

Réponse de la Municipalité

à l'interpellation de Mme Anne-Françoise Decollogny et consorts
déposée le 20 mai 2014

« *Véhicules trop bruyants : l'impunité ?* »

Rappel

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 quads 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'article 30 du Règlement général de police.

Ainsi, il nous paraît que des mesures de contrôles, 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 antibruit 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.

Suivaient les quatre questions traitées ci-dessous.

Préambule

Les principales sources de nuisances sonores étant issues du trafic routier, la Municipalité a intégré dès 1993 les premières mesures d'assainissement dans sa stratégie des déplacements, en développant notamment son offre en transports publics et en implantant les premières zones de modération (30 km/h et rencontre). Actuellement, c'est dans le cadre de l'élaboration de sa stratégie de mobilité sur le territoire communal (Plan directeur communal (PDCoM)) et, de façon plus générale, par sa participation active au développement du Plan d'Agglomération Lausanne-Morges (PALM), que la Municipalité contribue de façon proactive à limiter les nuisances sonores du trafic routier en améliorant l'attractivité des transports publics et en développant et sécurisant les espaces dévolus aux mobilités douces. Des mesures de tranquillisation des espaces routiers² ainsi que l'utilisation de revêtements « phono-absorbants »³ viennent compléter ce dispositif.

Ainsi, la plupart des mesures préconisées par le PDCoM de 1996 ont été réalisées (métro m2, interface du Flon, prolongement du LEB au Flon) ou vont l'être prochainement, avec notamment la réalisation du grand projet des Axes forts des transports publics urbains (AFTPU) qui permettra de relier la Ville aux différentes communes de l'agglomération⁴. La surface cumulée des zones 30 et de rencontre a été multipliée par quatre depuis 1995 et couvre aujourd'hui 35% de la surface de la zone urbaine. Enfin, les surfaces piétonnes (trottoirs et zones piétonnes) ont augmenté d'un quart entre 2003 et 2011 pour représenter aujourd'hui quelque 785'000 m².

Les mesures structurelles déjà engagées et celles qui le seront dans le cadre du prochain plan directeur communal constituent la clé de voûte et les mesures les plus efficaces en vue de limiter le trafic routier et les nuisances sonores qui l'accompagnent. Elles doivent toutefois s'accompagner également de mesures de police qui viennent en complément aux mesures structurelles décrites ci-dessus. Conformément à la loi sur la circulation routière (LCR)⁵ et à l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV), le Corps de police est habilité à agir en cas de :

- modifications illégales apportées aux véhicules ;
- comportement inadéquat du conducteur.

C'est dans le cadre de sa mission générale de surveillance de la circulation que la police procède à des contrôles de conformité du véhicule. Il est possible de détecter le 90% des modifications illégales de visu et d'en contrôler la conformité sur le champ, le conducteur devant être en possession d'un certificat de conformité ; en cas de doute, la police recourt au mesurage du niveau sonore⁶. Comme ce contrôle doit se faire dans un lieu suffisamment dégagé, afin d'éviter la réverbération, et sans vent, la police procède au mesurage dans un endroit conforme, proche du lieu de contrôle, ou se rend au Service des automobiles et de la navigation (SAN) durant les heures d'ouverture.

² Une diminution de la vitesse moyenne des véhicules de 50 à 30 km/h peut diminuer le niveau sonore du trafic de l'ordre de 2 décibels ; le réaménagement de l'avenue de Cour, de l'avenue du Grey, de l'avenue Dapples et bientôt de l'avenue de Chailly, sont des exemples de requalification permettant de modérer les émissions sonores le long d'axes fortement sollicités.

³ Les revêtements dits « phono-absorbants » ont la faculté d'absorber une partie du bruit produit à l'interface entre le pneu et la chaussée ; ils n'ont par contre aucun effet sur les nuisances sonores émises au niveau du moteur, de l'échappement ou sur les bruits générés par les défaillances techniques des véhicules. En 2013, la campagne de renouvellement des couches de roulement a permis de mettre en œuvre plus de 10'000 m² de revêtements phono-absorbants, soit près de 40% de la surface totale.

⁴ Métro m3 ; tramway reliant le centre-ville à Renens, puis à Villars-Ste-Croix ; bus à haut niveau de service en direction de Pully et Lutry.

⁵ Art. 42 LCR et 33 OCR (Bruit et circuit inutile).

⁶ Annexe 6, OETV.

Relevons enfin que le phénomène du tuning « illégal » a perdu de son importance ces dernières années, les amateurs pouvant désormais acquérir aisément des pièces homologuées, adaptées à leur véhicule, ce qui n'était pas le cas il y a cinq ou six ans.

Il est par contre plus délicat d'amender un conducteur dont le comportement génère du bruit sans nécessité. En effet, cette infraction ne peut être observée qu'en flagrant délit et la notion de bruit restera subjective, ce dernier ayant cessé au moment de l'interpellation. Néanmoins, la police sanctionne tous les cas clairs ; pour ce faire, elle privilégie les contrôles « volants », les conducteurs adaptant leur comportement durant les campagnes de répression annoncées au préalable.

Trois types d'action sont aujourd'hui envisagés en lien avec la problématique soulevée par l'interpellatrice.

1) A court terme, et afin de contrôler les éventuelles modifications apportées aux véhicules et de rappeler aux automobilistes les avantages liés à une conduite respectueuse des habitants, la police a décidé de lancer une campagne d'information, suivie d'une campagne de répression, durant le premier semestre 2015. Elle se déclinera en deux phases :

- la phase communication et prévention, qui se déroulera entre février et avril 2015, qui permettra de rappeler aux conducteurs qu'il est interdit de faire du bruit sans nécessité et que toute modification technique nécessite une homologation préalable. Il est prévu de lancer cette action par un communiqué de presse ; des dépliants seront ensuite distribués à l'occasion de contrôles spécifiques sur la petite ceinture lausannoise, qui assure la distribution du trafic autour du centre-ville et qui permet donc de toucher un grand nombre d'usagers, ainsi que dans les garages de la place ;
- cette campagne sera suivie de contrôles ciblés ; ils auront lieu principalement sur la petite ceinture lausannoise, en soirée, une fois par semaine au minimum, durant deux mois.

La Municipalité fera un bilan de cette action et informera les membres du Conseil communal en septembre 2015. En fonction de l'efficacité des mesures engagées, ces actions pourront être reconduites.

2) Dans le cadre du projet des Axes forts de transports publics, et en lien direct avec les questions de report de trafic, en particulier sur la petite ceinture, la Municipalité proposera dans le cadre des mesures d'accompagnement des mesures spécifiques de police susceptibles de mieux protéger les habitants contre les nuisances sonores liées au trafic automobile. Ce plan spécifique est aujourd'hui en préparation. Dans ce cadre, la Municipalité entend également étudier l'introduction de mesures spécifiques, comme la limitation, à certaines heures du jour ou de la nuit, de la vitesse sur certains axes fortement sollicités ou la restriction d'usage (exclusion totale ou partielle des véhicules bruyants).

3) Enfin, à plus long terme, la Municipalité entend poursuivre sa stratégie de réduction des nuisances sonores. Ainsi, le projet de révision du PDCom met l'accent sur la réduction de l'exposition de la population aux nuisances liées aux flux des transports individuels motorisés et confirme :

- la stratégie actuelle de la mobilité qui vise à mettre en place une alternative efficace à la voiture tout en recherchant la cohabitation (modération du trafic dans les poches résidentielles et les zones de loisirs et recherche de complémentarité entre les divers moyens de déplacements tout en garantissant la liberté de déplacement et d'accès au centre-ville) et ;
- l'importance des interventions à la source des nuisances ainsi que de la réduction au niveau local des atteintes à la qualité environnementale (assainissement des axes routiers à forte charge de trafic⁷).

⁷ Les tronçons problématiques à assainir en priorité ont été identifiés et des études d'assainissement du bruit routier sont par ailleurs déjà en cours ; elles portent sur quatre secteurs (¹) nord-est ; ²) Dapples et Chailly ; ³) Ruchonnet, Gare, Beaulieu, Vinet, Mercier et rue Vigie ; ⁴) sud) et touchent partiellement les tronçons problématiques à assainir en priorité.

Réponses aux questions posées

Cela étant, la Municipalité répond comme suit aux questions posées :

Question 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 ?

Comme indiqué en préambule, la police doit rarement recourir à une mesure du niveau sonore des véhicules, la majorité des infractions ayant trait à une modification de l'échappement, ce qui peut être constaté de visu et doit être attesté par un certificat de conformité. Ce n'est qu'en cas de doute qu'elle procédera au mesurage. Ainsi, aucune campagne de mesurage ciblée n'a été réalisée durant les 25 dernières années. Une campagne de sensibilisation et de répression est programmée pour le printemps 2015.

Question 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 ?

Comme indiqué en préambule, la police constate et dénonce les véhicules en infraction (modification ou défautuosité). Les contrôles sont quasi quotidiens. Les infractions pour modifications illégales sont enregistrées sous la rubrique générale « Infractions à la loi fédérale sur la circulation routière (LCR) » et ne sont pas listées dans les amendes d'ordre. Les contrevenants sont donc dénoncés à la préfecture qui statue sur le montant de l'amende⁸, à laquelle s'ajoutent les frais (une quarantaine de francs).

La police établit dans tous les cas une « fiche technique » qui relève les défauts constatés. Les contrevenants devront alors se présenter, avec un véhicule remis aux normes, au poste de police de leur choix dans un délai de cinq à dix jours. Un rappel est établi à l'issue de ce délai, avec obligation de se présenter dans un délai de sept jours. En cas de non-respect, la police rédige un rapport de dénonciation à l'autorité compétente, avec copie au SAN. Chaque année, le Corps de police établit en moyenne quelque 2'000 fiches techniques et 700 rappels, toutes infractions confondues⁹. Le SAN procède de son côté à des mesures du niveau sonore lors du contrôle individuel d'un véhicule dans le cadre de la première immatriculation ou au cours des contrôles subséquents (art. 105 al. 1 OAC). Il est de plus le seul habilité à séquestrer des pièces non homologuées.

Question 3 : Quelles mesures pourraient-elles être prises par notre ville afin de limiter le bruit des véhicules bruyants à la source, tel que préconisé par l'OPB, afin de protéger la population des nuisances sonores excessives et de la pollution accrue qui en découle ?

La Municipalité n'a pas de compétence pour agir sur les problèmes « à la source », l'homologation des véhicules étant une compétence fédérale. La Ville dispose par contre d'importants moyens d'action évoqués dans le préambule qu'il s'agisse de mesures structurelles de réduction et de limitation du trafic (zones 30, transfert modal de la gestion des feux, limitation du trafic, revêtements de sol, etc.) ou de mesures de police.

Question 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 ?

Les contrôles de police sont des moyens complémentaires aux mesures structurelles permettant de limiter le bruit ainsi que la circulation routière. L'objectif de la Municipalité, qui sera rappelé dans le cadre de la révision du PDCom, est bien de poursuivre une politique de report modal à travers notamment le développement des axes forts de transports publics (t1, m3 notamment) et de favoriser la mobilité douce. La politique de limitation du bruit et de tranquillisation (zones 30, feux de signalisation, revêtements phono-absorbants cas échéant) sera également poursuivie. Comme indiqué en préambule, la Municipalité, dans le cadre du développement des Axes forts de transports publics,

⁸ Environ CHF 150.- pour un pot d'échappement de motocycle non conforme à l'000 francs en cas de récidive.

⁹ Phare cassé, défautuosité de carrosserie et modification de véhicule.

présentera des mesures compensatoires permettant de limiter les nuisances sur les secteurs ou quartiers qui pourraient être touchés par des reports de trafic.

Elle va enfin également faire analyser l'opportunité d'introduire, à certaines heures, des réductions de vitesse sur certains axes de trafic fortement sollicités ou d'en restreindre l'usage aux véhicules bruyants.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu aux questions de Madame l'interpellatrice et consorts.

Ainsi adopté en séance de Municipalité, à Lausanne le 5 février 2015.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :
Daniel Brélaz

Le secrétaire :
Sylvain Jaquenoud