

# Chut, un radar traque le bruit de votre véhicule!

- 08.09.2019
- Le Matin Dimanche
- CAROLINE ZUERCHER caroline.zuercher@lematindimanch

CIRCULATION Un «radar» antibruit a été testé en Suisse alémanique. Le système suscite aussi de l'intérêt dans les cantons de Vaud et de Genève. Pour l'instant, le but est de sensibiliser les usagers. CAROLINE ZUERCHER caroline.zuercher@lematindimanche.

ch Gérald est excédé par le bruit des moteurs. Ce quinquagénaire vit dans le quartier du tunnel de Prébarreau, à Neuchâtel. Son problème? «Des conducteurs s'amuse à mettre les gaz dans la galerie qui devient une caisse de résonance, puis ils pilent sur les freins au feu rouge. Et en attendant qu'il passe au vert, la tentation est grande de donner des coups de gaz à vide..

.» En été, les motos s'ajoutent à ce concerto infernal. «On doit parfois fermer les fenêtres pour s'entendre. Je ne sais pas pourquoi on fabrique des engins aussi bruyants! C'est déjà pénible quand les gens roulent normalement, mais en plus, certains aiment jouer de la manette.» En Suisse, 1,1 million de citoyens sont exposés à un bruit du trafic qui dépasse les limites admises.

Certes, de nouveaux revêtements permettent notamment de diminuer ces nuisances. «Ce qui est paradoxal, c'est qu'une fois que le bruit permanent des véhicules qui passent est réduit, les pics sonores deviennent encore plus gênants», note Sophie Hoehn, cheffe de la section bruit routier à l'Office fédéral de l'environnement (OFEV). Eh oui, les enrobés phonoabsorbants n'atténuent pas le vrombissement des moteurs! Pour traquer les excès, un nouvel appareil a le vent en poupe: le «radar» antibruit, dont le microphone se déclenche au passage d'un véhicule pour mesurer son niveau sonore. Systèmes allemand et français Le week-end dernier, l'OFEV et le TCS ont testé un tel dispositif venu d'Allemagne dans la commune de Metzerlen-Mariastein (SO), sur une route fréquentée par des motards. Le but était purement informatif, l'OFEV n'ayant d'ailleurs pas la compétence de mettre des amendes.

On misait donc sur la prévention et la sensibilisation, avec un écran enjoignant ceux qui émettaient trop de décibels à être plus discrets. «Selon un test réalisé avec le TCS, un comportement adéquat au volant permettrait de réduire la grande majorité des pics de bruit inutiles», explique Sophie Hoehn. Elle ajoute que les radars pédagogiques installés sur les tronçons limités à 30 km/h ont un impact «extrêmement positif» sur la O «La mobilité motorisée ne doit pas prendre le pas sur la santé publique» Valérie Schwaar, députée socialiste au Grand Conseil vaudois et secrétaire générale de l'ATE Vaud vitesse et l'attitude au volant. Cela fonctionnera-t-il avec le bruit? Pour le savoir, des mesures de contrôles sont effectuées sur la même route soleuroise sans l'écran d'information. L'objectif est d'estimer l'impact réel du système et de voir si les gens agissent autrement quand ils sont avertis.

Les résultats sont attendus pour la fin novembre. Ce dispositif suscite de l'intérêt ailleurs en Suisse. En début d'année, des députés ont déposé une motion au Grand Conseil genevois, demandant de développer un tel radar. «Le Conseil d'État a proposé des mesures concrètes, se réjouit la Verte Delphine Klopfenstein Broggin. Nous sommes en discussions avec Bruitparif, une association française qui expérimente un capteur dénommé Méduse.

L'idée est de faire des essais prochainement dans notre canton.» Dans la foulée, la députée vaudoise Valérie Schwaar (PS) a rédigé un postulat, demandant de s'associer à la démarche. «La question est discutée en commission. Les travaux ne sont pas terminés.» À quand un système répressif? Ces deux Romandes espèrent bien que de tels capteurs permettront un jour

de mettre des amendes.

«Nous devons nous équiper de lois contraignantes. La question du bruit a été trop longtemps laissée à l'appréciation personnelle. Au niveau de la perception, c'est pourtant la pollution la plus dérangeante», argumente Delphine Klopfenstein Broggin. Valérie Schwaar renchérit: «Le bruit inutile doit être combattu au même titre que la vitesse excessive. On a coutume de dire qu'une moto bruyante qui traverse Paris à 3 heures du matin réveille 300 000 personnes.

La mobilité motorisée ne doit pas prendre le pas sur la santé publique.» Avant de pincer les fautifs, il faudra toutefois résoudre plusieurs problèmes. «Compte tenu des limites actuelles, notre Conseil d'État propose dans un premier temps d'utiliser un tel système à des fins pédagogiques et de ne passer aux sanctions que dans une deuxième étape», précise d'ailleurs Philippe Royer, directeur du Service genevois de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants. La première difficulté est d'ordre légal. «L'ordonnance fédérale de protection contre le bruit définit des valeurs que le trafic routier dans son ensemble ne doit pas dépasser, explique Sophie Hoehn.

Une autre ordonnance fixe des limites pour chaque type de véhicule, et leur respect est contrôlé sur un banc d'essai. Pour intervenir sur des engins qui circulent dans la rue, en situation réelle, il faudrait donc revoir les bases légales actuelles et les développer.» Pourrait-on imaginer qu'un jour, les conducteurs n'aient pas le droit de dépasser un certain nombre de décibels dans un lieu donné? «Ce serait une nouvelle façon de faire. Mais il serait alors important que les usagers aient à disposition sur leur véhicule une indication de leur niveau sonore», répond Sophie Hoehn. Des enjeux techniques s'ajoutent à l'équation.

Pour mettre des amendes, le système d'enregistrement devrait être couplé avec un engin permettant de lire les plaques des véhicules. U faudrait encore s'assurer qu'on ne prend pas en compte d'autres sources de bruit. Un expert du TCS ajoute que la mesure exacte et fiable du bruit est beaucoup plus complexe que celle de la vitesse. Delphine Klopfenstein Broggin, toutefois, est confiante: «Certains disent qu'il est techniquement impossible d'isoler les sons, mais un spécialiste de l'EPFL nous a certifié que c'était possible.» «Pas de contrôles supplémentaires» Les développements actuels ne manquent pas de créer des tensions.

«Les voitures sont déjà surveillées par les offices cantonaux de la circulation. Il ne faut pas ajouter des contrôles supplémentaires», réagit le conseiller national Thomas Hurter (UDC/SH). Également président de l'Automobile club suisse (ACS), il ajoute que les gens ne savent plus exactement ce qu'est le bruit. «Celui des voitures provient surtout des pneus. Et puis les chemins de fer sont nettement plus bruyants.

» U conclut qu'on ne peut pas tout avoir: la vie en ville, la mobilité et le silence. Le TCS estime pour sa part que de tels radars sont utiles pour sensibiliser les usagers, mais qu'il faut agir en même temps sur d'autres facteurs, comme les revêtements phonoabsorbants ou les ondes vertes. Les policiers agissent contre le bruit, mais se heurtent à des limites La première cause de bruit excessif est liée au comportement des conducteurs. Martial Pugin, chef Communication et Prévention à la police fribourgeoise, évoque les personnes qui adoptent une conduite dangereuse ou agressive et montent par exemple inutilement les tours de leur moteur. Certains véhicules émettent aussi plus de bruit qu'ils ne le devraient.

Avant de circuler, un engin doit en effet être homologué. «On trouve dans sa fiche technique une limite de décibels autorisés, précise Martial Pugin. Ce plafond dépend du véhicule et de la marque.» Ces règles sont fixées au niveau européen et, lors d'un contrôle, les agents peuvent vérifier qu'elles sont respectées. Cet examen est effectué à l'arrêt avec un sonomètre.

Une marge technique est autorisée. Un excès important peut être dû à un problème mécanique. Un pot d'échappement défectueux, par exemple, fait un boucan d'enfer. Parfois aussi, les propriétaires apportent des modifications à leur engin. Celles-ci doivent faire l'objet d'une annonce auprès d'un bureau de la circulation.

Certaines pièces sont homologuées, donc autorisées, mais d'autres ne le sont pas. «Outre le fait qu'une infraction est commise, les comportements fautifs dérangent et génèrent de l'insécurité auprès des autres usagers et des citoyens», commente Martial Pugin. Les sanctions varient d'un canton à l'autre. «Celui qui a modifié un pot ou enlevé une chicane risque une amende de 800 à 900 francs», détaille Philippe Guiauchain, sergent-chef à la police routière genevoise. Le contrevenant doit évidemment se remettre en règle.

Le week-end dernier dans le canton de Fribourg, trois véhicules ont même été immobilisés et leurs plaques séquestrées. Les contrôles actuels ont toutefois leurs limites. Certaines voitures proposent deux modes de conduite, éco ou sport. Leur homologation est faite avec le mode éco et c'est ainsi que les tests sont effectués. Or, quand le programme sport est activé, des clapets s'ouvrent et la conduite devient plus bruyante.

«Nous n'avons aucun moyen légal d'agir contre cela», explique Philippe Guiauchain. Sur les motos, certains pots d'échappement de remplacement sont équipés d'un système de valves qui s'ouvrent ou se ferment selon le régime du moteur. «Quand l'engin est au point mort, ce qui est le cas lors d'un test de bruit, les valves sont fermées et les normes respectées. Nous ne pourrions rien faire tant que la législation européenne ne sera pas plus restrictive», détaille Philippe Guiauchain. «Pour mettre des amendes, il faudra changer la loi» PIERRE DESSEMONTET Député vaudois (PS/VD) et géographe Aura-t-on un jour des radars antibruit comme ceux de vitesse? C'est possible.

Jusqu'à présent, les villes ont beaucoup travaillé sur la réduction de la pollution, mais moins sur celle du bruit. Cette deuxième question gagne en importance. Pour l'instant, toutefois, on manque de base légale pour mettre en place un tel système répressif. Avant de mettre des amendes, il faudrait définir quel niveau de bruit est tolérable et le traduire dans une réglementation. Ce n'est pas simple! Ne faut-il pas admettre qu'il y a du bruit en ville? C'est vrai, on ne peut pas avoir uniquement les avantages de la vie en ville.

Mais ces dernières années, le trafic a été réduit dans les centres, notamment avec la création de zones limitées à 30 km/h dont profitent les habitants. Du coup, les véhicules se concentrent sur les axes pénétrants, dont les riverains supportent davantage de nuisances. Les uns ont gagné en qualité de vie au détriment des autres: cela crée une inégalité de traitement. Les voitures sont de plus en plus silencieuses. Le changement ne viendra-t-il pas de la technologie? La technologie a amélioré les choses.

Il y a encore quelques années, on n'entendait pas le bruit des pneus parce qu'il était couvert par celui des moteurs. Mais on a aussi deux à trois fois plus de véhicules que par le passé. Et puis la technologie ne règle pas le problème de la personne qui fait du bruit parce qu'elle trouve ça super..