



Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Question Bischof Simon / Pythoud-Gaillard Chantal
Mesures contre le bruit de la circulation routière

2019-CE-91

I. Question

Le bruit est un facteur de stress. Le corps humain sécrète des hormones de stress en réaction aux bruits incommodes qui influent sur les systèmes nerveux et endocriniens. La tension, la fréquence cardiaque ainsi que d'autres facteurs liés au système cardiovasculaire réagissent également. Ces changements affectent la santé. Le bruit altère également les fonctions cognitives.

En ce qui concerne le bruit routier en particulier, selon les estimations de l'OMS, l'exposition fait perdre chaque année à la population suisse environ 46 000 années de vie saine, sans nuisances sonores. De plus, selon *bruit.ch*, le bruit du trafic génère des coûts de santé d'environ 800 millions de francs par an, soit environ la moitié des coûts de santé engendrés par la pollution atmosphérique. Les nuisances sonores nocturnes sont particulièrement néfastes.

L'Etat et les communes multiplient leurs efforts avec, entre autres, la construction de buttes, de parois antibruit mais aussi par le recouvrement de routes avec des revêtements phono-absorbants. Le développement de zones 30 km/h et zones de rencontre près d'habitations est sensé diminuer aussi les nuisances sonores.

Mais les effets de ces efforts peuvent être limités, voire réduits à néant, s'il n'y a pas la même rigueur appliquée aux véhicules eux-mêmes.

1. En ce qui concerne les motos, le *Beobachter* du 12 octobre 2018 rapportait que les valeurs limites légales seraient surtout de la théorie. Et que les nouvelles normes entrées en vigueur le 1er janvier 2016 ne seraient par conséquent pas appliquées. Pour les nouvelles immatriculations, la valeur limite légale aurait dû baisser de 80 à 78 décibels. Or, les véhicules testés par le *Beobachter* ne respectaient même pas les anciennes normes.

En ce qui concerne les véhicules en général, le *Beobachter* du 27 avril 2018 indiquait que les systèmes d'imposition contenant une composante écologique tels que le connaissent plusieurs cantons (dont Fribourg) n'avaient que peu d'effets sur l'achat de véhicules plus respectueux de l'environnement (et moins bruyants). Et que des voix s'élevaient pour demander de les compléter par un système de bonus-malus au moment de l'achat. L'exemple de la Norvège est cité. Elle accorde une réduction pouvant aller jusqu'à un tiers du prix et, elle a désormais un véhicule sur deux qui est hybride ou électrique – un record mondial.

2. Un rôle que peuvent aussi jouer les pneus des véhicules. Il existe désormais des pneus dits « silencieux ». Ces pneus sont, selon nos informations, dotés d'une bande de roulement avec mousse capable de réduire les résonances et d'absorber les vibrations. Une réduction d'environ 3 décibels serait ainsi possible par rapport à un pneu standard. Depuis 2014, l'étiquette pour les

pneus est obligatoire en Suisse. Elle tient compte de trois paramètres : l'efficacité énergétique, l'adhérence sur sol mouillé et, justement, le bruit de roulement.

3. A cela, s'ajoute la problématique de personnes faisant expressément pétarader leurs véhicules, impactant particulièrement la quiétude des riverain-e-s. Certains engins semblent manifestement avoir été modifiés. La commission des transports du Grand Conseil genevois a accepté en novembre dernier une motion qui enjoint l'Etat à acquérir ou développer un appareil qui permette de mesurer le bruit et d'identifier les véhicules bruyants.

Une motion a été ensuite déposée en janvier au Grand Conseil vaudois afin que le canton s'associe aux travaux initiés par le canton de Genève.

4. Chaque année a lieu, fin avril, la journée internationale contre le bruit.

Nous posons les questions suivantes au Conseil d'Etat :

1. Quel avis a-t-il sur le contenu des deux articles de presse cités et sur les mesures préconisées ? Quelle est la marge de manœuvre de l'Office de la circulation et la navigation et des communes ?
2. Est-il favorable à proscrire ou à taxer davantage certaines catégories de pneus ? Si oui, est-il disposé à intervenir dans ce sens auprès de la Confédération ?
3. Quelles mesures sont prises par la Police cantonale et l'Office de la circulation et de la navigation contre le phénomène des véhicules qui « hurlent » ? Est-il disposé à s'associer aussi à la démarche genevoise visant à développer, puis s'équiper de radars antibruit ?
4. Est-il favorable à mettre en place, au moins une fois par législature, à l'occasion de cette journée, une manifestation cantonale d'action, d'information et de sensibilisation sur le bruit ? Si oui, serait-il envisageable pour la législature 2017-2021, de mettre cela sur pied en 2020 ou 2021 ? Ce serait également l'occasion pour les partenaires concernés de faire un état des lieux des mesures prises et de celles encore à prendre.

11 avril 2019

II. Réponse du Conseil d'Etat

Le Conseil d'Etat partage entièrement l'évaluation de la situation au niveau du bruit et son impact sur la santé. Il se réfère aux différentes études et recommandations, notamment de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV). Il note avec satisfaction que les efforts que le canton a faits dans le domaine de l'assainissement du bruit routier sont reconnus par les parlementaires.

Le canton œuvre directement sur les routes cantonales dont il est propriétaire et vérifie, en tant qu'autorité régulatrice, les projets communaux de construction de routes et d'assainissement au bruit.

En ce qui concerne la réduction au niveau des véhicules, la marge de manœuvre du canton est plus restreinte, vu que le droit européen et le droit fédéral ne laissent que peu de possibilités aux cantons pour agir en la matière. L'effort pour lutter contre le bruit routier doit être partagé entre les responsables de l'infrastructure routière (Confédération, cantons et communes) et les automobilistes

qui peuvent agir en acquérant des véhicules peu bruyants, en équipant leurs véhicules de pneus silencieux et en conduisant sans excès.

Le Conseil d'Etat répond de la manière suivante aux questions posées :

1. *Quel avis a-t-il sur le contenu des deux articles de presse cités et sur les mesures préconisées ? Quelle est la marge de manœuvre de l'Office de la circulation et la navigation et des communes ?*

Les articles de presse cités présentent des idées intéressantes et les mesures préconisées sont évaluées par les différents acteurs dans le domaine (Office de la circulation et de la navigation OCN, Police cantonale POL, Service de l'environnement SEn, Service des ponts et chaussées SPC). L'évaluation et la marge de manœuvre de l'Etat sont détaillées dans les réponses aux questions 2 à 4.

2. *Est-il favorable à proscrire ou à taxer davantage certaines catégories de pneus ? Si oui, est-il disposé à intervenir dans ce sens auprès de la Confédération ?*

L'admission de pneumatiques sur le marché suisse est définie par l'Accord du 20 mars 1958 concernant l'adoption de Règlements techniques harmonisés de l'ONU applicables aux véhicules et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés sur les véhicules et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées ([RS 0.741.411](#)).

Depuis le 1^{er} octobre 2007, les pneus « S » sound, présentant des nuisances sonores limitées, sont exigés sur tous les nouveaux véhicules mis en circulation en Suisse. Les exigences relatives à l'admission des véhicules à la circulation routière étant régies pour l'essentiel à l'échelon international, les autorités cantonales n'ont pas de compétence dans ce domaine.

Pour les véhicules déjà en circulation, l'Etat de Fribourg est favorable, prioritairement à l'échelon fédéral, à la mise en place d'un système d'incitation financière à l'achat de pneumatiques plus silencieux. La Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions (DAEC) est déjà intervenue dans ce sens auprès de l'OFEV et de l'Office fédéral des routes. Le Conseil fédéral a adopté en juin 2017 un nouveau plan de lutte contre le bruit. Il prévoit entre autres la sensibilisation des consommateurs, mais pas d'incitation financière. La DAEC envisage de reprendre cette demande et de la formaliser sur le plan intercantonal par le biais de la Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (DTAP).

La DAEC a en outre entrepris des premières démarches pour la publication d'articles de sensibilisation sur l'étiquette des pneus¹ qui donne une très bonne indication par rapport à la possible réduction du bruit. Cette étiquette est facilement compréhensible. Il est donc judicieux de la promouvoir, afin de lui donner plus de visibilité.

¹ <http://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/bruit/info-specialistes/mesures-contre-le-bruit/mesures-contre-le-bruit-de-la-circulation-routiere/pneus-silencieux.html>

3. *Quelles mesures sont prises par la Police cantonale et l'Office de la circulation et de la navigation contre le phénomène des véhicules qui « hurlent » ? Est-il disposé à s'associer aussi à la démarche genevoise visant à développer, puis s'équiper de radars antibruit ?*

Les garagistes ou l'OCN contrôlent la conformité des véhicules avant leur première mise en circulation. Lors des expertises, l'OCN procède à des tests s'il suspecte des émissions sonores excessives.

De son côté, la POL prend très au sérieux la problématique du bruit, qu'il soit provoqué par des conducteurs au comportement inadapté et/ou dont les véhicules dépassent les normes admissibles. Pour ce faire, elle assure la formation régulière d'agents spécialisés (21 répartis dans tout le canton) afin qu'ils disposent de connaissances pointues en matière de contrôles techniques des véhicules et sont en capacité d'appuyer l'ensemble du personnel de la gendarmerie dans le cadre des contrôles de circulation opérés quotidiennement. La police de la circulation et les 3 régions de gendarmerie disposent, par ailleurs, chacune d'un sonomètre. En outre, l'OCN soutient la formation théorique et pratique des agents de police dans le cadre de l'école de police.

Le personnel de l'OCN appuie également, plusieurs fois par année, sous l'angle de la compétence technique, les agents de police sur le terrain. Lorsqu'un détenteur de véhicule est dénoncé par la police en raison d'un équipement non homologué, l'OCN vérifie la remise en état du véhicule. L'Ordonnance fédérale du 28 mars 2007 sur le contrôle de la circulation routière (OCCR, RS 741.013) donne la compétence à la police de saisir le permis de circulation et d'interdire de reprendre la route à un détenteur de véhicule causant du bruit excessif. Pour le 1^{er} trimestre 2019, 21 contrôles ponctuels ont déjà été effectués et ont abouti à l'établissement de 14 rapports, ainsi qu'à 3 saisies de plaques, dont les détenteurs devront soumettre leur véhicule à une nouvelle expertise. En outre, en octobre 2018, la gendarmerie a procédé, là aussi avec l'appui d'experts de l'OCN, à une action ciblée sur les véhicules modifiés (22 véhicules contrôlés dont 17 étaient en infraction. 4 d'entre eux ont été immobilisés et leurs plaques d'immatriculation séquestrées). Une telle action sera reconduite en 2019.

Quant à la question de l'exploitation de radars antibruit, elle est complexe. Contrairement aux limitations de vitesse applicables à tous les genres de véhicules, les émissions sonores maximales admises sont différentes selon le genre ou le modèle de véhicule, respectivement la date de 1^{re} mise en circulation. La pratique démontrera si d'éventuelles divergences au niveau des valeurs mesurées, en lien avec le cadre et/ou la forme d'engagement de tels radars, peuvent être neutralisées.

La POL et le SEn suivront avec intérêt l'évolution du projet genevois (pour l'instant uniquement en phase de test, le cadre légal étant encore à clarifier), de même que de tout autre développement technologique. En l'état, la POL entend néanmoins concentrer son action sur le contrôle des conducteurs dont le comportement est générateur d'insécurité et non se limiter uniquement au contrôle technique des véhicules, dont certains peuvent conformément à leur homologation produire des émissions sonores élevées. Pour preuve, environ 50 % des véhicules contrôlés, dont le bruit diffusé pouvait laisser penser que l'équipement n'était pas conforme, se sont avérés en règle.

Ce paradoxe est lié à la procédure d'homologation qui, accords bilatéraux obligent, se fonde sur le droit européen. Jusqu'en 2016, les constructeurs ont légalement recouru à des pots d'échappement à clapets permettant de réguler le son pour se conformer, au régime moteur défini, aux valeurs limites admises lors de la procédure d'homologation. Bien qu'aujourd'hui interdits sur les nouveaux

véhicules, de tels équipements ne disparaîtront qu'au travers du renouvellement progressif du parc de véhicules.

4. *Est-il favorable à mettre en place, au moins une fois par législature, à l'occasion de cette journée, une manifestation cantonale d'action, d'information et de sensibilisation sur le bruit ? Si oui, serait-il envisageable pour la législature 2017-2021, de mettre cela sur pied en 2020 ou 2021 ? Ce serait également l'occasion pour les partenaires concernés de faire un état des lieux des mesures prises et de celles encore à prendre.*

En avril 2019, le canton de Fribourg a participé à la [journée contre le bruit](#) consacrée au bruit excessif des véhicules à moteur et au fait que le niveau sonore d'un véhicule dépend essentiellement de son conducteur. Des informations ont été diffusées sur les sites internet de la DAEC, du SEn, du SPC, de la POL et de l'OCN. La POL a fait un clip de sensibilisation qui a été repris par le comité d'organisation national et diffusé sur les réseaux sociaux. Des autocollants « le bruit – hors-jeu » ont été distribués par l'OCN et la POL. Les communes ont également pu commander des autocollants et/ou des affiches. Dans la presse, *La Gruyère* a consacré une page entière à la thématique. Nous n'avons pas connaissance d'autres activités dans les communes ou de publication dans des bulletins d'information communaux.

Il est prévu de continuer la sensibilisation au niveau cantonal, ainsi que les contrôles périodiques des véhicules par la POL et l'OCN.

20 août 2019