

Rapport d'information de la commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de la mobilité du 28 août 2024

Rapporteur d'information : Pierre BLEIKER

PRÉSENTATION DE L'ESSAI PILOTE DE RADAR ANTIBRUIT À GENÈVE

Après un bref rappel par M. BUSCHBECK, Conseiller administratif, des enjeux de la lutte contre le bruit en général et du bruit routier à Vernier, Mmes STAUB-SPORRI et BAILLON, du Service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants (SABRA), passent à la présentation des résultats de ce projet pilote. Vernier était volontaire pour accueillir ce dispositif en test le long de l'avenue de l'Ain. Le SABRA a déployé un radar français HYDRE pour tester son efficacité technique le long de cette rue, mais aussi dans 3 autres lieux sur le canton de Genève choisis en fonction de leur typologie (2 zones 30 km/h et une route à 50 km/h en centre-ville). Ce dispositif permet de repérer les bruits excessifs causés par un mauvais comportement du conducteur (accélération violente, véhicule trafiqué, etc.), indépendamment du bruit généré par la route elle-même (vitesse autorisée, état de la chaussée, etc.).

Le système HYDRE permet de distinguer le bruit ambiant du pic sonore causé par un véhicule, il enregistre une vidéo, prend des clichés, reconnaît et extrait les numéros d'immatriculation et note aussi le niveau sonore du pic exprimé en dB.

Le but de ce projet pilote était de répondre à 5 questions, dont voici les résultats :

- 1. Peut-on envisager une même valeur seuil pour différentes situations et différents types de véhicules ?** *Il n'y a pas de différence systématique entre les situations (30, 50 et 60 km/h) ni entre les types de véhicules. Le rapport préconise donc d'utiliser une valeur unique, ce qui simplifierait la législation.*
- 2. Est-ce que les véhicules bruyants sont identifiés et reconnaissables ?** *Oui, le véhicule le plus bruyant est reconnu et identifiable. L'enregistrement permet un contrôle ultérieur par un opérateur, comme les radars de vitesse.*
- 3. Est-ce que le système fait une erreur de reconnaissance pour une catégorie ?** *Non, les catégories de véhicules sont reconnues et l'enregistrement permet le contrôle ultérieur.*
- 4. Est-ce possible d'identifier les numéros d'immatriculation ?** *Oui, les numéros étaient reconnaissables. L'enregistrement permet le contrôle ultérieur.*
- 5. Est que le système permet une économie de ressources pour le contrôle par l'autorité ?** *Oui. Comme pour les radars de vitesse, un contrôle ultérieur est nécessaire avec les radars antibruit pour 0.7% des véhicules avec 82 dB. Le radar permet de contrôler 10'000 véhicules/jour sans personnel, contrairement à la Police qui peut contrôler environ 125 véhicules/jour avec 20 agents en service. Le radar est donc plus efficace.*

Concernant les constatations faites à l'avenue de l'Ain, sur 38'000 véhicules/jour : 1,5% des passages déclenchent le radar à 80 dB, 1,2% à 82 dB et 0,5% à 85 dB ; 22% des événements détectés étaient dus à des voitures, 63% à des deux-roues, 2% à des bus et 14% à des camions. Le comportement de 90% des conducteurs de deux-roues qui ont fréquenté ce tronçon est adéquat. Seuls 10% posent problème. Par comparaison, seul 1% des passages à la rue de Lyon déclenche le radar.

Aux questions d'un commissaire (PLR), Mme STAUB-SPORRI répond que 80 dB correspond au bruit d'un bar très fréquenté avec musique. Concernant le bruit routier en général, la diminution de la vitesse à 30 km/h donne de bons résultats, en revanche la différence est très minime entre 60 et 50 km/h. La diminution à 30 km/h oblige les conducteurs à avoir une conduite plus constante et contribue à la diminution des pics de bruit, objet de cette étude. Elle explique que pour l'une des zones 30 km/h, le radar a été placé en sortie de dos d'âne et dans la chicane. Il est donc possible que les pics soient liés à la réaccélération, mais cela n'a pas été vérifié dans ce projet pilote.

Un commissaire (SOC) relève que les conditions météorologiques peuvent grandement influencer sur le bruit routier (neige, pluie) et il demande si le système permet de passer outre cette différence. Il se pose la même question concernant la musique dans les véhicules. Mme BAILLON précise que si une chaussée humide augmente le

niveau sonore des véhicules, le cadre de la mesure du radar Hydre est de détecter des conduites bruyantes. Le bruit de la musique est suffisamment caractéristique pour être séparé. Mme STAUB-SPORRI ajoute qu'il faut distinguer le bruit basal issu du trafic normal habituel sur l'axe concerné des pics de bruit dus à des comportements routiers non appropriés. En cas de pluie, le bruit basal va augmenter mais les pics vont ressortir.

Un commissaire (ALTERNATIVE) relève la proportion importante de motos repérées par le radar. Selon ses informations, les Députés cantonaux seraient pour une limite à 82 dB. Il demande donc si les cantons pourront décider de leurs seuils. De plus, il aimerait savoir si les radars seront étalonnés régulièrement et si une tolérance sera appliquée comme pour les radars de vitesse. Pour finir, il demande si des tests ont eu lieu de nuit.

Mme STAUB-SPORRI indique que la base légale sera fédérale, que les tests ont eu lieu 24h/24 durant la période, que l'homologation des radars antibruit est en cours en France, et que le système que notre pays choisira devra être homologué et régulièrement étalonné. Pour le reste, elle ne peut pas encore donner de réponse.

Un commissaire (UDC) demande si le système testé peut faire la différence entre le bruit des avions et les pics de bruit routier. Il souligne aussi l'importance de la pose de revêtement phonoabsorbant et demande si toutes les chaussées de la Commune en sont équipées. Enfin, il aimerait connaître le coût de l'installation des radars.

Mme STAUB-SPORRI répond que le radar devrait faire cette distinction grâce à la triangulation, mais il n'a pas été testé dans ces conditions. Au niveau des coûts, elle ne peut pas répondre. Concernant le revêtement, elle indique qu'il s'agit de l'une des premières mesures pour lutter contre le bruit routier basal. À ce niveau, le Canton vient de publier son premier plan de lutte contre le bruit, avec comme mesure importante de privilégier la pose de revêtement phonoabsorbant dans tous les cas, même si ce dernier est moins durable et perd en efficacité avec le temps.

M. BUSCHBECK renchérit en rappelant que la Ville de Vernier est l'une des premières à avoir déjà changé tous les revêtements de son réseau routier communal.

Un commissaire (SOC) croit comprendre que le système permet de repérer les véhicules qui font trop de bruit de manière continue. Lorsque Mme STAUB-SPORRI lui répond que les pics de bruit sont en très grande majorité dus au comportement du conducteur et non au modèle de véhicule, il souligne les différences entre une marque de moto ou une autre, et demande s'il existe une norme.

Mme STAUB-SPORRI lui répond que tous les véhicules doivent être homologués pour pouvoir circuler, et qu'effectivement certains d'entre eux sont plus bruyants, dépassant 80 dB, mais qu'il s'agit d'un autre combat à mener.

Un commissaire (VERT.E.S) demande si ces radars ne vont pas créer une discrimination envers les personnes aux revenus faibles, qui ne peuvent pas acheter des véhicules neufs donc moins bruyants.

Mme STAUB-SPORRI explique que l'un des buts du test était justement de s'assurer qu'il n'y ait pas une détection systématique de certains véhicules, ce qui n'est pas le cas. De plus, en France, le législateur a décidé d'exclure les véhicules les plus anciens des normes et que nous pourrions opter pour la même solution.

Pour terminer, M. BUSCHBECK se dit très satisfait de ce test, qui démontre que seul 1% des véhicules sont repérés, ce qui représente tout de même 200 à 400 bolidés par jour. De plus, il souligne la différence entre le bruit routier des pics causés par le comportement de certains conducteurs. Il indique aussi que ce sera au Canton de décider de l'emplacement des radars une fois ces derniers homologués, et qu'il faudra attendre la base légale adoptée après consultation des communes.