

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Rebecca Ruiz et consort – Quelles mesures sont prises pour protéger la population des nuisances sonores liées aux motos ?

1 RAPPEL DE L'INTERPELLATION

L'Office fédéral de l'environnement (OFEV) 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"[1].

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 (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[2], 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'article 13, alinéa 3, OPB 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 prédomine, 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 arrêts 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, parcage facilité, 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 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 de 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[3].

Compte tenu du bruit des motos que tout un chacun peut observer, il nous apparaît que des mesures de contrôle assorties d'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 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 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 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 liés 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, telles que préconisées par l'OPB, afin de protéger la population des nuisances sonores ?

[1] OFEV – Site Web – Rubrique Bruit.

[2] L'OFEV consacre cette année la "Journée internationale de lutte contre le bruit" au bruit du trafic routier (30 avril 2014).

[3] 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 l'augmentation significative de la pollution de l'air.

2 RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

2.1 Préambule

2.1.1 Problématique du bruit

Même si le pourcentage des motos est faible, elles contribuent certes dans l'esprit des citoyens à une part non négligeable des nuisances sonores liées au trafic routier. Sur la base d'une méthode d'appréciation des nuisances environnementales développée par l'OMS, des calculs ont également été effectués en Suisse. Cette étude prend en compte les impacts sanitaires du bruit routier, ferroviaire et aérien et estime que chaque année, 47'200 années de vie en bonne santé seraient perdues dans notre pays. La route contribue à 89% de ce total.

La problématique des contrôles techniques a également été soulevée par la Commission fédérale de l'environnement de l'aménagement du territoire et de l'énergie (CEATE-E) et l'Office fédéral des routes (OFROU) a établi un rapport le 6 août 2013[1]. L'OFROU estime, au vu des études et des investigations réalisées, que le problème manifeste des émissions des motos ne peut pas être résolu par des contrôles techniques ou des mesurages supplémentaires (par ex. contrôle du système antipollution). La cause réside essentiellement dans l'absence de prescriptions en matière d'émissions dans la réglementation de l'Union européenne (UE), qui fait également autorité en Suisse. Le problème du bruit particulièrement gênant s'est même accentué avec la diffusion des systèmes d'échappement à clapet à partir de 2009. Mais ce vide réglementaire sera désormais comblé avec le règlement arrêté par le Parlement européen. Comme le Conseil fédéral reprendra simultanément dans le droit suisse les nouvelles réglementations européennes, le problème du bruit devrait s'atténuer quelque peu dans les prochaines années[2].

Sur le plan cantonal, la réglementation du bruit est avant tout communale, édictée dans le cadre de règlements généraux de police. Elle est donc contrôlée et sanctionnée le cas échéant au niveau communal. En particulier, dans les communes pourvues d'un corps de police, cette tâche échoit principalement à celui-ci.

[1] Accessible à l'adresse suivante :

(www.astra.admin.ch/dienstleistungen/00125/00416/00431/index.html?lang=fr&download=NHzLpZeg7t,lnp6LNTU04212Z6ln1ae2IZn4Z2qZpnO2YUq2Z6gpJCEdYF8hGym162epYbg2c_JjKbNoKSn6A##&lang=fr)

[2] Voir aussi l'information diffusée par l'Office fédéral de l'environnement (OFEV), "Les motos font toujours du bruit" : http://www.laerm.ch/fr/dokumente/tgl_2014_fr_Faktenblatt_Irrtum_8.pdf

2.1.2 Motards et prévention routière

En 2013, six motocyclistes sont décédés dans le canton de Vaud. Pour la moitié de ces cas, le conducteur du deux-roues était responsable. La Police cantonale a donc multiplié sa présence, préventive et répressive, dans le cadre des objectifs prioritaires de 2014, qui visent à lutter contre la délinquance routière et les comportements dangereux de certains motards, mais également pour leur rappeler leur vulnérabilité en cas d'accident.

Sur le plan préventif, la Police cantonale invite en particulier les usagers à respecter les limitations de vitesse, à faire preuve de respect et de fair-play vis-à-vis des autres. Depuis 2009, elle organise en collaboration avec le Service des automobiles et de la navigation (SAN) ainsi que la Section vaudoise du Touring club suisse (TCS) une action de prévention baptisée "La route n'est pas mon circuit".

Le principe d'une telle action de prévention est que le message se répète dans le milieu des motards et se propage.

"La route n'est pas mon circuit" comporte deux phases. Durant la première phase, des contrôles de circulation sont mis en place. Y participent plusieurs gendarmes de l'unité de prévention routière et, depuis trois ans, un inspecteur du SAN. Cet expert est en effet seul à même de pouvoir vérifier que l'équipement des motos est bien homologué, les normes d'homologation étant complexes et mises à jour par le SAN.

Assiste également à ces contrôles Bastien Chesaux, pilote en format de course motocycliste "moto2". Il était déjà acteur de la prévention dans le cadre de la campagne "La route n'est pas mon circuit" en 2010, puis en 2012 aux côtés de Sébastien Buemi, autre pilote professionnel. La présence de Bastien Chesaux permet de sensibiliser les motards et de leur faire prendre conscience qu'il ne faut pas confondre circuit et route ouverte à la circulation. Il se met de la sorte à disposition des motards pour leur prodiguer conseils et recommandations personnalisés.

Le week-end du 18 au 21 avril 2014, plus de 120 motards vaudois ont ainsi rencontré Bastien Chesaux, mais également les gendarmes et les experts du SAN, et ont pu s'entretenir avec eux quant aux comportements à adopter sur la route. L'interaction physique est importante dans ce genre d'action préventive. Les demandes de la part des motards sont à traiter au cas par cas. Les conseils prodigués sont donc personnalisés et jugés pertinents par le public-cible. Ils incluent au besoin la conformité de la moto aux normes en vigueur, y compris celles sur le bruit.

Au cours de cette action de nature préventive, des sanctions ne sont pas prononcées. Le cas échéant, est impartie au motard un délai de mise en conformité de son véhicule.

Au même moment, ailleurs dans le canton, des contrôles radar sont organisés, qui sanctionnent les motards fautifs. L'action de prévention se complète ainsi par une action de répression, à des endroits différents.

Sont sélectionnées à cette fin les routes à grand trafic et prisées des motards, par exemple les cols.

La deuxième phase de "La route n'est pas mon circuit" se déroule au Circuit de Bresse, en France. Elle a été reconduite pour la deuxième fois les 27 et 28 mai 2014, fournissant la possibilité à quelque 180 adeptes des deux-roues de piloter leur machine sur ce circuit, durant une journée, sans les contraintes et dangers inhérents à la conduite sur route. L'objectif de cette expérience est d'apprendre aux motards à connaître leurs limites et celles de leur engin, pour éviter chutes et accidents sur la route. Les participants ont profité des conseils et de l'expertise des motards instructeurs de la Police cantonale vaudoise, des experts techniques du SAN, ainsi que des pilotes Bastien Cheseaux, Grégory

Junod et Sébastien Suchet, qui sont aussi instructeurs moto du TCS. Une instruction théorique de la conduite sur piste a été dispensée par les instructeurs du circuit de Bresse. Les motards ont également pu bénéficier des conseils d'un représentant de Bridgestone, fabricant de pneumatiques, et d'un chef d'atelier de Honda Suisse. Ces spécialistes étaient à disposition pour équiper et réparer les machines des participants.

Cette action de prévention a été ouverte à tous les motards résidents dans le canton de Vaud et en possession de moto d'une puissance de 25 KW minimum. Les motos utilisées étaient obligatoirement immatriculées.

Sur le circuit de Bresse, les contraintes en matière de pollution et de bruit sont rappelées. Les véhicules sont contrôlés en regard des exigences suisses et vaudoises. Les moteurs doivent être conformes à la législation fédérale en matière de circulation routière. Les inspecteurs du SAN font un tour complet des véhicules et le personnel du circuit contrôle le bruit.

Le succès de l'opération "La route n'est pas mon circuit" a motivé sa réédition pour l'année suivante. La phase concernant le circuit de Bresse est prévue les 16 et 17 juin 2015.

Outre l'action baptisée "La route n'est pas mon circuit", la Police cantonale est présente, avec un stand, aux "AcidDays" d'Echallens, depuis 2013. Lors de cette manifestation, 15 constructeurs de motos viennent mettre à disposition des véhicules pour des tests. Il s'agit d'une sorte de comptoir de la moto, où de surcroît on peut essayer l'engin.

Les 3 et 4 mai 2014, 4'200 essais ont ainsi pu être effectués par la clientèle. L'attention policière a été accrue à Echallens pendant l'événement, pour limiter les nuisances au voisinage. Des contrôles radar ont aussi été mis sur pied.

S'y ajoute, lors d'autres manifestations de motards, la présence ponctuelle de l'unité de prévention routière de la Gendarmerie, par exemple chaque année au col des Mosses.

Au surplus, la police procède toute l'année à des contrôles ordinaires concernant les motocyclistes. Elle entreprend à ces occasions un contrôle général de l'état du véhicule, axé sur la sécurité des personnes et un éventuel danger qui pourrait être causé par un mauvais état de la moto. En cas de doute sur la conformité du véhicule, elle l'accompagne au SAN pour pouvoir identifier d'éventuels abus. En cas d'accident, cette expertise est systématique. La transformation d'une moto pour en augmenter le bruit est à cet égard difficile à détecter sans moyens techniques, voire informatiques. Certaines motos légalement homologuées génèrent un bruit qui pourrait de prime abord passer pour excessif. Il en découle que les véhicules ne sont en principe pas conduits au SAN uniquement pour un motif de cet ordre.

Il convient en outre de relever que les scooters et les deux-roues en général peuvent également causer des nuisances sonores et qu'il existe aussi, les concernant, des méthodes pour en augmenter le bruit. Il s'agit toutefois d'un public-cible différent, en principe moins enclin à y procéder.

2.2 Réponse aux questions posées

2.2.1. 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 ?

La Police cantonale n'effectue pas des contrôles systématiques du niveau sonore produit par les motos. La raison en est d'une part que le bruit audible des motos ne permet pas de déterminer a priori si un véhicule est conforme ou non, certaines motos bruyantes étant dans la norme, d'autre part que les motos doivent, par conséquent, être amenées au SAN pour pouvoir être contrôlées. Il n'est pas envisagé de recourir de manière régulière à ce type de contrôles.

En revanche, la police contrôle régulièrement la vitesse des motos et leur état général sur le plan de la sécurité, en partenariat avec le SAN. Dans ce cadre, les éventuels problèmes inhérents au bruit sont révélés.

2.2.2. 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 ?

Le SAN procède à des contrôles périodiques obligatoires (art. 33 al. 2 let b de l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers, OETV), à des contrôles obligatoires extraordinaires (art. 34 OETV) et à des contrôles routiers ponctuels en partenariat avec la Police cantonale. Lors de ces contrôles, le SAN détermine si le véhicule est conforme aux prescriptions techniques et procède à des mesures du bruit afin de déceler un éventuel trafic du pot d'échappement.

Pour effectuer ces contrôles et s'assurer que les véhicules correspondent aux prescriptions, le SAN s'appuie sur un certain nombre de bases légales (loi fédérale sur la circulation routière et ordonnances), de directives et instructions de l'asa (association des services des automobiles) et de l'Office fédéral des routes (OFROU), ainsi que sur des documents de travail (fiches d'homologation, certificat européen de conformité, attestation de conformité, inscription de la valeur du bruit sur la plaquette du constructeur, etc.).

Si le véhicule ne répond pas aux prescriptions après un premier contrôle technique, un contrôle complémentaire est fixé, et le cas échéant de la documentation supplémentaire peut être demandée.

Lorsque le véhicule ne répond pas aux prescriptions techniques après sommation et ultime contrôle, le SAN peut rendre une décision de retrait du permis de circulation et des plaques de contrôle. Cette mesure peut être levée uniquement sur présentation d'un rapport de contrôle technique favorable.

S'agissant des sanctions pénales (violation de l'article 42 alinéa 1 de la loi fédérale sur la circulation routière), dénoncées par la police, les préfectures prononcent une peine d'ensemble de manière individualisée, par rapport au cas d'espèce, comme le veulent les principes généraux du droit pénal. Il n'existe donc pas de barème déterminé en la matière.

2.2.3. *La Police cantonale effectue-t-elle des contrôles liés au trafic des pots d'échappement des motos ? Si oui, à quelle fréquence et avec quelles conséquences — nombre de sanctions notamment ?*

La police contrôle l'état général du véhicule du point de vue de la sécurité routière et du risque potentiel qu'un mauvais état de la moto pourrait présenter. Dans le cadre de cet examen, les véhicules douteux sont acheminés au SAN pour un contrôle technique poussé incluant le pot d'échappement et la conformité des émissions sonores.

Les préfectures ne tiennent pas de statistiques permettant de déterminer le nombre de sanctions prononcées en raison du niveau sonore excessif d'un deux-roues. En général, cette infraction entre en concours avec une faute de circulation, laquelle a engendré le contrôle du véhicule, et le magistrat prononce une peine d'ensemble.

2.2.4. *De manière générale, quelles mesures sont prises par notre canton afin de limiter le bruit à sa source, telles que préconisées par l'OPB, afin de protéger la population des nuisances sonores ?*

Le canton vérifie le respect des prescriptions en matière de circulation routière. Il procède à des contrôles ciblés à cet égard, au terme desquels les contrevenants sont sanctionnés.

Les actions de prévention, bien que portant prioritairement sur la sécurité routière, comportent aussi un volet concernant l'équipement et, en particulier, l'observation des règles relatives au bruit émis par ces véhicules.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 27 août 2014.

Le président :

P.-Y. Maillard

Le chancelier :

V. Grandjean