

*Date de dépôt : 27 novembre 2018*

## **Rapport**

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

### **Rapport de M<sup>me</sup> Delphine Klopfenstein Broggin**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La commission des transports a étudié la motion 2479 lors des séances des 18 et 25 septembre, 2 et 9 octobre et 6 novembre 2018, sous la présidence de MM. Philippe Morel et Patrick Dimier, en présence de M. Guy Schrenzel, secrétaire général adjoint. Le procès-verbal a été tenu par M. Vincent Moret.

La motion 2479 aborde frontalement la question du bruit. Il convient en préambule de rappeler que le bruit est source de stress et peut nuire à la santé : l'exposition permanente aux bruits, notamment aux abords des grands axes, augmente de 15 à 20% les risques pour la santé. Cette exposition provoque une nuisance de jour et des réactions de réveil la nuit. Cela peut favoriser le développement de pathologies graves, telles que les maladies cardiovasculaires et le diabète. Les conséquences de cette pollution sonore se chiffrent à près de 2 milliards de francs par an en Suisse. D'après l'OFEV, l'Office fédéral de l'environnement, en Suisse, 1,6 million de personnes – un habitant sur cinq – seraient exposées durant la journée à un bruit routier nuisible.

En synthèse des travaux de la commission, si tous les auditionnés s'accordent sur le fait que prendre en flagrant délit les auteurs de bruit excessif dans la circulation est une démarche nécessaire et utile, le docteur Hervé Lissek, Head of the Acoustic Group à l'EPFL, dernier auditionné, confirme que la réalisation d'un radar bruit est à la fois technologiquement faisable et en principe pas plus cher qu'un radar vitesse.

### **Présentation de la motion par une des signataires du texte**

M<sup>me</sup> Klopfenstein Brogginini indique que cette motion s'adresse particulièrement à certains véhicules et comportements d'usagers de véhicules motorisés. La motion fait l'état des lieux en passant par la santé, le comportement des usagers et de la police, tout en faisant référence à la Constitution. Le comportement de certains usagers de véhicules motorisés induit des nuisances. Certains comportements sur la route peuvent réveiller plusieurs centaines de personnes en quelques minutes. La police serait sous-outillée en matière de bruit pour constater un flagrant délit en matière d'excès de bruit des véhicules. La Constitution contient une disposition sur le droit à un environnement sain et précise que l'Etat doit lutter contre toute forme de pollution. Cette motion concerne la pollution sonore. On parle souvent de la pollution de l'air. Cette dernière a des normes et des seuils. La question de la vitesse qui est souvent pointée est limitée grâce à des radars. Par contre, on ne dispose d'aucun outil pour le bruit. L'idée de cette motion est d'acquérir et/ou de développer un appareil qui permette de mesurer les nuisances sonores et d'équiper la police routière. **Ce texte vise à mettre en place des mesures dynamiques pour ces nuisances ponctuelles mais nocives. Ce serait mettre en place des radars mobiles pour prendre en flagrant délit le bruit.** Cela permettrait d'épingler les incivilités pour le bruit. Il y a aussi des problèmes avec les modifications de véhicules. **Le comportement des usagers est donc visé mais également les véhicules transformés qui ne correspondent plus aux homologations.** Cela permettrait de prendre en flagrant délit les personnes qui commettent ces délits. La mise en place de mesures comme le phonoabsorbant est une avancée notoire mais ne suffit pas à résoudre la question de la pollution sonore, en particulier quand elle est ponctuelle et excessive.

Le président indique tout d'abord qu'une brigade du bruit existe au sein de la police. C'est donc déjà une préoccupation des forces de l'ordre. Le phonoabsorbant vient au contraire mettre en exergue le bruit des moteurs. Le bruit de roulement est le seul à être absorbé. Il est donc intéressant de discuter de cela.

Un député (UDC) relève que l'exposé des motifs dit que la police n'est pas encore équipée pour cela. Or, il semblerait qu'il existe ce matériel qui coûte très cher mais qui n'est pas tout à fait au point. Il est prévu dans le budget 2019 des postes pour la brigade routière. Il demande quel est le nombre de véhicules concernés et si les auteurs de la motion ont en fait une estimation. En outre, il estime que le plus grand pollueur sonore est l'aéroport de Genève. Il demande si une estimation de la baisse des décibels suite à la pose du phonoabsorbant a été faite.

M<sup>me</sup> Klopfenstein Brogginini indique tout d'abord qu'il suffit d'un motard faisant un bruit infernal pour réveiller tout un quartier. Deuxièmement, cela ne concerne pas forcément les vieux véhicules en parlant des véhicules transformés, cela vise plutôt les comportements. Troisièmement, la question du trafic ne peut pas être écartée. Concernant l'aéroport, ce sujet leur est cher car c'est un gros pollueur sonore et de l'air, mais la question n'est pas directement liée à la présente motion.

Un député (MCG) indique être un défenseur des motards, mais il peut comprendre cette motion. Par expérience, il sait que le bruit vient plutôt des véhicules venant de la frontière. Malheureusement, il n'est pas possible légalement de contraindre un véhicule étranger de se mettre aux normes suisses. Il demande comment ils pensent pouvoir régler ce problème. Il demande également si le coût de conception d'un tel radar a été estimé.

M<sup>me</sup> Klopfenstein Brogginini affirme qu'ils sont suffisamment équipés légalement et qu'ils ont les outils pour punir les gens qui ne respectent pas la loi. D'après leur source, aucun appareil n'a été développé à ce jour. Il faut donc se pencher sur la question. Cela paraît essentiel d'avoir un outil qui mesure à la fois l'intensité du bruit ainsi que la vitesse.

Le président dit que le service des automobiles est équipé pour détecter le bruit de roulage et d'échappement, donc les appareils de mesures existent. La DGV est équipée de cela pour donner au décibel près la pollution sonore d'un véhicule. Concernant les véhicules étrangers, si un véhicule ne correspond pas à leurs normes, ils peuvent lui interdire de circuler, voire les séquestrer avec des amendes extrêmement solides à la clé.

Une députée (S) indique que le parti socialiste adhère pleinement au constat. C'est une situation très problématique. Elle aimerait avoir plus d'informations sur les bases légales permettant de contrôler et de sanctionner les comportements de conduite routiers générant des nuisances sonores mais également des comportements visant à maquiller les véhicules. Elle demande si ce sont des normes fédérales ou cantonales.

M. Schrenzel indique que pour les contrôles il s'agit de normes de droit fédéral, notamment par rapport au bruit émis par les véhicules. Pour cela, la GDV entre en jeu pour l'immatriculation des véhicules ou lorsque des véhicules ont l'obligation d'aller se présenter à la DGV suite à un constat de la police.

Un député (PDC) dit que le PDC est sensible à cette problématique du bruit des moteurs. Il demande si la motion vise les personnes qui modifient leur véhicule ou si elle vise le bruit en général sur tous les axes de Genève. Ce n'est pas tout à fait la même chose et il estime qu'il faut recentrer les invites sur le bruit émis par certains automobilistes. Il estime qu'il faudrait auditionner la police ou la brigade routière pour connaître ce qu'ils font et les moyens qu'ils ont à disposition.

M<sup>me</sup> Klopfenstein Brogginini indique que la motion vise bien l'excès de bruit lié à des incivilités. Ils ne parlent donc pas du trafic en général, quoique ce dernier soit aussi lié aux problématiques de la pollution sonore. Cette motion vise donc quelques véhicules qui génèrent toutefois des nuisances sur plusieurs kilomètres.

Un député (EAG) relève que l'intérêt général de la motion est partagé. Ils proposent de discuter d'auditions. Il faut avoir une vision de la situation légale, un état des lieux de la situation sur le terrain et entendre des gens qui sont dans le dispositif actuel. Cela leur permettra de cibler un peu plus la motion.

Un député (MCG) partage l'avis du député (EAG). Il précise que, selon l'OAPB, il n'est pas possible de contraindre un véhicule tant qu'il est homologué sans son pays. Il propose l'audition de la brigade de la sécurité routière.

### **Audition de M. Brusa, responsable de la halle technique de la DGV, et de M. Leibzig, directeur général DGV**

M. Brusa explique que les véhicules homologués en Suisse le sont sur la base de directives européennes. Ces dernières évoluent chaque année. C'est de plus en plus strict. Les mesures de bruit se font selon deux tests : le test de bruit au passage qui est un test dynamique et le test de bruit de référence qui n'est pas limité par rapport à sa valeur. Ce dernier est utile pour un test à l'arrêt.

Le président demande comment se déroulent les contrôles subséquents.

M. Brusa indique que les contrôles subséquents ne sont pas de façon systématique. Ils font ce contrôle quand le bruit du véhicule leur paraît anormal. A ce moment, ils font un test de bruit à l'arrêt et à proximité du véhicule, soit à 50 centimètres du pot d'échappement, et à une puissance

équivalant à la moitié ou au deux tiers du véhicule. Il précise toutefois qu'il y a une tolérance de 5 décibels.

M. Leibzig ajoute que les contrôles dynamiques se font uniquement pour l'homologation.

Un député (PLR) dit que le problème est le *tuning* des véhicules. Il est facile sur une moto de mettre des pots d'échappement différents. Il demande s'il est permis de modifier l'ouverture du pot d'échappement. Il demande également comment ils font pour traiter les cas de personnes qui changent leur pot d'échappement pour les contrôles à la DGV.

M. Leibzig explique que la brigade spécialisée de police connaît parfaitement les véhicules et que des comportements de ce genre sont amendés. Les tests dynamiques ne sont pas possibles sur le terrain. Il faut aussi travailler en amont avec les marchands de motos. En achetant une moto neuve, il est facile de partir avec un pot bruyant ; le marchand garde le pot d'origine pour le remettre avant les contrôles à la DGV. Il faut donc travailler avec les marchands. Le gros du travail, ce sont des contrôles routiers. Il faut donc être présent sur la route et verbaliser. L'idée du pistolet radar pour le bruit n'est toutefois pas imaginable.

Un député (PLR) relève qu'il a répondu à la première invite. Il demande si dans les quatre autres invites, ils pourraient assurer quelque chose.

M. Leibzig indique que la police routière est équipée de sonomètres. Ils mènent des campagnes régulières de contrôles avec la DGV.

M. Brusa précise que les amendes ont doublé ces dernières années.

Une députée (S) demande comment se passent la première homologation et la première visite.

M. Leibzig explique que la première expertise est déléguée aux importateurs. Cette délégation évite la première visite. Ils s'engagent à ce qu'ils assurent pour une immatriculation que les papiers qu'ils ont correspondent exactement aux véhicules à livrer aux clients. Si ce n'est pas fait ainsi, le garage fait faux et ils peuvent ainsi lui retirer la signature de délégation. Dans un tel cas, le garage doit demander une expertise physique à la DGV pour tous les véhicules. Un véhicule d'occasion fait partie des contrôles périodiques.

Une députée (S) demande quelles sont les sanctions si le vendeur ne respecte pas ses obligations.

M. Leibzig indique qu'ils peuvent retirer l'autorisation de faire l'expertise. Ils peuvent également retirer l'usage des plaques professionnelles (plaques U).

Ils ne mettent toutefois pas d'amende. Il pourrait même peut-être porter plainte, mais ce n'est jamais arrivé car ils n'ont jamais retiré la signature à un vendeur.

La députée (S) demande si des contrôles ont démontré des fraudes.

M. Leibzig répond négativement, car ce sont des contrôles de police. Aucune preuve n'est arrivée jusqu'à eux qui impliquerait des contrôles auprès des vendeurs. Ils travaillent avec les constructeurs pour que ce ne soit plus possible de modifier les motos. L'OFROU a fait une enquête sur le sujet et ils remettront cela à la suite de cette audition. Les motos seront de moins en moins modifiables avec le temps, car elles deviennent de plus en plus compliquées.

M. Schrenzel ajoute que les sanctions pour les vendeurs sont contenues à l'art. 219 al. 2 let. a et g de l'ordonnance sur les exigences techniques pour les véhicules routiers.

Une députée (Ve) indique que cette motion soulève la question du flagrant délit. Elle demande comment il serait possible d'immortaliser le moment du délit, soit le moment où un motard fait trop de bruit.

M. Leibzig affirme qu'il faut faire des contrôles routiers. Il faut cibler des secteurs et des moments.

Une députée (S) demande s'ils ont des réflexions concernant le lieu des contrôles. Elle demande combien d'agents sont en mesure de faire ces contrôles. Elle relève qu'il y a aussi des grosses voitures qui font beaucoup de bruit et elle demande si ces dernières respectent les normes. Elle demande finalement si les voitures-poubelles sont encore un problème.

M. Leibzig affirme qu'il faut poser la question à la police à propos des emplacements. Il y a une brigade spécialisée qui est bien formée. Les voitures bruyantes sont un problème beaucoup plus compliqué, mais il s'agit du même problème car il y a aussi des pots qui ne sont pas homologués. Le rapport de l'OFROU qui leur est transmis est assez éloquent. Si une voiture a enlevé une partie du pot d'échappement, il sort de la conformité du véhicule. Les voitures-poubelles en Suisse n'existent presque plus. La plupart du temps, dans le monde de l'occasion, c'est usuel de passer une visite pour vendre un véhicule par la suite. Le parc est bon mais il y a quand même des voitures-poubelles. La police peut directement les verbaliser. Il n'a toutefois pas l'impression qu'on croise beaucoup de voitures-poubelles avec des plaques GE.

Un député (S) demande si les zones 30 km/h permettent de diminuer le bruit des véhicules.

M. Leibzig répond positivement.

Un député (PLR) relève que la 5<sup>e</sup> invite parle du comportement des propriétaires. Il demande s'il n'y a pas quelque chose qui est prévu dans la délivrance du permis pour rendre attentif à ce niveau.

M. Leibzig dit que c'est pris en compte ; il s'agit de la conduite *ecodrive*. Cela fait partie de l'éducation des moniteurs de conduite. La prochaine révision pour l'examen de conduite permettra de considérer comme une faute grave le fait de ne pas conduire *ecodrive*.

### **Audition du Major Patrick Puhl, chef de la police routière, et du Lieutenant Pascal Cabarrou, responsable de la brigade recherches et technique**

M. Cabarrou indique tout d'abord que la brigade antibruit a disparu en 2000. Ses tâches ont été reprises par le groupe transports et environnement. Une des missions de ce groupe est de contrôler l'état des véhicules. Il s'assure que, techniquement, ces derniers soient dans les normes. En fonction de la défektivité, ils vont être contrôlés au poste de police. Mais, si une modification plus importante a été faite, ils seront convoqués auprès du groupe transports et environnement. Dans le pire des cas, ils devront se rendre à la DGV pour un examen approfondi. Le GTE collabore avec la DGV, les douanes et les polices municipales. Ils travaillent également avec des marques motos et avec l'OFROU. Ils font le travail au niveau cantonal et ont des contacts avec les autres cantons pour que les choses se passent le mieux possible.

M. Puhl explique qu'ils font 160 opérations pour le bruit. La police routière est équipée de sept sonomètres fixes. Ils verbalisent à hauteur de 890 F pour le bruit. Environ 650 véhicules ont été amendés en 2017. Ils contrôlent également beaucoup à Verbois. Quand ils interviennent, ils sont souvent face à des véhicules homologués. Ils doivent prouver que de par leur comportement les chauffeurs occasionnent un bruit excessif. Il y a donc une certaine difficulté. La difficulté du bruit, c'est de pouvoir déterminer les véhicules trafiqués, modifiés et ceux avec lesquels il y a une réelle volonté de faire du bruit.

Le président demande s'ils constatent un taux d'infraction élevé pour les véhicules venant de l'étranger.

M. Cabarrou dit qu'ils peuvent dénoncer un véhicule étranger qui n'est pas aux normes. Ils peuvent également le mettre en fourrière. Cela va évidemment dépendre des priorités politiques. En France, le bruit ce n'est pas le souci premier, ce qui explique qu'ils ont plus de motards français qui ne respectent pas les règles.

Une députée (S) demande combien il y a de grands spécialistes du bruit et combien de gendarmes à la brigade routière sont formés par leur groupe. Elle demande en outre des précisions sur ce qu'est une opération.

M. Puhl explique que c'est une action de police avec une équipe qui a pour but de contrôler différents aspects du véhicule.

Une députée (S) demande comment ils choisissent les endroits.

M. Puhl indique qu'ils reçoivent souvent des doléances de la population. Ils font aussi des contrôles sur demande des communes. Ils essaient également de faire un état des lieux pour voir si d'autres actions sont à faire. Concernant les effectifs, le groupe techniques et environnement comprend sept personnes, et la police routière comprend 154 collaborateurs dont 116 policiers formés.

Une députée (Ve) relève qu'une des difficultés est d'épingler le comportement illicite. Elle demande dès lors s'ils ont une information sur le projet d'un outil qui capterait le son.

M. Puhl indique avoir entendu que quelque chose était en phase de test au Canada. Un radar bruit serait très utile pour certaines catégories de véhicules, mais cela ne donne pas le comportement. En effet, il indique simplement le décibel à un temps T et à un certain endroit.

Une députée (S) demande s'ils effectuent des contrôles chez les vendeurs.

M. Puhl explique qu'ils sont en contact avec les concessionnaires. Ils vont sur place avec les différents responsables. Ils font même parfois des actions avec eux. Ils font également des contrôles d'entreprises.

M. Cabarrou ajoute que des concessionnaires ont été dénoncés à l'OFROU. Concernant les vendeurs, il n'a pas de chiffres, mais ils ont pris contact avec chaque concession. Ils vont également organiser prochainement une séance pour discuter avec eux.

### **Audition de M. Philippe Royer, directeur du SABRA**

M. Royer informe avoir pris connaissance de la M 2479 et rappelle tout d'abord ce qui existe à sa connaissance en termes de lutte contre le bruit routier, qui est la cause numéro un des nuisances sonores dans le canton de Genève. Il observe qu'il y a plusieurs points de vue concomitants dans un certain sens. Il mentionne tout d'abord la loi sur la protection de l'environnement (LPE) qui se penche sur l'impact du bruit dans l'environnement, vise à protéger et permet de déclencher un certain nombre d'assainissements. Il indique que la loi prévoit d'assainir les routes dont les valeurs sonores dépassent la limite légale et que l'on applique un principe de précaution pour les routes à construire. Il souligne que, lorsque l'on parle de LPE et d'Ordonnance sur la protection



contre le bruit (OPB), on parle toujours de valeurs sur des jours et des nuits, soit des durées assez longues et des tendances assez macroscopiques. Il indique que les valeurs pour les exigences des voitures sont elles-mêmes homologuées et que l'Ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV) fixe les valeurs de bruit dans un cadre bien spécifique. Il constate que les conditions sont très précises pour mesure la valeur du bruit et ne peuvent être réalisées que dans un laboratoire ou dans une condition de laboratoire. Il mentionne qu'il n'existe rien, à sa connaissance, en matière de bruit au passage d'un véhicule passant sur la route. Il souligne que c'est une difficulté, car il faut réussir à distinguer de quel véhicule il est question, et que l'on est face à une difficulté technique mais aussi juridique, car il n'y a pas de valeur seuil pour l'ensemble de la circulation. Il mentionne donc que l'idée de la motion, qui consiste à dire que l'on va mettre un radar et identifier un véhicule plus bruyant que les autres est sans doute une bonne idée mais nécessite un corpus juridique qui n'existe pas à sa connaissance aujourd'hui. Il observe donc que la démarche est bonne, car ils reçoivent beaucoup de plaintes de citoyens dérangés par un comportement inapproprié de certains automobilistes ou certains motocyclistes. Il mentionne que c'est toujours la question disant qu'il y a eu un revêtement phonoabsorbant mais que le bruit du véhicule ou du comportement inapproprié est ce qui gêne aujourd'hui beaucoup la population. Il constate que tout ce qui est de l'ordre du comportement, soit une modification de moto par exemple ou une accélération incontrôlée, est du ressort de la police qui est habilitée à faire une enquête et répond dans la mesure de ses compétences et de ses disponibilités. Il constate donc que, aujourd'hui, il y a la LPE et l'OPB qui traitent des valeurs moyennes, des grands temps, du grand tarif, et l'OETV qui traite du véhicule en tant que tel.

M. Royer constate que la motion pourrait être vue de deux façons, soit comme un radar pédagogique, qui donnerait des valeurs avec un seuil moyen du bruit de la route et considérant que tout ce qui est au-dessus ne va pas, ou comme une aide à la décision de la police. Il relève que les deux débouchés imaginés sont ceux-ci. Il mentionne ne pas avoir connaissance d'un tel équipement dans le marché et il souligne qu'un radar acoustique n'existe pas à sa connaissance. Il souligne avoir repéré deux expériences en cours actuellement, au Canada et en Allemagne, étant précisé que la première consiste à renseigner la police et que la deuxième n'est qu'un radar pédagogique. Il observe donc qu'il serait nécessaire de travailler au développement d'un tel outil et il informe que son service pourrait être partenaire d'un tel travail.

Un député (PLR) demande s'il a bien compris qu'il n'est pas possible d'identifier directement le bruit d'une voiture spécifique dans la circulation. Il indique trouver intéressante l'idée d'un radar pédagogique, mais demande ce qu'il en est de l'effet pervers des gens qui le défieraient pour connaître leur vitesse.

M. Royer répond que le risque évoqué existe et qu'il existe déjà pour les radars vitesse aujourd'hui. Il mentionne croire que les radars vitesse ont une valeur limite, ce qu'il faudrait vérifier, pour éviter l'effet « record de vitesse ». Il souligne que, à moins d'avoir une rue extrêmement étroite, aujourd'hui, si on pose un micro en cours de route, ce n'est pas possible de cibler une voiture spécifique. Il constate qu'il y a une vraie difficulté d'appréciation de ce qui est marqué comme valeur dans la circulation. Il observe qu'il faudrait soit bien réfléchir à la configuration du lieu, soit utiliser les seuils pour mettre un seuil suffisamment haut qui permette une distinction.

Un député (PLR) mentionne avoir compris que la police fait de temps à autre ce genre de contrôle et il demande si cela ne serait pas une façon de répondre au problème que tout le monde a identifié, soit, à une période donnée, dès que l'on aperçoit un véhicule qui émet du bruit de façon excessive, de l'appréhender ou d'obliger les détenteurs à aller faire un contrôle au service des automobiles afin d'avoir une pratique pour lutter contre le bruit. Il souligne qu'il ne faudrait pas avoir un service de la police dédié à cela et que la police a d'autres priorités, mais il demande s'il ne faudrait pas travailler sur des priorités.

M. Royer répond qu'il ne va pas parler à la place de la police, mais il constate qu'il voudrait bien, au nom de la protection contre le bruit, qu'il y ait plus de contrôles. Il mentionne qu'il serait sans doute préférable d'avoir du contrôle en continu. Il remarque que c'est la police qui peut répondre pour dire si elle pratique réellement de cette façon-là ou pas, et il rappelle avoir dit que le radar bruit pourrait être utilisé pour cibler les problèmes.

Une députée (S) remarque, sur la notion de radar pédagogique, que soit le radar doit pouvoir prendre une mesure pour que la mesure soit utilisée, soit il ne peut pas. Elle indique avoir compris que cela n'était pas possible. Elle remarque avoir compris que des valeurs peuvent être prises uniquement dans des conditions spécifiques, mais elle relève qu'il faut quand même que le radar pédagogique envisagé tienne la route et qu'il soit raisonnablement fonctionnel. Elle demande si ces conditions sont aujourd'hui remplies.

M. Royer répond que cela lui paraît difficile aujourd'hui dans des conditions standard sur une route usuelle. Il relève la difficulté d'identifier la source du bruit dans le trafic traditionnel de journée.

Une députée (S) remarque donc que, même si on lui donnait des moyens demain, cela ne serait pas possible.

Un député (UDC) demande quel est le nombre de plaintes reçues et si une projection sur les plages horaires a été faite avec, éventuellement, les quartiers cibles. Il demande si les zones et les tranches horaires ont été délimitées.

M. Royer répond que ce n'est pas le cas pour les zones, mais que, pour les tranches horaires, cela concerne plutôt les périodes de nuit où il y a une baisse du niveau de bruit ambiant moyen. Il souligne que les plaintes sont souvent pour la nuit. Il constate que, dans ces cas-là, les plaintes sont relaxées à la police, qui a informé que, dès qu'il y avait un schéma répétitif, elle essaierait d'objectiver la plainte et de retrouver les personnes en question.

Un député (PDC) demande, sur la dernière invite de cette motion, qui peut être interprétée de différentes façons, si c'est le service de l'auditionné qui reçoit les plaintes directement ou si cela passe par la police.

M. Royer répond qu'il y a plusieurs canaux : son service, les magistrats, les communes, la police, etc. Il souligne que l'administration n'est aujourd'hui pas organisée pour centraliser toutes ces plaintes. Il indique qu'il transmet les plaintes à la police quand c'est de leur compétence et qu'ils font la même chose, mais qu'il n'y a pas d'observatoire avec une vision globale. Il constate que, aujourd'hui, on n'est pas prêts à répondre à cette invite et à identifier les voitures bruyantes à cause du comportement. Il mentionne qu'il faut distinguer les routes bruyantes du canton à assainir et le volet comportemental, qui est plus délicat à couvrir.

Un député (PDC) demande si, pour l'auditionné, le fait de ne pas pouvoir centraliser les plaintes est un réel problème et si cela pourrait être une invite à rajouter à la motion.

M. Royer répond effectivement que le fait de ne pas avoir un réceptacle unique pour les plaintes manque beaucoup en matière de protection contre le bruit. Il donne l'exemple de la Ville de Toulouse qui avait créé un observatoire, ce qui demande toutefois des moyens importants que le canton de Genève n'a pas.

Un député (MCG) remarque diverger sur la base légale, étant précisé que la LCR et l'OCR fixent des niveaux de bruit au niveau fédéral. Il mentionne que l'on pourrait récupérer ces bases légales fédérales pour en faire une base réglementaire sur le canton. Il constate que le terme « bruyant », sur les invites, n'est selon lui pas approprié puisque la cible est le bruit des moteurs ou des pots d'échappement. Il pense donc que cette invite-là pourrait être retravaillée en ciblant correctement ce que l'on veut. Il mentionne penser que l'EPFL a une section qui travaille sur le bruit et que cela vaudrait la peine de s'approcher

d'elle pour voir s'il y a des travaux en cours sur ces notions. Il observe que l'on sait que c'est plutôt les motos qui font du bruit.

Une députée (Ve) demande si, sur les questions d'innovation, il existe aussi des prototypes en cours de réalisation pour calculer le bruit, au même titre que des prototypes très performants existe aujourd'hui pour mesurer la qualité de l'air.

M. Royer répond ne pas avoir d'exemple précis bien qu'il pense que des études se fassent. Il mentionne que l'identification du bruit est difficile à étudier et qu'identifier les sources dans la rue est compliqué, bien que cela existe. Il rappelle que la mesure couplée avec l'identification de la source précise est réellement difficile.

### **Audition du Docteur Jacques-André Romand, médecin cantonal**

M. Romand indique faire partie de la commission de bruit du canton. Comme tout le monde le sait, le bruit est un phénomène très disruptif. Il y a deux sortes de bruit : les bruits type vibrations produits par des basses et le bruit surajouté à un bruit de fond. Il est possible de s'endormir sur un bruit de fond stable mais beaucoup plus difficile sur un fond non stable. Il est admis que le bruit est un facteur de risque cardiovasculaire. Le lien concerne la sécrétion de certaines hormones de stress. C'est également générateur d'inflammation. C'est possiblement une raison complémentaire à la première pour affirmer que ce n'est pas bon pour la santé. Il est très difficile de documenter ce phénomène, car les gens restent peu dans les mêmes lieux. Les études confirment que les gens préfèrent dormir dans des endroits calmes (une chambre donnant sur une cour plutôt que sur la rue par exemple). Il est également admis que le bruit a un effet sur la santé mentale. L'humain fait tout pour atténuer le bruit et cela se sent dans le comportement. Des efforts importants sont faits notamment avec le phonoabsorbant. Cela enlève le bruit régulier. Toutefois, le bruit dont il est fait mention dans la motion concerne le bruit irrégulier. En tant que médecin, il ne peut qu'affirmer qu'il faut trouver des solutions. Il ne peut toutefois pas se prononcer sur les solutions techniques, car ce n'est pas son domaine.

Un député (PLR) demande des précisions sur les effets de bruit. Quelles sont les destructions du corps que le bruit entraîne, outre les effets psychologiques.

M. Romand explique que c'est indirectement en lien avec les maladies cardiovasculaires. Ces maladies sont toutefois en lien avec de nombreux autres facteurs comme le tabac, la sédentarité, etc. Toutefois, aucune étude ne pourra clairement dénombrer les jours ou les années perdues à cause de bruit, car il est difficile d'isoler cette composante.

Le député (PLR) demande s'il y a une notion prédictive pour le bruit.

M. Romand répond négativement, sauf si un humain est devant un bruit très fort et instantané comme un coup de feu.

Une députée (Ve) relève que 60% des Genevois souffriraient des excès de bruit. Elle demande si la situation sanitaire à Genève est préoccupante.

M. Romand explique qu'il aimerait bien qu'il n'y ait plus du tout de bruit à Genève, mais ce n'est pas possible car il n'y aurait justement plus de canton.

La députée (Ve) demande s'il observe une augmentation des personnes touchées dans leur santé par le bruit.

M. Romand relève que, avec la densification, potentiellement plus de gens sont touchés.

Un député (PDC) demande s'il reçoit des plaintes d'habitants ou d'associations concernant le bruit.

M. Romand répond positivement. Il n'a que peu de moyens pour agir. Il explique aussi que peu de gens le contactent pour le bruit routier mais plutôt pour le bruit des feux bleus, etc. Généralement, quand les gens ne sont pas satisfaits des réponses de l'Etat, ils viennent vers lui pour trouver une solution.

Le président relève que les véhicules prioritaires font énormément de bruit.

M. Romand confirme que c'est très désagréable lorsqu'un véhicule prioritaire traverse la ville la nuit. Ces conducteurs ne le font toutefois pas par plaisir mais à cause d'une obligation du DETEC. Ils doivent enclencher leurs signaux lumineux et leurs signaux sonores pour déroger à la LCR. Ces derniers font un bruit dépassant les 100 décibels. Si les conducteurs ont un accident et qu'ils ont mis que les feux bleus, ils seront considérés comme étant fautifs.

Une députée (Ve) rappelle qu'il y a 700 autorisations qui ont été accordées pour l'allègement de normes de bruit dans des rues du canton. Elle demande si on peut dire que l'Etat ne prend pas suffisamment au sérieux la problématique du bruit.

M. Romand indique être là en tant que médecin cantonal. Il n'est pas au courant de ces autorisations et ne peut donc pas répondre.

Un député (UDC) demande s'il a été alerté à propos des bruits solidiens engendrés par les gros chantiers.

M. Romand indique que ce genre de plaintes va d'abord au département concerné. Le SABRA en est le récepteur. Il travaille main dans la main avec le SABRA. Ils font tout pour limiter le bruit, mais c'est quelque chose d'obligatoire pour modifier et moderniser les infrastructures du canton.

## **Audition du Docteur Hervé Lissek, Head of the Acoustic Group, EPFL**

M. Lissek indique avoir compris qu'ils souhaiteraient se doter de moyens pour observer et prendre en flagrant délit des comportements délictueux en matière de bruit. Cela concerne notamment les pots d'échappement. Il existe de nombreuses solutions légales pour limiter les produits vendus pour augmenter le bruit comme les pots d'échappement. En revanche, il ne croit pas qu'il y ait de produits pour capter ce genre d'incivilité. Une caméra a été développée pour localiser les sources du bruit, mais il n'a pas vu d'autres choses. Techniquement, ce sont des choses réalisables. Avec des microphones, ils sont capables de détecter des véhicules. Ils ont développé il y a 5 ans un dispositif qui pouvait faire du suivi de trafic pour calculer la vitesse en ne se basant que sur le bruit. Ce n'est pas un produit commercial, mais c'est un produit de recherche. Il y a donc des recherches qui existent et il y a eu une hausse des recherches dans ce domaine. Il serait possible d'imaginer un système qui identifierait le bruit venant de véhicules trafiqués.

Le président demande s'il est possible de mettre en place un logiciel qui pourrait détecter le bruit alors que le véhicule est en mouvement.

M. Lissek dit que ce n'est pas impossible car ils l'ont fait sur la base du bruit de roulement.

Un député (PLR) relève que de nombreux pots d'échappement faisant du bruit sont homologués. Il demande comment faire pour attraper des gens qui roulent avec des pots homologués.

M. Lissek explique que les pots d'échappement incriminés ont un haut-parleur dans l'échappement qui va mesurer le régime du moteur et renvoyer les composantes de bruit pour enrichir le son du moteur. D'autres dispositifs comportent des soupapes pour ajouter ou fermer le bruit.

Un député (PLR) demande s'il y a une euphorie du bruit.

M. Lissek pense que c'est possible. Il estime que certaines personnes aiment les objets qui font du bruit.

Une députée (Ve) demande si le fait qu'il n'y ait pas encore d'outil développé à ce niveau démontre un manque d'intérêt pour le bruit.

M. Lissek estime que c'est un thème qui suscite de plus en plus d'intérêt. Ils avaient contacté des firmes commerciales, mais cela n'a jamais débouché sur des projets.

Une députée (Ve) relève que de nombreux outils sont disponibles pour la qualité de l'air, mais elle a l'impression que les choses évoluent moins bien pour le bruit.

Une députée (S) relève que la DGV avait catégoriquement affirmé qu'il était possible de mesurer le bruit en statique, mais que c'était trop compliqué de le faire en dynamique, qui plus est dans une rue avec du bruit venant de toutes parts.

M. Lissek rétorque toutefois qu'il y aura effectivement des défis pour développer un tel outil. Il faut définir de nombreuses choses, par exemple déterminer la nuisance, ce qui est quelque chose de subjectif ; cela ne concerne pas que les décibels. Il y a aussi les fréquences et le côté impulsif. Il faut donc définir ces critères-là.

Une députée (S) demande quel serait le coût d'un tel outil.

M. Lissek indique ne pas être un industriel, mais il ne pense pas que ce soit plus cher qu'un radar.

Une députée PLR demande s'il serait possible qu'un étudiant fasse cela.

M. Lissek confirme cela. C'est quelque chose de faisable en 2 à 4 ans.

Le président relève qu'il existe des radars qui n'en sont pas vraiment et qui affichent un smiley selon la vitesse. Il demande si c'est possible de faire cela pour le bruit.

M. Lissek affirme que c'est possible. Il faut encore une fois définir les critères selon lesquels le smiley se déclenche. Il trouve qu'il y a très peu d'éducation concernant le bruit dans les écoles. Il y a par exemple peu d'éducation faite pour les dangers de la musique écoutée par les écouteurs.

## Discussion finale

Proposition d'amendement d'une députée (Ve) : le remplacement de la 5<sup>e</sup> invite par :

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

Une députée (S) annonce que le groupe socialiste va soutenir et accepter la motion. Les auditions ont été éclairantes et ont permis de résoudre des interrogations juridiques et techniques.

Un député (EAG) annonce que le groupe EAG votera également le texte et propose comme amendement de supprimer la parenthèse de la première invite :

*« à acquérir ou développer un appareil qui permette de mesurer le bruit et d'identifier les véhicules bruyants (~~p. ex. couplage d'un sonomètre et einémomètre~~) »*

Un député (PDC) indique que le groupe PDC soutient la motion et les deux amendements et espère que l'amendement proposé par les Verts encouragera l'Etat à agir sur les lieux sensibles.

Un député (PLR) affirme que le groupe PLR soutiendra lui aussi la motion et les amendements.

Un député (UDC) dit que le groupe UDC est opposé à la motion car il n'y a aucun moyen efficace d'empêcher les nuisances sonores.

Un député (MCG) salue l'amendement des Verts et déclare que le groupe MCG soutiendra de ce fait la motion.

### Vote

L'amendement présenté par le député (EAG) est accepté.

*« à acquérir ou développer un appareil qui permette de mesurer le bruit et d'identifier les véhicules bruyants (~~p. ex. couplage d'un sonomètre et einémomètre~~) »*

Oui : 14 (4 PLR, 1 MCG, 2 PDC, 3 S, 2 Ve, 1 EAG, 1 UDC)

Non : –

Abstentions : 1 (1 MCG)

L'amendement présenté par la députée (Ve) est aussi accepté.

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

Oui : 13 (4 PLR, 1 MCG, 2 PDC, 3 S, 2 Ve, 1 EAG)

Non : –

Abstentions : 2 (1 UDC, 1 MCG)

Le président met aux voix la **M 2479** ainsi amendée :

Oui : 13 (4 PLR, 1 MCG, 2 PDC, 3 S, 2 Ve, 1 EAG)

Non : 1 (1 UDC)

Abstentions : 1 (1 MCG)

**La M 2479, telle qu'amendée, est acceptée.**



## **Proposition de motion**

**(2479-A)**

### **Un « radar bruit » à Genève pour lutter contre les incivilités et protéger la population des émissions sonores excessives**

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

- que 60% de la population genevoise souffre de l'excès de bruit ;
- que le bruit est un facteur de stress important qui péjore les conditions de vie, de repos et de santé de la population ;
- qu'il favorise dès lors le développement de pathologies graves, telles que les maladies cardiovasculaires et le diabète ;
- que les conséquences de cette pollution sonore se chiffrent à près de 2 milliards de francs par an en Suisse ;
- que le comportement de certains propriétaires et/ou conducteurs de véhicules motorisés engendre des nuisances inadmissibles pour les riverains de nombreux axes routiers ;
- qu'un comportement ou une conduite particulière peuvent engendrer le réveil de centaines de personnes, tout au long de son trajet ;
- que la police genevoise n'est techniquement pas outillée pour constater un « flagrant délit » en matière d'excès de bruit d'un véhicule ;
- que le « droit à un environnement sain » est inscrit dans la constitution de la République et canton de Genève (Cst-GE / A 2 00 / Art. 19) ;
- que « l'Etat protège les êtres humains et leur environnement », mais aussi qu'« il lutte contre toute forme de pollution et met en œuvre les principes de prévention, de précaution et d'imputation des coûts aux pollueurs » (Cst-GE, Art. 157),

invite le Conseil d'Etat

- à acquérir ou développer un appareil qui permette de mesurer le bruit et d'identifier les véhicules bruyants ;
- à équiper la police routière de tels équipements pour ses missions de contrôle du bruit routier (équipement des véhicules et comportement des conducteurs) ;

- à mener des campagnes régulières de contrôle des véhicules bruyants, ainsi que des comportements routiers qui engendrent des nuisances pour la population ;
- à sanctionner de façon exemplaire les personnes qui occasionnent ces nuisances ;
- à dresser une carte interactive des lieux sensibles, basée sur le cadastre du bruit et les plaintes concernant les excès de bruit, pour intervenir de manière ciblée.