



Signataires : Matthieu Jotterand, Caroline Marti, Sylvain Thévoz, Alberto Velasco, Grégoire Carasso, Antoine Mayerat, Cédric Jeanneret

Date de dépôt : 1^{er} juillet 2026

Projet de loi

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.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Jouer à un instrument de musique est une activité hautement positive. Jouer de cet instrument en appartement demande un peu de tolérance aux voisins et aux voisines, qui en feront volontiers preuve la journée. En revanche, il semble à peu près évident à tout le monde que jouer du piano dans un immeuble d'habitation en pleine nuit est inadéquat et ne doit pas se produire.

Circuler avec une belle moto peut certainement provoquer beaucoup de plaisir sur les routes de campagne, toutefois dans la zone urbaine, elle s'avère tout de suite nettement moins adaptée à un environnement sonore déjà très pollué. Mais pourquoi, en pleine nuit, un motard ou une motarde trouve-t-il ou elle adéquat de traverser la ville avec une moto ultra-bruyante ? Là où le bon sens prévaut pour les instruments de musique, il semble brusquement absent dès que l'on parle de belle mécanique.

Pour un trajet nocturne à moto, des milliers de riverains peuvent être perturbés dans leur sommeil ! Alors qu'il est techniquement possible de circuler à moindre bruit, cet empiètement sur le sommeil et, in fine, sur la santé des habitants et habitantes de la zone urbaine n'est pas tolérable.

Peu de choses semblent d'ailleurs faire autant l'unanimité contre elles que le bruit dit « comportemental » des usagers et usagères de la route. Il est clair que la balle est très largement dans le camp fédéral : en effet, un cadre législatif pour les radars anti-bruit ou des valeurs d'homologation moins laxistes passeront par Berne, voire par l'Europe.

Sans sous-estimer l'importance des adaptations législatives ci-dessus, il est possible selon l'article 3 alinéa 4 de la LCR de restreindre certaines zones au trafic motorisé trop bruyant à des endroits sensibles. Cela permet de lutter contre un aspect souvent oublié du « bruit comportemental » : le comportement d'achat !

En effet, au moment du choix de véhicule, le critère du bruit (vu alors comme positif pour l'acheteur ou l'acheteuse) ne peut être traité sans prendre en compte l'environnement dans lequel va évaluer le véhicule.

Au-delà même des fraudes répétées des constructeurs (récemment, KTM a été épinglé pour avoir bridé provisoirement le temps de l'homologation des motos de circuit destinées à la ville¹), le problème de véhicules surpuissants,

¹ https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2026/05/26/les-motos-secretement-debridees-de-ktm-aux-niveaux-explosifs-de-pollution_6693926_4355770.html

construits pour rouler à 300 km/h avec des accélérations dignes de circuits, certes homologués mais souvent trafiqués, qui évoluent dans un espace urbain, doit être pris en compte.

L'élément crucial qui doit également être pris en compte consiste dans le fait qu'un même déplacement peut aujourd'hui être effectué avec des véhicules relativement peu bruyants et que les véhicules les plus bruyants et les plus dérangeants relèvent donc de choix délibérés de leurs propriétaires.

Cela va sans dire que, même avec une petite motorisation et un comportement abusif, il sera toujours possible de déranger des personnes ; toutefois, le retrait de certaines zones à certaines heures des véhicules les plus dérangeants constituera déjà un vrai soulagement des riverains concernés, quoique non encore parfait.

Lors des travaux de préparation de ce projet de loi, il a été décidé de recourir à une modification de la LaLCR, qui donne déjà latitude au département de fixer des restrictions de la circulation dans la limite du droit fédéral.

Le projet de loi ne souhaite pas modifier en tant que telle la compétence du département pour élaborer lesdites restrictions, mais a pour but d'instaurer la nécessité de le faire là où la protection des riverains l'exige.

Le cadre fédéral permet une certaine latitude et plusieurs solutions seraient envisageables. Dans les idées à disposition du département, plusieurs ont été imaginées pendant la confection de ce projet de loi :

- se calquer sur les zones LMCE (zone 1) ;
- identifier rue par rue celles dont le bruit est excessif, soit par des relevés avec un dispositif de type radar anti-bruit soit par les données liées au bruit routier à disposition ;
- instaurer un système similaire à l'échelonnage pour les pics de pollution mais sur le niveau de bruit.

Cette dernière idée serait certainement la moins simple à mettre en place mais permettrait de graduer les mesures. Par exemple en excluant au début seulement la partie la plus bruyante et, au fur et à mesure du renouvellement du parc, exclure les véhicules dont le choix délibéré du propriétaire était celui d'un fort bruit, malgré l'existence du dispositif.

Enfin, il semble aussi important de préciser ici le cadre et les exclusions souhaités. En effet, il semblait important de circonscrire cela aux véhicules privés : les autobus (même si la version thermique sera bientôt en voie de disparition) ou encore les véhicules d'urgence ne sont pas à restreindre.

Au vu de l'inertie fédérale à permettre de lutter efficacement contre le bruit routier comportemental et l'impossibilité pratique de régler cela par les contrôles de police, ce projet de loi a l'ambition de s'attaquer malgré tout concrètement aux comportements d'une petite minorité de fans de motorisation excessive ou de tuning qui perturbent les nuits de sommeil de la majorité silencieuse... qui aimerait, si ce n'est le silence, à tout le moins un environnement nocturne calme et propice au sommeil réparateur.