



Date de dépôt : 4 septembre 2024

Rapport du Conseil d'Etat

au Grand Conseil sur la motion de Katia Leonelli, Corinne Müller Sontag, Youniss Mussa, Sylvain Thévoz, Olivier Baud, Badia Luthi, Dilara Bayrak, Jean Batou, Grégoire Carasso, Ruth Bänziger, Marjorie de Chastonay, Maria José Quijano Garcia, Yves de Matteis, Philippe Poget, Philippe de Rougemont, Françoise Nyffeler, Didier Bonny, Marta Julia Macchiavelli, Anne Bonvin Bonfanti, Marc Falquet, Pierre Eckert, David Martin : Stop aux incivilités sonores routières dans le canton de Genève !

En date du 17 novembre 2023, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une motion qui a la teneur suivante :

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

- *l'article 16 alinéa 1 du règlement cantonal sur la salubrité et la tranquillité publiques (RSTP) stipulant que : « Tout excès de bruit de nature à troubler la tranquillité publique est interdit. »¹ ;*
- *l'article 3 alinéa 1 de l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB) énonçant que : « Les émissions de bruit dues aux véhicules à moteur [...] doivent être limitées dans la mesure où cela est réalisable sur le plan de la technique [...] et économiquement supportable. »² ;*

¹ *Règlement cantonal sur la salubrité et la tranquillité publiques (RSTP – E 4 05.03), consultable sur : <https://silgeneve.ch/index.aspx?myVer=2023-0127-1058#>.*

² *Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit : https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1987/338_338_338/fr*

- *l'article 42 alinéa 1 de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR) précisant que : « Le conducteur doit veiller à ne pas incommoder les usagers de la route et les riverains, notamment en provoquant du bruit, [...] qu'il peut éviter [...]. »³ ;*
- *la stratégie cantonale « Bruit 2030 » ayant pour but de maîtriser et réduire les nuisances sonores à l'échelle du canton à travers trois axes d'actions, le second axe s'intitulant « Réduire les émissions sonores »⁴ ;*
- *le mal-être d'une grande partie de la population exprimée notamment par diverses pétitions déposées cette année seulement sur le sujet⁵ ;*
- *l'impact direct porté à la santé psychique et physique par la pollution sonore excessive – à savoir, notamment, l'augmentation des risques de maladies ou d'incidents cardio-vasculaires, d'hypertension ou encore de dépression ;*
- *l'adoption par l'Assemblée fédérale de la motion 20.4339 « Réduire de manière efficace le bruit excessif des moteurs »⁶ proposant des mesures de simplification et un durcissement des sanctions en cas de modifications apportées à un véhicule ou en cas de nuisances sonores pouvant être évitées et la réponse du Conseil fédéral datant du 9 décembre 2022⁷ ;*
- *le projet pilote du canton de Genève consistant à installer de radars anti-bruit pédagogiques visant à mesurer individuellement le bruit des véhicules et repérer par ce biais les pics sonores ;*
- *la motion verte M 2479 datant de 2018 proposant un « radar bruit » à Genève pour lutter contre les incivilités et protéger la population des émissions sonores excessives,*

invite le Conseil d'Etat

à obliger le détenteur du véhicule à se rendre à l'Office cantonal des véhicules (OCV) pour une mise en conformité en cas de dépassement des valeurs sonores admises.

³ *Loi fédérale sur la circulation routière (LCR) :*
https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1959/679_705_685/fr

⁴ <https://www.ge.ch/document/24911/telecharger>

⁵ *Deux exemples : P 2146* <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/P02146.pdf> ;
P 2159 <https://ge.ch/grandconseil/grandconseil/data/texte/P02159.pdf>

⁶ *Motion 20.4339 :* <https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefft?AffairId=20204339>

⁷ *« Le Conseil fédéral entend agir contre le bruit routier inutile » :*
<https://www.admin.ch/gov/fr/accueil/documentation/communiques.msg-id-92109.html>

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Les nuisances sonores des véhicules perturbent la tranquillité des habitants, tant la nuit que le jour, et constituent un problème sérieux que le Conseil d'Etat prend en compte non seulement pour des raisons de bruit, mais aussi pour des enjeux environnementaux. En effet, un véhicule non conforme, avec soit un échappement non homologué, soit une partie manquante sur la ligne d'échappement des gaz, peut être à la fois bruyant et polluant, ne respectant pas les normes environnementales en vigueur en Suisse.

Les nuisances sonores peuvent survenir notamment à cause d'un usage non adapté, comme, par exemple, donner des gros coups de gaz ou provoquer une post-combustion créant des explosions dans la tubulure d'échappement ou encore conduire en maintenant de très hauts régimes moteur. Pour ce type d'agissements, la police peut déjà intervenir sur la voie publique, conformément à l'ordonnance fédérale sur les règles de la circulation routière, du 13 novembre 1962 (OCR; RS 741.11, art. 33 et 34) et infliger des amendes aux contrevenants.

Les nuisances sonores et environnementales peuvent provenir de modifications sur la tubulure d'échappement ou d'échanges partiels ou complets de la ligne d'échappement, ainsi que d'autres pièces de résonance telles que les boîtes à air.

La révision, en mai 2021, de l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit, du 15 décembre 1986 (OPB; RS 814.41), visait à faire de la protection contre le bruit routier une tâche permanente.

L'ordonnance fédérale concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers, du 19 juin 1995 (OETV; RS 741.41), établit le cadre légal pour les contrôles subséquents à la première immatriculation, ainsi que les exigences techniques requises pour les véhicules, tout particulièrement par son article 34, alinéa 2, lettres c et d, qui régit les interventions modifiant les émissions de gaz d'échappement ou le niveau sonore.

L'office cantonal des véhicules (OCV) effectue environ 100 000 contrôles annuels sur les véhicules immatriculés à Genève, selon une périodicité dictée par les bases fédérales, dès la première immatriculation à 5 ans, puis 8 ans, ensuite tous les 2 ans.

Lors de ces contrôles, les éléments de sécurité des véhicules, y compris les échappements, sont systématiquement vérifiés, quant à leur conformité et leur homologation. Soit les véhicules sont conformes, soit un court délai est

donné pour la mise en conformité, soit une décision de retrait immédiat est prononcée.

La police peut également intervenir sur la voie publique. La brigade de police spécialisée est active pour détecter les véhicules non conformes et, en cas de doute ou de non-accessibilité à une partie potentiellement litigieuse, la police peut accompagner le véhicule à l'OCV pour un contrôle immédiat par des experts de la circulation dans des locaux adaptés ou demander un contrôle technique extraordinaire (art. 34 OETV).

Cependant, un véhicule peut émettre un volume sonore important tout en étant conforme à la base légale. Il existe une grande disparité de sons émis par les véhicules, tant au niveau du ton que de la fréquence ou du volume : du bruit strident d'un petit moteur deux temps au bruit sourd d'une grosse cylindrée, en passant par ceux produits par les voitures ou motos sportives qui vrombissent lors de l'accélération. De plus, de nombreux accessoires et modifications possibles, garantis par les constructeurs et acceptés par la Confédération en corrélation avec les bases légales européennes (certificat de conformité européen, COC), peuvent influencer sur le niveau sonore.

La grande difficulté, sur la voie publique, réside dans le fait de s'assurer que le véhicule n'est pas conforme, et ce sans pouvoir se baser uniquement sur un volume sonore. En effet, il serait préjudiciable pour l'Etat d'effectuer des actions de contrainte et de répression pour un véhicule homologué et conforme à la législation et d'être ensuite débouté devant les tribunaux.

C'est pourquoi l'Etat, en collaboration avec l'Office fédéral des routes (OFROU) et l'Office fédéral de l'environnement (OFEV), a travaillé sur le projet pilote d'un radar anti-bruit prometteur, qui a été testé à Genève de juillet à novembre 2023. Ce radar est destiné à compléter les mesures actuelles et à combler un manque de données pouvant être récoltées sur la voie publique, donnant toute légitimité à une amende ou une convocation à l'OCV pour une expertise technique ou un retrait d'immatriculation immédiat. Les résultats, très positifs, ont été publiés par la Confédération en juillet 2024. Une modification de la base légale fédérale est maintenant nécessaire pour pouvoir utiliser ce type de radar afin de sanctionner un comportement routier bruyant excessif. L'Etat continue à s'impliquer pour faire avancer ce dossier.

En complément, aujourd'hui, à Genève, un radar de bruit pédagogique sensibilise les conducteurs aux émissions sonores de leurs véhicules.

Par ailleurs, les formations obligatoires, imposées par la Confédération pour l'obtention du permis de conduire définitif, comprenant des cours de sensibilisation et la deuxième phase de formation, valorisent la conduite

écologique (Eco-Drive) et respectueuse de tous les usagers. La notion Eco-Drive est depuis des années prise en compte et appréciée lors de l'examen de conduite par les experts de la circulation de l'OCV.

Ces initiatives complètent les mesures de contrôle et de répression, contribuant à une approche globale de la gestion des nuisances sonores et environnementales.

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

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :

Michèle RIGHETTI-EL ZAYADI

La présidente :

Nathalie FONTANET