

Proposition présentée par les députés:

*M^{mes} et MM. Anne-Marie von Arx-Vernon,
Guillaume Barazzone, François Gillet, Béatrice
Hirsch Aellen, Guy Mettan, Pascal Pétroz, Jean-
Claude Ducrot, Michel Forni, Mario Cavaleri,
Véronique Schmied et Luc Barthassat*

Date de dépôt: 26 octobre 2006

Messagerie

Proposition de motion pour rétablir des contrôles antibruit réguliers

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

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

invite le Conseil d'Etat

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

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

Scoters, motos, alarmes, fêtes, manifestations, klaxons, trafic routier : la rue est source continue de bruits. Leur intensité ou leur durée peuvent les rendre insupportables. A Genève, les doléances au sujet de bruit représentaient, en 1998, environ 25% des plaintes en matière d'environnement qui parvenaient aux services spécialisés de l'administration cantonale. Les diverses pétitions concernant les nuisances sonores déposées ces dernières années par les citoyens genevois confirment cette tendance.

Le bruit du trafic routier est la principale source de nuisance sonore à laquelle les habitants sont exposés. Selon une étude menée en 1998, environ un quart de la population genevoise était exposée au bruit du trafic routier au-delà des limites acceptables. Il s'agit d'une atteinte de plus en plus généralisée : le trafic routier ne cesse de s'accroître dans les espaces urbains en extension, maillés par des réseaux d'infrastructures en fort développement et sur des plages horaires de plus en plus larges. A côté du bruit lié à la circulation, l'on note aussi des nuisances sonores dues aux manifestations culturelles ou sportives, ou encore le bruit issu des incivilités de certains citoyens.

Or il n'y a aucune raison de s'accommoder de la « pollution phonique ». Il paraît important de combattre l'idée selon laquelle l'environnement urbain irait inévitablement de pair avec ce type d'agression extérieure. Tout en maintenant une ville vivante et dynamique, la motion du parti démocrate-chrétien propose ainsi de rétablir des contrôles réguliers de mesure de bruit et de prendre les sanctions nécessaires en cas de non-respect.

Effets du bruit sur la santé

Les effets du bruit sont perfides et insidieux. Ainsi, bien que le bruit nous gêne, il est rare que nous le considérons comme une menace. Pourtant, à en croire une étude citée par l'Office fédérale de l'environnement, environ 2% des infarctus sont imputables en Allemagne au bruit du trafic routier ! Les nuisances sonores sont en effet génératrices de stress, un mal qui occasionne à son tour de multiples problèmes de santé pouvant aller jusqu'à la crise cardiaque. Plus généralement, parmi les principaux effets du bruit, l'on peut citer les troubles du sommeil, du système nerveux central et végétatif, et sur le plan psychique, les problèmes de concentration et de récupération. Les

perturbations du sommeil augmentent le risque de dépression, de migraine, de pathologies cardio-vasculaires et d'ulcères de l'estomac. Par ailleurs, la consommation accrue de médicaments liée aux nuisances sonores peut favoriser le développement d'une dépendance. L'Office fédéral de la statistique estime le coût induit par le bruit sur l'environnement, la santé publique ou encore la dépréciation des logements, à plusieurs milliards de francs par an. Le Livre Vert de la Commission européenne estime que le coût social du bruit, et tout particulièrement du bruit des transports, oscille entre 0,2% et 2% du PIB.

Comme le souligne le service cantonal de protection contre le bruit, le trafic automobile constitue pour la population genevoise la première source de nuisance. L'enquête LARES menée en 2004 par l'OMS révèle que « l'exposition au bruit constitue l'un des problèmes principaux de la ville de Genève en matière d'habitat, (...), 60% de la population genevoise vivant à proximité d'une rue bruyante ».

En matière de lutte contre le bruit, l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) a déterminé des valeurs limites d'immission au-delà desquelles le bruit est une source de nuisance ou est incommodant. A Genève, les artères du centre-ville se situent régulièrement en dessus des valeurs limites des normes OPB. C'est la rançon du fort taux de motorisation et de mobilité de Genève.

Des contrôles réguliers

A la fin des années 1990, la brigade antibruit avait été supprimée pour des raisons d'ordre économique. Composée de quatre à cinq policiers, cette brigade était chargée de réprimer les nuisances sonores. Depuis sa suppression, la lutte contre le bruit a été confiée au Groupe transports et environnements (GTE). Intégré à la brigade sécurité routière, le GTE est passé ces dernières années de treize à six personnes. Or la tâche du GTE est multiple : il s'occupe de tous les secteurs d'activités liés à l'environnement. En cas de catastrophe écologique, il est chargé de l'enquête judiciaire. Ce pool est également spécialisé dans des domaines spécifiques tels que, par exemple : taxis, poids lourds, accompagnements de convois spéciaux, transports de matières dangereuses, analyses et lectures des disques de tachygraphes suite à des accidents. Ces gendarmes, de par leurs connaissances spécifiques, dispensent également des cours aux différentes écoles de formation de la police.

A côté de ces tâches, le GTE est tenu de contrôler les niveaux sonores émis par les véhicules en circulation et de lutter contre les nuisances troublant

la tranquillité publique. Il dispose ainsi d'appareils pour tester, mesurer et enregistrer les niveaux acoustiques, ainsi que de rouleaux portatifs pour contrôler la vitesse (et donc le bruit) des cyclomoteurs. Problème : alors qu'il y a quelques années, les agents du GTE passaient 50% de leur temps à l'intérieur pour effectuer des tâches administratives et 50% à l'extérieur à effectuer des contrôles, le rapport est passé aujourd'hui à 80% de tâches administrative et 20% de contrôles à l'extérieur. La lutte contre le bruit est ainsi passée au second plan. Seuls des grands événements tels que les Fêtes de Genève ou la Lake Parade sont soumis à des contrôles sonores. Les conducteurs de cyclomoteurs, de scooters ou de motos avec des pots d'échappement trafiqués peuvent ainsi circuler à Genève... en toute quiétude !

La lutte contre le bruit doit aujourd'hui redevenir une priorité. Dans le plan des mesures d'assainissement du bruit routier de 1998, il était conseillé de renforcer les contrôles de l'état des véhicules et du comportement des conducteurs dans la circulation. Déjà agaçant dans la journée, l'effet d'un pot d'échappement défectueux ou non homologué peut s'avérer désastreux la nuit en réveillant des milliers de personnes dans son sillage. Cela implique de mettre sur pied des contrôles réguliers de mesure de bruit, à l'image de ce qui a été fait dans diverses villes européenne. A Nice, par exemple, tous les jours dans un territoire différent de la ville, 14 agents effectuent des contrôles pour vérifier que les motos, les scooters et les voitures produisent un niveau de bruit acceptable. Ils s'occupent par ailleurs des bruits provoqués par les incivilités de certains citoyens ou des diverses manifestations. Ils mesurent, sensibilisent et, le cas échéant, verbalisent. Equipés de sonomètres destinés à mesurer les décibels et de leurs rouleaux portatifs, les agents devraient effectuer des contrôles réguliers sur les routes du canton afin de dissuader les conducteurs en infraction (cf. les valeurs limites d'exposition au bruit du trafic routier de l'OPB). Cette lutte contre le bruit ne doit pas s'accompagner nécessairement d'une augmentation de l'effectif des gendarmes du GTE, mais pourrait, par exemple, être confiée aux AM et aux ASM.

Mesures incitatives

Il est de notre responsabilité de tout mettre en œuvre pour combattre l'un des principaux problèmes d'environnement touchant notre ville. Tout en veillant à ce que les valeurs limites fixées par l'OPB soient respectées, il s'agit cependant de ne pas entraver la mise sur pied de manifestations culturelles ou sportives. La ville doit rester vivante et dynamique, tout en assurant à chaque citoyen la tranquillité à laquelle il a droit.

Cette lutte contre les nuisances sonores doit par ailleurs s'accompagner de mesures visant à sensibiliser la population aux dégâts provoqués par le bruit, mais en tâchant, dans la mesure du possible, de maintenir l'accessibilité de l'agglomération, de ne pas entraver la mobilité. Cela implique, par exemple, d'inciter les gens à acquérir des véhicules moins bruyants, notamment les véhicules à gaz naturel et les véhicules électriques. La motion du parti démocrate-chrétien, déposée il y a quelques mois, et visant à offrir la gratuité du parking aux véhicules dits « propres », s'inscrit dans cette optique.

Au vu de cet exposé des motifs, nous vous invitons, Mesdames et Messieurs les députés, à réserver bon accueil à la présente motion.