

## Interpellation

**Quelles mesures sont prises pour protéger la population des nuisances sonores liées aux motos ?**

L'Office fédéral de l'environnement l'affirme : « L'excès de bruit nuit à la santé et à la qualité de vie et entraîne des coûts élevés. En Suisse, 1,3 million de personnes sont exposées à un niveau de bruit excessif. La principale source de bruit est la circulation routière. Les mesures de protection contre le bruit mises en œuvre jusqu'ici se sont certes avérées efficaces, mais aussi insuffisantes pour protéger la population. La lutte contre le bruit s'applique désormais davantage à prévenir le bruit à sa source »<sup>1</sup>.

En matière de bruit du trafic routier, notre canton a d'ores et déjà pris ses responsabilités en proposant le « *Projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit-cadre de CHF 8'550'000.- destiné à financer la réalisation des mesures d'assainissement contre le bruit le long des routes cantonales selon la convention-programme signée entre le Canton et la Confédération pour la période 2012-2015* ». Comme son intitulé l'indique, ce décret permettra de financer les mesures permettant de diminuer le bruit sur les tronçons de routes cantonales hors localités, dans le but d'améliorer la qualité de vie des habitants et riverains et de répondre ainsi aux exigences fixées dans le cadre de l'Ordonnance fédérale de protection contre le bruit, l'OPB. Un délai à mars 2018 a été fixé par la Confédération pour le financement partiel des mesures qui permettent de réduire le bruit excessif du trafic routier.

Parmi les mesures dans la lutte contre le bruit du trafic routier<sup>2</sup>, les plus souvent citées sont :

- la pose de revêtements phono-absorbants ;
- les parois anti-bruit et l'installation de fenêtres isolantes.

Ces deux mesures posent toutefois un certain nombre de problèmes : les revêtements phono-absorbants ont une durée de vie limitée, ils ne peuvent pas être posés en altitude car sensibles au gel et dégel. En outre, ils sont efficaces à partir d'une certaine vitesse et lorsqu'on roule de manière régulière. Aussi, il apparaît difficile que l'Etat se charge de faire poser des fenêtres isolantes sur des bâtiments en mains privées. De plus les fenêtres ne sont efficaces que si elles sont fermées. Quant aux parois anti-bruit, elles ne peuvent être placées qu'en des lieux particuliers (le long de l'autoroute, des voies de chemin de fer, notamment).

Rappelons que l'OPB (art. 13, al. 3) mentionne explicitement que la priorité doit être donnée aux mesures qui empêchent ou réduisent la formation de bruit plutôt qu'à celles qui empêchent ou réduisent uniquement sa propagation. En d'autres termes, il s'agit prioritairement de diminuer le bruit à la source et l'OFEV le répète.

En-dehors des localités, c'est le plus souvent le bruit de roulement qui pré-domine, puisque l'allure est régulière, et c'est là que les revêtements phono-absorbants sont efficaces. En revanche, dans les localités et dans les rues pourvues de feux, de passages pour piétons, de giratoires, bref, où l'on roule de manière saccadée, avec arrêt et accélérations, c'est le bruit du moteur qui prédomine.

Or un changement important est à l'œuvre depuis quelques années. On veut parler ici de l'augmentation du nombre de motos. Bonne solution pour se glisser dans le trafic en évitant les bouchons de plus en plus nombreux, en particulier en ville, parking facilité et gratuit et à proximité du lieu où l'on se rend, effet de mode, tels sont sans doute les quelques ingrédients qui expliquent le recours de plus en plus fréquent à ce mode de locomotion. Augmentation spectaculaire dans le canton, soit de 80% entre 2000 et 2012, elle a été moindre à Lausanne (entre 10 et 20%). Cette évolution comporte un certain nombre d'effets positifs tels que la diminution de l'espace utilisé sur la chaussée, le choix de moteurs peu bruyants et la conduite discrète d'un certain nombre des conducteurs.

Malheureusement, de nombreux motards prennent la route pour un circuit de course (malgré une campagne d'affichage leur affirmant le contraire), ont une conduite faite de ralentissements suivis de fortes accélérations bruyantes, et trafiquent leur pot d'échappement dans le but de faire le plus de bruit possible<sup>3</sup>.

Compte tenu du bruit des motos que tout un chacun peut observer, il nous paraît que des mesures de contrôle assorties des éventuelles sanctions nécessaires, inciteraient les motards à modifier leur comportement. Ceux d'entre eux qui sont à l'origine d'un bruit excessif seraient ainsi rapidement découragés et changeraient de

<sup>1</sup> OFEV – Site Web – Rubrique Bruit

<sup>2</sup> Signalons que l'OFEV consacre cette année la « Journée internationale de lutte contre le bruit » au bruit du trafic routier (30 avril 2014).

<sup>3</sup> Il s'agit du « tuning », à savoir la mise en place de différents dispositifs permettant d'accroître les « performances » des véhicules. Ces dispositifs sont disponibles en vente libre et peuvent facilement être enlevés quand un contrôle s'annonce, et remis tout de suite après. Un autre effet de ces modifications des pots d'échappement est d'augmenter significativement la pollution de l'air.

comportement. Il ne s'agit de rien d'autre que d'appliquer les normes existantes en la matière. Les contrôles de vitesse sont fréquents et sont efficaces. Des contrôles des niveaux sonores sont tout aussi importants et seraient également efficaces.

La diminution du bruit à la source, et donc le confort de milliers d'habitants du canton, en serait améliorée, sans que ces mesures soient coûteuses, à la différence des autres mesures mentionnées (revêtements spéciaux, parois anti-bruit et fenêtres isolantes) et s'y ajouterait une diminution de la pollution de l'air, ce qui contribuerait non seulement à une amélioration de la qualité de vie des Vaudois et des Vaudoises, mais également à une diminution de la pollution de l'air.

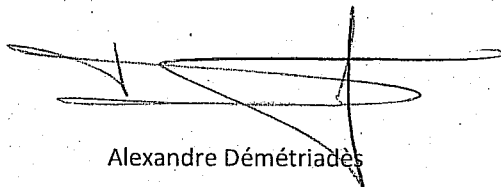
Partant de ces éléments, nous avons l'honneur de poser les questions suivantes au Conseil d'Etat :

- 1) La Police cantonale effectue-t-elle des contrôles systématiques du niveau sonore produit par les motos ? Si oui, à quelle fréquence et avec quelles conséquences (type et nombre de sanctions notamment) ? Si non, pour quelles raisons et depuis quelle année ? Cas échéant, est-il envisagé de recourir à nouveau et de manière régulière à ce type de contrôles ?
- 2) Quels outils sont à disposition du Service des automobiles et de la navigation (SAN) afin de déceler le trafic du pot d'échappement des motos ainsi que des voitures ? Quelles sont les sanctions appliquées pour ce type de trafic ?
- 3) La Police cantonale effectue-t-elle des contrôles liées au trafic des pots d'échappement des motos ? Si oui, à quelle fréquence et avec quelles conséquences (nombre de sanctions notamment) ?
- 4) De manière générale, quelles mesures sont prises par notre canton afin de limiter le bruit à sa source, tel que préconisées par l'OPB, afin de protéger la population des nuisances sonores ?

Lausanne et Nyon, le 29 avril 2014



Rebecca Ruiz



Alexandre Démétriades

*Souhaitent développer*