

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)

Rappel du postulat

Dans les pays développés, le bruit routier est actuellement l'une des principales sources de pollution sonore, en particulier dans les zones urbaines. Son origine peut être aussi bien d'ordre technique (modifications autorisées ou non des engins motorisés) que comportementale ce qui complexifie le cadre réglementaire qui l'organise.

Une étude un peu poussée du sujet permet de mettre en évidence les éléments suivants :

- Le cadre légal est d'ores et déjà bien fourni au niveau fédéral. En effet, son contenu couvre une bonne partie de la problématique même s'il peut paraître étonnant qu'il autorise les véhicules générant un niveau sonore allant jusqu'à 100 dB alors que les manifestations publiques sont quant à elles limitées à 93 dB.

- Plusieurs démarches sont d'ores et déjà en cours au niveau des chambres fédérales pour améliorer les outils de lutte contre le bruit routier à l'image, par exemple, du postulat Burkart (PLR AG) ou de la motion Suter (PS AG). Il est constaté une évolution du comportement des automobilistes et notamment une augmentation des véhicules transformés afin d'en augmenter le bruit (pose de quatre pots d'échappement, par exemple). Les citoyens souffrent de ce comportement et ils ont raison. Ainsi, les communes sont de plus en plus souvent interpellées par ses habitants afin qu'elles interviennent, notamment par le biais de sanctions policières. Cependant, l'arsenal juridique et technique semble insuffisant.

C'est pourquoi les communes auraient besoin d'un appui cantonal, par le biais :

- De l'optimisation des procédures au sein du SAN afin d'accélérer les démarches relatives à sanctionner ce type d'infractions

- Du renforcement des équipes en charge du bruit routier

- De la formation des policiers à l'identification des infractions relatives au bruit, tant techniques que comportementales, permettant ainsi notamment aux forces de l'ordre de développer l'usage légal du sonomètre

- Du soutien à la pose de revêtement phonoabsorbant sur certains axes sensibles

Nous demandons au Conseil d'Etat de se positionner et de nantir le Grand Conseil d'un rapport sur les points précités.

Rapport du Conseil d'Etat

En préambule, le Conseil d'Etat relève que le bruit routier est effectivement l'une des principales sources de pollution sonore actuelles, en particulier dans les zones urbaines et qu'il a donc prévu de mettre en œuvre une stratégie de lutte contre le bruit à l'échelle cantonale dans le cadre du programme de législature 2022-2027 (mesure 2.10). La problématique du bruit routier a ainsi fait l'objet de différentes interventions parlementaires, tant au niveau fédéral qu'au niveau cantonal.

Cela étant, légiférer en matière de circulation routière étant une compétence exclusive de la Confédération, une adaptation des bases légales fédérales est nécessaire à une lutte plus efficace, en particulier pour permettre une utilisation non seulement préventive mais également répressive des radars antibruits et pour sanctionner les conducteurs fautifs par un retrait du permis de conduire et des amendes élevées.

Suite à l'adoption de 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*, le Conseil fédéral est chargé d'élaborer un train de mesures visant à sanctionner plus simplement et plus efficacement les émissions de bruit excessives liées à la circulation routière. Une procédure de consultation a été lancée le 9 décembre 2022 dans le but de réduire efficacement les bruits de moteurs inutiles avec diverses mesures qui concernent non seulement des prescriptions relatives aux véhicules mais aussi le bon usage de ces derniers. La révision proposée contient des mesures visant à simplifier et à durcir les sanctions en cas de manipulations d'un véhicule et de production de bruit routier inutile, notamment :

- l'extension et la modernisation de la liste des manœuvres considérées comme génératrices de bruit inutile : tout comportement de ce type sera désormais considéré partout et à tout moment de la journée comme une nuisance punissable et pourra faire l'objet d'une amende d'ordre. Par exemple, un conducteur qui fait vrombir son moteur inutilement sera amendé ;
- le conducteur ou la conductrice qui cause un bruit évitable se verra infliger un avertissement en cas de première infraction ; s'il ou elle commet de nouveau une infraction légère dans les deux ans à compter de cet avertissement, comme le fait de causer du bruit évitable, il ou elle risque un retrait de permis de conduire d'au moins un mois ;
- l'instauration d'un contrôle technique obligatoire extraordinaire en cas de manipulations du véhicule qui ont une incidence sur le bruit : pour empêcher un détenteur ou une détentrice de procéder à des manipulations non autorisées immédiatement après un premier contrôle, il est prévu de prescrire – en cas de modifications ayant une incidence sur le bruit – plusieurs convocations en deux ans ; un véhicule pourrait être vu cinq fois en deux ans ;
- l'interdiction des modifications de véhicules qui accroissent le bruit dans les limites légales du bruit : des silencieux de remplacement, qui génèrent des émissions sonores plus élevées que les composants d'origine ne seront plus admises, même sans dépassement des valeurs légales limites ;
- le soutien financier pour intensifier les contrôles du bruit dans la circulation : la Confédération peut verser des contributions aux cantons disposés à intensifier quantitativement ou qualitativement leurs contrôles du bruit routier.

Le Conseil d'Etat, qui a répondu à cette consultation le 15 mars 2023, soutient, sur le principe, les mesures de lutte contre le bruit et salue plusieurs des mesures proposées, notamment l'intensification des contrôles du bruit routier. Dans ce cadre, le Conseil d'Etat a précisé qu'il avait inscrit la lutte contre le bruit dans son programme de législature et a invité le Conseil fédéral à mettre en place une stratégie globale sur cette question qui inclurait en plus du bruit routier, des normes pour d'autres appareils produisant du bruit constant ou des pics acoustiques élevés ou encore une base légale claire concernant les rodéos routiers pour permettre aux autorités de dénoncer des cas plus facilement qu'aujourd'hui.

Actuellement, les bases légales en vigueur permettent déjà au Service des automobiles et de la navigation (SAN) :

- d'une part de retirer le permis de circulation et les plaques de contrôle d'un véhicule lorsque les conditions fixées par la loi du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR ; RS 741.01) ou les prescriptions d'exécution ne sont pas ou plus remplies (exemples : dispositif d'insonorisation supprimé, échappements d'origine modifiés, échappements spéciaux ou filtre à air conique) et,
- d'autre part de saisir les véhicules, composants de véhicules ou objets d'équipement contraires à l'Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV ; RS 741.41) et – si ceux-ci ne peuvent être remis dans un état conforme aux prescriptions – de les faire détruire (art. 221 al. 2 et 3 OETV).

Par ailleurs, les autorités de police peuvent empêcher les véhicules dont l'état ou le chargement présente un danger ou qui causent une pollution sonore évitable de continuer leur course (art. 54 al. 1 LCR). Elles peuvent également dénoncer le comportement des personnes qui ne respectent pas les dispositions de l'ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR ; RS 741.11), en particulier lorsque les conducteurs, passagers ou auxiliaires causent un bruit pouvant être évité, par exemple en accélérant trop rapidement ou en effectuant des va-et-vient ou des circuits inutiles (art. 33 OCR).

De plus, la législation actuelle permet également de punir de l'amende :

- quiconque conduit un véhicule dont il sait ou devrait savoir s'il avait prêté toute l'attention commandée par les circonstances qu'il ne répond pas aux prescriptions (art. 93 al. 2 let. a LCR) ;
- le détenteur ou la personne responsable au même titre que lui de la sécurité d'un véhicule qui tolère, intentionnellement ou par négligence, l'emploi d'un véhicule ne répondant pas aux prescriptions (art. 93 al. 2 let. b LCR) ;
- celui qui modifie illicitement un véhicule ou apporte à des composants électroniques des modifications qui influent sur les caractéristiques concernant la puissance ou le niveau sonore du véhicule (art. 219 OETV).

Ces comportements sont dénoncés par les autorités compétentes et font l'objet de sanctions pénales.

Conformément aux bases légales en vigueur, depuis le mois de mai 2021, les actions conjointes entre le SAN et les Polices cantonale et communales ont été renforcées avec pour objectifs de :

- Réduire les nuisances sonores du trafic ;
- Accroître la sécurité routière ;
- Sanctionner plus fortement les infractions et les comportements inadaptés.

1. Procédures administratives visant à sanctionner les infractions en lien avec le bruit routier

Le postulat demande l'optimisation des procédures au sein du SAN afin d'accélérer les démarches relatives à sanctionner les infractions en lien avec le bruit routier.

Tel que mentionné en préambule, depuis le mois de mai 2021, le SAN a intensifié sa collaboration sur le terrain avec la Police cantonale et les polices communales. Aux contrôles routiers qui sont plus fréquents s'ajoute un important renforcement des mesures administratives prises à l'encontre des véhicules ne répondant pas aux prescriptions et/ou émettant des nuisances sonores évitables. Le renforcement de ces mesures s'applique également à tous les véhicules qui se présentent à un contrôle subséquent obligatoire et ne sont pas nécessairement contrôlés lors d'une action spécifique avec la Police.

Les sanctions peuvent aller de la mise hors circulation du véhicule (retrait du permis de circulation et des plaques d'immatriculation) à la saisie immédiate du véhicule et au démontage des dispositifs illicites en vue de la destruction des pièces non homologuées dont il pourrait être équipé ; tout cela se fait aux frais du détenteur ou de la détentrice du véhicule. Ainsi, face à un cas avéré de non-respect du cadre légal, le SAN sanctionne directement la personne concernée en procédant tout au moins à un retrait immédiat du permis de circulation et des plaques de contrôle du véhicule, voire à une saisie pure et simple du véhicule. Une remise en circulation du véhicule n'est possible qu'à l'issue d'un contrôle technique effectué auprès du SAN, reconnaissant le véhicule conforme.

Entre janvier et octobre 2022, 121 véhicules ont été retirés de la circulation avec effet immédiat (114 en 2021). Par ailleurs, 94 véhicules ont été saisis (29 en 2021) et les pièces non conformes, dont ils étaient équipés, démontées en vue de leur destruction. Tous les frais de cette procédure sont mis à la charge de la personne détentrice du véhicule : le coût d'une saisie de véhicule, du contrôle technique approfondi et du démontage des pièces par le SAN s'élève en moyenne à CHF 1'300.00.

Ainsi, les contrevenants sont sanctionnés tant au niveau administratif et financier (saisie du véhicule, retrait du permis de circulation et des plaques, mise à leur charge des coûts des contrôles techniques et du démontage) qu'au niveau pénal (amendes).

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

Le Postulat demande le renforcement des équipes en charge du bruit routier et la formation des policiers à l'identification des infractions relatives au bruit, tant techniques que comportementales, permettant ainsi notamment aux forces de l'ordre de développer l'usage légal du sonomètre.

A cet égard, le Conseil d'Etat informe qu'en 2022, une quarantaine d'opérations ont été planifiées sur l'ensemble du canton, dont 23 opérations Hush (opérations spécifiques liées au bruit des véhicules, comportement inadaptés ou modifications techniques visant à augmenter inutilement le bruit des véhicules) contre 32 en 2021. A cela s'ajoutent toutes les actions spontanées des diverses patrouilles de police, d'ores et déjà sensibilisées à la problématique, dans le cadre de leurs actions courantes et quotidiennes. Ainsi, les polices vaudoises et le SAN – qui travaillent en commun lors de contrôles routiers – ont accru leur présence sur le terrain, aussi bien en zones urbaines et suburbaines qu'en secteurs de campagne ou en montagne.

De plus, une coordination entre la Gendarmerie vaudoise et les cantons de Genève et Fribourg a été mise en place pour des actions communes.

Par ailleurs, l'intensification de la lutte contre les pics de bruits entamée en mai 2021 par le SAN et les polices cantonale et communales comprend également des formations techniques proposées par le SAN aux polices vaudoises. Entre avril et juin 2022, près de 60 policiers ont suivi un stage auprès du SAN pour leur permettre d'appréhender l'activité du SAN, les contrôles techniques et la problématique du bruit des véhicules. Le SAN peut, sur demande, également prévoir des formations spécifiques pour les corps de police ; ces formations pourraient permettre, entre autres, aux agentes et agents de se familiariser avec les types de modifications non autorisées apportées aux engins motorisés, modifications qui peuvent s'avérer dangereuses, qu'elles augmentent ou non le volume sonore des véhicules.

En complément, des dispositifs automatiques de mesures du bruit seront également installés dans différentes villes et villages du canton pour sensibiliser la population.

A noter que toutes les mesures précitées seront reconduites en 2023 avec une intensification des contrôles sur le terrain.

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

Enfin, le postulat demande un soutien du canton aux communes pour la pose de revêtement phonoabsorbant sur certains axes sensibles.

Tout d'abord, il convient de préciser que la pose de revêtement phonoabsorbant est une mesure jugée inefficace par rapport aux comportements routiers inadéquats (crissement de pneus, volume de la musique au maximum, accélérations intempestives) ou aux véhicules « trafiqués » volontairement dans le but d'augmenter les émissions sonores (filtre à air conique, modification de la cartographie du moteur, échappements spéciaux ou clapets télécommandables, systèmes catalyseurs vidés, dispositif d'insonorisation supprimé, échappements originaux tubés).

De tels revêtements réduisent le bruit créé au droit de la zone de contact entre les pneumatiques et le sol, dont la génération de bruit est prépondérante pour des vitesses entre environ 30 et 150 km/h. Au-dessous de 30 km/h, le bruit du moteur et de l'échappement prédomine, et celui du souffle est le plus perceptible au-dessus de 150 km/h.

Dans le Canton de Vaud, le revêtement phonoabsorbant est une mesure de protection généralement retenue dans les études d'assainissement du bruit routier, en respect de l'ordonnance du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit (OPB ; RS 814.41) qui précise que les mesures de protection doivent être prises en priorité à la source.

L'OPB fixe les exigences non pas pour des bruits de pointe, mais pour un bruit moyen, de jour ou de nuit. Sur les routes cantonales en traversée de localité, le changement de revêtement est subventionné par le Canton (art. 56 de la loi du 10 décembre 1991 sur les routes ; LRou ; BLV 725.01) et par la Confédération (OPB). Pour ce type de routes, la subvention totale représente environ 45 à 65 % du coût total des travaux. Elle est composée de :

1. La subvention cantonale vaudoise :
 - Taux de base : 25 %
 - Complément traversée : entre 0 et 15 % ;
 - Complément capacité financière : entre 0 et 15 % ;
 - Complément trafic : entre 0 et 10 %.L'addition de ces 4 éléments ne peut dépasser 50 %.
2. La subvention fédérale
Cette subvention s'élève à 16 %.

Pour les routes communales, les travaux ne bénéficient que de la subvention fédérale, à un taux fixe de 16 % du coût total des travaux. Il faut toutefois noter que rares sont les tronçons de routes communales, du moins hors des agglomérations, nécessitant un assainissement du bruit routier et donc la pose d'un revêtement phonoabsorbant, du fait d'un trafic généralement faible sur ces axes.

4. Conclusion

Le Conseil d'Etat relève que l'intensification des contrôles entre le SAN et les différentes polices du canton ainsi que le renforcement des mesures prises à l'encontre des contrevenants permettent de mieux lutter contre le bruit du trafic routier. Les mesures qui seront décidées au niveau fédéral permettront d'intensifier encore plus cette lutte contre le bruit routier.

Concernant la pose de revêtement phonoabsorbant, les communes bénéficient déjà d'un subventionnement cantonal selon la LRou et fédéral selon l'OPB.

Enfin, le Conseil d'Etat rappelle que la mesure à envisager prioritairement est la limitation de vitesse, conformément au principe de proportionnalité, comme l'a du reste rappelé le Tribunal fédéral dans sa jurisprudence, dès lors qu'il s'agit d'une mesure qui permet de diminuer le bruit à la source.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 26 avril 2023.

La présidente :

C. Luisier Brodard

Le chancelier :

A. Buffat