

**RAPPORT DE LA COMMISSION  
chargée d'examiner l'objet suivant :**

**Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le Postulat Jean-Daniel Carrard et consorts – Lutte contre le bruit routier : fournir l'arsenal répressif aux communes (20\_POS\_1)**

## **1. PREAMBULE**

La commission s'est réunie le vendredi 1<sup>er</sup> septembre 2023 à Salle du Bulletin, rue Cité-Devant 13, dans le bâtiment du Parlement cantonal à Lausanne. Présidée par Mme la députée A. Rey-Marion, également rapporteuse, elle était composée de Mmes les députées Y. Müller Chabloz et M. Thalmann (remplace M. J. Eggenberger) ainsi que de MM. les députés J.-F. Cachin (remplace Mme L. Cretegy) Mme J.-D. Carrard (postulant), J.-A. Haury, Y. Maury (remplace Mme A. Genoud), R. Pilloud (remplace M. C. Rothen) et M. Wyssa.

Ont participé à cette séance Madame la Conseillère d'Etat N. Gorrite, cheffe du Département de la culture, des infrastructures et des ressources humaines (DCIRH), M. P. Chatagny, chef du Service des automobiles et de la navigation (SAN). M. F. Ducommun, secrétaire de la commission, s'est chargé de la prise des notes de séance.

## **2. POSITION DU CONSEIL D'ETAT**

Le dépôt de cet objet date de septembre 2020, période où le postulant était syndic d'Yverdon-les-Bains. Dans le cadre de cette fonction, un certain nombre d'habitant-e-s se plaignaient de la passivité des autorités locales face aux nuisances sonores, notamment dues à des rodéos urbains. La police locale ne semblant pas être en capacité de lutter efficacement contre ce fléau, le député a décidé de déposer cette intervention parlementaire. Le rapport du Conseil d'Etat est rassurant et relève que les choses ont évolué positivement depuis 2020, avec notamment le fait que ses services ont répondu à une consultation fédérale en mars 2023 et que des bases légales existent pour retirer le permis, saisir le véhicule, amender la conductrice ou le conducteur indélicat. De son côté, le SAN a intensifié sa collaboration avec les polices vaudoises par le biais d'un renforcement des mesures administratives en mai 2021 : entre janvier et octobre 2022, 121 véhicules ont été retirés de la circulation avec effet immédiat (114 en 2021), alors que 94 véhicules ont été saisis (29 en 2021) et les pièces non conformes, dont ils étaient équipés, ont été démontées en vue de leur destruction. A noter également, la formation mise en place pour les divers corps de polices concernés au sein du canton. Le rapport du Conseil d'Etat évoque en outre la pose de revêtement phonoabsorbant qui n'est pas directement dans le thème du postulat, mais qui permet d'apporter une réponse à certaines nuisances. Le postulant se dit satisfait de cette réponse, mais s'interroge encore sur la mise en pratique de ces mesures, car les différents corps de polices communales ne sont pas tous comparables, que ce soit en termes d'infrastructure ou de ressources humaines.

## **3. POSITION DU CONSEIL D'ETAT ET DE L'ADMINISTRATION**

La Conseillère d'Etat confirme l'intensification de la collaboration entre la Police cantonale (Polcant), les polices municipales et le SAN, avec les diverses mesures et sanctions possibles (contrôles, arrestations, séquestres, retrait de permis, amende au plan civile, voire dénonciation pénale, cas échéant). L'arsenal est dès

lors à disposition et doit répondre à une sensibilité croissante de la population, qui se heurte à une intensification de ce type de rodéos urbains de la part d'une certaine typologie de jeunes. Ce rapport se concentre essentiellement sur le volet des sanctions, mais la prévention fait bien entendu également partie de la solution, avec par exemple les contrôles en totale visibilité, les radars antibruits, les aménagements des espaces publics, les zones réservées aux piétons, la limitation à 30 Km/h dans certains centres-villes ou encore la pose de revêtements phonoabsorbants. S'agissant des contrôles effectués par les corps de police plus spécifiquement, leur nombre est effectivement en augmentation, avec une quarantaine planifiée cette année, soit quasiment à un rythme hebdomadaire, avec logiquement un nombre de séquestrations en augmentation. Malgré ce durcissement, un phénomène de récidives est constaté dans la population concernée qui ne semble pas se rendre compte de la mise en danger de tous les autres usagers de la route (piétons, vélos, etc.). La Confédération vient de mettre en consultation son plan de réduction du bruit, avec une extension des contrôles obligatoires et des possibilités de sanctions, notamment. Le Conseil d'État y a répondu et a intégré cette thématique dans son programme de législation. La Conseillère d'Etat conclut en saluant la bonne collaboration mise en place avec la Polcant.

Le chef du SAN confirme à son tour la bonne collaboration sur le terrain avec les différents corps de police, avec une formation idoine, ainsi que l'augmentation des séquestres de véhicules. Lors de saisie du véhicule, une expertise est menée afin d'identifier les sources des nuisances sonores qui sont très souvent la raison du séquestre. En cas de transformation mécanique illicite (pot d'échappement trafiqué), les pièces sont saisies, puis détruites, selon des décisions formelles avec voie de recours. En cas d'interventions sans possibilité d'amener le véhicule au SAN, les policiers peuvent saisir les plaques d'immatriculation. Le véhicule reste ainsi sur place dans l'immédiat, mais est amené dès que possible dans les succursales du SAN (Nyon, Yverdon-les-Bains, etc.) qui peut procéder aux analyses techniques le lendemain matin par exemple et prendre toutes les dispositions administratives nécessaires. Finalement, le SAN s'est doté d'un conseil juridique afin de pouvoir faire face aux recours qui sont de plus en plus nombreux et complexes.

#### **4. DISCUSSION GÉNÉRALE**

Mme la Conseillère d'Etat et le chef du SAN répondent aux diverses questions et remarques des commissaires.

*Les voitures sont souvent ciblées, mais quels sont les autres véhicules qui font le plus de bruit (motos, vélomoteurs, scooters, etc.) ?*

Les scooters sont homologués et les décibels émis sont conformes aux normes autorisées. Les vélomoteurs, qui sont plus présents en campagne, peuvent être trafiqués, mais sont soumis aux mêmes sanctions qu'un véhicule standard. Les propriétaires de motos modifient parfois leurs engins après l'expertise (p.ex. pot d'échappement) et peuvent ainsi rouler en faisant plus de bruit qu'avec le pot d'origine. Ils peuvent faire l'objet de dénonciations d'habitants indisposés par ces nuisances ; des contrôles peuvent alors être organisés avec la gendarmerie locale.

*Un véhicule non trafiqué peut-il provoquer des bruits amendables ?*

Le dispositif légal permet déjà de sanctionner des comportements abusifs en matière de production de bruit. Dans le cadre de la consultation fédérale, le Conseil fédéral entend renforcer le dispositif de sanctions à l'égard des manœuvres excessives ou de manipulations abusives, générant du bruit.

*Pour lutter contre les rodéos urbains, les zones à 30 Km/h, tout comme celles piétonnes, semblent être une réponse adéquate à ces problèmes de bruits, mais elles ne sont pas adaptées à toutes les situations communales. Dans ces conditions, les polices locales / régionales mettent-elles tout en œuvre pour remédier à ce problème, par le biais d'un nombre suffisant de contrôles, notamment dans les garages ?*

Les contrôles pour nuisances sonores ne sont pas aisés à mettre en place, car il s'agit de se trouver au bon endroit, au bon moment. Le mieux est de prendre les contrevenants sur le fait, mais la simple présence de forces de l'ordre peut en dissuader plus d'un. En cas d'interventions, les conducteurs ne peuvent pas se prévaloir d'une absence de responsabilité, même s'ils s'en défendent. S'agissant du nombre d'interventions des corps des polices communales ou encore du contrôle des garages, le canton n'est pas compétent en la matière.

*Dans un monde de moins en moins bruyant (véhicules, circulation, trains, etc.), il faut admettre que certains individus en font quand même trop, mais sont difficiles à appréhender. Le postulat est pertinent, car il cible cette population et ne cherche pas à imposer des zones à 30 ou 50 Km/h. Qu'en est-il des motos bruyantes homologuées, type Harley-Davidson ?*

Comme d'autres motos, celles de la marque Harley-Davidson respectent les normes lorsqu'elles sont homologuées, mais peuvent faire l'objet de modifications mécaniques par leurs propriétaires par la suite. Ce constat est également valable pour certaines marques de voitures. Aucun véhicule n'est homologué s'il dépasse les normes de décibels autorisées par la loi.

*L'efficacité sonore de ces zones 30 ou 50 Km/h est-elle bien prouvée ?*

Plusieurs commissaires estiment que cette mesure a des effets bénéfiques considérables sur la population subissant des nuisances sonores. La montée en puissance des mesures mises en place par le canton semble performante, mais les collectivités locales pourraient peut-être en faire plus. Le phénomène de rodéo urbain est un problème de société qui ne pourra être combattu efficacement que par de la prévention (éducation, formation, etc.). Le bénéfice de la réduction de la vitesse sur le bruit est prouvé par la Confédération ainsi que par quasiment tous les pays européens. En effet, les études valident le fait qu'à partir de 30 Km/h, le bruit du roulement est prépondérant sur celui du moteur. De plus, combiné à un tapis phonoabsorbant, la baisse des nuisances peut se chiffrer à 1 voire 2 décibels. Dans les faits, c'est la densité du trafic qui impacte le bruit. La sensibilité au bruit a également évolué et est devenue un réel problème de santé publique (sommeil, santé cardiovasculaire, santé mentale, etc.).

*Quelle est l'efficacité des radars antibruits et qu'en est-il des données sauvegardées ?*

Ces radars sont opérationnels, mais ne sont pas homologués. Dès lors, les mesures ne permettent pas de prendre des dispositions de retrait de permis, etc. Des essais sont en cours au sein de la Confédération, à l'Université de Lausanne ainsi que dans le canton de Genève, car la problématique du bruit est complexe : le son en mouvement est perçu différemment selon l'emplacement du radar (avec ou sans mur à proximité). Le but recherché est une analyse du bruit à la source, soit en moyenne un positionnement à 5 ou 7 mètres du véhicule. Tant que ce produit n'est pas homologué, les mesures de bruit récoltées ne permettent pas de procéder à des décisions de retrait de permis ; ces radars sont mis en place à but préventif et informatif, sans sauvegarde d'aucune donnée.

*Les mesures envisagées par le Conseil fédéral<sup>1</sup> vont-elles faire l'objet d'une application unilatérale dans les cantons ou des lois d'application disparates vont-elles provoquer des différences d'application cantonale sur le terrain ?*

Le processus législatif fédéral est en cours, avec à terme la publication d'ordonnances d'application ; le chemin est encore long et les cantons décideront alors de l'application concrète en fonction de leurs moyens respectifs. La volonté du Canton de Vaud est ancrée dans son programme de législature 2022 – 2027 et consiste en un renforcement de ces éléments que ce soit en termes d'aménagements publics, d'intervention sur les vitesses en collaboration avec les communes ou encore dans le *packaging* d'assainissement du bruit routier. A ce sujet, le Canton de Vaud a plaidé auprès de la Confédération pour la prolongation du délai pour l'obtention de subventions fédérales. Outre l'augmentation des contrôles, un autre élément important est l'amélioration de la communication préventive, avec le concours de la Polcant. Cette sensibilisation en amont sur les sanctions encourues en cas d'infraction viendra encore renforcer l'arsenal déjà en place.

*La problématique de la réfection de routes ne permet pas d'atteindre les normes requises en termes de bruit et provoque des décisions d'allègements. En effet, si aucune mesure d'assainissement ne permet de respecter les valeurs limites du bruit routier, les bâtiments touchés par ces dépassements font l'objet d'une décision d'allègement de l'obligation d'assainir. Cette décision impacte alors les collectivités locales qui doivent prendre en charge les coûts de remplacement des fenêtres de bâtiments touchés par ces décisions d'allègements et payer certaines mesures de protection contre le bruit.*

La problématique du bruit routier est envisagée, par le Conseil d'Etat, de manière plus large que la seule question des contrôles, avec une adaptation des aménagements publics, afin de limiter la vitesse donc le bruit.

---

<sup>1</sup> Suite à la motion de la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national (20.4339) - Réduire de manière efficace le bruit excessif des moteurs

A cette fin, un objectif spécifique fixé d'ailleurs par l'Office fédéral des routes est de lutter la source du bruit, soit le frottement du pneu contre la route, contre l'asphalte. Une étude est en cours sur deux ans pour déterminer quels sont les critères qui pourraient être appliqués par les communes dans ce sens, tout en étant conscient que cette problématique est plus complexe à gérer la nuit que le jour. Les tribunaux ont d'ailleurs donné raison au Canton sur la question de la proportionnalité nécessaire entre les mesures à prendre versus le nombre d'habitants exposés aux excès sonores. Les collectivités locales ont dès lors cet argument à faire valoir, mais dont la mise en œuvre génère un coût indéniable pour ces dernières.

*Que justifie la différence de traitement entre le bruit toléré par une voiture (75 décibels) et une moto avec une grosse cylindrée (80) ?*

La différence de décibels tolérée entre les motos et les voitures de tourisme trouve sa source dans l'ordonnance fédérale concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV).

*Comment se passent les contrôles d'un point de vue pratique et avec quel matériel ?*

Certains corps de polices (gendarmeries, brigades de circulation, etc.) sont formés pour ces interventions et disposent de sonomètres pour la prise de mesure. Lors d'un dépassement du nombre de décibels autorisés, la procédure peut être lancée, avec le séquestre des plaques, le retrait du droit de circuler et le transfert du véhicule en fourrière à Lausanne ou au SAN qui prend le relai par la suite de la procédure technique ou administrative.

## **5. LECTURE DU RAPPORT**

### 2. Renforcement des équipes en charge du bruit routier et formation des policiers

*Certains corps de polices sont formés et utilisent un sonomètre. Y a-t-il un agenda pour étendre ces nouvelles compétences à l'ensemble des forces de l'ordre du canton ?*

Les communes sont autonomes dans la gestion de ces interventions et le Canton n'a pas à leur fixer ce genre d'objectif.

### 3. Soutien à la pose de revêtement phonoabsorbant sur certains axes sensibles

*La pose de revêtement phonoabsorbant est très performante en matière de lutte contre le bruit, mais avec une durée limitée et un coût élevé. Quel est la stratégie du canton pour lutter contre ces dégradations temporelles inévitables ?*

Le canton gère de manière très précise ces éléments, par le biais de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR). La pose éventuelle de ce genre de revêtement tient compte de divers critères (altitude, conditions météorologiques des régions, densité du trafic et des zones d'habitations proches, etc.) et la préférence est en règle générale donnée aux villes. Cette technologie se combine notamment avec d'autres mesures comme la réduction de vitesse.

### 4. Conclusion

La Conseillère d'Etat estime qu'il faut admettre que ces questions de bruit sont véritablement une source de préoccupation de la population et la plupart des demandes concernent un abaissement de la vitesse dans les localités. Le paradoxe fait que plus on tendra au calme plus les pics de bruit seront contestés, car nuisible à la santé et avec des effets sur la qualité du sommeil qui peuvent être dévastateurs. En effet, le brouhaha ambiant permet de couvrir certaines nuisances sonores qui seraient jugées, sans cela, comme insupportables.

## **6. VŒU DE LA COMMISSION**

Une discussion nourrie sur le besoin de formation est lancée au sein de la commission qui décide à l'unanimité du dépôt du vœu suivant :

*« Dans le cadre des relations canton-commune, le canton s'engage à encourager les corps de police constitués, donc communaux intercommunaux, à s'équiper du matériel nécessaire et à former son personnel en conséquence. »*

## **7. VOTE DE LA COMMISSION**

*La commission recommande au Grand Conseil d'accepter le rapport du Conseil d'Etat à l'unanimité des membres présents.*

Oulens-sur-Lucens, le 2 octobre 2023

*La rapporteuse :  
(Signé) Alette Rey-Marion*