système permettant d'identifier les véhicules concernés. Il relève qu'une moto dispose déjà d'une classification au moyen d'un sticker en matière de pollution et il s'interroge sur la nécessité d'ajouter un dispositif similaire pour le bruit. Il souhaite savoir comment déterminer les véhicules autorisés à emprunter les axes concernés et permettre aux conducteurs ou propriétaires de s'assurer qu'ils disposent effectivement du droit d'y circuler.

M. Jotterand explique avoir volontairement laissé cette question ouverte afin de permettre à la commission ou au DSM de déterminer la solution la plus appropriée, sans inscrire d'emblée un dispositif trop précis dans le projet de loi. Il estime précisément intéressant que cette question soit examinée. Dans l'exemple observé à Soleure, la restriction concernait notamment les motos. Une telle catégorisation soulève toutefois certaines difficultés. Il cite notamment les TMAX, qui sont des scooters particulièrement bruyants, mais il relève qu'une catégorie trop large risquerait également d'englober les vélos électriques pouvant atteindre 45 km/h, qui ne sont pas connus pour être bruyants. Il évoque à cet égard la possibilité de réauditionner le TCS, qui avait précédemment présenté à la commission les différentes catégories de cycles. Sans être spécialiste de la LCR, il relève qu'il existe des catégories de motos de grosse cylindrée qui sont globalement particulièrement bruyantes. Il reconnaît néanmoins la complexité de la délimitation, toute tentative d'encadrement risquant d'inclure des véhicules qui ne devraient pas être concernés ou, à l'inverse, d'en laisser certains de côté. Il recommande pour cette raison l'audition du SABRA, dont les représentants connaissent probablement plus précisément ces questions. Ce service a notamment effectué des tests avec des radars antibruit permettant d'identifier les catégories de véhicules et les niveaux sonores produits. Les résultats montrent que les nuisances proviennent très clairement et dans une large mesure de certaines

catégories de deux-roues motorisés. Il admet qu'une classification pourrait laisser de côté un véhicule particulièrement bruyant ou, inversement, inclure un véhicule qui ne l'est pas. Cette difficulté est inhérente à la définition du dispositif. Il se dit ainsi ouvert à un travail de modification du projet de loi. La question centrale demeure selon lui celle des personnes qui circulent au milieu de la nuit et réveillent de nombreux riverains du fait du choix d'un véhicule particulièrement bruyant.

Le député PLR aborde ensuite la question des véhicules hybrides, susceptibles de circuler silencieusement dans certaines conditions mais de produire davantage de bruit lorsque leur moteur thermique est utilisé, et il s'interroge sur la manière de les prendre en compte dans le dispositif.

M. Jotterand juge cette question intéressante et précise que le projet de loi n'a pas été conçu selon une distinction entre véhicules électriques et thermiques. La commission pourrait néanmoins choisir de retenir une telle différenciation. Il estime pour sa part que certains véhicules thermiques peuvent circuler dans des conditions tout à fait acceptables pour la population. Le projet de loi vise davantage les véhicules équipés de moteurs développant 300 à 400 chevaux, alors qu'un véhicule de 75, 90 ou 120 chevaux permettrait d'assurer exactement le même usage en ville.

Un député PLR indique que, vivant dans un quartier de villas, il lui arrive de dormir la fenêtre ouverte. Les nuisances qui le réveillent proviennent toutefois davantage des vélomoteurs et de certains scooters. Il cite notamment le scooter du postier, qui ne constitue désormais plus une nuisance depuis que la Poste lui a fourni un modèle électrique. Il mentionne également, sous la forme d'un clin d'œil, le train de marchandises transfrontalier qui passe au milieu de la nuit et produit un bruit particulièrement important. Il s'interroge sur le caractère potentiellement antisocial d'une mesure visant le bruit produit par certains véhicules. Les personnes utilisant des vélomoteurs ou des scooters bruyants ne cherchent en effet pas nécessairement à produire des nuisances, mais peuvent simplement ne pas disposer des moyens leur permettant d'acquérir un véhicule plus silencieux.

M. Jotterand répond qu'il existe des scooters peu bruyants qui ne sont pas nécessairement plus chers. Une différence de prix existe certes entre une grosse berline électrique et un petit scooter ou un vélomoteur, mais un vélomoteur peut globalement être remplacé par d'autres véhicules d'un prix équivalent et beaucoup moins bruyants. Un TMAX n'est par exemple pas moins cher que d'autres scooters produisant moins de bruit. La même logique s'applique aux voitures particulièrement bruyantes, une Peugeot 207 étant moins chère que la Lamborghini évoquée par le député PLR ou que l'un des modèles BMW les plus puissants.

Le député relève toutefois qu'une personne possédant déjà un vélomoteur ne dispose pas nécessairement du pouvoir d'achat nécessaire pour acquérir un nouveau véhicule, même si celui-ci est proposé à un prix équivalent à celui de son véhicule actuel. Il ajoute que certains véhicules électriques sont équipés d'un dispositif produisant volontairement du bruit afin de signaler leur arrivée.

Un député UDC précise que ce dispositif est obligatoire.

Le député PLR relève que les Tesla n'en sont pas équipées.

Le député UDC indique que cette obligation sera prochainement généralisée.

Le député PLR ajoute qu'il perçoit effectivement ce type de sifflement et souligne qu'il ne résulte aucunement de la volonté du conducteur de produire du bruit. Il juge ainsi tout à fait légitime de chercher à lutter contre les nuisances qui réveillent les riverains, mais il se demande si l'objectif poursuivi n'est pas quelque peu utopique.

M. Jotterand relève que le caractère éventuellement utopique de la démarche ne constitue pas nécessairement un problème et il estime que la question consiste surtout à déterminer comment lutter contre une nuisance réelle. La solution la plus simple consisterait à empêcher la vente de véhicules excessivement bruyants. Il considère comme notamment peu pertinent de disposer d'un véhicule capable d'atteindre 300 km/h pour circuler en ville de Genève. Cette question relève toutefois des normes européennes, sur lesquelles le canton ne dispose pas de marge de manœuvre. Agir sur cet aspect reviendrait donc à s'engager dans une voie peu prometteuse. Il paraît en revanche possible de rechercher des solutions concernant certaines catégories de véhicules. Il reconnaît qu'une personne ayant récemment acheté un vélomoteur ou un scooter supporterait un coût important si elle devait le remplacer par un modèle moins bruyant. Il se montre dès lors favorable à l'introduction éventuelle d'une disposition transitoire dans le projet de loi, qui permettrait également d'éviter un gaspillage d'énergie grise lié au remplacement de véhicules récemment acquis. Il avait initialement envisagé de limiter le dispositif aux nouveaux véhicules achetés, mais la marge de manœuvre offerte par la LCR ne permettrait pas une distinction fondée sur la date d'acquisition, celle-ci portant sur des catégories de véhicules. La proposition du député PLR consistant à introduire un nouveau sticker pourrait éventuellement permettre de contourner cette difficulté, notamment en attribuant celui-ci lors de l'achat du véhicule. M. Jotterand émet toutefois des réserves quant à l'acceptabilité d'un nouveau système de sticker par la population, tout en considérant qu'il pourrait constituer une possibilité. Concernant le sifflement produit par les véhicules électriques, M. Jotterand reconnaît la pertinence de la remarque. Un tel

dispositif peut se justifier en milieu urbain, mais peut devenir problématique dans une zone particulièrement silencieuse. Un sifflement peu gênant en ville à 17h peut ainsi devenir, dans un quartier calme, une nuisance susceptible de réveiller les riverains, ce qui ne lui paraît pas optimal.

Un député UDC estime que le PL est habilement construit, notamment parce qu'il renvoie l'essentiel de sa mise en œuvre au règlement. Il considère toutefois que le dispositif revient de facto à viser l'ensemble des automobilistes et des conducteurs de deux-roues motorisés. Si le titre cible d'abord les motos, le champ du projet englobe ensuite les voitures, les motos et les scooters, ce qui revient selon lui à mettre en cause les propriétaires de véhicules motorisés. Il relève en outre que le renvoi au règlement pourrait conduire soit à l'adoption de normes très élevées, soit à un dispositif ayant très peu d'effets s'il ne concernait finalement qu'un nombre restreint de voitures ou de motos. Au regard de la manière dont le Conseil d'Etat exerce habituellement sa compétence réglementaire, il craint plutôt que les exigences soient fixées au niveau maximal et qu'une grande partie des usagers soient ainsi concernés. Il s'interroge également sur l'articulation du projet avec les missions de la police municipale, rappelant que le contrôle du bruit en fait partie. Il constate toutefois que ces contrôles sont rarement effectués, notamment en raison du coût élevé des appareils nécessaires. Le contrôle du bruit devrait en outre intervenir de nuit, alors que la police municipale a, selon son expérience, toujours été réticente à travailler durant ces horaires, même si ceux-ci sont étendus en été à l'occasion de certaines manifestations. Il indique n'avoir personnellement jamais vu de policier municipal mesurer le bruit produit par les véhicules. Le projet risquerait ainsi de rendre sans objet une partie des missions de la police municipale, voire de la police cantonale, si la loi devenait tellement restrictive que l'utilité même des normes d'homologation pourrait être remise en question. Concernant les véhicules très bruyants capables d'atteindre 300 km/h, le député rappelle que le droit suisse permet d'acquérir une très large gamme de véhicules. L'homologation détermine toutefois la possibilité de circuler sur la voie publique. Un véhicule non homologué peut notamment être utilisé sur une propriété privée ou transporté sur une remorque jusqu'à un circuit prévu à cet effet. Il s'interroge dès lors sur l'utilité des normes d'homologation si le projet devait finalement imposer des restrictions à un nombre très important de véhicules pourtant homologués. Il revient également sur les radars antibruit et relève que la Confédération ne les a toujours pas homologués, notamment en raison des difficultés à s'accorder sur la fiabilité des mesures. Certains pays, dont la France, utilisent déjà ces dispositifs et déterminent sur cette base si un véhicule produit trop de bruit, tandis que la Suisse exige des mesures suffisamment fiables pour disposer

d'une base de données solide. Il peine dès lors à percevoir l'utilité du projet de loi, hormis le fait de mettre en cause un grand nombre de propriétaires de véhicules et de réduire une nouvelle fois la circulation pour des motifs qu'il conteste. Il ajoute qu'un propriétaire de vélomoteur ne souhaiterait pas nécessairement remplacer son véhicule, dont le prix d'achat se situe aujourd'hui au minimum entre 2500 et 3000 francs. Certains vélomoteurs constituent en outre des objets de collection auxquels leurs propriétaires sont attachés. Il estime ainsi que des contrôles nocturnes suffisants, tels que ceux que la police devrait déjà effectuer, permettraient de répondre au problème sans qu'une nouvelle loi soit nécessaire.

M. Jotterand estime nécessaire de nuancer ces propos. Il rappelle avoir indiqué dès sa présentation que le projet ne vise précisément pas à mettre en cause l'ensemble des usagers, ce que la loi sur la circulation routière ne permettrait d'ailleurs pas. Il ne s'agit pas non plus d'opposer simplement les véhicules thermiques aux véhicules électriques, la problématique étant plus complexe. Certaines personnes produisent volontairement davantage de bruit en débridant leur moto ou en choisissant un véhicule dont la puissance est particulièrement élevée au regard des conditions de circulation en Suisse et, plus spécifiquement, dans la zone urbaine genevoise. Concernant le recours à la voie réglementaire, M. Jotterand assure qu'aucune intention particulière ne se cache derrière ce choix. S'il avait pu rédiger le projet indépendamment des contraintes imposées par le droit fédéral, il aurait préféré inscrire directement dans la loi les axes et les catégories de véhicules concernés, ainsi que des niveaux précis de bruit liés à l'homologation. La marge de manœuvre offerte par la LCR, utilisée notamment à Soleure, ne permet toutefois pas de fixer librement toutes ces modalités. La voie réglementaire lui a donc paru la plus simple afin de définir un cadre légal dont l'application serait confiée au département, à l'image d'autres dispositifs tels que la vignette TPro, tout en maintenant une possibilité de recours. S'agissant de la distinction entre motos et voitures, M. Jotterand relève que le SABRA pourrait fournir des données plus détaillées lors d'une audition. Il indique que certaines motos, notamment de relativement grosse cylindrée, présentent un taux de dépassement des seuils de bruit nettement supérieur à celui des voitures. Les dépassements constatés pour ces dernières pourraient davantage être traités au moyen de contrôles policiers ou de radars antibruit à certains endroits. D'après les données dont il se souvient, environ 95% des voitures dépassant le seuil de 88 décibels le faisaient en raison d'excès de vitesse, tandis que, pour les deux-roues motorisés, les dépassements étaient davantage liés au bruit produit par le moteur. Cette différence justifie selon lui de distinguer les deux situations. Il revient également sur les radars antibruit et estime qu'une audition du SABRA

serait utile, ce service ayant effectué des tests en collaboration notamment avec le TCS. Ces essais auraient atteint un taux d'identification du niveau de bruit qu'il juge tout à fait satisfaisant. Il établit un parallèle avec les radars de vitesse : lorsque deux véhicules sont présents simultanément et qu'un doute subsiste quant à celui qui a commis l'infraction, aucune sanction n'est prononcée. Le même principe pourrait être appliqué aux radars antibruit lorsque l'origine d'un bruit ne peut pas être déterminée avec suffisamment de certitude. Ces dispositifs disposent néanmoins d'un niveau technique permettant plusieurs captations du bruit et la mise en corrélation de différentes données, notamment la vitesse et le niveau sonore. M. Jotterand les considère donc comme techniquement au point. D'après son suivi des débats, l'absence d'avancée au niveau fédéral tiendrait davantage à un manque de volonté d'améliorer la situation dans les zones urbaines. Il reconnaît que les possibilités d'acquérir des véhicules homologués sont très larges, mais il rappelle que de nombreuses modifications peuvent être apportées après l'achat et qu'elles sont particulièrement difficiles à contrôler. L'homologation ne suffit donc pas, selon lui, à protéger la population d'une zone urbaine telle que Genève.

Un député UDC relève que M. Jotterand mentionne régulièrement le cas des motocyclistes qui modifient leur pot d'échappement. Il comprend dès lors que les contrôles positifs concerneraient essentiellement des véhicules modifiés dont le nouveau pot n'aurait pas été homologué. Dans cette hypothèse, le véritable problème résiderait dans ces modifications et non dans les personnes qui circulent normalement avec un véhicule acheté de bonne foi et dûment homologué.

M. Jotterand répond que les personnes modifiant leur pot d'échappement constituent effectivement une part importante du problème, mais qu'elles ne sont pas les seules concernées. Lors des tests effectués avec les radars antibruit, les bus diesel des TPG figuraient notamment parmi les véhicules déclenchant le plus fréquemment les dispositifs. La problématique ne se limite donc pas aux modifications non homologuées, mais concerne également les caractéristiques propres de certains véhicules. Les TPG ont toutefois anticipé cette question en électrifiant leur flotte, processus qui devrait être achevé dans les prochaines années. Il souligne ainsi que la question dépasse celle de la conformité à l'homologation. L'acquisition d'un véhicule très bruyant reste autorisée, mais elle constitue également un choix. Le projet ne vise ni à empêcher cet achat ni à interdire l'utilisation du véhicule durant la journée. M. Jotterand considère en revanche que, durant la nuit, la protection de la santé et du sommeil des riverains constitue un intérêt supérieur. Une personne peut choisir d'acquérir un véhicule particulièrement bruyant si elle le souhaite, mais l'exercice de cette liberté ne devrait pas permettre de réveiller 10 000 à

15 000 personnes dans des zones habitées, qu'il s'agisse de la zone urbaine ou de centres de villages.

Le député UDC conclut qu'à ses yeux, le dispositif revient à pénaliser l'ensemble des usagers en raison de personnes qui modifient ponctuellement leur véhicule.

M. Jotterand réitère que le problème ne se limite précisément pas aux personnes qui modifient leur véhicule.

Un député Ve relève que peu de députés de la commission habitent dans les zones urbaines concernées, mais que la problématique n'en demeure pas moins importante et suscite leur attention. Il rappelle avoir déposé une question urgente concernant le manque d'avancées du DTEC sur les radars antibruit. Dans sa réponse, le département qualifiait de « totalement insatisfaisant » le signal envoyé par le Conseil fédéral et relevait que les différents projets pilotes menés depuis 2023, notamment dans les cantons de Genève, Bâle et Zurich, avaient démontré la maturité technique de ces dispositifs. Le canton considère ainsi que les radars antibruit fonctionnent, malgré les limites précédemment évoquées. En l'absence de base légale fédérale permettant de sanctionner les infractions sur cette base, le département envisageait d'autres utilisations partielles du dispositif au niveau cantonal, notamment à des fins de sensibilisation ciblée. Une autre piste consisterait à intercepter les conducteurs, non pas pour leur infliger une amende, mais afin de soumettre leur véhicule à un contrôle technique et d'exiger sa mise en conformité lorsque l'excès de bruit résulte d'un défaut de conformité. Il souhaite savoir si cette possibilité a été examinée lors de l'élaboration du PL et si elle constitue une piste intéressante ou demeure insuffisante.

M. Jotterand revient tout d'abord sur la question des zones concernées. Il rappelle que le député PLR a relevé que, dans une commune ou un secteur habituellement moins bruyant, les nuisances ponctuelles peuvent être encore davantage perceptibles. Le projet concerne ainsi potentiellement l'ensemble de la population. Les nombreuses réactions reçues après son dépôt ne provenaient d'ailleurs pas uniquement de personnes habitant en ville, mais également de personnes gênées par des conducteurs qui circulent la nuit avec des véhicules particulièrement bruyants. Il cite à cet égard le chef de la police municipale de Lancy, qui lui avait décrit des personnes consommant de l'alcool ainsi que d'autres substances au cours de la soirée avant d'effectuer ensuite des circuits avec leurs véhicules. La police municipale lui avait indiqué que, ses agents terminant leur service à minuit, une interpellation vers 22h ou 23h de personnes alcoolisées circulant en outre avec des véhicules trop bruyants pouvait générer un volume de démarches administratives entraînant des heures supplémentaires. M. Jotterand reconnaît que le renvoi de certains véhicules au

contrôle technique peut constituer une piste. Celle-ci présente toutefois des limites lorsqu'une moto a été modifiée au moyen d'un kit pouvant facilement être retiré. Le propriétaire peut alors remettre son véhicule en conformité avant le contrôle technique, puis réinstaller le dispositif par la suite, sans que la situation soit durablement résolue. Il souligne également la difficulté de constater les nuisances sonores en flagrant délit, les comportements bruyants cessant généralement dès que la police est présente. A l'inverse, des restrictions de circulation sur certaines zones permettraient de contrôler plus facilement la présence de véhicules qui ne devraient pas y circuler. Certains secteurs sont connus pour accueillir régulièrement des rodéos urbains ou des circuits effectués par certains conducteurs. Les contrôles y restent actuellement très difficiles, tant pour les raisons précédemment évoquées que parce que les personnes concernées quittent les lieux dès qu'un véhicule de police apparaît. Des restrictions de circulation seraient, selon lui, plus simples à contrôler.

Le député Ve revient ensuite sur la catégorisation des véhicules et sur l'idée d'un système de sticker. Il relève que la présence de plusieurs stickers sur un même véhicule ne pose pas de difficulté technique et évoque, par analogie, le système appliqué à l'aéroport. Sur la base des classifications de l'OFAC, les avions y sont répartis en cinq catégories selon leurs émissions sonores, selon des modalités détaillées dans un règlement d'une quarantaine de pages. Il se demande si cet exemple ne démontre pas qu'un travail comparable de classification pourrait être réalisé pour les véhicules particulièrement bruyants.

M. Jotterand considère qu'une telle démarche est possible, tout en mettant en garde contre l'élaboration d'une réglementation d'une quarantaine de pages venant s'ajouter aux dispositifs existants. Il voit également une limite dans la multiplication des différents niveaux de classification. Lors de la rédaction du PL, son intention n'était pas nécessairement de créer cinq niveaux de bruit, mais plutôt d'identifier les véhicules qui sont, en raison de leurs caractéristiques techniques, nettement plus bruyants que nécessaire. Les véhicules conçus pour produire beaucoup de bruit et choisis en connaissance de cause par leurs propriétaires pourraient ainsi faire l'objet de restrictions de circulation nocturne sur certains axes. L'objectif premier n'est donc pas d'établir plusieurs niveaux de bruit, mais de prévoir des restrictions pour les personnes ayant choisi un véhicule excessivement bruyant.

Un député LC relève que de nombreuses personnes dorment effectivement la fenêtre ouverte durant l'été, même si la présence des moustiques tigres peut désormais les inciter à la fermer davantage. Il s'interroge sur la possibilité de poursuivre le raisonnement en agissant directement sur ce besoin d'ouvrir les fenêtres. Dès lors que celles-ci sont notamment ouvertes pour aérer et rafraîchir les logements, il évoque la possibilité de faciliter l'installation de climatiseurs

chez les particuliers, ce qui leur permettrait de garder leurs fenêtres fermées et d'être ainsi moins exposés aux nuisances sonores.

M. Jotterand souligne que le bruit comportemental touche l'ensemble de la population et dépasse largement les clivages politiques. Il indique avoir notamment reçu des témoignages de plusieurs personnes habitant en Vieille-Ville ou en plein centre-ville, dans des logements dont les occupants ne sont, selon lui, vraisemblablement pas tous situés très à gauche politiquement, et qui lui ont également fait part de cette problématique.

Une députée MCG souhaite savoir si M. Jotterand a connaissance d'une étude permettant d'établir que les catégories de véhicules que le projet entend restreindre constituent les principales sources de nuisances sonores nocturnes et que leur exclusion permettrait effectivement de réduire le bruit, sans simplement déplacer les nuisances vers les quartiers voisins.

M. Jotterand recommande à nouveau l'audition du SABRA, qui dispose des données issues des différentes mesures et des tests réalisés avec les radars antibruit. Ces essais ont notamment permis de déterminer les niveaux sonores produits par les différentes catégories de véhicules et de les mettre en relation avec leur vitesse, offrant ainsi une classification relativement précise. Concernant le risque de report des nuisances sur d'autres axes, il reconnaît que celui-ci existe. Cette question devra précisément être examinée par la commission, puis par le département. Le projet de loi vise à fixer un cadre laissant ensuite au département, qui dispose des analyses spécifiques nécessaires, la possibilité de déterminer les axes sur lesquels une restriction est pertinente et ceux sur lesquels elle ne l'est pas.

Le vice-président constate qu'il n'y a plus de demande de parole et invite la commission à se prononcer sur la suite à donner au PL 13859.

Un député UDC sollicite M. Favre au sujet de la conformité du projet au droit supérieur et souhaite savoir si celle-ci peut déjà être établie à ce stade.

M. Favre propose que le département soit auditionné à ce sujet. Lorsqu'un projet de loi lui est soumis dans le cadre d'une audition, celui-ci est systématiquement analysé sous l'angle de sa conformité au droit supérieur. Il recommande vivement, si la commission souhaite approfondir la problématique, d'auditionner également le SABRA, qui pourra apporter des réponses plus claires et précises.

M. Jotterand considère l'audition du SABRA comme centrale. Il évoque également l'opportunité d'entendre le DSM et/ou le DIN. Il comprend que le DSM est le département rapporteur, tout en relevant que le DIN est également étroitement concerné par le projet.

M. Favre confirme que tout ce qui relève des contrôles est de la compétence du DIN.

M. Jotterand estime dès lors qu'une audition du DSM et du DIN pourrait également présenter un intérêt.

Le député UDC souhaite entendre le ou les départements concernés et laisse au DSM le soin d'apprécier l'opportunité d'une audition conjointe. Il préfère toutefois que le département soit entendu en premier afin de clarifier la conformité du projet au droit supérieur. Si cette audition devait conclure à une incompatibilité avec le droit supérieur, l'audition du SABRA sur le projet lui-même perdrait selon lui son utilité. Il se montre néanmoins favorable à entendre le SABRA sur les questions relatives au bruit, au sujet desquelles il souhaite obtenir plusieurs précisions, notamment concernant le bruit des avions. Il relève à cet égard une différence avec les précédentes auditions du SABRA. Lors des discussions relatives au bruit de l'aéroport, ainsi que durant les débats sur les tunnels ferroviaires du CEVA, le service avait indiqué se fonder sur des valeurs moyennes et non sur des pics de bruit. Or, le présent projet porte précisément sur des pics sonores ponctuels susceptibles de réveiller des habitants. Il estime que cette différence de traitement mérite d'être examinée.

Le vice-président résume les propositions formulées, à savoir l'audition du DSM et/ou du DIN ainsi que celle du SABRA.

M. Jotterand indique ne pas être systématiquement favorable à la multiplication des personnes entendues simultanément. Il ne s'oppose pas à ce que le DSM soit auditionné en premier, avant de déterminer la suite des travaux. Il considère toutefois que l'audition du SABRA conserverait son intérêt même si le DSM devait conclure à une incompatibilité du PL avec le droit supérieur, puisqu'elle permettrait d'établir plus largement un état des lieux des nuisances sonores.

M. Favre relève que l'audition du DSM risque d'être très courte et il suggère, compte tenu de l'intérêt du sujet, de prévoir d'emblée celle du SABRA. Il précise que la position du DSM sur cette problématique est relativement limitée.

Une députée S propose également, sans demander qu'une décision soit prise immédiatement, l'audition de la Ligue suisse contre le bruit.

Le vice-président retient dans un premier temps une audition conjointe du DSM et du SABRA. Les éventuelles auditions du DIN et de la Ligue suisse contre le bruit sont réservées pour la suite des travaux. Il rend ensuite la présidence à M. Jotterand avant de passer au point suivant de l'ordre du jour.

Le 22 septembre 2026

Audition de M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat, DSM, et de M. David Favre, directeur général de l'OCT

M. Maudet remercie la commission pour son accueil et indique que ce projet de loi est lié à l'actualité et, comme le relève l'exposé des motifs, à la situation particulière et amplifiée du bruit routier, notamment nocturne, en lien avec les fortes températures. Il précise que ce projet de loi paraît plutôt sympathique de prime abord, mais que le département recommande de ne pas le soutenir. Il cède la parole à M. Favre afin d'exposer les raisons de cette position.

M. Favre indique que le département a analysé attentivement ce projet de loi. Celui-ci vise à protéger les riveraines et riverains des nuisances sonores et prévoit que le département instaure des restrictions pour certains types de véhicules, en particulier les voitures et les motos, sur certains axes, en fonction du bruit émis par ces véhicules. Le projet de loi délègue l'ensemble de cette tâche au Conseil d'Etat, par l'intermédiaire d'un règlement destiné à régler ces différents aspects. Il mentionne également que les communes « peuvent instaurer » de telles restrictions. Ainsi, l'Etat aurait l'obligation d'agir, tandis que les communes en auraient la possibilité. M. Favre annonce qu'il reviendra notamment sur cet aspect sous l'angle juridique.

M. Favre relève que l'objectif poursuivi est légitime, puisqu'il s'agit de préserver le sommeil des riverains durant la nuit en écartant des zones sensibles certains des véhicules privés les plus bruyants. Cette approche peut présenter un intérêt. Le projet de loi prévoit de laisser au Conseil d'Etat le soin de fixer, par voie réglementaire, les modalités, le périmètre, les horaires, les véhicules concernés ainsi que les exceptions. Il souligne toutefois que les outils permettant d'agir de la sorte existent déjà, sans qu'un nouveau projet de loi soit nécessaire. Le droit fédéral règle en effet déjà cette situation et la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière permet au Conseil d'Etat et aux communes d'adopter des réglementations locales du trafic. Celles-ci doivent être ciblées et proportionnées, être justifiées par des circonstances locales particulières et faire l'objet d'arrêtés publiés, avec l'indication des voies de droit. La mise en œuvre de telles mesures ne passerait donc ni par une loi ni par un règlement et, en théorie, ne nécessiterait pas l'adoption d'un nouveau projet de loi. Il précise néanmoins que le département a analysé la proposition soumise. Des actions concrètes et ciblées sont par ailleurs déjà menées par le canton, notamment à travers le développement de la stratégie TEMPO, qui vise à lutter contre le bruit routier au moyen de réductions de vitesse. Cette stratégie fait toujours l'objet de procédures devant les tribunaux, mais a bénéficié d'un large consensus et devrait pouvoir être

mise en œuvre à terme, dans un délai que le département espère aussi court que possible. La lutte contre le bruit passe également par la pose de revêtements phonoabsorbants. Si le droit fédéral n'impose pas cette mesure, la pratique genevoise consiste à commencer par la pose de tels revêtements, compte tenu de leur effet important sur le bruit.

M. Favre revient ensuite sur le fait que le projet de loi prévoit que le Conseil d'Etat fixe l'ensemble de ces éléments par voie réglementaire. Or, des éléments aussi importants ne peuvent pas être déterminés dans un règlement d'exécution. Si la commission souhaitait aller de l'avant avec ce projet de loi, les précisions relatives au périmètre, aux horaires, aux catégories de véhicules concernées et aux exceptions devraient figurer directement dans la loi et non dans un règlement. Il rappelle toutefois que, en principe, une telle démarche ne serait pas nécessaire puisque les arrêtés constituent l'outil principal en la matière. Ceux-ci permettent d'examiner concrètement la nécessité et la proportionnalité des mesures pour chaque périmètre, de procéder à une enquête publique et de garantir des voies de recours.

M. Favre rappelle que le cadre fédéral existe et qu'il est suffisant. L'article 3, alinéa 4, de la loi fédérale sur la circulation routière autorise les cantons à limiter ou à interdire la circulation dans certaines zones pour des motifs environnementaux, notamment afin de protéger la population contre le bruit. Ce principe, repris à l'article 8K, alinéa 1, du projet de loi, existe donc déjà et ne nécessite pas d'être répété. Le droit cantonal définit par ailleurs les compétences du Conseil d'Etat et des communes, ainsi que les procédures et les voies de recours applicables. Ce dispositif suffit ainsi à fonder, par l'adoption d'arrêtés, des réglementations locales du trafic et d'éventuelles restrictions nocturnes, sans qu'une nouvelle base légale soit nécessaire. Il précise que l'article 3, alinéa 3, LCR concerne les interdictions et restrictions de circulation sur les routes non ouvertes au grand transit, soit plutôt des routes secondaires ou de quartier, tandis que l'alinéa 4 permet des restrictions visant à protéger les habitants contre le bruit, à condition d'examiner concrètement leur nécessité et leur proportionnalité. Le fait de réserver certaines routes à certains véhicules au moyen d'un arrêté et d'une signalisation est donc licite. Les alinéas 3 ou 4 peuvent servir de base légale, mais les mesures doivent être prises de manière circonstanciée et dans le respect du principe de proportionnalité. Il relève toutefois plusieurs difficultés majeures. Indépendamment du fait que des arrêtés pourraient déjà être adoptés sans nouvelle base légale, une éventuelle base légale devrait être suffisamment précise et ne pourrait pas déléguer l'ensemble des éléments à un règlement. Or, le projet de loi manque à ce stade de critères objectifs. La notion d'« émission sonore particulièrement élevée » n'est notamment associée ni à un seuil en

décibels ni à une méthode de mesure. Même en précisant ces éléments dans le projet de loi, leur définition resterait complexe, notamment pour déterminer les types de véhicules concernés et établir qu'une catégorie de véhicules produit, dans certaines circonstances, davantage de bruit qu'une autre. Contrairement à la pollution, pour laquelle des stickers permettent une catégorisation claire, la situation est plus complexe en matière de bruit. M. Favre rappelle également le principe d'égalité de traitement prévu à l'article 8 de la Constitution, ainsi que le principe de proportionnalité. Il existe ainsi une norme claire protégeant également les automobilistes, dont il convient de tenir compte. Même à supposer que certaines rues soient identifiées, que des restrictions horaires soient définies et que les véhicules concernés puissent être catégorisés, la principale difficulté résiderait actuellement dans les contrôles et les sanctions. Aucun radar antibruit n'est homologué à ce jour. Une interdiction visant certaines catégories de véhicules émettant un certain niveau de bruit serait dès lors très difficile à mettre en œuvre et pourrait conduire à des contestations des amendes prononcées. Le canton de Genève, comme d'autres, a insisté auprès de la Confédération en faveur de l'homologation des radars antibruit. La Confédération considère toutefois, à ce stade, que la mesure du bruit reste trop complexe sur le plan technique, notamment en raison des conditions météorologiques et du bruit ambiant. Des difficultés existent également sur le plan juridique, puisqu'aucune limite légale ni aucun instrument comparable à un compteur de vitesse ne permet actuellement à un conducteur de savoir si un certain seuil de bruit est dépassé.

M. Favre revient également sur la disposition du projet de loi selon laquelle les communes pourraient mettre en œuvre ces mesures. Une telle formulation n'est pas possible, puisque la loi attribue déjà aux communes des compétences clairement définies en matière de mobilité sur les réseaux de quartier non structurants. La question de l'exercice effectif de ces compétences est distincte. Il ne serait toutefois pas possible d'inscrire dans la loi que le canton « doit » agir tandis que les communes « peuvent » le faire, celles-ci disposant déjà de compétences en vertu de l'article 2A de la LALCR sur le réseau de quartier non structurant. La mise en place de telles mesures pourrait par ailleurs conduire à des régimes différents selon les parties du territoire. Dans la mesure où elles ne seraient pas appliquées sur l'ensemble du territoire cantonal, elles pourraient déplacer le trafic plutôt que réduire effectivement les nuisances à l'échelle du canton. Le département identifie ainsi un problème d'unité territoriale. M. Favre ajoute que, même si ces différents écueils étaient surmontés, des difficultés de lisibilité subsisteraient. La stratégie TEMPO pourrait conduire à installer des panneaux indiquant, pour des motifs liés au bruit, des limitations de vitesse dans certaines rues et durant certaines périodes.

La signalisation routière est déjà abondante et constitue déjà une difficulté dans les discussions avec la Confédération. L'ajout, dans certaines rues, de panneaux visant des catégories particulières de véhicules selon leur niveau de bruit, auxquels s'ajouteraient encore des indications horaires, risquerait de créer des conflits, des chevauchements et une perte importante de lisibilité pour les usagers.

Il souligne en outre que le droit fédéral contient déjà des dispositions relatives au bruit évitable, ce qui constitue également un élément démontrant que le règlement envisagé n'est pas l'instrument approprié. L'article 42, alinéa 1, LCR prévoit que tout conducteur doit veiller à ne pas incommoder les usagers de la route et les riverains, notamment en provoquant du bruit, de la poussière, de la fumée ou des odeurs pouvant être évités, et doit veiller autant que possible à ne pas effrayer les animaux. Dans ce cadre, les conducteurs, les passagers et les auxiliaires ne doivent émettre aucun bruit pouvant être évité, notamment dans les quartiers habités, à proximité des lieux de repos et durant la nuit. Le bruit excessif peut être sanctionné par une amende en application de l'article 90, alinéa 1, LCR. Cette disposition est sans doute peu appliquée en raison des difficultés liées au contrôle, mais le droit fédéral permet déjà de sanctionner de tels comportements. Une commune ayant tenté d'ajouter une réglementation supplémentaire a d'ailleurs été sanctionnée par le Tribunal fédéral, qui a considéré que celle-ci violait la législation fédérale et le principe de primauté du droit fédéral, entraînant l'annulation de l'amende. La police peut néanmoins déjà sanctionner ce type d'infraction sur la base du droit existant.

Au vu de ces éléments, M. Favre indique que le DSM, comme l'a relevé M. Maudet, partage les objectifs poursuivis, mais n'est pas favorable au projet de loi proposé. Il rappelle à cet égard les enjeux liés au principe de légalité et à la conformité au droit fédéral, ainsi que le fait qu'un règlement ne constitue pas le moyen approprié pour mettre en œuvre les dispositions envisagées. Il insiste surtout sur l'absence de critères objectifs et de moyens de contrôle, qui rendrait le projet de loi difficilement applicable. Le droit fédéral sanctionne par ailleurs déjà le bruit évitable et les modalités de mise en œuvre prévues seraient extrêmement complexes. Des arrêtés devraient être adoptés rue par rue et seraient soumis aux voies de recours, notamment sur des questions d'égalité de traitement et d'unité territoriale. La multiplication des panneaux de signalisation poserait également un problème de lisibilité de l'information pour les usagers. Il conclut que la solution appropriée résiderait dans des radars antibruit homologués. Dans l'attente de leur homologation, qui devrait selon lui intervenir à terme, le département estime préférable de privilégier d'autres outils de lutte contre le bruit routier, tels que les baisses ciblées de vitesse et

l'augmentation des revêtements phonoabsorbants. Ces mesures n'éliminent pas les pics de bruit provoqués par certains véhicules, mais ces comportements peuvent déjà, le cas échéant, être sanctionnés sur la base des dispositions du droit fédéral.

M. Maudet ajoute que le canton n'est pas resté inactif au niveau fédéral. Avec l'appui notamment de la conseillère nationale Broggin, qui siège à la Commission des transports, des relais interpartis ont permis d'exercer une pression sur l'Office fédéral des routes afin de faire avancer le dossier. Il constate toutefois que l'administration se montre très réticente à progresser sur cette question. Il estime, à titre d'interprétation personnelle, que la sensibilité politique du conseiller fédéral n'y est pas étrangère. Au-delà de cet aspect, les milieux urbains exercent une forte pression en faveur de l'adoption d'une législation concernant les radars antibruit. Il rejoint ainsi M. Favre quant à l'espoir de voir cette évolution aboutir et considère que cette solution finira par s'imposer.

Questions / réponses

Un député PLR souhaite savoir si, dans le cadre légal actuel, les usagers provoquant des nuisances sonores peuvent déjà être sanctionnés.

M. Maudet confirme cette possibilité, mais souligne qu'elle nécessite un dispositif lourd et complexe. Il relève que plusieurs députés ont déjà déposé des questions écrites urgentes et des motions à ce sujet. Le département a notamment examiné la possibilité, lorsqu'un véhicule particulièrement bruyant est détecté et intercepté, de convoquer ultérieurement son détenteur auprès de l'office cantonal des véhicules afin de procéder à des tests. Une difficulté liée à la simultanéité du contrôle se pose toutefois dans une approche pénale. Une convocation trois jours plus tard ne permet pas de constater le bruit au moment de l'infraction, alors qu'une mesure immédiate nécessite du matériel spécifique. Une marge de manœuvre existe donc, mais sa mise en œuvre requiert d'importants effectifs policiers, accompagnés d'équipes de l'office cantonal des véhicules, ce qui est considéré comme relativement disproportionné par rapport à l'effet obtenu. Techniquement, de tels contrôles restent néanmoins possibles. Dans une configuration idéale, il serait possible d'associer un véhicule émettant un bruit excessif à une photographie et de l'identifier, sur un modèle comparable à celui des contrôles de vitesse. La technologie nécessaire existe, mais elle n'est actuellement pas homologuée, ce qui constitue le principal obstacle.

Le député PLR relève que certains motards semblent volontairement débrider leur moteur. Les motivations peuvent être liées à la recherche de

vitesse ou à la volonté de provoquer davantage de bruit, comportements qu'il ne cautionne dans aucun des cas. Il souhaite savoir si une telle modification est détectée lors des contrôles périodiques des véhicules.

M. Maudet le confirme et précise que l'office cantonal des véhicules contrôle notamment les émissions sonores lors des contrôles réguliers. Il existe toutefois une possibilité de brider ou de débrider les véhicules. A cela s'ajoute la présence de nombreux véhicules étrangers à Genève, qui ne sont pas soumis aux contrôles périodiques genevois, tout en étant tenus de respecter la même législation lorsqu'ils circulent sur le territoire cantonal. La difficulté réside alors dans la capacité à effectuer des contrôles sur place. De telles opérations sont organisées occasionnellement. Il mentionne notamment une campagne menée environ une fois par année durant quelques jours, conjointement avec la police, sur certains axes principaux, comprenant des actions de sensibilisation et de répression. Il relève toutefois que le caractère ponctuel de ces opérations en limite la portée, les motards pouvant considérer qu'une fois la campagne terminée, les contrôles ne se reproduiront pas avant un certain temps.

Le député PLR demande si le bridage et le débridage d'une moto sont techniquement faciles à réaliser.

M. Maudet indique ne pas disposer des connaissances techniques permettant de répondre précisément à cet aspect. Il relève toutefois que, dans l'hypothèse où une patrouille de police suivrait puis arrêterait à 22h un motard en raison du bruit excessif de son véhicule, l'absence de contrôle immédiat poserait problème. Si le véhicule n'est contrôlé que trois jours plus tard, il paraît extrêmement simple de revenir entre-temps à un niveau de bruit nettement inférieur. La patrouille de police ne peut par ailleurs pas faire intervenir l'office cantonal des véhicules à 22h. La situation diffère ainsi d'un contrôle d'alcoolémie, lors duquel la police dispose d'un éthylomètre permettant de procéder immédiatement à la mesure.

Un député Ve indique avoir l'impression que le département fait preuve d'une certaine mauvaise volonté à l'égard de ce texte. Il relève que celui-ci est présenté simultanément comme insuffisamment précis, trop précis et faisant doublon avec des dispositions existantes. Il semble par ailleurs se situer entre les contraintes du droit fédéral et l'autonomie communale. Le texte donnerait ainsi l'impression de ne pas constituer le bon instrument ou de ne pas intervenir au bon niveau, alors même qu'il cherche à obtenir des résultats qui pourraient être atteints par d'autres moyens, mais qui ne le sont actuellement pas puisque le problème demeure, voire s'aggrave. Il aborde tout d'abord un aspect très pratique, qui relève peut-être davantage du DIN. En présence de personnes qui font volontairement monter leur moteur dans les tours, produisent un bruit

excessif ou débrident leur véhicule, il souhaite savoir s'il serait possible de saisir immédiatement le véhicule afin de l'amener dans un garage ou à l'office cantonal des véhicules pour vérification, sans laisser au propriétaire la possibilité de le modifier avant le contrôle, ou si une telle mesure sortirait du cadre légal.

M. Maudet répond qu'une telle mesure se situe totalement en dehors du cadre légal pour des raisons de proportionnalité. Il précise avoir lui-même posé cette question. Au regard de la jurisprudence et de la législation fédérale, un bruit excessif, hors situation extrême, ne justifie pas la confiscation du véhicule. Des questions similaires se sont posées pour les véhicules à quatre roues, et probablement également pour les deux-roues, notamment en lien avec l'utilisation de sabots dans des situations d'immobilisation prolongée ou d'amendes impayées. Il évoque à cet égard le principe de proportionnalité et le concept d'habeas corpus, hérité du droit britannique du XVII^e siècle, qui implique des limites aux atteintes à la capacité de se déplacer. Il n'est ainsi pas possible de priver un motard de sa moto au seul motif qu'elle produit beaucoup de bruit à un moment donné. De même, contrairement à ce qui se pratique dans d'autres pays, un véhicule ne peut pas être immobilisé au moyen d'un sabot au motif que son détenteur cumule, par exemple, 18 000 francs d'arriérés. En revanche, un véhicule stationné sur une place réservée aux personnes handicapées sans disposer du macaron correspondant peut-être immédiatement enlevé. M. Maudet indique avoir donné des consignes très strictes à ce sujet et précise qu'une jurisprudence permet de faire intervenir une dépanneuse dans une telle situation. Ces différents cas sont bien encadrés. Il confirme ainsi que la saisie d'un véhicule en raison du bruit produit n'est pas autorisée.

Le député Ve relève ensuite que le projet de loi ne vise pas nécessairement les personnes qui abusent de leur moteur, mais également celles qui choisissent d'acheter des véhicules dont elles savent qu'ils sont, par nature, particulièrement bruyants. Le département a évoqué l'absence de mesures standardisées, alors que des normes européennes exprimées en décibels existent. Il cite les données publiées sur le site de l'ATE, selon lesquelles une Dacia Spring 70 émet 62 décibels, contre 65 décibels pour une Hyundai Inster, ce qui démontre selon lui l'existence de mesures standardisées. Il s'interroge dès lors sur la possibilité pour le canton de fixer un seuil, par exemple à 70 ou 80 décibels selon la norme européenne, au-delà duquel certaines voiries, voire l'ensemble du canton, ne seraient plus accessibles pendant les heures de sommeil. Il établit à cet égard une analogie avec les restrictions applicables à l'aéroport.

M. Favre reconnaît qu'il existe, du moins en théorie, des critères exprimés en décibels, mais il souligne la difficulté de les matérialiser concrètement sous

la forme d'une interdiction de circuler à certaines heures pour tous les véhicules dépassant, par exemple, 62 décibels. Il précise que son analyse précédente, qui pouvait paraître complexe, ne signifie pas qu'une nouvelle base légale serait nécessaire. Les mesures peuvent en principe être prises par voie d'arrêté. Toutefois, dès lors que le projet de loi a été déposé, il convient de relever qu'il répète des dispositions existantes tout en déléguant au Conseil d'Etat des compétences qui ne pourraient pas l'être de cette manière. Même en supposant ces aspects résolus, la difficulté resterait celle de l'application. Une interdiction ne pourrait pas simplement viser l'ensemble des motos, notamment en raison de l'existence de motos électriques et des exigences liées à l'égalité de traitement. Il faudrait donc déterminer précisément les catégories concernées et fixer un seuil qu'il faudrait ensuite pouvoir mesurer. Le principal problème demeure celui du contrôle, alors même que les règles de base sont déjà difficiles à contrôler. Si des panneaux instaurant de telles restrictions étaient placés dans quatre rues des Pâquis sans possibilité de contrôle ni de sanction, les véhicules concernés continueraient à y circuler. En l'absence de radars antibruit, il ne serait en outre pas possible de mesurer correctement le bruit, alors que l'existence de tels dispositifs homologués permettrait de lever une grande partie de ces difficultés.

Le député Ve précise que le texte prévoit des restrictions de circulation applicables non pas au comportement du conducteur, mais aux motocycles et voitures privés dont les émissions sonores sont particulièrement élevées. Les normes correspondantes existent pour chaque modèle de véhicule à l'échelle européenne. La manière dont elles sont établies peut certes être discutée, comme cela pourrait également être le cas pour la norme CO₂ servant de base à l'imposition, mais elles présentent l'avantage d'être standardisées, reconnues à l'échelle européenne et connues. Il prend l'hypothèse d'une interdiction à Genève des véhicules émettant plus de 80 décibels entre 22h et 6h. Les futurs acquéreurs disposeraient alors de cette information au moment de l'achat. Il établit un parallèle avec le permis de conduire : les contrôles sont rares, mais conduire sans permis expose malgré tout à des sanctions.

M. Maudet reformule la question comme étant celle de la possibilité d'introduire, à partir d'une certaine heure, une restriction fondée sur le volume sonore émis par le véhicule. Il relève que le volume sonore propre au véhicule n'est en principe pas censé varier entre le jour et la nuit, même si sa perception peut différer notamment en fonction de la chaleur. Le véhicule est contrôlé par l'office cantonal des véhicules selon les standards existants. A sa connaissance, les normes se sont progressivement durcies et il ne serait aujourd'hui plus possible de vendre en Suisse un véhicule dépassant un certain seuil de décibels. Il pourrait éventuellement exister une forme de prescription pour les véhicules

plus anciens, bien qu'il en doute puisque tous les véhicules sont en principe soumis aux mêmes exigences lors du contrôle technique. La question porte donc spécifiquement non pas sur un véhicule débridé ou utilisé de manière à produire davantage de bruit, mais sur un véhicule dont le bruit serait notamment ressenti différemment en fonction des conditions météorologiques, dans une rue et à une heure donnée.

Le député Ve précise son propos à travers l'exemple hypothétique d'une Porsche XY émettant officiellement 89 décibels, dont la circulation serait interdite dans le périmètre concerné aux heures définies, tandis qu'une Porsche ZW émettant 79 décibels pourrait y circuler.

M. Maudet estime que la question consiste dès lors à déterminer dans quelle mesure un canton pourrait introduire dans sa législation un seuil inférieur à certaines heures en fonction du volume des émissions sonores. Il propose de soumettre cette question aux juristes, ne sachant pas quelle latitude le droit cantonal laisse en la matière. Il demande également au député Ve de préciser l'analogie précédemment évoquée.

Le député Ve indique qu'il faisait référence à l'aéroport, pour lequel la législation fédérale fixe des heures d'utilisation, selon un raisonnement comparable.

M. Maudet souligne qu'il s'agit, dans ce cas, du droit fédéral et non du droit cantonal.

Le député Ve en convient, mais estime que l'analogie justifie de s'interroger sur la compétence cantonale. Il revient également sur l'article 42, alinéa 1, LCR, qui interdit de produire un bruit excessif, et cherche à déterminer si l'existence de cette disposition fédérale empêche les cantons d'adopter des mesures permettant de concrétiser ce principe.

M. Favre répond par la négative. La référence à cette disposition visait uniquement à illustrer le fait qu'une base réglementaire supplémentaire n'est pas nécessaire lorsque le droit fédéral règle déjà la question et prévoit des amendes. Le droit fédéral permet de sanctionner un véhicule produisant un bruit excessif indépendamment des autres éléments évoqués, même si cette possibilité est peu appliquée. Il insiste néanmoins sur le fait que le problème actuel concerne principalement les pics de bruit. Une moto peut ainsi circuler normalement en produisant très peu de bruit, puis provoquer soudainement un bruit extrêmement important. Selon lui, ce type de situation ne peut pas réellement être traité au moyen d'un critère standard interdisant simplement la circulation de tous les véhicules dépassant 80 décibels. La mise en œuvre d'un tel système serait extrêmement complexe. Une autre possibilité consisterait, comme évoqué précédemment, à appliquer la mesure à l'ensemble du territoire

et à considérer qu'à Genève certains véhicules pourtant homologués en Suisse seraient interdits à partir d'une certaine heure. Se poserait alors une question juridique qui n'a pas encore été vérifiée et sur laquelle le département émet des doutes quant à la compétence de Genève pour instaurer une telle mesure.

M. Maudet confirme que cette question sera soumise aux juristes.

Le député Ve précise qu'il s'agit exactement de son interrogation. Par analogie, un cycliste circulant sur un vélo électrique pourrait écouter la radio à plein volume et réveiller tout un quartier. Dans un tel cas, la nuisance résulterait du comportement de la personne, indépendamment de l'utilisation du véhicule.

Le président intervient pour rappeler que l'idée du projet de loi porte précisément sur cette problématique. La création de zones I et II semblait relativement contraire au droit fédéral, tandis qu'une intervention axe par axe paraît possible et existerait même dans certaines villes de Suisse alémanique. Il estime dès lors intéressant de demander aux juristes quelle marge de manœuvre existe à cet égard.

M. Maudet résume la question à transmettre aux juristes comme étant celle de savoir si le droit cantonal permet d'abaisser le seuil de bruit admissible en fonction de l'horaire ou du lieu.

Le président ajoute qu'il conviendra ensuite de déterminer si une telle restriction peut être définie selon le type de véhicule. Il mentionne l'exemple de Soleure, où la mesure à laquelle il pense visait spécifiquement les motos. Il souhaite également savoir si une mesure en décibels pourrait faire l'objet d'une homologation. Il informe les commissaires qu'il leur transmet un article du Monde consacré au débridage des motos, en lien avec la première intervention du député PLR.

Une députée S revient sur le principe dont l'application a été limitée par les tribunaux. Elle peine à comprendre comment un bruit excessif peut actuellement être défini et sanctionné alors qu'aucun radar antibruit n'est homologué. Elle cherche à déterminer si un policier peut considérer, sur la base de ce qu'il entend, qu'un véhicule produit trop de bruit et le verbaliser sur la base de cette appréciation.

M. Maudet le confirme.

La députée S souhaite savoir si la verbalisation repose donc sur l'appréciation personnelle du policier et si une telle pratique est validée par les tribunaux.

M. Maudet confirme qu'elle repose sur cette appréciation, mais indique que les tribunaux ne la valident pas nécessairement.

La députée S relève toutefois que le Tribunal fédéral a admis cette possibilité.

M. Favre confirme que cette base légale peut être utilisée, tout en soulignant que son application reste délicate. Il n'a pas l'impression que les policiers genevois l'utilisent pour sanctionner les nuisances sonores. La disposition peut néanmoins s'appliquer à différentes situations. Un policier constatant, par exemple, qu'un motard fait volontairement monter son moteur dans les tours dans une rue peut l'interpeller. En cas de contestation ultérieure, des difficultés apparaissent toutefois en matière de proportionnalité et d'appréciation. Il rappelle que le même article concerne également la poussière, la fumée et les odeurs, qui reposent elles aussi sur des notions difficiles à objectiver.

La députée S souhaite dès lors connaître le nombre d'amendes délivrées à Genève ces dernières années pour bruit excessif.

M. Favre ne dispose pas de cette information et propose de poser la question au DIN.

La députée S accueille favorablement cette proposition. Elle relève ensuite que le département semble partager avec les auteurs du projet de loi le constat de l'existence d'un problème lié au bruit, notamment celui des deux-roues durant la nuit, tout en considérant que le dispositif proposé n'est pas adéquat. Elle souhaite dès lors connaître les mesures que le département préconiserait spécifiquement pour lutter contre les nuisances nocturnes causées par les motos, au-delà de la problématique générale du bruit routier.

M. Maudet répond que la première mesure consiste à modérer la vitesse. Au regard des moyens nécessaires par rapport au but recherché, cette solution lui paraît la plus intéressante. La question dépend néanmoins toujours des ressources et des moyens mobilisés en fonction de l'objectif poursuivi. Il rappelle par ailleurs l'espoir du département de voir évoluer la législation fédérale, les moyens actuellement nécessaires pour constater les infractions, les objectiver et les verbaliser étant trop importants au regard du cadre légal existant. Il ajoute éprouver des difficultés à convaincre M^{me} Kast d'affecter des moyens à cette problématique.

La députée S rappelle son adhésion au projet de réduction de la vitesse pour lutter contre le bruit. Elle observe néanmoins que certains véhicules produisent un bruit conséquent indépendamment de leur vitesse, notamment au démarrage. Une moto peut ainsi démarrer très fortement et provoquer d'importantes nuisances sonores même si sa vitesse est ensuite plafonnée à 30 ou 50 km/h.

M. Maudet estime qu'il s'agit alors davantage d'une question de comportement de conduite que de véhicule. Ayant lui-même été motard, il relève qu'il existe différentes manières de démarrer. Un conducteur peut prendre fortement son élan depuis le quai Gustave-Ador en direction de Thonon ou, au contraire, démarrer tranquillement. Dans ce type de situation, le comportement du conducteur joue donc un rôle plus important que le véhicule lui-même. Il mentionne également les scooters immatriculés en France, notamment dans les départements 74 ou 01, qui peuvent produire beaucoup de bruit et relèvent de normes différentes puisqu'ils sont contrôlés et immatriculés en France. Les autorités genevoises peuvent agir à leur rencontre lorsqu'ils circulent sur le territoire, mais doivent pouvoir les intercepter sur place.

M. Favre revient sur l'exemple évoqué précédemment concernant la Suisse alémanique. Sans avoir vérifié les situations concrètes, il peut envisager que certaines rues soient interdites aux motos, de la même manière que certaines rues peuvent être interdites aux voitures. Une telle interdiction de l'ensemble des deux-roues relève toutefois d'une logique différente de celle du projet de loi, qui vise certaines catégories de véhicules en raison d'émissions sonores particulièrement élevées. Interdire tous les deux-roues motorisés sur l'ensemble du territoire genevois serait manifestement disproportionné, mais une interdiction dans certaines rues pourrait éventuellement être envisageable.

M. Maudet précise que cette possibilité pourrait exister en théorie, mais qu'une telle mesure ne sera pas envisagée tant qu'il dirigera le département. Il invoque à cet égard le principe d'égalité de traitement et rappelle l'existence de deux-roues électriques. Une interdiction générale des deux-roues constituerait selon lui une discrimination excessive et n'irait pas dans la bonne direction.

Le président évoque en contre-exemple certaines rues industrielles situées relativement près d'habitations. Durant la nuit, aucune circulation utile n'y aurait lieu, alors que des rodéos routiers peuvent s'y produire. Une fermeture nocturne à la circulation pourrait ainsi être envisagée, dans le respect de la marge laissée par le droit fédéral.

M. Favre relève qu'il serait également possible d'installer des chicanes, comme cela se pratique déjà à certains endroits.

Le président observe que cette solution générerait toutefois les camions durant la journée. Il précise que cette diversité de situations explique la volonté de conserver un projet de loi large et ouvert.

Un député S revient sur les compétences des communes concernant le réseau de quartiers non structurants. Elle souhaite savoir dans quelle mesure

celles-ci peuvent actuellement interdire certains types de véhicules pour des motifs liés au bruit et, notamment, si elles peuvent décider d'interdire les deux-roues dans certaines rues.

M. Favre explique que les communes disposent de compétences sur les réseaux de quartiers non structurants. Il cite l'exemple des Pâquis, où la fermeture de la rue de Neuchâtel ou de la rue de Fribourg est possible contrairement à celle de la rue de Berne. Sur les voies relevant de leur compétence, les communes disposent d'une capacité de gestion et peuvent notamment adopter des arrêtés et gérer le stationnement. La signalisation lumineuse est en revanche exclue de leurs compétences. Pour certaines thématiques, notamment le stationnement et les vitesses, un préavis de l'office cantonal des transports intervient.

La députée S cherche à confirmer que la Ville de Genève pourrait, par exemple, décider d'interdire les deux-roues motorisés durant la nuit dans la rue de Fribourg.

M. Favre confirme que la Ville pourrait prendre un arrêté en ce sens. Celui-ci serait toutefois soumis à une enquête publique et aux voies de recours. Il souligne que cette étape demeure importante dans l'ensemble de la discussion : les mesures devraient être adoptées rue par rue ou axe par axe et pourraient ensuite faire l'objet de toutes les contestations prévues par le droit, y compris devant les tribunaux.

Un député PLR indique avoir effectué plusieurs recherches afin de déterminer s'il est actuellement possible de verbaliser les nuisances sonores. Il cite le cas d'un collègue possédant une voiture susceptible de produire un certain niveau de bruit, qui a été arrêté pour ce motif et a reçu une amende de 400 francs. Il lui paraît dès lors assez clair que, même en l'absence de radar antibruit, la police peut sanctionner un comportement inapproprié produisant des nuisances sonores. Il relève toutefois une difficulté liée au fait de fonder les restrictions sur le type de véhicule. Une personne circulant avec une Fiat Punto en première vitesse à 50 km/h sur le boulevard des Tranchées pourrait répondre aux critères permettant de circuler, tout en produisant probablement davantage de bruit qu'une Porsche 911 Carrera conduite de manière calme et raisonnable sur le même boulevard. Une injustice pourrait ainsi apparaître en fonction du type de véhicule, alors que le problème réside selon lui dans le comportement du conducteur. Dès lors que la police peut apparemment déjà verbaliser les comportements bruyants, il souhaite savoir si le projet de loi conserve sa pertinence et si une personne sanctionnée pour bruit peut contester l'amende.

M. Maudet confirme qu'une telle amende peut faire l'objet d'une contestation. Il se dit d'ailleurs surpris que la personne mentionnée ne l'ait pas contestée, tout en relevant que celle-ci s'est peut-être considérée en faute et a accepté de payer l'amende. Il ajoute qu'à Genève, les décisions font fréquemment l'objet de contestations. Le département demandera donc le nombre d'amendes prononcées pour bruit excessif, mais cherchera également à connaître la proportion de ces amendes ayant été contestées ainsi que l'issue de ces procédures, cette donnée lui paraissant intéressante sur le plan statistique.

Un député UDC indique avoir relu la loi sur les agents de la police municipale, à l'élaboration de laquelle il avait lui-même participé. Il relève que l'article 5, relatif aux missions de la police municipale, prévoit notamment une présence régulière sur le terrain, de jour comme de nuit. Lors des travaux consacrés à cette loi, il avait largement été relevé que la lutte contre le bruit devait principalement intervenir durant la nuit, période pendant laquelle les nuisances sont les plus perceptibles et dérangeantes. Il s'interroge dès lors sur les raisons pour lesquelles le Conseil d'Etat, dans le cadre de la surveillance des communes et par l'intermédiaire du département de tutelle, n'a jamais fait appliquer cet article, notamment sa lettre b, qui confie aux agents de la police municipale une mission de lutte contre le bruit. Il estime qu'une application correcte de cette disposition aurait permis de traiter la problématique depuis 2010 et aurait évité la discussion actuelle sur ce projet de loi et sur les radars antibruit. Il rappelle que, selon les éléments ressortis des travaux de l'époque, les polices municipales étaient censées acquérir, malgré leur coût, des appareils permettant d'effectuer des relevés sonores dans le cadre des contrôles du bruit routier. Il souhaite donc comprendre pourquoi l'Etat ne fait pas appliquer cette disposition de la loi sur la police municipale.

M. Maudet indique bien connaître cette loi et précise être l'auteur de la modification intervenue en 2013, lorsque la loi sur les agents municipaux est devenue la loi sur les agents de la police municipale. Il confirme que des compétences étendues leur ont alors été attribuées, dans l'idée de faire de la police municipale une forme de gardienne de la paix publique et de la tranquillité. Ces compétences concernent également la circulation routière. Les agents de la police municipale peuvent notamment verbaliser un conducteur utilisant un téléphone portable à la main ou ne portant pas sa ceinture de sécurité. Leur témoignage fait foi lorsqu'ils peuvent attester visuellement de tels comportements. Il confirme ainsi que leurs compétences s'étendent au domaine routier et à la problématique évoquée. Concernant les appareils de mesure, il rappelle toutefois la difficulté liée à leur homologation, puisqu'aucun appareil n'est actuellement homologué. A l'instar des policiers

cantonaux, les agents de la police municipale pourraient néanmoins effectuer des constats et dresser des procès-verbaux d'amende.

Il relève toutefois que les agents de la police municipale sont rémunérés par les communes. Ils s'inscrivent certes dans une politique pénale cantonale, mais le canton ne peut pas imposer à une commune d'affecter un certain nombre d'agents, pendant un nombre déterminé d'heures, à une problématique particulière. M. Maudet renvoie sur ce point à M^{me} Kast, chargée de ce dossier, et rappelle que des discussions existent depuis un certain temps sur les tâches confiées aux agents de la police municipale. Hormis des circonstances extraordinaires, telles qu'un G7, dans lesquelles une réquisition est possible, les communes restent libres d'affecter leurs agents aux problématiques qu'elles souhaitent traiter. Il rappelle également l'existence d'un cadre définissant une politique pénale commune entre le Conseil d'Etat et le procureur général, au sein duquel les questions de circulation routière constituent l'un des axes. Il conviendrait donc d'interroger M^{me} Kast sur les actions actuellement menées de manière coordonnée par la police cantonale et les polices municipales afin de traiter la problématique du bruit. En résumé, les agents de la police municipale disposent d'une faculté d'intervention en la matière, mais celle-ci est potestative et le canton ne leur impose pas d'affecter un nombre déterminé d'agents à cette mission.

Le député UDC rejoint M. Maudet sur le fait que l'Etat n'a pas à déterminer les axes sur lesquels les contrôles doivent être effectués, puisque chaque commune organise sa police municipale et lui attribue ses missions de contrôle du bruit. Il estime toutefois qu'aucune commune n'a correctement appliqué cette disposition. Il rappelle qu'il appartient à l'Etat de faire appliquer les lois, qu'elles concernent les communes ou les citoyens. Selon lui, la lettre b n'a jamais été appliquée, puisqu'aucune commune n'a acquis d'appareil permettant de mesurer le bruit des véhicules. Il ajoute qu'un autre problème tient au fait que de nombreux agents municipaux ne souhaitent pas travailler de nuit, alors même que la loi prévoit une présence de jour comme de nuit. Il estime que, si le dossier relève de M^{me} Kast, une meilleure application de la loi par les agents de la police municipale aurait peut-être permis d'éviter la discussion actuelle sur la problématique du bruit, puisque cette mission figure explicitement dans la loi.

M. Maudet répond que la mention d'une mission dans la loi ne permet pas d'en déduire que les agents de la police municipale ne l'exercent pas. Leurs missions couvrent notamment les déchets, le bruit, la salubrité au sens large ou encore l'application des dispositions relatives au nettoyage du domaine public. Il ne peut donc pas laisser entendre que les agents n'accompliraient pas leur travail sans disposer d'éléments permettant de l'établir. Il invite à

interroger les agents concernés ou le département, qui dispose d'un recensement précis du volume d'activité consacré aux différents domaines. Les agents de la police municipale accomplissent de nombreuses tâches différentes. Il reconnaît qu'il est parfois légitime de s'interroger sur les missions et les priorités retenues par certaines communes, notamment lorsque celles-ci choisissent de cibler des activités potentiellement plus lucratives, telles que le contrôle du stationnement. La seule présence d'une mission dans la loi, associée à l'impression qu'elle ne serait pas exercée, ne permet toutefois pas de conclure à son absence d'application. Il recommande de consulter le rapport d'activité des agents de la police municipale et précise que leurs compétences font également, sauf erreur, l'objet de travaux en cours au sein de la commission judiciaire. Il rappelle enfin que seules 17 communes sur 45 disposent d'agents de la police municipale, ce qui soulèverait par ailleurs une question d'égalité de traitement à l'égard des 28 autres communes.

Un député MCG confirme tout d'abord que l'article 42 relatif à la conduite inadéquate est effectivement appliqué lorsqu'un agent constate un bruit excessif ainsi qu'un comportement inapproprié, notamment une forte accélération. Il cite le cas d'un proche ayant reçu une amende de 300 francs. Il souhaite ensuite rectifier un élément de la présentation, en indiquant qu'il est possible de procéder immédiatement à un contrôle du bruit en faisant conduire le véhicule auprès de la brigade routière afin d'effectuer une mesure selon les normes applicables. Il indique que la limite est fixée à 90 décibels, ce qui permet à de nombreux véhicules pourtant très bruyants de rester dans les normes. Il mentionne notamment les scooters TMax, qui peuvent être extrêmement bruyants. Lors du contrôle, le moteur monte à 3500 tours et le véhicule peut rester sous la limite de 90 décibels, alors qu'à plein régime, à 6500 tours, le niveau sonore peut dépasser 100 décibels.

Le député MCG relève par ailleurs avoir reçu des informations informelles, sans disposer de détails, concernant une modification de la législation à la suite de l'adoption de normes européennes qui seraient plus permissives en matière de tolérance au bruit. Il indique avoir accompagné de nombreux véhicules lors de contrôles et avoir constaté qu'auparavant la tolérance était de 2 décibels, tandis qu'elle serait aujourd'hui de 10 décibels au regard de la législation sur la circulation routière, ce qui correspondrait à plus qu'un doublement du bruit. Il souhaite dès lors obtenir des informations sur une éventuelle augmentation des nuisances sonores liée à cette évolution de la législation.

M. Maudet indique que ce point peut être vérifié et cherche à confirmer qu'il s'agirait d'un relèvement des seuils.

Le député MCG explique que les normes européennes reposent sur un parcours standard permettant d'établir une valeur de référence. Le bruit

réellement produit peut être inférieur à cette valeur lorsqu'un véhicule circule, par exemple, à 30 km/h à vitesse stabilisée, mais peut également être largement supérieur en cas de comportement inadéquat. Il estime qu'il serait intéressant de connaître l'évolution de cette législation afin de mieux comprendre la problématique générale du bruit. Il souhaiterait également connaître le nombre de véhicules contrôlés et demande si des informations pourraient être obtenues auprès de la brigade routière. Il précise que les statistiques pourraient être biaisées dans le cas de pots d'échappement modifiés lorsque les propriétaires sont convoqués ultérieurement pour un contrôle auprès de l'office cantonal des véhicules. Il souhaite donc disposer, dans la mesure du possible, de données portant sur les contrôles spontanés ou effectués à la suite d'une dénonciation.

M. Maudet indique avoir compris la demande, qui porterait notamment sur le nombre de situations, sur une année, dans lesquelles la police a immédiatement conduit un véhicule au centre du Castor pour procéder à un contrôle.

Le député MCG précise qu'il souhaite connaître à la fois le nombre de contrôles de ce type et, surtout, le nombre de dépassements constatés et de véhicules non conformes. Il reconnaît que la mesure du bruit est délicate. Lorsqu'un contrôle sonore ordinaire ne suffit pas, une mesure en mouvement peut également être réalisée, moyennant un coût élevé, auprès du Dynamic Test Center, notamment à Bienne. Il estime que les réponses à ces différentes questions permettraient de mieux identifier l'origine du problème et de déterminer si la difficulté ne réside pas principalement dans l'application de l'article 42 en matière de comportements inadéquats.

Le président constate que la commission est arrivée au terme des questions relatives au PL 13859 et il rappelle que l'audition du SABRA aura lieu la semaine suivante.

Une députée S souhaite savoir si d'éventuelles propositions d'auditions supplémentaires pourront encore être formulées la semaine suivante ou s'il est préférable de les présenter immédiatement afin d'organiser la suite des travaux.

Le président indique que de telles propositions peuvent être formulées dès à présent.

Un député UDC estime qu'au vu des éléments qui viennent d'être présentés, la situation paraît suffisamment claire. Le SABRA aurait certainement des éléments intéressants à apporter et il avait lui-même prévu de lui transmettre une question concernant la manière de distinguer les pics de bruit du bruit en lui-même. Il s'interroge néanmoins sur l'utilité de maintenir cette audition et il estime que la commission pourrait directement procéder au vote. Il propose par conséquent d'annuler l'audition du SABRA.

Un député LC indique qu'il s'apprêtait à formuler la même proposition. Les échanges ont permis de comprendre la complexité de la problématique ainsi que les difficultés liées aux radars antibruit, qui ne sont actuellement ni autorisés ni homologués, tandis que l'appréciation des policiers municipaux et cantonaux permet déjà d'intervenir dans certaines situations. Il suggère éventuellement de transformer le projet de loi en motion afin de privilégier, comme la commission le fait régulièrement, une démarche de sensibilisation plutôt que le dispositif proposé. Dans un souci d'efficacité, il soutient ainsi la proposition de renoncer à l'audition du SABRA.

Une députée MCG reconnaît que le projet de loi comporte des éléments susceptibles d'être discutés et que certains véhicules motorisés produisent effectivement d'importantes nuisances sonores. Elle considère néanmoins que les réponses nécessaires ont déjà été apportées et que l'audition du SABRA n'apporterait dès lors pas beaucoup d'éléments supplémentaires.

Un député LJS estime également qu'il convient de renoncer à l'audition du SABRA et de procéder au vote immédiatement, la commission disposant selon lui de suffisamment d'informations.

Un député S se dit surpris par la manière dont certains objets sont traités au sein de la commission, qu'il juge relativement peu sérieuse. Il estime problématique qu'une audition déjà décidée puisse être annulée dès lors qu'un objet ne recueille plus l'adhésion d'une majorité et il considère cette manière de procéder comme extrêmement irrespectueuse envers les personnes convoquées. Selon lui, la commission doit soit décider des auditions au fur et à mesure, ce qui lui permet de mettre un terme aux travaux lorsqu'elle estime disposer de suffisamment d'éléments, soit les décider à l'avance et les maintenir dès lors que leur pertinence a été reconnue. L'éclairage du SABRA lui paraît toujours pertinent et il ne souhaite donc pas que la commission revienne sur sa décision. Il considère que le message donné par une majorité de la commission ne consiste pas simplement à rejeter la solution proposée, mais à renoncer à réfléchir à la problématique et à agir, au détriment des personnes dont le sommeil est perturbé par le bruit. Il relève également que le département a présenté plusieurs arguments juridiques et il souhaiterait disposer d'une analyse indépendante du projet de loi. Il propose dès lors d'auditionner Thierry Tanquerel et Michel Hottelier. Il souhaite par ailleurs entendre un acteur non étatique, estimant que les explications apportées jusqu'ici s'apparentent en partie à des excuses, dans le sens également relevé par un député Ve. Il propose ainsi l'audition de la Ligue suisse contre le bruit, qu'il considère comme un acteur central de la lutte contre le bruit hors du cadre étatique. Il précise disposer encore d'autres propositions d'auditions, mais

chercher à se modérer afin de ne pas adopter une position qu'il qualifie d'extrême, à l'image de celle de certains députés de droite.

Un député Ve partage la surprise du député S. Il rappelle que la commission est saisie d'un objet portant sur une problématique extrêmement sérieuse, qui touche des dizaines de milliers, voire des centaines de milliers de personnes souffrant du bruit et régulièrement réveillées durant la nuit par des comportements inadéquats. Le bruit constitue selon lui un fléau en matière de santé. Il juge dès lors insuffisant d'écarter ce projet de loi à la suite de la seule analyse qui vient d'être présentée et il estime nécessaire d'adopter une vision large de la problématique. Le SABRA a été proposé en raison de son expertise, tout comme la Ligue suisse contre le bruit proposée par le député S. Il estime également nécessaire de réfléchir aux moyens de répression. La commission a reçu certains éléments sur ce point, mais il propose d'auditionner le DIN et la brigade routière afin de savoir concrètement si des amendes sont prononcées et comment les contrôles se déroulent. Il rappelle également avoir posé une question précise sur la conformité au droit fédéral d'une solution qui s'inscrirait dans cette loi et il considère que la commission devrait au minimum attendre la réponse avant de procéder au vote.

Le député Ve revient par ailleurs sur la proposition du député LC de transformer le projet de loi en motion afin de montrer que la commission est sensibilisée à la problématique. Il souligne que l'objectif n'est pas de sensibiliser la commission, mais d'éviter que les habitants du canton soient réveillés durant la nuit et de leur permettre de dormir paisiblement, en se donnant les moyens d'atteindre cet objectif. Si le projet de loi n'est pas satisfaisant en l'état, il peut entendre cette critique, mais il estime alors nécessaire de l'amender et de travailler à une solution sérieuse. A défaut, le message adressé aux dizaines, voire aux centaines de milliers de Genevoises et Genevois concernés serait que le problème du bruit importe peu à ceux qui vivent dans des zones tranquilles. Un tel message lui paraît inaudible. Il demande donc le maintien de l'audition du SABRA prévue la semaine suivante, soutient les propositions d'auditions formulées par le député S et propose en complément d'entendre le DIN ainsi que la brigade routière afin de connaître concrètement la situation sur les routes du canton.

Un député MCG estime pour sa part que l'audition du SABRA n'apporterait pas beaucoup d'éléments supplémentaires. Celui-ci pourrait fournir des explications scientifiques sur les raisons pour lesquelles aucun radar antibruit n'existe actuellement et présenter les limites des moyens disponibles, sans pouvoir aller beaucoup plus loin en l'état des connaissances scientifiques. Il illustre les difficultés liées à la mesure du bruit par un exemple datant de 1985, lors d'une évaluation d'avions ultralégers motorisés devant le

Conseil fédéral. Un de ses amis avait effectué le test en passant devant le sonomètre moteur arrêté, lequel avait néanmoins indiqué 62 décibels en raison des conversations et du bruit ambiant. Le Conseil fédéral avait alors considéré ces avions comme trop bruyants et décidé de les interdire. Cet exemple illustre selon lui la difficulté à distinguer le bruit propre à une source du bruit ambiant et des différentes influences extérieures. Si une telle distinction pouvait être effectuée techniquement de manière fiable, des radars antibruit seraient déjà disponibles. Il ajoute que le SABRA a déjà été auditionné à plusieurs reprises sur des sujets similaires dans le cadre de la commission des pétitions et que les réponses apportées faisaient état de ces impossibilités techniques. Dans certaines situations, le bruit n'est d'ailleurs pas directement mesuré pour les mêmes raisons. Le long des voies CFF, par exemple, le bruit des trains est déterminé par modélisation à partir de mesures effectuées en laboratoire ou dans des conditions spécifiques. Les niveaux sonores sont ensuite estimés en fonction du type de train, tant les mesures en milieu urbain sont complexes. Il précise ne pas être lui-même un spécialiste, mais il indique que, si la commission propose de renoncer à l'audition du SABRA, il soutiendra cette proposition pour les raisons exposées.

Un député PLR rappelle que le SABRA, soit le service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants, est rattaché à l'office cantonal de l'environnement et que ses activités ne se limitent donc pas à la problématique du bruit. Il relève que, selon les missions présentées sur son site internet, ce service élabore et met en œuvre les stratégies de protection de l'air extérieur et intérieur ainsi que de maîtrise des ambiances sonores afin de préserver la qualité de vie de la population. Ses principales missions consistent notamment à améliorer durablement la qualité de l'air, à limiter les émissions sonores, les vibrations et les rayonnements non ionisants des installations, à protéger la population en favorisant des matériaux sains dans l'environnement bâti ainsi qu'à informer les autorités et sensibiliser la population. Revenant au projet de loi examiné, il observe que celui-ci vise notamment les motards, son titre indiquant qu'« un motard qui réveille des milliers de riverains : ça suffit ! ». Il relève que le langage épïcène n'y est pas respecté, puisqu'il pourrait également s'agir de motardes et de riveraines, même si le texte du projet de loi fait quant à lui référence aux riveraines et riverains. Il souligne surtout que le dispositif proposé porte sur des restrictions de circulation, domaine dans lequel le SABRA ne dispose, selon lui, d'aucune compétence. Il ajoute que les motards ne constituent pas l'unique source de nuisances sonores et il mentionne notamment les manifestations parmi les nombreuses autres sources possibles de bruit. Le projet de loi se focalise ainsi sur les motards, alors que le SABRA exerce des missions beaucoup plus larges. Il ne voit dès lors pas quelle serait

l'utilité de son audition dans le cadre de cet objet. Il reconnaît qu'il peut paraître quelque peu inélégant d'annuler l'audition d'une personne ou d'un service après l'avoir invité. Il se dit toutefois convaincu que les représentants du SABRA ne considéreront pas cette annulation comme un manque de respect et seront au contraire reconnaissants de pouvoir consacrer leur temps à d'autres tâches. Entre-temps, le chef du département et le directeur général des transports ont été entendus et ont, selon lui, apporté des explications convaincantes, permettant ainsi d'économiser au SABRA du temps de travail. Il reconnaît que le bruit constitue un véritable problème et un fléau, mais il estime qu'il serait réducteur de le considérer uniquement sous l'angle des transports. D'autres moyens d'action existent, notamment une meilleure isolation des bâtiments contre le bruit, de la même manière qu'ils peuvent être isolés contre le froid ou la chaleur. Réduire la problématique du bruit aux seuls usagers des transports individuels motorisés lui paraît dès lors simpliste. Pour l'ensemble de ces raisons, il propose, au nom du groupe PLR, de renoncer à l'audition du SABRA, de remercier le service pour sa disponibilité et de lui permettre de consacrer son temps à des tâches plus urgentes et importantes. Il souhaite que la commission procède au vote du projet de loi et il précise que le groupe PLR est prêt à le refuser.

Une députée S indique siéger depuis plusieurs années au Grand Conseil et elle se dit particulièrement surprise par l'argumentation du député PLR. Elle ne considère pas comme pertinent de renoncer à l'audition du SABRA au motif que ce service disposerait d'un champ de compétences plus large que la seule problématique du bruit. En suivant ce raisonnement, il faudrait également renoncer à auditionner le département au motif que ses compétences dépassent largement le domaine de la mobilité et comprennent notamment la santé. Une telle argumentation lui paraît absurde. Elle estime que l'accumulation d'arguments qu'elle juge peu pertinents laisse penser que le projet de loi touche à une problématique bien réelle, susceptible de gêner quelque peu la majorité de droite. Les personnes qui souffrent du bruit sont pourtant considérablement affectées, mais se font peut-être moins entendre que les motards eux-mêmes. Elle rejoint les propos précédemment tenus par le député S et regrette que la commission planifie ses travaux et décide d'entendre un service précisément compétent pour se prononcer sur ces problématiques, avant de renoncer à cette audition au dernier moment. Elle prend acte du fait que la décision appartiendra à la majorité, mais déplore cette manière de procéder au regard du nombre important de personnes qui souffrent du bruit. Elle reconnaît que les nuisances sonores ne se limitent pas aux motards, mais elle souligne que le bruit produit par certains d'entre eux, en particulier durant la nuit, perturbe le sommeil de nombreux riverains. Il s'agit selon elle à la fois d'un problème de mobilité et

de santé publique, qui mériterait d'être traité avec davantage de sérieux que ne s'apprête à le faire la commission.

Un député LJS conteste l'idée selon laquelle la commission se désintéresserait du sujet. Il rappelle que le département a été entendu et il estime que les explications fournies, notamment sur les aspects législatifs liés au droit fédéral, donnent à la commission suffisamment d'informations pour renoncer à l'audition du SABRA. Il considère que la difficulté résulte plutôt de l'ordre dans lequel les travaux ont été organisés. Lorsqu'un député dépose un projet de loi, la commission devrait selon lui commencer par entendre le département concerné, puis décider, à la lumière de cette audition, si des auditions complémentaires sont nécessaires. La commission ayant procédé dans l'ordre inverse, il estime qu'elle peut désormais renoncer à l'audition du SABRA et présenter ses excuses au service, sans que cela constitue un problème majeur. Il soutient donc l'annulation de cette audition, qu'il considère désormais comme dépourvue d'utilité.

Un député S se dit quelque peu étonné par les propos du député PLR, dont il comprend que le SABRA aurait des tâches plus importantes à accomplir. Il estime que le message ainsi donné consiste finalement à considérer la lutte contre le bruit routier comme un sujet secondaire sur lequel aucune action n'est nécessaire, ce dont il prend acte. Selon lui, la question soulevée est relativement simple et consiste à déterminer si la commission entend agir ou non. Or, les interventions précédentes lui donnent le sentiment qu'une majorité considère qu'aucune mesure n'est nécessaire, à l'exception éventuellement d'une motion telle que proposée par le député LC, démarche qu'il assimile davantage à un geste symbolique. Il rappelle que le rôle des commissions parlementaires et du parlement ne consiste pas uniquement à adopter des motions ayant peu d'effets concrets, mais également à prendre, lorsque cela s'avère nécessaire, des mesures législatives susceptibles de modifier concrètement la situation de la population.

Revenant sur les propos du député MCG concernant le caractère scientifique du travail du SABRA, il estime qu'il faudrait précisément entendre les scientifiques, plutôt que d'écarter leur expertise. Il juge problématique de procéder autrement et établit à cet égard un parallèle avec la manière de faire de Donald Trump aux Etats-Unis. Le fait que le SABRA puisse exposer les limites actuelles de son action constitue justement, selon lui, un motif de l'audition, puisque la connaissance de ces limites permettrait ensuite de rechercher des solutions permettant éventuellement de les dépasser. Il aurait dès lors souhaité qu'un projet de loi fasse l'objet d'un traitement plus approfondi. Il relève que, lorsqu'une motion recueille de l'intérêt, la commission peut procéder à trois, cinq, voire dix auditions et même envisager

de renvoyer en commission un objet ayant déjà fait l'objet de nombreuses auditions. Il cite à cet égard la M 3060, déposée par le PLR, dont le traitement lui paraît proche de l'acharnement thérapeutique. A l'inverse, la commission envisagerait ici de voter sur un projet de loi sans même entendre le service compétent de l'Etat.

Le député S conteste également le raisonnement du député LJS selon lequel le département devrait systématiquement être entendu en premier, avant de décider de la nécessité d'autres auditions. Une telle logique reviendrait selon lui à entendre l'administration, susceptible d'indiquer que la situation ne nécessite aucune intervention, puis à renoncer à toute autre audition. Il s'interroge dès lors sur l'utilité même des auditions si la commission cesse d'entendre la société civile et se contente des signaux rassurants donnés par l'administration. Une telle manière de procéder empêcherait également les députés d'exercer pleinement leur travail de contrôle sur l'action de l'administration et de réfléchir aux mesures supplémentaires susceptibles d'être prises.

Un député Ve partage le désarroi et l'incompréhension exprimés par le député S, notamment concernant l'annulation de l'audition du SABRA. Il relève que la commission a consacré environ cinq séances à la question du stationnement des vélos dans la cour de l'Hôtel de Ville et trois séances à déterminer si les offices postaux pouvaient accomplir certaines tâches de l'office cantonal des véhicules. Il juge dès lors choquante la disproportion avec le traitement réservé à la problématique actuelle, qui concerne le sommeil des citoyennes et citoyens, alors qu'aucune autre solution concrète n'est proposée. Il relève que le député LC pourrait certes déposer une motion, mais il exprime des doutes quant à la concrétisation prochaine de cette proposition. Il estime que la commission donne ainsi le message qu'elle est disposée à consacrer du temps au stationnement des vélos dans la cour de l'Hôtel de Ville, mais beaucoup moins au sommeil de la population et au bruit routier. Il qualifie cette situation de consternante et il indique que ce message sera clairement relayé si la majorité entend l'assumer. Il propose que le vote de la commission sur ce texte fasse l'objet d'un communiqué afin que la population puisse en prendre connaissance.

M. Maudet annonce devoir quitter la séance. Il précise que M. Favre reste présent, notamment pour la présentation relative à la motion qui sera examinée ensuite et qui nécessite, dans tous les cas, l'audition du SABRA.

Un député LC précise qu'il ne s'agit pas de refuser d'effectuer le travail de fond. Il relève que M. Maudet a évoqué une piste qu'il partage pleinement, à savoir la limitation de la vitesse à 30 km/h, présentée comme l'une des mesures les plus simples pour lutter contre le bruit. Revenant au projet de loi, il estime

que l'article 8K, alinéa 1, n'est pas applicable. Il formule le même constat concernant l'alinéa 3, qui prévoit que les communes peuvent instaurer de telles restrictions sur le réseau routier de quartier non structurant, alors que les échanges ont montré que cette possibilité relève de leur libre appréciation et ne concerne que certaines portions du réseau. Il considère ainsi que le projet de loi comporte trois dispositions qui ne sont pas applicables. Il estime que le SABRA viendra essentiellement rappeler les effets négatifs du bruit sur la population, à l'instar d'autres nuisances telles que le tabac. Ces éléments sont déjà connus et ont suffisamment été évoqués tant en commission qu'en plénière. L'audition ne ferait selon lui que confirmer des constats que personne ne conteste. Renoncer à cette audition ne signifie donc pas ignorer les personnes qui souffrent du bruit. Il réitère en revanche qu'une motion aurait pu constituer un instrument plus approprié et indique qu'il aurait volontiers cosigné un tel texte. Il ne souhaite toutefois pas en prendre lui-même l'initiative, préférant laisser cette possibilité au premier auteur du projet de loi. Une motion aurait permis, selon lui, d'adresser à la population un symbole et un signal politique témoignant de l'attention portée à cette problématique. Il ne considère en revanche pas comme opportun de multiplier les auditions autour d'un projet de loi dont les trois dispositions lui paraissent clairement inapplicables. Pour ces raisons, le groupe du Centre renoncera à soutenir le projet de loi. Il réaffirme par ailleurs son soutien à une limitation à 30 km/h sur les réseaux de quartier et au maintien de 50 km/h sur les axes structurants, tout en partageant les préoccupations à l'origine du PL.

Le président indique libérer le député LC de toute priorité concernant une éventuelle motion. Il précise ne pas souhaiter mener une démarche symbolique, mais une action politique, et l'invite donc à déposer lui-même une motion à caractère symbolique s'il le souhaite.

Un député MCG estime que le projet de loi s'inscrit une nouvelle fois dans une approche qu'il qualifie de dogmatique visant à réduire le trafic individuel motorisé, cette fois-ci au nom du bruit. Il reconnaît que certains véhicules peuvent être bruyants, mais il considère que les échanges ont montré que la problématique relève notamment du comportement des conducteurs et que les solutions techniques sont difficiles à mettre en œuvre. Si la gauche se préoccupe réellement du bruit, il estime qu'un moyen efficace consiste à améliorer l'isolation des bâtiments. Il relève que certaines municipalités disposent de la main-d'œuvre, des budgets et du temps nécessaires pour agir en ce sens, mais ne le font pas. Dans ce contexte, il exprime des doutes face aux préoccupations exprimées concernant la population souffrant du bruit. Il rappelle également que la construction de logements dans le quartier de la Susette, au Grand-Saconnex, a été acceptée à quelques dizaines de mètres de

périmètres soumis à d'importantes nuisances, non pas en raison de l'aéroport, mais de l'autoroute, en considérant que des travaux d'isolation permettraient de rendre ces logements possibles. Il préconise dès lors de privilégier de tels travaux, qui ne serviraient pas uniquement à l'isolation phonique, mais permettraient également de réduire les émissions et d'améliorer le confort de la population en hiver comme en été, plutôt que de s'acharner contre le trafic individuel motorisé. Selon lui, des moyens existent pour lutter contre le bruit sans restreindre le trafic individuel motorisé. Il estime qu'une fermeture de rues en réaction au bruit produit par un motard un soir serait comparable, dans son principe, à l'interdiction des cyclistes sur les axes structurants au motif que l'un d'entre eux aurait franchi un feu rouge. Il conclut que le groupe MCG est fermement opposé au projet de loi et le refusera.

Un député Ve estime que les échanges mettent en évidence le cœur de la divergence entre les différentes positions. Il rappelle que, historiquement, la ville n'a pas été créée pour la voiture, mais pour ses habitants. La voiture y est en quelque sorte une invitée : elle peut être nécessaire ou souhaitable dans certaines situations, mais doit se comporter avec le respect attendu de tout invité envers les personnes qui l'accueillent. Il considère que le raisonnement du député MCG revient au contraire à demander aux habitants de s'adapter aux nuisances, notamment en isolant leur logement, plutôt que d'exiger des usagers qu'ils prêtent attention aux personnes qui vivent en ville. Il illustre son propos par l'exemple d'un invité entrant avec des chaussures sales chez son hôte. Cette approche révèle selon lui une différence fondamentale de perception quant au rôle de la ville et de la politique. Il conteste par ailleurs l'idée d'un acharnement contre le trafic individuel motorisé. Le projet de loi propose au contraire, selon lui, une approche précise et sur mesure. Il ne s'agit d'interdire ni l'ensemble du trafic motorisé ni l'ensemble du trafic thermique, ce qui vaut également pour l'objet qui sera traité ensuite. Le texte vise à identifier les véhicules et les comportements particulièrement nuisibles, qui contreviennent en quelque sorte au pacte social permettant la mobilité motorisée en ville, soit en raison du comportement de l'utilisateur, soit en raison de l'inadéquation du véhicule avec les contraintes urbaines. Les restrictions envisagées ne s'appliqueraient en outre qu'à certains moments de la journée et non de manière permanente, ce qui témoigne selon lui du caractère ciblé de la mesure.

Le député Ve rappelle ensuite avoir posé au département une question à laquelle M. Maudet s'est engagé à répondre et qui doit permettre de déterminer la conformité de l'alinéa concerné de l'article 8K au droit supérieur. Il estime qu'avant de décréter cette disposition non conforme, la commission devrait au minimum attendre la réponse du département. Si cette réponse est susceptible d'influencer la position des commissaires, il convient selon lui de la recevoir

avant de voter. Si, à l'inverse, certains entendent refuser le texte quelle que soit la réponse apportée, notamment parce que le projet émane de la gauche ou concerne la voiture, il considère cette manière de raisonner comme particulièrement limitée. Il emploie à cet égard l'image de « carburateurs à la place des neurones » et de « pistons à la place des synapses ». Il indique ne pas pouvoir se résoudre à cette approche et entend poursuivre les démarches afin d'obtenir les auditions demandées, avec l'espoir que celles-ci puissent faire évoluer certaines positions.

Un député UDC estime que, selon la pratique habituelle et indépendamment de ce qu'il qualifie de « mort quasi cérébrale » du projet de loi, les réponses aux questions posées peuvent être intégrées ultérieurement au rapport. Il rappelle avoir lui-même posé, la semaine précédente, des questions aux TPG dans le cadre d'une motion d'un député PLR qui a depuis lors été votée. Les réponses pourront être obtenues avant le dépôt du rapport et y être intégrées. Il estime dès lors qu'il n'est pas nécessaire d'en faire une affaire d'Etat.

Un député PLR indique se sentir particulièrement visé par les termes employés par le député Ve, puisqu'il possède lui-même un deux-roues motorisé. Il prend mal les propos relatifs aux neurones et aux synapses, estimant être une nouvelle fois stigmatisé en raison du véhicule qu'il possède et du bruit susceptible d'y être associé. Il demande une motion d'ordre afin que la commission procède immédiatement au vote.

Le député Ve, ayant été directement interpellé, précise qu'il ne visait aucunement le député PLR et ignorait que celui-ci possédait un deux-roues motorisé. Il rappelle être lui-même détenteur d'un véhicule motorisé et s'être donc inclus dans une mise en cause générale des propriétaires de tels véhicules.

Le président procède au vote de la motion d'ordre visant à mettre fin au débat :

Oui : 10 (1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 4 PLR, 2 UDC)

Non : 5 (3 S, 2 Ve)

Abstentions : —

La motion d'ordre est acceptée.

Le président soumet au vote l'annulation de l'audition du SABRA :

Oui : 10 (1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 4 PLR, 2 UDC)

Non : 5 (3 S, 2 Ve)

Abstentions : —

L'audition du SABRA est annulée.

Le président soumet au vote la demande d'audition du DIN et de la brigade routière :

Oui : 5 (3 S, 2 Ve)

Non : 10 (1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 4 PLR, 2 UDC)

Abstentions : —

La demande d'audition du DIN et de la brigade routière est refusée.

Le président soumet au vote la demande d'audition des professeurs Tanquerel et Hottelier :

Oui : 5 (3 S, 2 Ve)

Non : 10 (1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 4 PLR, 2 UDC)

Abstentions : —

La demande d'audition de MM. Tanquerel et Hottelier est refusée.

Le président soumet au vote la demande d'audition de la Ligue suisse contre le bruit :

Oui : 5 (3 S, 2 Ve)

Non : 9 (1 LJS, 2 MCG, 4 PLR, 2 UDC)

Abstentions : 1 (1 LC)

La demande d'audition de la Ligue suisse contre le bruit est refusée.

Le président constate qu'il n'y a plus de demandes d'audition et il souhaite savoir si des commissaires veulent encore prendre la parole sur le PL 13859.

Un député Ve revient sur l'ensemble des échanges. Sur la forme, il estime qu'une fois encore, la commission se décrédibilise en refusant d'examiner sérieusement des problématiques qui sont importantes pour la population. Il regrette que les débats restent à un niveau qu'il qualifie de « méta », autour de la question d'une éventuelle stigmatisation ou d'un acharnement contre le transport motorisé, alors que cette question ne constitue selon lui aucunement l'objet du texte. Il considère que le déroulement des débats, notamment lors de la présente séance, illustre le mode de fonctionnement de la commission. Il déplore qu'il ne s'agisse pas d'une première et espère que la situation évoluera

lors de la prochaine législature. Il annonce que son groupe votera en faveur de l'entrée en matière du projet de loi. Il aurait souhaité que le texte puisse éventuellement être amendé, le département ayant attiré l'attention de la commission sur certaines dispositions et certains alinéas qui ne seraient pas nécessairement applicables en l'état. Il estime qu'un travail d'amendement aurait pu être mené en concertation avec le département et en collaboration avec les autres partis afin de rechercher un consensus. Il regrette toutefois l'absence d'une volonté de consensus et de négociation de la part de la droite. Son groupe soutiendra donc l'entrée en matière et, si celle-ci devait être acceptée, suggère de ne pas passer immédiatement au deuxième débat afin de disposer du temps nécessaire pour réfléchir et présenter des amendements. Il réaffirme enfin que la problématique soulevée par le projet de loi, à savoir le bruit routier, notamment nocturne, revêt une importance majeure et ne peut selon lui être écartée d'un revers de la main, comme il estime que le font aujourd'hui la droite et le centre.

Une députée S indique avoir précédemment parlé de sidération et se dit désormais consternée par la manière dont la commission a décidé de traiter un sujet qu'elle considère comme grave, puisqu'il affecte le sommeil et, par extension, la santé de la population. Elle relève d'autant plus que la présentation du jour a montré l'existence de marges de manœuvre pour lutter contre ce fléau, tant au niveau cantonal que communal. Elle regrette que la commission ait décidé de passer outre ces possibilités et refuse de s'emparer du sujet afin de travailler sérieusement sur cette problématique. Elle annonce par conséquent son soutien à l'entrée en matière afin que, comme l'a proposé le député Ve, le texte puisse ensuite faire l'objet d'amendements et d'un travail approfondi. Elle estime préférable de procéder ainsi plutôt que de chercher, comme elle en a le sentiment de la part de la majorité de droite, à écarter rapidement le projet de loi alors même que la problématique est réelle, par réticence à instaurer un certain nombre de cadres applicables au transport individuel motorisé. Elle juge cette manière de procéder à la fois sidérante et consternante.

Un député PLR considère au contraire que la commission a effectué un travail sérieux. Elle a auditionné l'auteur du projet de loi et bénéficié d'une longue présentation du département et de l'OCT, qui ont clairement exposé les motifs pour lesquels le texte ne pouvait pas être adopté, à tout le moins dans sa forme actuelle. Il répète que son groupe ne nie pas l'existence d'une problématique liée au bruit à Genève. Il rappelle toutefois qu'une dizaine d'années auparavant, le parti socialiste avait proposé la création d'un office cantonal de la tranquillité publique, sous la forme d'une sorte de numéro vert permettant de signaler les personnes à l'origine de nuisances sonores. Il invite

par ailleurs les commissaires de gauche, qu'il estime prompts à donner des leçons d'ouverture au monde, à comparer la situation genevoise à celle d'autres villes, en dehors du canton, de la Suisse, voire du continent. Sans même aller jusqu'à Istanbul, il cite Paris, Berlin et d'autres grandes villes européennes, et considère que Genève n'est pas une ville particulièrement bruyante en comparaison internationale. Il reconnaît néanmoins que la perception du bruit demeure propre à chacun. Il estime cependant que le projet de loi stigmatise les détenteurs de motos et de voitures, catégories de personnes auxquelles la gauche accorderait selon lui peu de considération. Il considère que la lutte contre le bruit en milieu urbain peut emprunter d'autres voies que des mesures visant spécifiquement les motards et les automobilistes. Si une nouvelle proposition devait aborder la problématique dans une perspective plus large et sans stigmatiser certaines catégories d'usagers, son groupe serait disposé à en discuter. Le projet de loi ne peut toutefois pas être soutenu en l'état et il ne voit pas la nécessité de procéder à des auditions supplémentaires. Il maintient que la commission a traité l'objet sérieusement, puisqu'elle a entendu son auteur, le département et l'OCT et a mené un débat nourri sur la question.

1^{er} débat

Le président met aux voix l'entrée en matière du PL 13859 :

Oui :	5 (3 S, 2 Ve)
Non :	10 (1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 4 PLR, 2 UDC)
Abstentions :	—

L'entrée en matière est refusée.

Un député Ve propose que la commission communique le résultat du vote afin que la population soit informée de l'intérêt porté à la question de son sommeil. Il espère que la majorité assumera son vote et estime que le contraire serait particulièrement regrettable.

Un député LC propose tout d'abord une députée MCG comme rapporteuse de majorité, si la majorité l'accepte. Concernant la proposition du député Ve, il indique s'y opposer, non pas pour cacher la position de son parti, mais parce que les propos seraient selon lui déformés, un communiqué de presse ne permettant pas de restituer l'ensemble de la discussion qui vient d'avoir lieu.

Le député Ve précise qu'un communiqué de presse se limiterait aux résultats des votes.

Le député LC répond que c'est précisément pour cette raison qu'il s'y oppose.

Une députée PLR va dans le même sens. Elle relève que le vote de la commission découle de l'audition du jour et qu'il sera rendu public avec le rapport. Elle estime qu'il doit être accompagné de ce dernier, comme dans les autres cas.

Un député PLR indique qu'une proposition identique a été formulée deux semaines auparavant à la commission fiscale, lorsque la droite a voté une baisse qu'il qualifie de modérée et raisonnable de l'impôt sur la fortune. Il estime que l'objectif de ce type de démarche est d'éviter que la minorité puisse ensuite être accusée d'avoir transmis l'information à la presse et au public. Il ne voit pas de raison de déroger aux règles habituelles pour cet objet. Le résultat deviendra public lors du dépôt du rapport et il n'estime pas urgent de le communiquer auparavant. Il rappelle s'être opposé, pour la même raison, à la publication d'un communiqué de presse à la commission fiscale. Il considère qu'il n'est pas problématique d'attendre quelques semaines ou quelques mois avant que le résultat du vote soit connu et que le débat doit avoir lieu en plénière plutôt que dans les médias avant celle-ci.

Un député S se dit surpris par les arguments développés pour ne pas assumer le vote et s'opposer à la transparence. Si le député LC souhaite que le communiqué contienne également des arguments, il indique ne pas s'y opposer. Il suggère notamment de mentionner que la majorité se préoccupe du bruit, mais estime qu'il n'est pas nécessaire d'agir puisque d'autres endroits dans le monde sont davantage exposés au bruit, ainsi que la proposition du député LC de privilégier une motion permettant de poser un acte symbolique moins engageant. Il juge également curieux l'argument du député PLR concernant la commission fiscale et se réjouit que celle-ci ne l'ait pas suivi. Il estime pertinent, notamment dans le cadre du débat budgétaire, de connaître la position de la majorité du parlement, qu'il accuse de vouloir assécher les finances de l'Etat. De la même manière, il considère qu'il existe un intérêt public à connaître la position de la majorité sur la question du bruit. Il relève que le débat aura de toute façon lieu avant la plénière, puisque les rapports sont publiés auparavant, et il regrette le manque de transparence de la majorité.

Un député Ve adhère aux propos du député S. Il souhaite toutefois contester l'idée selon laquelle la minorité enfreindrait une forme de secret de commission, dont il relève qu'il n'est par ailleurs pas clairement énoncé dans la LRGC. Il demande au député PLR de retirer ses propos.

Le député PLR précise ne viser personne.

Le député Ve rappelle que le député PLR a évoqué le fait d'empêcher la minorité de « cafeter ». Il relève que la minorité compte cinq personnes et il estime que ces propos insinuent une transmission d'informations

potentiellement illégale. Il juge cette remarque inopportune et regrette que les esprits s'échauffent à ce point. Il souligne qu'il n'a jamais été question d'enfreindre le secret de commission. La minorité défend en revanche la transparence et la majorité reste libre de refuser la proposition avec ses propres arguments. Il estime que ce refus constituera également un argument pour la minorité. Il exclut que l'un des membres de celle-ci enfreigne le secret de commission et précise que cet élément pourra être évoqué lorsque le débat aura lieu.

Le député PLR répond ne viser personne et n'avoir jamais affirmé qu'une telle démarche serait illégale. Il aurait tenu les mêmes propos si les travaux de commission n'étaient pas publics. Il relève qu'ils le deviennent dès le dépôt du rapport. Il ajoute que la LRGC ne prévoit pas d'interdiction de révéler l'existence d'une information issue des travaux de commission, sauf en cas de huis clos. Celui-ci s'applique à la commission législative, à la commission de contrôle de gestion et à la commission des finances. Il relève qu'aucune disposition de la LRGC n'indique que les séances des autres commissions sont secrètes ou confidentielles.

Un député UDC indique que son groupe assumera son vote lors du vote nominal. Il rappelle que les votes finaux sont nominatifs et qu'il n'aura aucune difficulté à ce que les positions de ses membres soient connues lors des votes au Grand Conseil.

Le président soumet au vote la proposition de communiquer le résultat du vote sur le PL 13859 :

Oui : 5 (3 S, 2 Ve)

Non : 10 (1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 4 PLR, 2 UDC)

Abstention : —

La proposition est refusée.

Synthèse

Au terme de ses travaux, la majorité de la commission considère que, si la lutte contre les nuisances sonores liées à la circulation routière constitue une préoccupation légitime, le PL 13859 n'apporte aucune réponse véritablement efficace ni juridiquement satisfaisante à cette problématique.

Les auditions ont clairement démontré que le cadre légal actuel permet déjà de sanctionner les comportements générant des nuisances sonores excessives et d'instaurer, lorsque cela se justifie, des restrictions locales de circulation.

Le département, représenté notamment par le conseiller d'Etat Pierre Maudet, a d'ailleurs expressément recommandé de ne pas soutenir ce texte,

soulignant qu'il fait largement double emploi avec les dispositions existantes et présente d'importantes lacunes juridiques.

La majorité relève notamment l'absence de critères objectifs permettant de déterminer précisément les véhicules concernés, ainsi que les difficultés considérables que poserait l'application de ces restrictions, en particulier en l'absence de radars antibruit homologués. Elle considère également qu'il serait difficilement justifiable de pénaliser des automobilistes et des motocyclistes circulant avec des véhicules parfaitement homologués, alors même qu'ils respectent les règles en vigueur.

Par ailleurs, les restrictions envisagées pourraient simplement déplacer les nuisances vers d'autres quartiers, sans apporter d'amélioration réelle à l'échelle du canton. La majorité estime qu'il serait peu judicieux d'adopter une nouvelle législation dont les modalités d'application restent largement indéterminées, alors que les instruments juridiques nécessaires existent déjà. La priorité doit être donnée à l'application effective du droit en vigueur, aux contrôles ciblés et à la sanction des comportements abusifs, plutôt qu'à la multiplication de dispositions légales dont l'efficacité demeure incertaine.

Au vu de ces éléments, la majorité de la commission considère que ce projet de loi, malgré un objectif compréhensible, constitue une réponse disproportionnée, difficilement applicable et dépourvue de réelle plus-value par rapport au droit existant.

Pour l'ensemble de ces raisons, elle invite le Grand Conseil à refuser le PL 13859.

Date de dépôt : 12 octobre 2026

RAPPORT DE LA PREMIÈRE MINORITÉ

Rapport de Caroline Marti

Le projet de loi 13859 vise à protéger la population contre les effets du bruit excessif produit par certains véhicules.

A Genève, 120 000 personnes souffrent d'un bruit routier excessif. C'est notamment le cas la nuit. Des milliers d'adresses résidentielles sont répertoriées comme dépassant les valeurs limites d'immission. Si cela est fréquent en journée, le dépassement des valeurs d'alarme durant la nuit reste heureusement rare, mais des cas existent notamment le long de la route de Chêne.

Plusieurs mesures ont été mises en place pour réduire ces niveaux de bruit excessifs, à commencer par la pose de revêtement phonoabsorbant. Ces mesures se sont toutefois montrées insuffisantes pour ramener le bruit routier à un niveau acceptable, soit en dessous des valeurs limites. Le département des transports a alors adopté une stratégie globale visant à lutter contre le bruit par la réduction de la vitesse de circulation, de manière différenciée selon les secteurs et les heures de la journée. Cet arrêté, frappé d'un recours, attend encore sa mise en œuvre.

Si la pose de revêtement phonoabsorbant et la réduction de la vitesse de circulation permettent de faire baisser le niveau de bruit moyen, ces mesures ne permettent pas, à elles seules, de lutter contre le deuxième problème des nuisances sonores : les pics de bruit.

Or, ces pics de bruit ont un impact majeur sur la santé et la qualité de vie des riveraines et riverains. Ils viennent troubler le sommeil de milliers de personnes. Ces réveils nocturnes à répétition, dont les personnes n'ont parfois même pas conscience, provoquent évidemment de la fatigue, mais également des difficultés de concentration ou de mémorisation et agit sur le système cardiovasculaire, sur la santé psychique et le métabolisme.

Finalement, en période de canicule, il est indispensable de pouvoir ouvrir ses fenêtres durant la nuit pour faire baisser la température intérieure des appartements. Un luxe que de plus en plus de personnes ne peuvent plus se permettre s'ils et elles souhaitent pouvoir dormir.

Le projet de loi 13859 propose une solution simple, pragmatique et efficace à ce problème de santé publique. En interdisant la circulation des véhicules individuels les plus bruyants dans certains secteurs les plus densément peuplés, on règle le problème à la source. Il s'agit d'une pesée d'intérêts raisonnable et proportionnée qui fait primer la tranquillité et la santé de milliers de personnes sur le plaisir individuel de quelques-uns de conduire un véhicule très bruyant.

Les détentrices et détenteurs de ce type de véhicules pourront continuer à les utiliser en choisissant des itinéraires qui dérangent moins les riveraines et riverains ou opteront pour un autre moyen de transport pendant la nuit. On peut également supposer que la restriction de circulation prévue dans ce projet de loi incite les nouveaux acquéreurs à choisir des modèles moins bruyants, ce qui produira un effet positif sur le bruit routier à toute heure de la journée.

En tout état de cause, le projet de loi 13859 propose une solution concrète à un problème brûlant qui impacte la vie de milliers de personnes à Genève. Cela n'a pas empêché la majorité de la commission des transports de traiter ce problème avec la plus grande indifférence. En effet, la majorité n'a daigné faire aucune audition outre la présentation par l'auteur de projet de loi. Cela illustre le mépris que cette majorité de droite porte au sommeil, à la santé et à la tranquillité des habitantes et habitants des centres urbains.

Consciente de sa responsabilité de formuler une réponse à la souffrance des dizaines de milliers de personnes qui subissent un bruit routier excessif et à l'exaspération de toutes celles et tous ceux qui se font quotidiennement réveiller par la circulation de quelques véhicules très bruyants, la minorité de la commission des transports vous invite à accepter ce projet de loi.

Date de dépôt : 6 octobre 2026

RAPPORT DE LA SECONDE MINORITÉ

Rapport de Julien Nicolet-dit-Félix

Le bruit dérange, le bruit réveille... et le bruit tue...

Malheureusement pour les dizaines des milliers d'habitants de notre canton qui pâtissent du bruit routier nocturne, la commission des transports de notre Grand Conseil, dont les membres¹ résident dans de tranquilles quartiers loin des pénétrantes urbaines, a décidé de ne rien décider alors qu'un projet de loi visant à limiter ces nuisances lui était soumis.

Pire, conformément à ce qui devient une détestable habitude, elle a renoncé à auditionner le SABRA – service compétent en matière d'exposition au bruit – alors que l'audition avait précédemment été acceptée, pour voter dans la précipitation le refus de ce projet de loi, préférant ainsi l'ignorance et le déni à la protection des résidents les plus exposés au bruit de notre canton.

Le bruit nocturne – un problème bien réel...

Le projet de loi part du constat largement partagé des importantes nuisances générées par le bruit excessif de quelques véhicules, en particulier en plein milieu de la nuit, lorsqu'« un motard réveille des milliers de riverains », pour reprendre le titre du projet de loi.

Qu'il s'agisse d'usage inapproprié (accélération excessive, montée dans des régimes inadéquats...), de caractéristiques propres au véhicule ou de modifications apportées par le détenteur (pot d'échappement, par exemple), ces phénomènes sont particulièrement dérangeants et peuvent causer, sur la durée, des troubles du sommeil extrêmement graves.

Face à ces phénomènes, le canton ne dispose que de peu de moyens et n'est pas aidé par l'Etat fédéral qui s'entête à ne pas vouloir homologuer des « radars

¹ Le rédacteur de ce rapport s'inclut d'ailleurs dans cette catégorie...

bruit » qui ont pourtant fait leurs preuves. La réponse à la QUE 2303², posée par le rédacteur de ce rapport, est éclairante à cet égard.

Ainsi, les rares fois où un chauffeur (ou un chauffard) est arrêté après avoir réveillé un quartier, la force publique n'a d'autre choix que de lui demander d'aller faire vérifier la conformité de son véhicule, dans un délai qui lui laisse le temps de le remettre en conformité, s'il ne devait pas l'être.

S'ensuit un climat d'impunité, perçu comme un encouragement pour l'infime minorité de conducteurs dont le plaisir de rouler est proportionnel aux décibels émis... et conséquemment, la multiplication des nuisances dans nos rues.

Dans ce contexte, le projet de loi semble particulièrement bienvenu, puisqu'il vise à restreindre la circulation nocturne, sur certains axes, aux véhicules satisfaisant à des normes spécifiques de bruit, faute de pouvoir mesurer le bruit effectif émis du fait de la mauvaise volonté du DETEC.

Un projet de loi remis en question par le département

Lors de son audition, le DSM et l'OCT ont confirmé la gravité du problème, mais ont mis en doute l'applicabilité du projet, en relevant et en regrettant les blocages du DETEC, mais également en affirmant qu'il était difficile de définir objectivement le périmètre des véhicules peu bruyants, vu que c'est plus l'usage que le véhicule lui-même, qui cause des bruits excessifs.

Pour le surplus, ils ont rappelé l'existence de l'art. 42 LCR³ (l'auteur de ce rapport permet de mentionner également l'art. 33 OCR⁴, légèrement plus précis, mais certainement difficile à faire appliquer), qui interdit le bruit excessif (ainsi que l'émission de poussière, de fumée et d'odeurs...) tout en reconnaissant la difficulté à le faire appliquer, et en faisant mention d'une anecdote particulièrement étonnante puisqu'une commune du Nord vaudois s'est fait débouter par le Tribunal fédéral, après avoir amendé un automobiliste indélicat, sur la base d'un règlement communal limitant le bruit routier, le

² QUE 2303-A – Réponse du Conseil d'Etat à la question écrite urgente de Julien Nicolet-dit-Félix : Quelles suites au projet pilote de « radar bruit » mené à Genève ? – <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/QUE02303A.pdf>

³ RS 741.01 – Loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR) – Fedlex – https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1959/679_705_685/fr#art_42

⁴ RS 741.11 – Ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR) – Fedlex – https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1962/1364_1409_1420/fr#art_33

Tribunal fédéral⁵ estimant ce règlement contraire au principe de primauté du droit fédéral, quand bien même il va dans le même sens... Il convient cependant d'affirmer, à ce propos, que le projet de loi ici traité, lui, ne contrevient pas à l'art. 42, puisqu'il prévoit une interdiction ciblée de circulation et non des amendes pour bruit excessif.

Si la minorité reconnaît qu'il serait préférable de mesurer le bruit effectivement émis, elle a fait reconnaître par le département qu'une mesure standardisée, au niveau européen, du bruit émis par chaque véhicule homologué existe et qu'elle pourrait servir de base à une autorisation de circulation dans certains lieux à certaines heures.

Une solution intermédiaire qui aurait pu trouver une majorité...

Il serait par exemple possible d'émettre un macaron spécifique aux véhicules émettant moins de 70dB, qui leur conférerait l'autorisation nocturne de circuler dans des rues sensibles.

Interrogé sur cette possibilité, le DSM a affirmé revenir auprès de la commission, une fois ses juristes interrogés. Las, la commission a préféré balayer le projet de loi sans attendre ce retour...

Une fin de traitement abrupte et indigne

Malheureusement, alors qu'il semblait possible de trouver une voie pour légiférer et ainsi donner un signal fort à l'attention de résidents qui souffre du bruit, la commission s'est refermée tel un hérisson pour refuser toute réflexion constructive :

- Le Centre a pusillaniment proposé de transformer le PL en motion pour donner un signal symbolique (*sic*).
- Un commissaire PLR s'est soudain senti pris à partie, parce que lui-même propriétaire d'une moto potentiellement bruyante (*re-sic*)⁶, et en a conclu que ce constat était suffisant pour refuser le texte.

⁵ http://relevancy.bger.ch/php/clir/http/index.php?highlight_docid=atf%3A%2F%2F150-IV-161%3Afr&lang=fr&type=show_document

⁶ L'auteur de ce rapport est lui-même détenteur d'une perceuse-marteau dont l'usage est proscrit le dimanche, sans qu'il se sente particulièrement « pris à partie » par une législation liberticide...

Et c'est dans cette ambiance peu constructive que la commission en est venue à annuler l'audition du SABRA⁷ et à voter dans la foulée le refus d'entrée en matière sur ce texte.

Un refus indigne, qu'il faut corriger

La minorité estime que ce traitement (ou plus précisément cette absence de traitement) est indigne et profondément insultant envers les dizaines de milliers de Genevois qui sont réveillés, nuit après nuit, par des conducteurs indélicats. Elle constate avec dépit l'incapacité des commissaires à se représenter le calvaire vécu le long de certaines artères urbaines, bien éloignées de leur lieu de résidence.

Elle espère un sursaut de dignité et d'empathie de notre plénum et vous invite, Mesdames les députés, Messieurs les députés, à renvoyer ce texte en commission pour un examen plus sérieux et, si le renvoi est refusé, à l'accepter.

⁷ <https://www.ge.ch/organisation/ocev-service-air-du-bruit-rayonnements-non-ionisants>