REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE
Chancellerie d'Etat
Service communication et information

Genève, le 29 octobre 2024

Aux représentantes et représentants
des médias

Communiqué de presse du département du territoire (DT)

Avancée technologique: les radars anti-bruit permettent de cerner les incivilités sonores du trafic genevois

S'appuyant sur une campagne de terrain inédite réalisée dans notre canton, la Confédération a rendu publique cet été une évaluation de la fiabilité en ville des radars anti-bruit de contrôle. Outre le constat que ces équipements sont désormais parfaitement opérationnels, cette étude offre une image détaillée des excès sonores relevés sur les routes genevoises. L'analyse des données confirme que, à Genève, 1% environ des usagers est à l'origine des nuisances les plus dommageables du bruit routier. Les utilisateurs de deux-roues motorisés sont le plus souvent en cause mais, même dans cette catégorie, les comportements à l'origine des pics de bruit qui péjorent la qualité de vie demeurent très minoritaires: 10% d'indélicats jettent ainsi l'opprobre sur une majorité de motocyclistes et scootéristes respectueux du voisinage. Ces données renforcent la volonté du canton de Genève de cibler avec détermination ces comportements occasionnant à la population un préjudice sonore disproportionné, aussi néfaste qu'évitable.

Entre le mois de juin et le mois d'octobre 2023, quatre tronçons routiers genevois ont été équipés successivement d'un radar anti-bruit de contrôle. L'objectif de cette opération pilote menée par la Confédération avec le concours des autorités locales: tester en ville la fiabilité de ces équipements prometteurs pour protéger la population des excès de bruit routiers. L'analyse de cette évaluation inédite en Suisse - qui totalise plus d'un demi-million de passages de véhicules - permet à Genève de mieux cerner ces incivilités sonores.

Bruit du trafic: une toute petite fraction d'usagers de la route indélicats

Premier constat: quel que soit le type de véhicule utilisé, la grande majorité des usagers de la route genevois n'occasionnent pas de charge sonore excessive pour la population. Des pics de bruit dépassant 82 dB, dommageables pour le voisinage, sont toutefois notés sur tous les tronçons, mais ils sont le fait d'une très petite minorité qui, durant la période de suivi, ne représente qu'entre 0.1 et 1.2% des passages relevés. Les données récoltées pourraient conforter une idée reçue: les deux-roues sont les véhicules les plus souvent en cause, représentant environ 70% des excès sonores problématiques alors qu'ils ne constituent qu'une fraction du trafic. Attention toutefois aux raccourcis hâtifs: même dans cette catégorie, 90% des motocyclistes et scootéristes n'activent pas le radar anti-bruit grâce à une conduite adaptée. Ces chiffres livrent donc un constat éloquent: au-delà de l'entretien ou du type de véhicules, les incivilités sonores liées au trafic résultent avant tout de comportements facilement évitables - accélérations brusques, modifications techniques - de très peu d'usagers. Bien que très minoritaires, ceux-ci occasionnent des nuisances aux effets

largement disproportionnés pour les riverains.

Les données récoltées livrent également un éclairage sur les différents contextes urbains: les limites de vitesse en ville ne sont pas sans influence sur les incivilités sonores. Comme on pouvait s'y attendre, compte tenu de la différence de charges de trafic, leur nombre absolu est nettement plus élevé sur les routes les plus rapides (100-200 par 24 heures pour les sections à 50 ou 60 km/h, contre moins d'une dizaine dans les zones 30). En plus, la proportion des excès semble aussi diminuer avec une baisse de la vitesse limite: le taux de pics le plus bas est noté dans les zones 30 (entre 0.1 et 0.2%), soit près de 10 fois moins que sur le tronçon où la limite est à 60 km/h (1.2%).

Fiabilité et radar anti-bruit de contrôle: tous les feux sont au vert

L'évaluation rendue publique par la Confédération cet été pourrait marquer un tournant dans la lutte contre les incivilités sonores sur la route: elle confirme sans équivoque la fiabilité des radars anti-bruit de contrôle pour cibler ces excès. Cette étude visant avant tout à mettre à l'épreuve ces appareils révèle ainsi que, même dans des contextes urbains variés, ils s'avèrent capables de mesurer avec précision les niveaux sonores en cause, contremesure d'un sonomètre de référence à l'appui. De plus, les véhicules concernés peuvent être identifiés en écartant tout risque d'erreur grâce à différents niveaux de vérification. Autre avancée majeure de cette étude sur le terrain à la portée nationale: déterminer un seuil unique à 82 dB pour une utilisation de ces appareils en ville. Ce seuil - qui représente tout de même entre environ 2 et 10 fois plus de bruit que le niveau moyen du trafic mesuré durant le projet - s'avère adapté pour déceler un excès sonore pour tous les véhicules privés, aussi bien aux limites de vitesse à 30, 50 ou 60km/h. Le rapport fédéral relève enfin l'efficacité imbattable de ces équipements permettant de suivre le passage de 10'000 véhicules par jour sans intervention de la police sur le terrain, avec à la clé pour les autorités un gain de temps extrêmement important et une économie équivalente des deniers publics. Dès qu'une homologation officielle aura eu lieu et surtout des bases légales créées, la police mettra en œuvre les moyens nécessaires pour les faire respecter.

Les conclusions de cette évaluation fédérale confortent le canton de Genève dans son engagement à l'égard de cette technologie arrivée à maturité. Il poursuivra son soutien actif en faveur d'un déploiement des radars anti-bruit de contrôle, avec l'objectif résolu de cibler ces excès occasionnant à la population un préjudice sonore aussi néfaste qu'évitable.

Pics sonores routiers: des communes en premières lignes

"Dans le cadre de ce projet fédéral, plusieurs communes genevoises, notamment Genève, Vernier et Chênes-Bougeries ont successivement accueilli avec enthousiasme un radar anti-bruit de contrôle. Adapté à nos rues, aisément intégrable au mobilier urbain et surtout fiable, ce type d'équipement a démontré à nouveau tout son potentiel en faveur de la qualité de vie de nos quartiers. Il constitue une véritable opportunité de cibler, et peut-être solutionner, ces incivilités sonores issues du trafic, aussi pernicieuses qu'indésirables. Objet de plaintes légitimes, source de souffrances réelles pour les riverains, mais dispersées et difficiles à saisir, ces dernières nous laissent encore trop souvent démunis en pratique. Notre expérience d'autorité locale ne peut qu'identifier dans ces radars anti-bruit une solution très efficiente pour agir à l'encontre de ces excès sur les routes, bruyants et inutiles. Les projets pilotes suscitent aujourd'hui des demandes concrètes de la population; c'est peu s'avancer que d'affirmer que nos administrés, dans une grande majorité, attendent avec beaucoup d'impatience le déploiement de ces appareils devant leurs fenêtres. Fortes des expériences acquises, les

communes à l'écoute de leur population les soutiendront".

Communes de Vernier, Chênes-Bougeries et Ville de Genève, hôtes des équipements du projet pilote de la Confédération

---

Pour réduire efficacement le bruit issu du trafic

Chacun peut contribuer à réduire le bruit au volant d'un véhicule, notamment en évitant les comportements qui génèrent inutilement des nuisances sonores et peuvent donc être punissables.

- Adopter une conduite souple et sans accélérations délibérées et excessives;
- Renoncer à toute modification technique non conforme de son véhicule (par ex. pot d'échappement, admission d'air) et veiller à son entretien;
- Ne jamais enclencher le mode de conduite "sport", "race" ou autre, qui génère plus de bruit que le mode standard;
- Ne pas faire tourner inutilement le moteur d'un véhicule à l'arrêt ou faire tourner à vide le moteur à un régime élevé;
- Éviter les va-et-vient inutiles avec un véhicule motorisé;
- Veiller à ce que les pneus soient gonflés à la pression prescrite par le constructeur et privilégier à l'achat les modèles les plus silencieux identifiés grâce à l'étiquette européenne des pneus.

Pour toute information complémentaire: Mme Aline Staub Spörri, directrice du service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants, DT, T. 022 388 80 41.