

Jour J pour les radars du futur contre le bruit routier

- 10.03.2021
- 24 Heures Lausanne
- Arthur Grosjean Berne

Un radar pour contrer la pollution sonore des voitures et autres véhicules bruyants a notamment été testé à Genève en juin 2020. Le Conseil national chargera ce mercredi le Conseil fédéral de prendre des mesures fortes contre la pollution sonore. Arthur Grosjean Berne Un automobiliste qui roule à fond la caisse dans une agglomération où la vitesse est limitée s'appelle un chauffard. Mais comment qualifie-t-on un automobiliste qui fait hurler son moteur ou un motard qui pétarade en ville? Il faudra bientôt trouver un nom adéquat. Car la Confédération est sur le point d'agir contre ce fléau.

Après avoir sanctionné les fous du volant, elle est déterminée à s'en prendre aux accros du bruit motorisé. L'affaire sera traitée ce mercredi au Conseil national. La Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie a déposé une motion qui demande au Conseil fédéral «un train de mesures visant à sanctionner plus simplement et plus efficacement les émissions de bruit excessives liées à la circulation routière». Retrait du permis Qu'est-ce qui est dans le viseur des élus? D'abord les petits malins qui traficotent leur moteur avec des pièces illégales pour mieux le faire rugir. Là, on envisage des amendes plus élevées, le retrait du permis de conduire ou carrément la confiscation du véhicule.

Ensuite, les élus souhaitent durcir la loi pour sanctionner les véhicules bruyants, voire les interdire sur certaines routes. Ils demandent aussi que les contrôles policiers soient renforcés pour traquer le bruit comme on pourchasse la vitesse. Et c'est là qu'intervient la mesure choc: l'installation à grande échelle de radars antibruit. Les membres de la Commission sont même allés voir en personne un radar test à Berne, comme il en a été aussi posé provisoirement à Genève ou à Lausanne. Dès que l'automobiliste dépasse un seuil sonore trop important (une limite généralement fixée à 90 décibels), un panneau l'avertit du problème.

Base légale à créer Pour Delphine Klopfenstein Brogini (Verts/GE), rapporteuse de la commission, il faut désormais changer de braquet. «Le bruit est un fléau sous-estimé alors qu'il touche 80% des gens. Des radars tests avec des smileys ne suffisent plus. Il faut pouvoir flasher les excès de bruit et sanctionner les fautifs.» Selon elle, les solutions techniques existent déjà, qui permettent d'identifier sans problème la source d'un bruit excessif.

Il ne reste plus qu'à créer la base légale. Le conseiller national Pierre-André Page (UDC/FR) s'oppose fermement à ce plan. «Il faut arrêter de créer des règlements à chaque fois qu'il y a un problème. J'ai l'impression que les gens de la ville veulent mettre toujours plus de bâtons dans les roues de ceux qui vivent à la campagne et ont besoin d'une voiture. L'industrie automobile fabrique chaque année des voitures moins polluantes et moins bruyantes.

Laissons évoluer la technique et ne pénalisons pas les amoureux des voitures de collection.» L'UDC, qui a déposé un rapport de minorité, n'a aucune chance de l'emporter ce mercredi. Une majorité est derrière la Commission de l'environnement, qui bénéficie de surcroît de l'approbation du gouvernement. Ce dernier va donc se mettre rapidement au travail pour concrétiser ce plan. Associations divisées Comment ce plan de mesures est-il accueilli par les associations d'usagers de la route? La division règne.

L'Association transport et environnement (ATE), marquée à gauche, soutient à fond la motion. «1,1 million de personnes sont illégalement exposées à des niveaux de bruit routier élevés, supérieurs aux limites légales sur leur lieu de résidence», relève Stéphanie Penher, responsable de la politique des transports. Se fondant sur l'expérience genevoise, elle juge le radar antibruit efficace. «Le nombre de pics de bruit a presque été divisé par deux au terme de l'opération.»

Tout autre discours à l'Automobile club suisse (ACS), marqué à droite.

Son président, Thomas Hurter, s'oppose à ce train de mesures, qu'il juge superflu. «Il existe déjà une législation qui permet de sanctionner des gens qui trafiquent leur moteur. Quant aux radars contre le bruit, ils ne devraient être utilisés que dans un but pédagogique. L'automobiliste ne peut pas grand-chose si sa voiture, fabriquée à l'étranger, est trop bruyante. L'industrie automobile, de toute façon, évolue vers des voitures de plus en plus silencieuses.

» La voie médiane Le Touring Club Suisse (TCS), lui, adopte une position médiane. «Le bruit excessif et inutile doit être combattu, souligne le responsable de la communication Laurent Pignot. Le TCS soutient donc les trois premières mesures qui permettront de sanctionner les conducteurs de véhicules manipulés illégalement.» En revanche le TCS est sur les roues arrière concernant les radars antibruit avec des sanctions. «Au vu des connaissances actuelles, il n'est pas possible de déterminer si ces radars seront efficaces et adaptés pour lutter contre le bruit excessif.

L'application ne serait pas aussi facile que pour les contrôles de vitesse, car d'autres facteurs (par exemple, la route, les pneus, le vent, le niveau de bruit ambiant, etc.) entrent également en jeu en plus du bruit du moteur et de la transmission.» «Des radars tests avec des smileys ne suffisent plus. Il faut pouvoir flasher les excès de bruit et sanctionner les fautifs.» Delphine Klopfenstein Broggin (Verts/GE) «Il faut arrêter de créer des règlements à chaque fois qu'il y a un problème.

» Pierre-André Page (UDC/FR) «Au vu des connaissances actuelles, il n'est pas possible de déterminer si ces radars seront efficaces et adaptés.» Laurent Pignot, responsable communication du TCS.