

*Date de dépôt : 4 mai 2011*

## **Rapport**

**de la Commission judiciaire et de la police chargée d'étudier la pétition concernant le bruit des véhicules motorisés, en particulier les deux-roues**

### **Rapport de M. Fabiano Forte**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La Commission judiciaire et de la police a eu l'occasion d'étudier cette pétition durant sa séance du 17 février 2011, sous la présidence appréciée de M. André Python et en présence de M. Frédéric Scheidegger, secrétaire général adjoint aux affaires juridiques près le Département de la sécurité, de la police et de l'environnement. Le procès-verbal a été tenu, quant à lui, avec exactitude par M<sup>me</sup> Marianne Cherbuliez que le rapporteur remercie chaleureusement.

### **Audition de MM. Olivier Norer, Président d'ATE, Boris Calame et Jean-Pierre Budliger, membres d'ATE, pétitionnaires**

M. Olivier Norer explique que cette pétition les a sensibilisés au niveau de l'Association Transports et Environnement (ATE), qu'il préside. En effet, la question du bruit est une question récurrente au niveau de l'ATE. Au cours de diverses assemblées générales, les membres de l'association ont fait part de leurs inquiétudes concernant cette problématique. De plus, le parlement a été sensibilisé à cette thématique à plusieurs reprises. Il place la pétition dans son contexte. Elle fait échos à la motion 1719, laquelle a été initiée par le groupe PDC. Cette motion a reçu un très bon accueil et a été acceptée à l'unanimité des députés du parlement le 29 janvier 2010, lequel l'a renvoyée au Conseil d'Etat. Une réponse du Conseil d'Etat se fait d'ailleurs toujours attendre, réponse qui permettrait de donner également des éléments de

réponse à cette pétition 1740. Il estime que les deux objets, soit la pétition 1740 et la motion 1719, sont complémentaires et remarque que seules certaines invites se retrouvent dans les deux textes. Il pense que la pétition 1740 permettra de relancer le Conseil d'Etat, qui avait 6 mois pour donner une réponse à la motion 1719. Il note encore qu'il a entendu que le département concerné était en train d'étudier les moyens d'action pour répondre à cette motion 1719 et se réjouit d'avoir ces éléments de réponse. Enfin, il pense que si la pétition 1740 est renvoyée au Conseil d'Etat, les réponses à ces deux textes devraient aller de pair.

M. Jean-Pierre Budliger évoque l'origine de la pétition : il explique qu'à un moment donné est née l'idée de faire une nouvelle entrée pour voitures aux Evaux, que l'ATE a vigoureusement contestée et au sujet de laquelle il a été chargé de faire une pétition. En rédigeant celle-ci, il s'est dit qu'il serait peut-être bon de rédiger une autre pétition pour réduire la vitesse sur la route de Loëx, laquelle est fort chargée et comporte des passages dangereux. Or, en discutant de cela avec diverses personnes, certaines lui ont dit que nombre de motos dépassaient les vitesses autorisées et les normes de bruit, ce qui a motivé la rédaction d'un 3<sup>ème</sup> texte. Ainsi, plutôt que de réunir des signatures pour une seule pétition, il semblait opportun de le faire directement pour 3 pétitions, le travail étant le même. Il précise que cette dernière pétition s'adresse au canton alors que les deux premières s'adressent à la commune d'Onex. Il a alors avisé l'ATE du fait qu'ils avaient lancé cette pétition et cette dernière lui a rapidement dit qu'elle était intéressée. Cette pétition a été rédigée sans tenir compte de tout ce qui avait été discuté au parlement ; c'était une initiative purement privée. Ces derniers jours, il s'est demandé ce que fait l'Etat et comment il présente le problème du bruit sur internet, pour informer le public sur ce qui se fait. Il cite des exemples : au sujet de la lutte contre le bruit routier à Genève, il y a une liste de 14 projets de pénétrantes qui viennent dans la ville, qui sont en cours de construction ; pour ces 14 projets, un budget de 45 millions est prévu pour des mesures visant l'assainissement au niveau du bruit. Il constate ainsi que le bruit est considéré comme un problème puisque des sommes non négligeables y sont consacrées ; il prend cela comme une réalité importante de ce qui se fait. Sur internet est évoqué à plusieurs reprises un cadastre du bruit visant à recenser les lieux dans lesquels il y a du bruit, afin de réaliser une cartographie. En tant que particulier, il n'a certes pas accès à ce cadastre, mais sa mention sur divers sites internet montre que l'Etat est conscient qu'il faut voir où sont les sources de bruit, qu'il faut les évaluer et les répertorier. Il cite encore le site « route-décibels », qui comporte notamment une rubrique intitulée « réduire le bruit des véhicules », sous laquelle il est indiqué ce qu'il convient

de faire, à savoir éduquer les conducteurs et contrôler l'état des véhicules. Il note qu'il y a deux solutions possibles : la première est de revenir à la brigade de gendarmerie qui doit surveiller et recenser ces véhicules bruyants. La seconde possibilité serait de faire participer le public dans ce recensement, si cela est possible. Le public pourrait, par un formulaire que l'Etat mettrait à sa disposition sur internet, signaler les endroits, véhicules, moments, etc., qui sont problématiques du point de vue du bruit. La personne qui donne l'information s'identifierait et, d'après ces informations fournies, l'Etat pourrait recenser, faire une statistique et ensuite agir.

M. Boris Calame indique qu'il est vice-président de la Coordination Transports et Déplacements (CTD) et que, dans le cadre de cette fonction, il est membre de la Commission cantonale de protection contre le bruit. Il relève que la pétition 1740 ainsi que les deux motions 1719 et 1922, qui ont été débattues, vont dans la même direction : les trois objets indiquent qu'il y a des problématiques de bruit liées à des comportements, provenant souvent de véhicules à deux roues qui seraient hors normes. Il invite les commissaires à lire 2 documents assez emblématiques, à savoir le procès-verbal numéro 56 du 18 décembre 2006 de la Commission cantonale de protection contre le bruit, plus particulièrement le point 3 figurant en pages 8 à 10. Il constate que, depuis lors, il ne s'est pas passé grand-chose. Le 2<sup>e</sup> document est un rapport du Groupe de travail interdépartemental relatif au contrôle du bruit généré par les comportements bruyants sur la voie publique lors de manifestations et dans les établissements, lequel a été rédigé par M<sup>me</sup> Christine Hilaire le 30 juin 2003. Ces documents permettent de se rendre compte que cela fait un certain temps qu'il existe des nuisances liées au bruit. Il indique qu'il faut être conscient du fait que le bruit est une notion hautement subjective. Il traite du règlement concernant la tranquillité publique (F 3 10.03), dont il distribue des copies aux commissaires. Ce texte date certes de 1956, mais est toujours d'actualité. Son article 2 mentionne divers bruits interdits, de jour comme de nuit. Sont notamment évoqués les échappements silencieux et le fait que les véhicules non conformes peuvent être séquestrés. Il semblerait que le séquestre soit parfois le seul moyen de faire comprendre, à certains propriétaires, que leur véhicule n'est pas conforme aux normes prescrites. Cette problématique a été traitée à maintes reprises en Commission cantonale de protection contre le bruit et notamment lors de leur dernière réunion, qui était présidée par M<sup>me</sup> Isabel Rochat, laquelle les a informés que le groupe de la Gendarmerie « Groupe transport et environnement » avait été renforcé d'une unité, amenant son nombre de collaborateurs à 7. Ce sont les seuls personnes qui ont les moyens de mesurer le bruit des véhicules. En général, si un véhicule trop bruyant est interpellé, il

n'est pas confisqué, mais le détenteur est convoqué avec son véhicule à la gendarmerie, pour présenter un véhicule muni d'un pot d'échappement conforme aux normes. Il relève que ce moyen de contrôle n'a aucune conséquence, car il suffit à la personne de modifier le pot d'échappement le temps de présenter le véhicule, puis de remettre le pot hors normes dès que la visite est faite. Le gendarme qui leur avait fait la présentation avait expliqué qu'en cas de plaintes répétées en un lieu donné, ils entreprenaient parfois des démarches plus ciblées, mais qui ne sont visiblement pas assez fréquentes. Il estime qu'il faudrait appliquer plus systématiquement ce règlement et avoir une communication plus forte, pour dire que pareils comportements sont inacceptables et que la solution sera désormais le séquestre. Il faut une action de l'Etat visant à dire que la personne adopte un comportement illégal, individuel et au détriment du bien public.

Un commissaire (PDC) constate qu'il a été fait mention des motions 1719 et 1922, qui posaient plus ou moins le même constat sur le bruit. Il pense que tous s'accordent sur l'existence grandissante de cette pollution sonore. Ces motions allaient plus ou moins dans le même sens, à savoir le rétablissement de la brigade antibruit et le renforcement des sanctions par la possibilité de la saisie, dûment prévue dans le règlement susmentionné. Il y a donc une prise de conscience par rapport à la nuisance sonore. Au sujet de la première invite de la pétition, mentionnant l'exigence que les pots d'échappements soient indémontables ou fixés avec des plombages, il demande comment les pétitionnaires envisagent les choses et notamment si cela implique qu'il faut contraindre les constructeurs, qui sont pour l'essentiel étrangers. Il voit là une mesure qui serait difficilement ou pas du tout applicable. Par contre, s'agissant de la 2<sup>e</sup> invite relative aux véhicules déjà en circulation, il pense qu'il y a peut-être une ouverture possible et que son application est envisageable.

M. Jean-Pierre Budliger est conscient de cette difficulté. Il relève que, lorsqu'ils ont rédigé cette pétition il y a 15 mois, ils ignoraient quasiment tout sur le sujet, sur la manière de s'y prendre et sur la façon de rédiger la pétition.

Il commence par la dernière invite, laquelle veut qu'un recensement soit fait par les particuliers. C'est cela qu'il met en avant. Il répète qu'il faut que le public participe au recensement. Il insiste sur le fait qu'il s'agit de recensement et non de dénonciation. M. Olivier Norer répète que cette pétition n'est pas à prendre ligne par ligne ; ce n'est pas un projet de loi mais une intention de la population, laquelle manifeste le souci d'être intégrée dans ce processus et non d'être uniquement victime de ce bruit. Les formes et mesures doivent être ensuite prises par le Conseil d'Etat. Si le Conseil d'Etat met en place des mesures d'application de la loi et du règlement, il peut aussi

prendre en compte des demandes des individus. Le public peut par exemple informer l'Etat s'il y a systématiquement une personne qui roule à une heure et en un lieu donnés avec un véhicule trop bruyant. Il précise qu'il ne s'agit pas de dénonciation. Selon le cas rapporté, l'Etat peut envoyer sur place les personnes habilitées à faire les mesures de bruit et, si le tort est avéré, une amende ou un séquestre pourra être appliqué.

Il remarque que le bruit atteint chacun à titre de personne et est quelque chose de péjorant pour tous. Dans cette pétition, il faut concevoir l'individu au centre.

Le même commissaire (PDC) entend ces explications. Il sait que les choses évoluent et que la pétition date de 15 mois, mais il a un peu l'impression que ce qui est exposé ne va plus vraiment dans le sens de la pétition. Il admet que cette pétition n'est certes pas un projet de loi mais relève qu'elle comporte tout de même des invites et que le Conseil d'Etat, si la pétition lui est renvoyée, ne peut choisir d'en prendre certaines en compte et pas d'autres. Il précise que, par ses remarques, il ne veut surtout pas minimiser cette problématique du bruit, que tout un chacun subit.

Une commissaire (S) constate que cette pétition demande, par ses invites, d'intervenir en amont et en aval. En amont, il faudrait légiférer, notamment pour répondre à la première invite. Il faudrait légiférer au niveau fédéral, car la LCR est une loi fédérale. Concernant la 2<sup>e</sup> invite, elle relève que le contrôle périodique se fait déjà pour les motos et voitures. Or, une fois le contrôle passé, les pots d'échappement sont à nouveau changés. Elle relève que la motion 1922 traitait des mêmes soucis que ceux exposés dans cette pétition. Lors de son étude, il avait été dit que seuls environ 300 motos avaient été verbalisées en 2009, ce qui est peu par rapport au nombre de véhicules. Une des solutions serait l'instauration de la brigade antibruit, laquelle peut faire un bon travail. Sur la 3<sup>e</sup> invite, elle relève que la police verbalise déjà en fonction de la LCR et pourrait confisquer certains véhicules. Cependant, la police est tellement débordée qu'elle ne peut concrètement y procéder. Elle conclut en disant que les pétitionnaires exposent des problèmes connus et déjà débattus par les députés, mais que la solution consisterait à recréer cette brigade antibruit, selon elle.

M. Jean-Pierre Budliger admet que la commissaire (S) a en partie raison, mais relève que l'OMS dit tout de même qu'il y a un problème de santé publique à Genève en raison du bruit, ce qui signifie qu'il n'y a pas en place les organes nécessaires pour résoudre le problème. Soit la brigade antibruit est remise en route, soit le public est invité à participer pour faire le recensement. Il ne veut surtout pas critiquer la police, qui est débordée dans la situation actuelle. Il ajoute que les pétitionnaires essaient concrètement de

trouver une solution qui permette d'améliorer la situation. Il suggère donc aux commissaires d'interpréter de manière souple le texte de la pétition, afin que tout le monde y trouve son compte. M. Boris Calame indique que la pétition, telle que formulée, propose des pistes à creuser. En relisant les deux motions susmentionnées et cette pétition il faut voir l'esprit, car c'est cela plus que le texte mot à mot qui est important. Il répète que ce sont les pics et non le bruit moyen qui posent problème. S'il n'y a pas de comportement proactif de la gendarmerie, que rien ne se passe quand un véhicule bruyant lui est signalé, le public ne va pas recenser ou dénoncer. Le problème est que quelques individus, par leur comportement et le fait d'avoir un véhicule devenu illégal de par sa transformation, se permettent de nuire à tous. C'est là qu'il faut agir. Il admet que les mesures techniques proposées sont effectivement en partie de niveau fédéral, mais il ajoute que la personne qui a changé son pot remettra le modèle d'origine pour passer le contrôle technique. Le gendarme auditionné leur a dit que nombre de magasins vendent les modèles illégaux d'échappement, alors ils pourraient imaginer aussi qu'il y ait des sanctions contre les vendeurs et installateurs de pots d'échappement modifiés. Il précise que le véhicule, à l'origine, est homologué pour la Suisse et respecte donc notamment les normes de bruit.

Une commissaire (UDC) relève que la possibilité qu'une personne passe tous les soirs à la même heure, au même endroit, qu'elle puisse être dénoncée et que la police puisse l'appréhender lui semble rare. Pour pouvoir dénoncer une personne, par un site internet ou tout autre moyen, il faut pouvoir prouver ce que l'on dit. Elle demande alors si, selon eux, il serait judicieux de mettre de la vidéosurveillance pour aller dans le sens de cette pétition.

M. Jean-Pierre Budliger répond par l'affirmative, pour autant que les caméras mesurent aussi les décibels ; or, il ne croit pas que le système soit prévu pour ce faire.

Un commissaire (MCG) émet des remarques au sujet des 3 dernières invites. La 3<sup>ème</sup> invite traite de la verbalisation des conducteurs, laquelle se fait déjà. Il signale que la brigade antibruit a effectivement été transformée en Groupe Transport et Environnement et perdue donc. La 4<sup>ème</sup> invite mentionne le fait que la police devrait infliger des amendes lourdes ; or, ce n'est pas la police qui fixe le prix des amendes. Il signale que, dans les années 1980, il faisait partie de la brigade antibruit ; l'amende était de 180 F pour un vélomoteur avec un pot modifié et de 80 F pour une moto avec un pot d'échappement modifié et trop bruyant. Enfin, au sujet de la 5<sup>ème</sup> invite, il note que les motocyclistes ou automobilistes qui se font arrêter par la police avec un pot trop bruyant se font déjà convoquer par l'OCAN.

M. Boris Calame répond que les échos qu'ils ont eu de la brigade transport et environnement, dont le domaine de compétence ne s'arrête pas au trafic mais s'étend également aux problèmes de bruits de voisinage, est que la gendarmerie est un peu démunie. En effet, lorsqu'il y a un bruit ponctuel, il est difficile de le localiser puisqu'il disparaît ; de plus, la gendarmerie n'est pas équipée pour le mesurer puisque seule la brigade transport et environnement est équipée pour ce faire. Il faut trouver d'autres solutions pour que plus de gendarmes aient la possibilité de réaliser des mesures, notamment par un sonomètre mobile. Il serait possible d'imaginer que cette mission soit confiée à la police municipale. Il note que cette nuisance, que l'on peut trouver jour et nuit, pose surtout problème la nuit. Il faut donner une marge de manœuvre au contrôle et plus de compétences à la gendarmerie et éventuellement à la police municipale pour convoquer les détenteurs de véhicules, voire confisquer les véhicules problématiques.

Le même commissaire (MCG) indique qu'il y avait 12 collaborateurs à la brigade antibruit, qui couvraient une nuit sur 2 de 19h à 6h du matin. Elle visait surtout les vélomoteurs mais aussi les voitures modifiées.

### **Discussion de la commission**

Un commissaire (PDC) répète que l'ensemble de la commission s'accorde sur la question du bruit. Les débats ont eu lieu et le rapport est assez exhaustif en ce qui concerne les auditions relatives à la motion 1719. Il constate, en entendant les pétitionnaires, que leur discours ne correspond plus tout à fait au texte de la pétition. Il imagine qu'ils se sont rendu compte que la pétition comportait des points inapplicables, malgré la démarche qu'il qualifie de tout à fait louable. Il propose que les commissaires attendent le rapport du Conseil d'Etat sur la motion 1719 et, au nom du PDC, propose de déposer cette pétition sur le Bureau du Grand Conseil.

Un commissaire (MCG) informe que son groupe devra se concerter sur le sort à donner à cette pétition. Il croit que celle-ci part d'un bon sentiment et qu'il serait heureux que l'on puisse sévir d'avantage ; or, plomber les pots d'échappement ou inciter à la délégation à des fins statistiques est un peu dangereux. Il est donc favorable au dépôt de la pétition sur le Bureau du Grand Conseil.

Une commissaire (S) indique que la dernière invite sur la délation la dérange. Par ailleurs, elle note que si le Conseil d'Etat ne fait pas quelque chose, il sera sollicité sans arrêt car le bruit est un problème de santé publique. Ainsi, son groupe propose le renvoi de la pétition au Conseil d'Etat, qui aura 6 mois pour y répondre. Elle rappelle que les députés ont

voté la motion 1719 il y a un an ; elle trouve un peu exagéré que le gouvernement n'ait pas encore répondu.

Une commissaire (UDC) annonce que son parti refusera la pétition.

Une commissaire (R) indique que son groupe est aussi favorable au dépôt de la pétition.

Une commissaire (L) rappelle que son parti avait déjà refusé la motion 1922, estimant que les commissaires avaient obtenu des réponses satisfaisantes de la part de la police lors des auditions. Il y a certes un problème de bruit, mais les réponses proposées ici sont inconciliables avec le nombre de policiers actuels. Elle voit mal la police se déplacer en toute urgence si un véhicule fait du bruit, sachant qu'il faut parfois déjà attendre lorsque l'on appelle le 117. Elle trouve également la notion de délation extrêmement dérangeante et pense qu'elle peut donner lieu à des débordements incroyables, des inimitiés, des jalousies, etc. Elle s'oppose à cette notion. Pour toutes ces raisons, son parti demandera le dépôt de cette pétition.

Un commissaire (PDC) précise que son parti s'était abstenu sur la motion 1922, car elle visait la recréation de la brigade antibruit qui existait pourtant toujours, sous une autre dénomination. Il pense qu'au vu de l'audition et des auditions eues dans le cadre de l'étude des motions 1922 et 1719, tous s'accordent pour dire que la possibilité du séquestre n'est pas assez appliquée ; il faut certes faire de la prévention, mais l'application d'un séquestre de temps en temps serait une bonne chose, surtout que le bruit courrait vite dans le milieu des motards. Il faudrait déposer cette pétition, car il voit mal comment ce texte peut être renvoyé au Conseil d'Etat puisqu'il lui demande d'appliquer des choses qui relèvent du droit fédéral ; il faudrait commencer à dire à tous les importateurs qu'ils ne peuvent plus importer des motos ou scooters car les pots doivent être soit soudés, soit plombés. Il ne voit pas comment il est possible de faire appliquer ce genre de choses. Il rappelle que la motion 1719 a été renvoyée au Conseil d'Etat le 29 janvier 2010 et que les commissaires n'ont toujours pas reçu de réponse. Il suggère éventuellement d'interpeler le Conseil d'Etat par une IUE, afin de savoir où il en est avec sa réponse. L'autre moyen, s'ils sont tous d'accord sur le fait qu'ils veulent faire appliquer la possibilité du séquestre, serait de rédiger une résolution de Commission enjoignant le Conseil d'Etat de faire respecter cette disposition règlementaire. Il conclut en disant qu'il est persuadé que quelques séquestres permettraient de calmer un peu les gens.

M. Frédéric Scheidegger indique que la motion 1719 n'a pas été oubliée par le Conseil d'Etat, qui lui a voué un soin attentif. Il a noté l'impatience des



commissaires et la transmettra à qui de droit. Le Conseil d'Etat ne manquera pas d'entrer en matière sur les quelques éléments qui ont été évoqués aujourd'hui et qui n'auraient pas été inclus dans la réponse à la motion 1719. Le Conseil d'Etat profitera des liens existant entre cette pétition et les deux motions pour avoir la réponse la plus adéquate possible, dans les meilleurs délais.

Suite à un riche échange de points de vue, le président suggère aux commissaires de voter quant à la suite à donner à cette pétition.

**Les commissaires ne sont pas favorables au renvoi de la P 1740 au Conseil d'Etat, par :**

Pour :	2 (2 S)
Contre :	9 (2 PDC, 1 R, 3 L, 1 UDC, 2 MCG)
Abstention :	1 (1 R)

**Les commissaires sont favorables au dépôt de la P 1740 sur le bureau du Grand Conseil, par :**

Pour :	10 (2 PDC, 2 R, 3 L, 1 UDC, 2 MCG)
Contre :	2 (2 S)
Abstention :	–

Le président conclut que la pétition 1740 va être déposée sur le bureau du Grand Conseil. Ainsi, Mesdames et Messieurs les députés, nous vous invitons à en faire de même.

## **Pétition**

**(1740)**

### **concernant le bruit des véhicules motorisés, en particulier les deux-roues**

Tout véhicule motorisé doit être équipé d'un pot d'échappement pour réduire le bruit du moteur à un niveau acceptable, prescrit par la loi. La conformité de ce dispositif est vérifiée lors des contrôles périodiques effectués par l'Office Cantonal des Automobiles et de la Navigation (OCAN). Cependant, il est connu qu'une fois le contrôle passé, bon nombre de motards trafiquent le pot d'échappement de leur véhicule, ou le remplacent par un modèle non conforme. Le bruit causé par cette catégorie de motards est devenu un tel fléau que la police n'arrive plus à enrayer ces abus et renonce à verbaliser les contrevenants.

Face à cette situation insoutenable, les soussignés demandent :

- que tous les nouveaux véhicules admis à la circulation soient munis de pots d'échappement indémontables ou fixés avec des plombages ;
- que tous les véhicules présentés aux contrôles périodiques soient munis de pots d'échappement indémontables ou fixés avec des plombages, conformes avec ceux exigés pour les véhicules neufs ;
- que la police verbalise les conducteurs de véhicules qui ne respectent pas les normes de bruit et qu'elle les oblige à repasser une visite à l'OCAN ;
- que la police inflige des amendes lourdes à ceux qui roulent avec des véhicules munis de pots d'échappement modifiés ou non conformes ;
- que les conducteurs dénoncés par les particuliers soient obligés de passer un contrôle de leur véhicule auprès de l'OCAN.

N.B. 405 signatures  
*p.a ATE-Genève*  
*18, rue de Montbrillant*  
*1201 Genève*