

Interpellation

Véhicules trop bruyants : l'impunité ?

Les véhicules présentant des niveaux élevés de bruit ont augmenté ces dernières années, c'est plus particulièrement le cas des voitures de grande puissance, de nouveaux véhicules tels les quad et des deux-roues motorisés.

L'augmentation du nombre de deux-roues motorisés (ci-après les motos) est un phénomène particulièrement marqué et avéré. Dans le canton de Vaud, l'ensemble de ces véhicules passe de 28'000 véhicules à près de 52'000 entre 2000 et 2012, soit une augmentation de 86%. A Lausanne, l'augmentation a été moindre, ces véhicules passant de 6'000 à 8'300¹ durant la même période.

Parmi les effets positifs de cette évolution, on mentionnera une occupation moindre de l'espace public (par rapport aux voitures), un parcage facilité, et, surtout, la possibilité de se jouer des bouchons en ville. Ajoutons encore des prix nettement plus bas que ceux des voitures.

Parmi les effets négatifs, les deux principaux problèmes sont ceux du bruit et de la pollution de l'air. Contrairement aux voitures dont les carrosseries protègent mieux le moteur et sont moins bruyantes qu'avant, le moteur des motos est peu protégé. D'ailleurs la norme de bruit à ne pas dépasser s'appliquant aux motos est de 80 décibels, alors qu'elle se situe à 75 décibels pour les voitures. La loi autorise également des émissions polluantes plus élevées pour les motos que pour les voitures.

S'agissant du comportement des motocyclistes, certains ont choisi des véhicules peu bruyants et une conduite discrète et respectueuse. D'autres au contraire considèrent les rues de la ville comme un circuit de course (malgré une campagne d'affichage où un champion de la moto affirme « la route n'est pas mon circuit »). Ils ont une conduite faite de ralentissements et de fortes accélérations particulièrement bruyantes. Ils ont souvent « trafiqué » leur pot d'échappement dans le but, précisément, de faire le plus de bruit. Car c'est la mode du « tuning », et la mise en place de dispositifs permettant d'augmenter le bruit est très fréquente. Et ces dispositifs peuvent s'enlever facilement quand un contrôle s'annonce. Ces « clapets » (pour utiliser le vocabulaire en vigueur) ont également pour effet de modifier la combustion, et donc la pollution engendrée par un pot d'échappement trafiqué est également beaucoup plus élevée « *comme les voitures d'il y a 20 ans* » nous disait un spécialiste. De nuit, une seule moto peut réveiller des centaines de personnes.

Alors que le bruit induit par les sirènes des voitures de police, des ambulances et des camions de pompiers, des hélicoptères se rendant au CHUV, des transports publics, peuvent être considérés comme des bruits « nécessaires », tel n'est pas le cas du bruit des motos, qui ne fait plaisir qu'à celui qui le provoque. Or « *il est interdit de faire du bruit sans nécessité* » selon l'art. 30 du Règlement général de police.

Ainsi, il nous paraît que des mesures de contrôle, assorties des sanctions nécessaires, inciteraient les motocyclistes et les conducteurs des autres véhicules très bruyants à modifier leur comportement. Ceux d'entre eux qui sont à l'origine d'un bruit excessif seraient donc rapidement incités à modifier leur comportement. Les contrôles de vitesse sont fréquents et efficaces. Des contrôles des niveaux sonores sont tout aussi importants et seraient également efficaces.

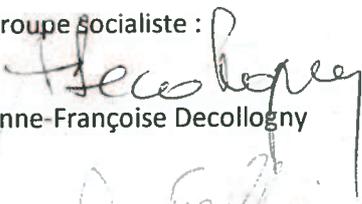
¹ Source pour tous les chiffres : SCRIS

La diminution du bruit à la source, et donc le confort de milliers d'habitants à Lausanne en serait grandement amélioré, sans que ces mesures ne coûtent cher, à la différence des autres mesures généralement retenues (revêtement phono-absorbants, parois anti-bruit et fenêtres isolantes). Il s'y ajouterait également une diminution de la pollution de l'air à laquelle les habitants du centre-ville sont plus particulièrement exposés.

Ainsi nous nous permettons de poser les questions suivantes à la Municipalité :

1. La Police de Lausanne effectue-t-elle des contrôles du niveau sonore produit par les motos et autres véhicules particulièrement bruyants ? Si oui, à quelle fréquence et avec quelles conséquences (type et nombre de sanctions notamment) ? Si non, pour quelles raisons et depuis quand ? Cas échéant, est-il envisagé de recourir à nouveau et de manière régulière à ce type de contrôles ?
2. La Police effectue-t-elle des contrôles liés aux modifications des pots d'échappement de ces véhicules et en particulier des motos ? Si oui, à quelle fréquence et avec quelles conséquences (type et nombre de sanctions notamment) ? Si non, quelles en sont les raisons ?
3. Quelles mesures pourraient-elles être prises par notre ville afin de limiter le bruit des véhicules bruyants à la source, tel que préconisées par l'OPB, afin de protéger la population des nuisances sonores excessives et de la pollution accrue qui en découle ?
4. Si les mesures telles que mentionnées ci-dessus (contrôles et sanctions) n'étaient pas suffisantes ou difficiles à réaliser, quelles autres mesures seraient-elles envisageables ?

Groupe Socialiste :


Anne-Françoise Decollogny


R. Felli


Valéry Beaud, Les Vents

Lausanne, le 20 mai 2014