



Selon les tests effectués en 2023, 0,2 à 1,5% des conducteurs seraient concernés. Martial Trezzini/Keystone

Comment les chauffards sonores échappent encore aux sanctions

Santé publique Le Grand Conseil et le Conseil d'État veulent pouvoir punir les conducteurs trop bruyants à l'aide de radars antibruit. Pour cela, une législation fédérale est nécessaire.

Bastien Nespolo

Un moteur vrombit et tout le quartier se réveille. À Genève, plus de 120'000 habitants sont exposés à des niveaux sonores supérieurs aux normes fédérales. Parmi ces désagréments, les pics de bruit sont pourtant évitables. En accélérant fortement ou en modifiant leurs véhicules, «des conducteurs dérangent à eux seuls des centaines, voire des milliers de personnes, déplore Philippe Royer, directeur général de l'Office cantonal de l'environnement (OCEV). Ces comportements dommageables doivent être combattus largement.»

En 2023, pour lutter contre les véhicules trop bruyants, le Canton a été pionnier dans le test des radars antibruit. Ces dispositifs, nommés «Hydre», permettent de flasher un véhicule, non pas quand il excède une limite de vitesse, mais un niveau sonore. Afin d'analyser les débuts de ces tests, effectués à visée de contrôle, «un rapport mandaté par la Confédération a relevé que leurs résultats étaient concluants», poursuit Philippe Royer.

Le Conseil d'État genevois reste convaincu de la nécessité de pouvoir sanctionner les comportements inadéquats par le biais de cette technologie. Pourtant, seule une base légale fédérale permettrait la mise en place de ces mesures administratives dans les cantons et cela pourrait prendre du temps.

En décembre 2025, la Confédération a publié un second rapport dans lequel le Conseil fédéral indique envisager de ne mettre en place qu'une approche de sensibilisation, celle du «nudging». Soit le fait de disposer des affichages le long de la route qui «donnent

«Le rapport ne recense que des obstacles, n'avance aucune proposition pour les lever et ne prend pas en compte les retours positifs des projets pilotes.»

Delphine Klopfenstein Brogгинi
Conseillère nationale Verte

un retour direct aux conducteurs avec des indications telles que «Trop bruyant!» ou des smileys», précise le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (Detec).

Cette utilisation limitée ne convainc pas le député du Grand Conseil genevois Julien Nicolet-dit-Félix, pour qui ces avertissements pédagogiques peuvent même être «contreproductifs» en incitant certains usagers de la route à «tester leurs moteurs». Le député pointe que ce sont surtout les comportements qui dérangent plutôt que des véhicules non conformes; il ajoute qu'une «étude mentionnée dans ce rapport démontre l'inefficacité du nudging en Suisse».

Le Conseil fédéral justifie toutefois sa décision d'usage préventif en avançant des manquements techniques et juridiques ne permettant pas de légiférer sur une utilisation punitive des radars. Le fait que ces technologies ne seraient pas suffisamment perfectionnées, que les véhicules devraient être équipés de compteurs ou qu'une limite sonore devrait encore être établie fait partie de ces bases légales et techniques insuffisantes. Mais cette analyse est à nouveau contestée.

Après la publication de ce rapport, le directeur de l'OCEV a informé que le Canton a été «déçu» et appuie qu'à l'instar de la vitesse, «la prévention doit être combinée à des mesures de sanctions». Un regard que partage par ailleurs l'Union des villes suisses.

«Impartial et lacunaire»

La conseillère nationale Delphine Klopfenstein Brogгинi estime que ce rapport est «impartial et lacunaire». «Il ne recense que des

obstacles, n'avance aucune proposition pour les lever et ne prend pas en compte les retours positifs des projets pilotes.» Tout comme le directeur de l'OFEV, ils soutiennent que la technologie est à la pointe et que les tests ont prouvé que les radars peuvent isoler le bruit en l'attribuant de manière fiable à un véhicule.

La députée Verte soulève également une incohérence. «M. Rösti (*ndlr: responsable du Detec*) a choisi de retenir un avis juridique indiquant qu'en l'absence d'un compteur il est impossible de légiférer alors qu'un second avis présent dans le rapport indique que ce n'est pas un obstacle.»

Et de développer: «Il s'agit d'une responsabilité individuelle au même titre que le taux d'alcool. Les conducteurs n'ont pas un compteur dans leur véhicule qui leur indique s'ils ont dépassé la norme.» Quant à cette limite de bruit à ne pas franchir, «il serait tout à fait possible de légiférer sur son seuil, comme cela a été fait avec les particules fines dans la lutte contre la pollution».

Le service de communication du Detec indique «partir du principe que ces appareils vont continuer à s'améliorer et que le moment venu, leur utilisation éventuelle à des fins de sanction pourra être rediscutée. Cependant, aucun calendrier n'a encore été fixé à cet effet.»

Pour l'heure, ce sont donc toujours des policiers équipés de sonomètres qui sanctionnent des véhicules bruyants lors de contrôles volants. «Toutefois, ces démarches sont exigeantes en ressources et en configuration et le radar antibruit est un outil qui apporterait une réponse à ces difficultés de terrain», estime le directeur de l'OCEV.