



Date de dépôt : 12 juin 2024

Réponse du Conseil d'Etat

à la question écrite de Sylvain Thévoz : Deux-roues motorisés ultra-bruyants : quelles mesures urgentes pour faire cesser les nuisances ?

En date du 3 mai 2024, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite ordinaire qui a la teneur suivante :

En ce mois d'avril, la police genevoise a annoncé la création d'une brigade équestre. L'idée est certainement bonne et nombre de personnes ont accueilli cette nouvelle avec joie. Cependant, une autre brigade est attendue par les plus de 120 000 Genevoises et Genevois exposés jour et nuit à des niveaux excessifs de bruit routier : celle qui sera outillée pour lutter efficacement contre les conducteurs ultra-bruyants.

Parmi ces derniers, on trouve en premier lieu des conducteurs de deux-roues motorisés (2RM). Il s'agit de personnes conduisant des gros cubes et des scooters – souvent maquillés – dont les accélérations génèrent des pics de bruit qui peuvent dépasser les 90 décibels. Ce vacarme strident ou émis sous forme de basses est susceptible de déranger des milliers de personnes durant un seul parcours en ville ou dans sa périphérie. Tout comme un seul fumeur pouvait autrefois déranger un restaurant entier.

Le Conseil d'Etat a annoncé un plan de lutte antibruit. Celui-ci comprend notamment la mise en œuvre de tests avec des radars capables de « flasher » des conducteurs ultra-bruyants. Pour le moment, ces appareils ne sont pas encore homologués. Par ailleurs, la police mène de temps à autre des contrôles sur la route. Pour autant, la règle statistique est que ces motards peuvent circuler sans encombre. L'exception est l'arrêt d'un véhicule du fait de son bruit excessif. Ce déséquilibre n'est pas acceptable. Il constitue une sorte d'insulte au civisme et montre un Etat qui ne parvient pas à rétablir un

certain calme dans la ville, d'autant qu'il n'y a rien d'inéluctable à la présence de véhicules ultra-bruyants.

Parallèlement, le nombre de deux-roues motorisés continue de croître. Il atteint aujourd'hui plus de 60 000 véhicules, sans compter les pendulaires, qui génèrent 600 000 passages aux frontières chaque jour, tous moyens de transport confondus. Des tests de mesure de bruit ont été réalisés à Genève. Ils montrent que les véhicules ultra-bruyants comptent pour environ 2% des véhicules motorisés. Ce pourcentage est probablement plus élevé pour les seuls 2RM, car une partie des utilisateurs font le choix de véhicules bruyants par amour du bruit motorisé. Il suffit de se placer une dizaine de minutes au bord du lac, le long de l'avenue du Mail ou dans un parc, celui des Bastions par exemple, pour entendre quatre à six fois des motards faire hurler leurs moteurs. Si 4% des 2RM seulement sont pris comme base de calcul, cela équivaut à un chiffre de 2400 2RM ultra-bruyants. Plus les pendulaires. Or il suffit à un seul de ces véhicules de traverser une partie de la ville ou du canton de nuit pour importuner ou réveiller des milliers de personnes.

Ces nuisances sont-elles combattues ? *Ce devrait être aux conducteurs de tels engins de redouter la police et non pas aux citoyens et citoyennes de Genève de subir ces pics de bruit incessants. Or à ce stade, les 120 000 Genevois et Genevoises touchés chroniquement par le bruit routier à leur domicile, plus tous les autres qui le sont en passant du temps hors de chez eux, sont livrés à ces comportements sans AUCUNE défense. Les émetteurs de bruit extrême circulent quasi librement. Ceux qui souffrent de cette situation n'ont d'autre choix que de serrer les dents, mettre les mains sur les oreilles de leurs enfants, dormir avec les fenêtres fermées ou utiliser des boules Quies pour trouver la paix. Et cela est vrai, y compris dans des appartements récents équipés de triple vitrage, même avec des véhicules qui passent à une certaine distance. Chaque citoyen peut se déplacer à sa guise, mais le civisme et le droit exigent que les mouvements de chacun ne génèrent pas un tapage normalement puni par la loi. Chacun devrait pouvoir observer les signes réguliers d'actions visant un changement vers une cité plus préservée de ces chauffards.*

Mes questions sont les suivantes :

- 1) Quels moyens actuels le canton met-il en œuvre pour limiter spécifiquement les pics de bruit routier des 2RM ?*
- 2) En 2023, année de lancement du Plan bruit, combien de motards ont été sanctionnés à la suite de contrôles de police ? A la suite de combien de contrôles ?*
- 3) Etant donné l'ampleur du problème sanitaire posé par les véhicules ultra-bruyants, pourquoi la police n'est-elle plus dotée d'une véritable brigade du bruit ?*
- 4) Le canton a-t-il observé les pratiques innovantes d'autres villes européennes pour lutter contre les pics sonores des 2RM ?*
- 5) A partir de quelle date des radars antibruit seront-ils installés pour permettre concrètement d'obtenir des résultats en matière de diminution du bruit routier ?*
- 6) Comment se fait-il que les visites obligatoires des véhicules au bureau des automobiles ne permettent pas de détecter les 2RM ultra-bruyants ? Une visite obligatoire centrée sur les contrôles du bruit ne répondait-elle pas au problème ?*
- 7) Outre ces mesures, le canton a-t-il prévu des campagnes de sensibilisation auprès des motards, notamment au moment des passages de permis ?*
- 8) Le Conseil d'Etat détient-il des chiffres sur l'impact spécifique des 2RM en matière de pics sonores routiers ? Quels sont les dépassements quotidiens des normes de bruit sur des axes comme le U lacustre, l'avenue du Mail, ou des axes périurbains ? Quel est l'impact mesuré contre ces pics de bruit routiers dans des rues passées au régime du 30 km/h ?*

Je remercie d'avance le Conseil d'Etat de ses réponses détaillées.

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Les réponses du Conseil d'Etat aux différentes interrogations que contient la présente question écrite ordinaire sont les suivantes :

1) Quels moyens actuels le canton met-il en œuvre pour limiter spécifiquement les pics de bruit routier des 2RM ?

Les pics de bruit routier des deux-roues motorisés peuvent difficilement être limités par les infrastructures. Il s'agit essentiellement d'une problématique de comportement (mode de conduite ou modification du véhicule). La lutte contre ces nuisances passe donc avant tout par les contrôles effectués par la police, ainsi que par les moyens techniques et humains dont celle-ci dispose pour les faire.

Cela étant, les radars anti-bruit peuvent aussi représenter une solution efficace pour limiter les excès de bruit causés par la circulation routière. Des éléments spécifiques sur ces systèmes sont décrits en réponse à la question 5, en particulier l'utilisation depuis fin 2023 d'un radar anti-bruit, dit d'avertissement ou pédagogique, par le service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants (SABRA).

De plus, le 31 janvier 2024, le Conseil d'Etat a adopté le plan bruit 2022-2030, première partie de la mise en œuvre de la stratégie bruit 2030, qui comporte, entre autres, une mesure spécifique pour lutter contre les nuisances sonores dues aux véhicules motorisés. Cette dernière précise en particulier le développement et la mise en place de ces radars anti-bruit.

Enfin, ajoutons que le Conseil d'Etat a adopté, en 2022, une stratégie vitesse pour lutter également contre le bruit routier. Elle aura, notamment, un effet réducteur sur les bruits de pointe.

2) En 2023, année de lancement du Plan bruit, combien de motards ont été sanctionnés à la suite de contrôles de police ? A la suite de combien de contrôles ?

Les infractions à la loi fédérale sur la circulation routière, du 19 décembre 1958 (LCR; RS 741.01), ont fait l'objet de 137 ordonnances pénales prononcées à l'encontre d'utilisateurs de deux-roues motorisés par le service des contraventions (SDC). Celles-ci font suite à 133 contrôles, planifiés ou sur initiative.

A titre d'exemple, la sanction peut se monter à 990 francs (amende et émoluments) pour un véhicule équipé d'un système d'échappement non réceptionné (homologué) et bruyant.

3) Etant donné l'ampleur du problème sanitaire posé par les véhicules ultra-bruyants, pourquoi la police n'est-elle plus dotée d'une véritable brigade du bruit ?

La brigade antibruit (BAB) a été dissoute en 2000. Face au constat général de l'accroissement des émissions de bruit dans le canton, ainsi qu'aux conséquences que cela implique sur la santé et la qualité de vie de ses habitants, le commandant de la gendarmerie de l'époque avait confié la gestion de cette problématique à l'état-major en charge de la sécurité routière. Aujourd'hui, ce rôle a été repris par l'unité routière de la gendarmerie.

Chaque mois, tout particulièrement entre mars et octobre, les unités de la gendarmerie effectuent, de jour comme de nuit, des opérations routières, planifiées ou sur initiative, qui se focalisent sur des thèmes généraux ou spécifiques. Ces opérations poursuivent plusieurs objectifs, notamment celui d'assister, de sensibiliser et de sanctionner si nécessaire les usagers de la route.

Lors des actions « bruit », un accent particulier est porté sur les routes à fort trafic ou propices à générer des nuisances sonores, que celles-ci soient d'ordre technique ou comportemental, à l'exemple de la route de Verbois.

4) Le canton a-t-il observé les pratiques innovantes d'autres villes européennes pour lutter contre les pics sonores des 2RM ?

Le projet pilote de test d'un radar anti-bruit dit de contrôle ou de sanction, piloté par la Confédération, tel que décrit à la réponse apportée à la question 5, est un dispositif innovant et une piste prioritaire. Il est également suivi par d'autres villes européennes (villes françaises, allemandes, anglaises et belges par exemple), pour lutter contre les pics de bruit des deux-roues motorisés.

5) A partir de quelle date des radars antibruit seront-ils installés pour permettre concrètement d'obtenir des résultats en matière de diminution du bruit routier ?

Il est tout d'abord nécessaire de préciser qu'il existe 2 types de radar antibruit. Le premier type est un radar anti-bruit dit d'avertissement ou pédagogique. Celui-ci a été testé à Genève dès 2020; les tests ont permis de constater leur maturité technique. Le radar anti-bruit pédagogique fonctionne ainsi : lorsqu'un usager de la route passe à proximité et qu'il crée plus de bruit que le seuil déterminé, le radar le détecte et, quelques mètres plus loin, un panneau affiche un message tel que « attention, trop de bruit ». Le SABRA s'est équipé d'un radar de ce type en 2023 et a commencé dès

octobre 2023 à le déployer sur les lieux faisant l'objet de plaintes de riverains en lien avec des excès de bruit routier.

Le second type de radar anti-bruit est dit de contrôle ou de sanction. Il combine des dispositifs acoustiques capables de calculer des niveaux sonores et des angles de provenance du bruit, une caméra pour capturer une photo de la scène complète au moment du dépassement du seuil de bruit, ainsi que 2 caméras dédiées à la lecture automatisée des plaques d'immatriculation. Par contre, il n'existe pas à l'heure actuelle de base légale fédérale permettant leur utilisation pour sanctionner un dépassement du seuil de bruit.

Néanmoins, le canton de Genève a collaboré très activement avec l'Office fédéral de l'environnement (OFEV), entre juillet et novembre 2023, sur un projet pilote d'utilisation d'un radar anti-bruit de ce type. Cette collaboration a permis d'acquérir, sur 4 sites du canton, des données vérifiées et fiables qui vont contribuer à l'élan visant à modifier le cadre légal régissant l'utilisation de ces radars. Le canton de Genève a été le seul canton partenaire pour ce test, démontrant ainsi son rôle pionnier et proactif dans ce domaine au niveau suisse. Le rapport comportant tous les résultats de ce projet pilote sera publié par la Confédération d'ici juin 2024.

6) Comment se fait-il que les visites obligatoires des véhicules au bureau des automobiles ne permettent pas de détecter les 2RM ultra-bruyants ? Une visite obligatoire centrée sur les contrôles du bruit ne répondait-elle pas au problème ?

Le fait qu'un véhicule soit bruyant ne signifie pas nécessairement qu'il n'est pas conforme à la législation fédérale.

A cet égard, la conformité ne dépend pas uniquement du niveau de décibels, mais aussi de l'homologation du véhicule par la Confédération, comprenant également les nombreux accessoires possibles, échappement compris.

Afin qu'un véhicule soit admis à la circulation sur la voie publique, il doit satisfaire, entre autres, à des valeurs limites en matière de bruit. L'ordonnance fédérale concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers, du 19 juin 1995 (OETV; RS 741.41), définit ces valeurs limites et les modes d'expertise à respecter. Elle se fonde à ce titre sur des dispositions applicables au sein de l'Union européenne, que la Suisse est tenue d'observer en raison des accords bilatéraux passés avec celle-ci.

Dans ce cadre, l'office cantonal des véhicules (OCV) contrôle tous les deux-roues motorisés immatriculés à Genève, selon les périodicités imposées par l'Office fédéral des routes (OFROU), soit 5, 8, 10, 12 et 14 ans (5 ans

après la date de la première mise en circulation, puis 3 ans après, puis tous les 2 ans).

Lors de ces contrôles, tous les véhicules doivent être conformes, selon l'homologation d'entrée en Suisse. Dans le cas contraire, une décision de retrait d'immatriculation est prononcée.

La LCR ne permet pas une flexibilité cantonale pour un éventuel contrôle obligatoire supplémentaire ciblé.

7) Outre ces mesures, le canton a-t-il prévu des campagnes de sensibilisation auprès des motards, notamment au moment des passages de permis ?

Lors des cours obligatoires pour l'obtention du permis de conduire, cette notion est mise en avant. Durant l'examen de conduite auprès de l'OCV, la conduite « éco-drive », comprenant le comportement de l'élève, est appréciée. De plus, à cette occasion, les deux-roues motorisés utilisés pour l'examen, et leur conformité aux normes anti-bruit, sont contrôlés.

En outre, le plan bruit 2022-2030 prévoit une action spécifique (fiche action 3.5), dont l'objectif est de réduire les nuisances sonores liées au trafic des véhicules bruyants (y compris les deux-roues motorisés), par des actions de sensibilisation, puis d'autorité sous l'angle du comportement à l'utilisation et de l'équipement (utilisation de dispositifs d'échappement dégradés ou rendus non conformes aux normes).

8) Le Conseil d'Etat détient-il des chiffres sur l'impact spécifique des 2RM en matière de pics sonores routiers ? Quels sont les dépassements quotidiens des normes de bruit sur des axes comme le U lacustre, l'avenue du Mail, ou des axes périurbains ? Quel est l'impact mesuré contre ces pics de bruit routiers dans des rues passées au régime du 30 km/h ?

Comme mentionné dans la réponse apportée à la question 5, un rapport comportant les résultats du projet pilote d'utilisation d'un radar anti-bruit de sanction, mené par l'OFEV en collaboration avec le canton de Genève et sur territoire genevois, sera publié par la Confédération d'ici juin 2024.

Ce rapport comportera des chiffres récents, y compris concernant la part des deux-roues motorisés impliqués dans les pics de bruit routier. Les données ont été enregistrées sur 4 sites distincts à Genève, à savoir la rue de Lyon (Ville de Genève), pour tester une route à fort trafic limitée à 50 km/h, l'avenue de l'Ain (commune de Vernier), pour tester une route à fort trafic limitée à 60 km/h, la route Jean-Jacques-Rigaud (commune de Chêne-

Bougeries) et le chemin de la Mère-Voie (commune de Plan-les-Ouates), pour tester une route limitée à 30 km/h, respectivement à trafic moyen et faible.

Ces chiffres seront rendus publics lors de la publication du rapport et l'OFEV viendra présenter les résultats aux communes qui ont accueilli ces tests.

Concernant l'impact mesuré dans des rues passées au régime du 30 km/h, selon l'OFEV et sur la base de plusieurs études, les principaux bénéfices de cette diminution de vitesse sont une réduction globale du bruit routier de 3 décibels (ce qui équivaut à la réduction du trafic routier de moitié), mais aussi une diminution des événements avec des niveaux sonores élevés (pics).

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :
Michèle RIGHETTI-EL ZAYADI

La présidente :
Nathalie FONTANET