

Date de dépôt : 2 octobre 2013

Réponse du Conseil d'Etat

à la question écrite urgente de M. Michel Ducret : Bruit des véhicules d'urgences : le niveau sonore maximum admis est-il indispensable à la sécurité ?

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 20 septembre 2013, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

Une des principales causes de nuisances en milieu urbain est, c'est bien connu, le bruit. Il est une cause de fatigue nerveuse, insidieuse parce qu'on s'y résigne, habitué qu'on est, en milieu urbain surtout, à en subir la pression permanente.

En comparaison avec d'autres villes suisses ou étrangères, on est rapidement frappé à Genève par le nombre d'interventions des véhicules d'urgence de toutes sortes : police, ambulance, médecin, pompiers, qui sillonnent nos artères avec divers tons de sirènes stridentes, bien entendu accompagnés des très réglementaires lampes bleues clignotantes.

Certains axes, comme la rue de la Servette, la route de Chêne, celle de Frontenex, etc., à proximité desquels se situent des bases de services d'urgence, et sur lesquels ces véhicules circulent régulièrement, tous les jours et toutes les nuits, sont particulièrement touchés par ces nuisances, quand bien même ils sont bordés d'immeubles d'habitation. Ces appartements, souvent anciens, et parfois non traversant sont donc particulièrement exposés, car même avec des mesures d'isolations thermiques et sonores, le niveau sonore des sirènes est tel que leur bruit est à peine atténué.

Tout ceci sans parler des piétons, dont les oreilles subissent cette « agression » sonore à chaque passage d'un véhicule d'urgence, parfois multipliée par trois lorsqu'on assiste au défilé « ambulance – médecin d'urgence – police », créant ainsi un autre problème de santé publique en voulant en résoudre un autre !

Pourtant, le taux de criminalité ou celui des diverses interventions urgentes n'est pas ou guère plus élevé que dans les autres cités helvétiques ou étrangères. Pourquoi donc cette présence incessante de sirènes qui n'ont de loin pas le charme de celles que l'on peut rencontrer sur les rives de notre lac ?

En France voisine, les ambulances sont beaucoup moins bruyantes, et on peut apprécier la différence lorsqu'elles amènent des urgences à notre Hôpital. Dans d'autres villes suisses, comme à Lugano, par exemple, on ne connaît pas non plus de nuisances sonores comparables à celles que nous subissons.

Renseignements pris, un niveau sonore maximum est imposé au niveau fédéral aux véhicules utilisateurs de ces avertisseurs sonores ; ils sont contrôlés, et sont donc, en principe, conformes aux normes admises. Mais c'est aux normes maximales ! Et c'est bien là que le bât blesse dans notre canton : d'autres villes suisses ont, semble-t-il, imposé un niveau sonore plus bas, beaucoup plus bas que ce maximum légal, qui est fort agressif pour des habitants subissant, par ailleurs à longueur de journée et surtout de nuit, les nuisances du trafic. Car la nuit aussi, les véhicules d'urgence, pour bénéficier pleinement de leur droit de priorité, sont censés rouler avec les feux bleus et la sirène enclenchée; ce qui nous vaut des passages bruyants en pleine nuit, à 4:30 heures, alors que la rue est déserte, pour une voiture de médecin d'urgence cherchant une adresse dans un quartier.

Dès lors se pose une question : ce niveau sonore est-il vraiment indispensable pour assurer la sécurité de la circulation de véhicules d'urgence ? De récents accidents dans notre cité, survenus en plein jour, notamment celui entre deux ambulances, semblent démontrer que ce n'est pas vraiment le cas. Et, en parallèle, on constate que des efforts constants sont faits, tant par les pouvoirs publics que par les particuliers, pour diminuer les nuisances du vacarme urbain : renforcement de l'isolation phonique des logements, diminution du bruit des véhicules, tant privés que ceux des transports collectifs, pose de revêtements routiers phono absorbants, etc. Tous ces investissements n'ont de sens que si tous les acteurs participent à l'effort commun contre les agressions dues aux émissions sonores, qu'elles qu'en soient les sources.

Ne serait-il pas possible, dès lors, d'imposer un niveau sonore maximum moins élevé, ou, à tout le moins, ne serait-il pas possible d'exiger une « sirène de nuit » aux « performances » sensiblement diminuées ?

À l'heure où Genève dit se préoccuper de la qualité de vie de ses habitants, et où il faut se battre pour l'attractivité dans le contexte d'une forte concurrence internationale, le Conseil d'État ne pourrait-il pas se pencher sur ce problème afin d'améliorer la situation d'une collectivité qui se veut exemplaire au plan de la qualité de vie ?

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Le niveau des avertisseurs sonores est régi par les dispositions légales fédérales à l'annexe 11 de l'Ordonnance sur l'équipement technique des véhicules. Il est notamment mentionné :

31 *Lorsque l'avertisseur est installé, l'intensité sonore de chaque son doit atteindre au moins 100 dB(A) sans toutefois excéder 115 dB(A) et en laboratoire (avertisseur démonté; distance de mesure de 2 m en chambre anéchoïque), au moins 116 dB(A) sans toutefois excéder 129 dB(A).*

31.1 *Les fréquences de base des deux sons déterminées par des comparaisons subjectives doivent se situer entre 360 Hz et 630 Hz et leur rapport de fréquences doit être de 3:4 (tolérance: -3 % et +7 %).*

32 *La durée d'un cycle complet (2 sons aigus, plus 2 sons graves, plus une pause éventuelle) doit être de 2,5 à 3,5 secondes. Lorsque l'avertisseur est actionné une nouvelle fois, le cycle doit recommencer au début. Un branchement permanent est autorisé. Les sons doivent se suivre de manière rythmique et ne doivent pas se superposer. Toute pause entre la succession des sons ne doit pas dépasser 0,8 seconde.*

L'avertisseur acoustique, de même que le feu bleu sont des appareils qui sont homologués par les autorités fédérales.

L'autorité cantonale n'a aucune compétence en la matière. Ses tâches consistent uniquement à vérifier que les appareils installés soient homologués en Suisse et à vérifier leur bonne utilisation en concordance avec les feux bleus. De ce fait, l'autorité cantonale ne peut pas imposer des règles et être plus restrictive que les exigences susmentionnées. Elle ne peut, de ce fait, même par une loi cantonale, fixer une valeur inférieure à 100 dB A), ni fixer des valeurs différentes pour une utilisation de jour ou de nuit.

Pour l'utilisation la nuit des avertisseurs sonores, la notice d'utilisation des feux bleus et des avertisseurs à deux sons alternés émises par le Département fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Energie et de la Communication en date du 6 juin 2005 prévoit que, lorsqu'il intervient d'urgence la nuit, le conducteur peut actionner le feu bleu sans l'avertisseur à deux sons alternés aussi longtemps qu'il lui est possible d'avancer rapidement sans déroger de manière notoire aux règles de la circulation et, surtout, sans revendiquer une priorité spéciale. Si le conducteur veut revendiquer ce droit, il a l'obligation, la nuit aussi, d'actionner simultanément le feu bleu et l'avertisseur à deux sons alternés. C'est au conducteur d'apprécier correctement la situation et de savoir s'il peut, sans danger pour lui-même et les autres usagers de la route, renoncer à l'usage des avertisseurs spéciaux.

Ces dispositions étant de la compétence de la Confédération, l'autorité cantonale ne peut pas intervenir, si ce n'est de rendre attentives les autorités fédérales à la problématique du bruit occasionné par l'utilisation d'avertisseurs acoustiques dont les normes admises paraissent trop élevées et des désagréments causés aux riverains, notamment dans une agglomération aussi densifiée que notre canton.

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

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :
Anja WYDEN GUELPA

Le président :
Charles BEER