



GRAND CONSEIL

de la République et canton de Genève

QUE 2303-A

Date de dépôt : 11 février 2026

Réponse du Conseil d'Etat

à la question écrite urgente de Julien Nicolet-dit-Félix : Quelles suites au projet pilote de « radar bruit » mené à Genève ?

En date du 23 janvier 2026, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

Le 12 décembre, le Conseil fédéral publiait, en réponse à la motion de la commission des transports du Conseil national 20.4339¹, un rapport² sur les expériences pilotes de mesure du bruit routier en vue de sanctionner les usagers responsables de ces nuisances particulièrement dommageables.

Ce rapport révèle que, techniquement, le système « Hydre » utilisé à Genève permet d'identifier les véhicules excessivement bruyants en vue de sanctionner leur conducteur s'il ne respecte pas le cadre légal, qu'il s'agisse de sa façon de conduire (usage excessif de l'avertisseur, accélération intempestive, régime excessivement élevé... cf. LCR art. 40 et 42), de modifications illégales du véhicule ou des deux cumulativement.

Malheureusement, le Conseil fédéral, sur les cinq variantes qu'il entrevoit, n'envisage de mettre en place que le « nudging », à savoir l'annonce par des signaux lumineux, aux contrevenants, qu'ils sont en train (!) de contrevénir... quand bien même une étude de l'EMPA, citée dans le rapport, considère cette mesure comme inefficace. Il s'appuie sur un avis juridique pour renoncer à légiférer en raison de l'absence d'un compteur

¹ <https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20204339>

² <https://www.parlament.ch/centers/eparl/curia/2020/20204339/Bericht%20BR%20F.pdf>

dans le véhicule alors qu'un second avis (Conférence suisse des Ministères publics) contenu dans le même rapport estime que cela n'est pas un obstacle.

Compte tenu des effets négatifs du bruit routier, maintes fois démontrés scientifiquement, qui vont de l'inconfort aux atteintes graves à la santé, notre canton ne peut se satisfaire de cette attitude attentiste des autorités fédérales.

C'est pourquoi, sur la base de l'expérience pilote menée à Genève, je pose au Conseil d'Etat les questions suivantes :

- Quels moyens le Conseil d'Etat entend-il, seul ou en association avec d'autres cantons, mettre en œuvre pour inciter les autorités fédérales à se départir de leur inertie en matière de sanction du bruit routier ?*
- Quelles bases légales cantonales et quels dispositifs techniques permettraient d'ores et déjà de sanctionner les bruits routiers excessifs ?*
- Quelles modifications règlementaires et/ou législatives cantonales permettraient d'atteindre cet objectif ?*

Avec mes remerciements et mes meilleurs vœux pour une année 2026 paisible et silencieuse.

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Le canton porte une attention particulière à la lutte contre les pics de bruit routier liés au comportement des usagères et usagers. C'est ainsi que dès 2020, en soutien à l'action de la police dans son travail quotidien à l'encontre des nuisances sonores sur la route, il s'est engagé dans les tests de radars anti-bruit à visée pédagogique, puis, dès 2023, à visée de contrôle.

Si les radars à visée pédagogique sont déjà utilisés dans le canton, leur emploi doit être complété avec celui de radars à visée de sanction, dans la même logique que pour la lutte contre les excès de vitesse, dans une combinaison de prévention et de sanction. Genève étant un canton très urbain, la problématique des pics de bruit routier provoqués par le comportement inadéquat de quelques conductrices et conducteurs est d'autant plus critique, du point de vue de la santé publique, pour des milliers d'habitantes et habitants.

Le Conseil d'Etat est ainsi convaincu qu'il est nécessaire pour Genève de pouvoir sanctionner, au moyen de cette nouvelle technologie, les quelques pourcents de conductrices et conducteurs qui réveillent et brisent la tranquillité de sa population.

Le signal envoyé par le Conseil fédéral via la publication en décembre 2025 de son rapport sur les expériences pilotes de mesure du bruit routier, concluant à l'utilisation des radars à visée de sanction comme de simples radars à visée pédagogique, est en ce sens totalement insatisfaisant. Les différents projets pilotes menés depuis 2023, entre autres dans les cantons de Genève, Bâle et Zurich, ont pleinement prouvé la maturité technique de ces radars.

Le service des affaires européennes, régionales et fédérales (SAEF), via un ordre de mission du Conseil d'Etat, n'a pas attendu la publication de ce rapport pour travailler au niveau fédéral afin de faire avancer ce dossier. Ainsi, des contacts ont été pris avec d'autres cantons, prioritairement des cantons-villes, tout en travaillant également avec les parlementaires genevois à Berne. M. Golay a ainsi posé une question au Conseil fédéral en mars 2025 (25.7005), demandant quelles données techniques manquaient au Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) pour introduire rapidement les radars antibruit de contrôle en Suisse. Plus récemment, M^{me} Klopfenstein Broggini a déposé une interpellation (25.4600) demandant « quand le Conseil fédéral passera-t-il enfin à l'action ? ». Cette interpellation fait d'ailleurs suite à la publication du rapport du Conseil fédéral de décembre 2025.

Le Conseil d'Etat entend poursuivre avec détermination ses actions à Berne sur ce dossier, les bases légales nécessaires à l'utilisation des radars anti-bruit de contrôle de responsabilité fédérale étant absolument nécessaires.

Au-delà des indispensables actions au niveau fédéral, le travail se poursuit au niveau cantonal malgré une marge de manœuvre cantonale très faible voire inexisteante pour une utilisation complète du dispositif (c'est-à-dire sanctionner à l'aide du radar bruit) sans la base légale fédérale. Il s'agit par exemple d'analyser les possibilités d'utilisation « partielle » du dispositif au niveau cantonal (par exemple pour une sensibilisation ciblée ou un contrôle technique obligatoire après la mise en évidence de comportements inadéquats via le radar de contrôle, après un processus d'homologation).

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

Le président :
Thierry APOTHÉLOZ