

Berne, le 9 décembre 2022

Mise en œuvre de la motion 20.4339 de la CEATE-N (« Réduire de manière efficace le bruit excessif des moteurs ») :

Adaptation de deux articles de la loi sur la circulation routière et de quatre ordonnances

Rapport explicatif relatif à l'ouverture de la procédure de consultation

Numéro du document : ASTRA-F-528C3401/286

Résumé

Les objectifs du présent projet de révision sont :

- de pouvoir sanctionner plus simplement et plus sévèrement la production de bruit évitable par les véhicules à moteur ainsi que les manipulations ayant une incidence sur le bruit, notamment par un retrait du permis de conduire ;
- d'instaurer un contrôle obligatoire extraordinaire en cas de manipulations du véhicule qui ont une incidence sur le bruit ;
- de donner la possibilité à la Confédération de financer des contrôles supplémentaires du bruit routier effectués par les autorités cantonales d'exécution.

Contexte

Les plaintes de personnes qui se sentent incommodées par le bruit de la circulation et par ses pics sonores ont augmenté au cours des dernières années. Selon l'Office fédéral de l'environnement (OFEV), plus d'un million de personnes sont exposées en Suisse à un bruit routier excessif. En 2019, le bruit routier a occasionné des coûts externes totaux de 2830 millions de francs, dont environ 1569 imputables à la santé. Selon l'Office fédéral du développement territorial (ARE), la circulation routière est responsable d'environ 80 % de ces coûts¹.

En dehors des prescriptions applicables aux véhicules, la législation suisse comporte également des prescriptions régissant le bon usage des véhicules. Le droit de la circulation routière exige que les conducteurs de véhicules automobiles veillent à ne pas produire de nuisances sonores évitables. Quiconque génère inutilement du bruit avec son véhicule peut être dénoncé. Les personnes qui modifient leurs véhicules illégalement sont également punies. Les prescriptions correspondantes figurent à l'art. 42, al. 1, de la loi fédérale sur la circulation routière² (LCR), à l'art. 33 de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière³ (OCR), à l'art. 53, al. 4, et à l'art. 219, al. 2, de l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers⁴ (OETV). Il appartient aux cantons de contrôler et de faire respecter les prescriptions en vigueur.

La motion CEATE-N 20.4339 « Réduire de manière efficace le bruit excessif des moteurs » a été adoptée le 1^{er} juin 2021. Cette motion reprend les demandes du postulat Vogler, retiré le même jour (19.4254 « Il faut enfin réduire de manière efficace le bruit excessif des moteurs »), ainsi que des deux initiatives parlementaires Suter, retirées le 21 juin 2021, 20.443 « Radars acoustiques pour lutter contre le bruit inutile des véhicules » et 20.444 « Prendre enfin des mesures efficaces contre les motocycles bruyants ». La motion 20.4339 demande notamment au Conseil fédéral d'élaborer des mesures au niveau de la loi et des ordonnances. Ces mesures doivent d'une part permettre de mieux sanctionner les auteurs de bruit excessif et de limiter plus strictement l'utilisation de composants bruyants. Il s'agit d'autre part d'étudier l'intensification des contrôles policiers en matière de bruit routier, avec une procédure analogue à la convention passée entre la Confédération et les polices cantonales pour les contrôles du trafic lourd.

¹ Coûts et bénéfices externes des transports en Suisse, ARE, 2021

² RS 741.01

³ RS 741.11

⁴ RS 741.41

Contenu du projet

La présente révision contient des mesures visant à simplifier et à durcir les sanctions en cas de manipulations d'un véhicule qui ont une incidence sur le bruit et en cas de production de bruit routier inutile. Ces mesures répondent aussi au souhait des autorités d'exécution de disposer de bases légales plus faciles à exécuter.

Deux modifications sont proposées dans la LCR. Il s'agit d'une part de qualifier d'infraction légère la production de bruit évitable. Il est donc prévu désormais de pouvoir retirer le permis de conduire ou le permis d'élève conducteur aux conducteurs qui provoquent des émissions sonores incommodes évitables.

Il est d'autre part prévu de créer la base légale pour un soutien financier apporté par la Confédération. Ce soutien financier est destiné à une intensification tant quantitative que qualitative des contrôles du bruit routier par les autorités cantonales d'exécution.

Plusieurs mesures sont également prévues au niveau des ordonnances :

Le montage d'un silencieux de remplacement ne doit pas pouvoir rendre les véhicules qui n'entrent pas dans le champ d'application de l'accord entre la Suisse et l'UE relatif à la reconnaissance mutuelle en matière d'évaluation de la conformité (ARM)⁵, tels que les motocycles, plus bruyants que le niveau documenté pour la production en série du modèle concerné, quand bien même le véhicule équipé du nouveau silencieux respecterait encore les valeurs limites en vigueur en Suisse. Des précisions sont apportées aux ch. 1.4, 2.4 et 4.1.

Il est prévu de convoquer cinq fois en deux ans au contrôle subséquent les véhicules sur lesquels la police a constaté plusieurs fois des manipulations qui accentuent les nuisances sonores. Les convocations multiples au cours de cette période ont pour but d'empêcher la détentrice ou le détenteur du véhicule de procéder à des manipulations non autorisées immédiatement après un contrôle.

Les comportements causant du bruit évitable, que l'art. 33 OCR énumère de manière non exhaustive et qui peuvent déjà être sanctionnés aujourd'hui, sont inchangés depuis 1963. Le catalogue d'exemples est à présent modernisé et mentionne expressément certaines activités supplémentaires qui génèrent inutilement du bruit. La description des comportements illicites est toujours relativement abstraite et leur énumération toujours non exhaustive. La mention explicite des nouvelles infractions, non exhaustives, a pour but d'aider les autorités d'exécution à sanctionner les comportements en question.

Il est prévu d'étendre les infractions réprimées par une amende d'ordre aux manipulations de véhicule qui ont une incidence sur le bruit et aux comportements qui génèrent inutilement du bruit. Toutefois, l'intégration de (trop) nombreuses nouvelles infractions dans l'ordonnance sur les amendes d'ordre⁶ (OAO) ne doit si possible pas restreindre la marge de manœuvre actuelle des autorités d'exécution pour juger les délits en matière de bruit – étant donné que la procédure de l'amende d'ordre exclut des mesures administratives comme l'avertissement ou le retrait du permis de conduire. La motion **20.4339** demande des sanctions à la fois plus simples (amendes d'ordre) et plus dures. La nouvelle réglementation proposée se concentre donc sur l'inscription dans une infraction réprimée par une amende d'ordre de quelques manipulations relativement faciles à constater et de comportements souvent observés qui génèrent inutilement du bruit.

⁵ Accord du 21 juin 1999 entre la Confédération suisse et la Communauté européenne relatif à la reconnaissance mutuelle en matière d'évaluation de la conformité, RS **0.946.526.81**

⁶ RS **314.11**

Table des matières

	Rapport explicatif relatif à la modification de deux articles de la loi sur la circulation routière et de quatre ordonnances	7
1	Grandes lignes du projet	7
1.1	Modernisation de la disposition d'exécution relative au bruit évitable	7
1.2	Avertissement ou retrait du permis d'élève conducteur ou du permis de conduire pour production de bruit évitable	8
1.3	Soutien financier pour intensifier les contrôles du bruit routier	8
1.4	Interdiction des modifications de véhicules qui accroissent le bruit dans les limites légales de bruit	9
1.5	Instauration du contrôle obligatoire extraordinaire en cas de manipulations du véhicule qui ont une incidence sur le bruit	11
1.6	Sanction plus simple en cas de manipulations du véhicule qui ont une incidence sur le bruit et de manœuvres qui causent du bruit	11
2	Commentaire des dispositions	13
2.1	Loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR)	13
2.2	Ordonnance du 28 mars 2007 sur le contrôle de la circulation routière (OCCR)	13
2.3	Ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR)	13
2.4	Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV)	15
2.5	Ordonnance du 16 janvier 2019 sur les amendes d'ordre (OAO)	18
3	Conséquences	21
3.1	Conséquences financières, sur l'effectif du personnel et autres pour la Confédération	21
3.2	Effets pour les cantons et les communes ainsi que pour les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne	21
3.3	Conséquences pour l'environnement et la société	21
3.4	Conséquences pour l'économie	22
4	Aspects juridiques	22
4.1	Compatibilité avec les obligations internationales de la Suisse	22

Rapport explicatif relatif à la modification de deux articles de la loi fédérale sur la circulation routière et de quatre ordonnances

1 Grandes lignes du projet

1.1 Modernisation de la disposition d'exécution relative au bruit évitable

Contexte

Selon l'art. 42, al. 1, LCR, les conductrices et les conducteurs doivent veiller à ne pas incommoder les usagers de la route et les riverains, notamment en provoquant du bruit. À la différence des prescriptions du droit de la circulation routière en matière d'équipement, qui définissent le niveau de bruit que peuvent atteindre les composants des véhicules (moteurs, dispositifs d'échappement, etc.), l'art. 42, al. 1, LCR vise un comportement des usagers qui provoque du bruit. Ceux-ci doivent s'abstenir de toute action bruyante qui ne relève pas objectivement d'une nécessité impérative.

L'art. 33 OCR précise au niveau des ordonnances l'interdiction d'incommoder par du bruit évitable en énumérant aux let. a à h différentes activités bruyantes inutiles et évitables des conducteurs, des passagers ainsi que des auxiliaires, à titre d'exemples et donc non exhaustivement. La disposition de l'ordonnance est restée inchangée depuis l'entrée en vigueur de l'OCR, le 1^{er} janvier 1963. Les autorités d'exécution estiment néanmoins que la disposition est en principe toujours adaptée à la pratique, car le catalogue d'exemples mentionne d'une part d'importantes activités qui génèrent inutilement du bruit et accorde d'autre part aux autorités compétentes, grâce à sa formulation relativement ouverte et à son énumération non exhaustive, la marge de manœuvre nécessaire pour pouvoir également réagir à des phénomènes plus récents. Les autorités d'exécution souhaitent en grande majorité que le catalogue d'exemples soit modernisé et qu'il mentionne expressément certains autres comportements qui génèrent inutilement du bruit.

Nouvelle réglementation proposée et motifs

La nouvelle réglementation proposée ne touche pas à la structure de base de l'art. 33 OCR en vigueur. Il est prévu que l'introduction continue de stipuler de manière générale que les usagers ne doivent causer aucun bruit évitable. Il est prévu de supprimer la mention « notamment dans les quartiers habités, près des lieux de repos et pendant la nuit », d'une part pour donner à l'avenir davantage d'importance à la protection contre le bruit et d'autre part pour prévenir les malentendus au sujet du champ d'application de la disposition. L'obligation de devoir circuler d'une manière particulièrement prévenante dans les quartiers d'habitation – y compris en termes de bruit généré – ressort également de l'art. 41a OCR.

Il est prévu de continuer à décrire de manière relativement générale les comportements qui génèrent inutilement du bruit et à énumérer des exemples (c'est-à-dire non exhaustivement). À l'avenir aussi, les autorités compétentes pourront donc inclure les faits les plus divers dans les infractions définies par la norme légale, en tenant compte des multiples formes de production possible de bruit. Le catalogue de l'art. 33 sera complété par quelques nouvelles infractions, surtout liées aux modes de conduite qui génèrent inutilement du bruit (mode sport et autres) et au bruit inutile des dispositifs d'échappement (nouvelles let. f et g). La mention explicite des modes de conduite vise à donner l'importance nécessaire, aussi du point de vue juridique, à cette thématique qui est devenue de plus en plus un problème dans la pratique au cours des dernières années. Il est en outre proposé de supprimer quelques infractions qui n'ont plus guère de pertinence aujourd'hui (en particulier les let. f et g en vigueur). Toutefois, la suppression de ces infractions n'entraîne pas l'impossibilité de les sanctionner, puisque l'énumération n'est pas exhaustive.

La modernisation proposée de l'article supprime des comportements qui ne sont plus importants et en ajoute de nouveaux qui s'observent de plus en plus fréquemment en pratique. Par conséquent, il est prévu d'adapter l'ordre des comportements qui causent du bruit pour une meilleure intelligibilité et un meilleur agencement.

1.2 Avertissement ou retrait du permis d'élève conducteur ou du permis de conduire pour production de bruit évitable

Contexte

Le Parlement est appelé à créer une base pour que les conducteurs qui causent du bruit évitable puissent faire l'objet d'un avertissement en cas de première infraction et être sanctionnés par un retrait de permis de conduire d'au moins un mois en cas de récidive. Ceci nécessite une adaptation du catalogue de l'art. 16a, al. 1, LCR, qui énumère exhaustivement toutes les infractions légères possibles qui donnent lieu à un avertissement ou à un retrait de permis.

Nouvelle réglementation proposée et motifs

En cas de première infraction, il est désormais prévu d'infliger un avertissement au conducteur ou à la conductrice qui cause du bruit évitable. S'il ou elle commet de nouveau une infraction légère dans les deux ans à compter de cet avertissement, comme le fait de causer du bruit évitable, il ou elle risque un retrait de permis de conduire d'au moins un mois.

La nouvelle réglementation se fonde sur la règle de circulation de l'art. 42, al. 1, LCR, selon lequel le conducteur doit veiller à ne pas incommoder les usagers de la route et les riverains, notamment en provoquant du bruit, et devra veiller le plus possible à ne pas effrayer les animaux. L'art. 33, al. 1, OCR précise déjà aujourd'hui ce que signifie un bruit évitable, par une énumération non exhaustive des émissions sonores possibles. Ces précisions entrent aussi en ligne de compte pour appliquer le nouvel art. 16a, al. 1, let. d.

Le bruit évitable ne présuppose pas la mise en danger de tiers. Ce point est compatible avec le système en cascade pour le retrait du permis de conduire. Il existe déjà aujourd'hui des infractions passibles de retrait, telles que la conduite d'un véhicule automobile malgré le retrait d'admonestation du permis de conduire (art. 16c, al. 1, let. f, LCR), qui ne présupposent pas la mise en danger de tiers.

Les infractions auxquelles la procédure de la loi du 18 mars 2016 sur les amendes d'ordre⁷ (LAO) est applicable et pour lesquelles l'OAO prévoit une amende d'ordre (cf. art. 16, al. 2, LCR) ne peuvent donner lieu à un avertissement ou à un retrait du permis d'élève conducteur ou du permis de conduire selon l'art. 16a, al. 1, let. d. Il s'agit aujourd'hui du fait de faire chauffer ou tourner inutilement le moteur d'un véhicule à l'arrêt (ch. 326.1, 326.2 et 603 OAO). Le présent projet de révision ajoute des infractions supplémentaires passibles d'une amende d'ordre pour la production de bruit évitable. La nouvelle disposition est donc applicable aux infractions aux règles de la circulation routière traitées selon la procédure pénale ordinaire (actes punissables, cf. art. 90 LCR).

1.3 Soutien financier pour intensifier les contrôles du bruit routier

Contexte

L'exécution du droit de la circulation routière et donc la réalisation des contrôles du bruit routier relèvent de la compétence des cantons. Le cadre de l'exécution générale n'offre à la Confédération aucune possibilité d'obliger les cantons à mener des activités d'exécution spécifiques. L'intensification des contrôles du bruit routier, que la motion demande d'étudier, et son soutien financier par la Confédération ne peuvent avoir lieu que sur la base d'un accord volontaire. Comme le suggère la motion **20.4339**, le modèle des conventions de prestations dans le domaine des contrôles du trafic lourd sert de base et répond aux besoins du domaine des contrôles du bruit routier.

⁷ RS 314.1

Nouvelle réglementation proposée et motifs

La création d'une base légale dans la LCR donne la possibilité de conclure des conventions de prestations avec les cantons pour une intensification quantitative et qualitative des contrôles du bruit routier.

À cet effet, un nouvel art. 53b LCR est inséré, qui établit ce principe au niveau de la loi. Il s'agit d'une disposition potestative, ce qui signifie que le versement de contributions fédérales pour l'intensification des contrôles du bruit routier présuppose que les cantons soient disposés à le faire. La mise en œuvre contractuelle de cette intensification s'effectue dans le cadre de conventions de prestations. Le nouvel art. 5a de l'ordonnance sur le contrôle de la circulation routière⁸ (OCCR) décrit ce principe au niveau des ordonnances.

Le contenu respectif des différentes conventions de prestations sera le résultat d'une analyse complète des besoins, puis de négociations avec les cantons. Les conventions de prestations doivent prévoir la possibilité tant d'une intensification quantitative (augmentation du nombre de contrôles du bruit routier) que d'une intensification qualitative (contrôle plus efficace au moyen d'instruments de mesure appropriés).

1.4 Interdiction des modifications de véhicules qui accroissent le bruit dans les limites légales de bruit

En matière de nuisances sonores des véhicules routiers, les valeurs limites et les méthodes de mesure internationales s'appliquent en Suisse. Les réceptions par type internationales des composants (selon le droit de l'UE et/ou de la CEE-ONU) sont donc reconnues dans le droit national (OETV). C'est ainsi que la Suisse remplit surtout ses engagements découlant de l'accord entre la Confédération suisse et la Communauté européenne relatif à la reconnaissance mutuelle en matière d'évaluation de la conformité⁹ (ARM) et de la loi-cadre suisse sur les entraves techniques au commerce¹⁰ (LETC).

Seuls quelques types de véhicules, dans leur état d'origine, exploitent au maximum les valeurs limites de bruit autorisées. Le montage de pièces de rechange réceptionnées par type qui atténuent moins bien les bruits de moteur que les pièces originales peut donc aujourd'hui rendre les véhicules plus bruyants sans que ceux-ci dépassent les valeurs limites.

Toutes les modifications qui entraînent un dépassement des valeurs limites de bruit légales sont déjà interdites sans exception. Les autorités d'exécution peuvent sanctionner les véhicules modifiés de la sorte et utilisés sans contrôle subséquent.

Nouvelle réglementation proposée et motifs

Le présent projet de réglementation a pour but d'imposer aux véhicules qui n'entrent pas dans le champ d'application de l'ARM entre la Suisse et l'UE (chap. 12 et 13), tels que les motocycles, l'interdiction nationale d'augmentations du bruit légales, mais inutiles, du fait de la reconnaissance des réceptions internationales. Les prescriptions de l'OETV portent sur le véhicule et non sur les pièces détachées. On interdit donc en premier lieu l'utilisation des véhicules après le montage de pièces qui accroissent le bruit. Par conséquent, il est prévu de ne plus reconnaître dans tous les cas les réceptions par type internationales des pièces de rechange concernées, bien qu'elles soient valables et conformes aux prescriptions. Cette disposition a les effets d'une interdiction relative qui se réfère aux nuisances sonores des modèles de véhicules dans leur état d'origine.

Toutefois, cette nouvelle réglementation n'est pas applicable aux silencieux de remplacement des véhicules bénéficiant d'une réception par type européenne et entrant dans le champ d'application de l'ARM, tels que les voitures automobiles, et des véhicules agricoles et forestiers bénéficiant d'une

⁸ RS 741.013

⁹ RS 0.946.526.81

¹⁰ RS 946.51

réception par type européenne. Elle s'applique uniquement aux véhicules qui ne sont pas soumis à l'ARM (en particulier les motocycles). Si les silencieux de remplacement de ces véhicules augmentent le bruit par rapport à la version d'origine, le projet de révision proposé exclut la reconnaissance de réceptions internationales.

Concrètement, la teneur actuelle de l'art. 53, al. 3 est scindée en deux alinéas (al. 3 et 3^{bis}) et complétée par deux précisions, afin d'en améliorer la lisibilité. Le durcissement de la réglementation fait l'objet d'un nouvel al. 3^{ter}. Les commentaires détaillés de la disposition figurent au ch. 2.4, art. 53, al. 3 à 3^{ter}, de l'OETV.

Il est prévu d'interdire en Suisse non seulement l'admission des véhicules modifiés de la sorte qui n'entrent pas dans le champ d'application de l'ARM, mais aussi l'offre et la distribution de pièces de véhicules qui accroissent le bruit. Étant donné que l'interdiction se fonde sur le bruit effectif émis par les véhicules autorisés et les modèles en vente, les données d'émissions des réceptions par type suisses et européennes doivent être accessibles pour le commerce d'accessoires et de pièces de rechange. Il faut donc octroyer à l'Office fédéral des routes (OFROU) la compétence de donner aux autorités d'exécution l'accès à ces données sous forme anonymisée.

Le contournement des prescriptions par l'obtention de réceptions par type spéciales qui exploitent le niveau maximum de bruit autorisé en Suisse est improbable. Seul le fabricant original pourrait obtenir ces réceptions par type, dans un État membre de l'UE. Les intérêts économiques des fabricants seraient probablement limités puisqu'il ne faudrait le faire que pour le marché suisse et que le bénéficiaire serait en premier lieu le commerce d'accessoires et non le fabricant lui-même.

Ces pièces de rechange peuvent augmenter le bruit de propulsion généré par les véhicules. Une augmentation du niveau sonore peut avoir des conséquences sur la santé des riverains. Afin de déterminer l'efficacité de la mesure, une analyse a été effectuée au sujet du bruit émis par des voitures de tourisme à moteur essence fabriquées par un constructeur européen de véhicules se situant dans une gamme de prix moyens à élevés. Dans le cadre de celle-ci, le bruit mesuré lors de la procédure de réception par type a été comparé aux valeurs limites légales. Les résultats sont variables (70 à 74 db (A)) et les valeurs sont en général plus élevées pour les véhicules dotés d'un moteur puissant.

Il a été constaté que pour les limousines de sport, qui atteignent les valeurs limites les plus élevées, le potentiel d'augmentation légale du bruit est quasi nul. En effet, ces véhicules exploitent déjà au maximum les valeurs limites autorisées dans leur état d'origine. En ce qui concerne les véhicules de tous les jours équipés d'un moteur performant (valeur limite moyenne à élevée), le potentiel d'augmentation légale du bruit est de deux à trois décibels. Quant aux véhicules de puissance faible ou moyenne, ils exploitent déjà souvent dans une large mesure les (faibles) valeurs limites, de sorte que le potentiel d'augmentation légale du bruit se situe en dessous de deux décibels.

L'OFROU peut faciliter l'exécution par les cantons en imposant et en publiant l'interdiction de vendre des pièces qui entraînent de manière avérée et systématique un bruit de moteur amplifié, en vertu de l'art. 31a, al. 1, let. b, et al. 2, de l'ordonnance du 19 juin 1995¹¹ sur la réception par type des véhicules routiers (ORT).

Les motifs des différentes adaptations légales tiennent à la protection de la santé des êtres humains. De ce point de vue, il faut évaluer la proportionnalité de la mesure et sa compatibilité avec les accords internationaux et bilatéraux. En ce qui concerne les incidences sur le plan international, voir le ch. 4.1.

¹¹ RS 741.511

1.5 Instauration du contrôle obligatoire extraordinaire en cas de manipulations du véhicule qui ont une incidence sur le bruit

Contexte

Tous les véhicules admis à circuler avec des plaques de contrôle en Suisse sont soumis périodiquement à un contrôle subséquent, qui garantit que les véhicules immatriculés restent techniquement en bon état. Lorsque les autorités cantonales d'exécution contrôlent des véhicules qui présentent des défauts graves, ceux-ci doivent faire l'objet d'un contrôle subséquent dans le canton de stationnement (art. 34, al. 1, OETV). Les conducteurs peuvent remédier aux défauts du véhicule avant le contrôle subséquent et supprimer les manipulations non autorisées sur le véhicule.

Nouvelle réglementation proposée et motifs

Le présent projet propose de prescrire, en cas de modifications ayant une incidence sur le bruit, non autorisées et notifiées plus d'une fois par la police, un intervalle de contrôle subséquent obligatoire pour les autorités d'immatriculation. Les véhicules notifiés plusieurs fois en deux ans en raison de manipulations qui accentuent les nuisances sonores devraient donc être convoqués à un contrôle subséquent cinq fois en deux ans. Cette réglementation a pour but d'empêcher le détenteur du véhicule de procéder à des manipulations non autorisées immédiatement après un contrôle subséquent.

Il n'est toutefois pas prévu que ce contrôle subséquent obligatoire puisse être imposé au nouveau détenteur du véhicule sur la base d'une éventuelle première notification pour le propriétaire précédent. Ce contrôle obligatoire est donc supprimé en cas de changement de détenteur. Étant donné qu'il n'existe pas de système national pour la gestion des convocations aux contrôles, le contrôle obligatoire extraordinaire ne pourrait pas être garanti en cas de changement de détenteur au-delà des limites cantonales.

1.6 Sanction plus simple en cas de manipulations du véhicule qui ont une incidence sur le bruit et de manœuvres qui causent du bruit

Contexte

La procédure de l'amende d'ordre constitue une procédure pénale simple et rapide et sert à traiter efficacement les infractions mineures, notamment dans la circulation routière. La sanction est infligée non par le ministère public ou les tribunaux comme dans la procédure pénale ordinaire, mais par les organes d'exécution compétents sous la forme d'amendes d'ordre (art. 2, al. 1, LAO). Il est notamment essentiel que la procédure de l'amende d'ordre, en cas d'infractions au droit de la circulation routière, ne soit appliquée pour des infractions mineures, qui ne mettent en danger ni ne blessent personne et qui ne causent aucun dommage (cf. art. 4, al. 3, let. a, LAO). Les infractions sanctionnées selon la procédure de l'amende d'ordre doivent ensuite être faciles à constater, ce qui signifie que les faits à évaluer doivent être évidents (cf. art. 4 LAO).

À la différence par exemple des excès de vitesse, que des instruments techniques tels que les radars permettent de chiffrer sans difficulté, il n'est guère possible aujourd'hui de mesurer le bruit dans la circulation routière, ou seulement au prix de charges élevées en termes de personnel, de temps et de matériel. À cela s'ajoute que la perception du bruit est très subjective et que le seuil à partir duquel un bruit est ressenti comme incommodant n'est guère objectif.

La procédure de l'amende d'ordre exclut de son domaine les mesures administratives telles que l'avertissement ou le retrait du permis de conduire. Elle ne permet pas non plus de prononcer, en cas de récidive, des amendes plus élevées que les montants prévus par la liste des amendes d'ordre, puisqu'il n'est tenu compte ni des antécédents ni de la situation personnelle du prévenu (art. 1, al. 5, LAO). La possibilité de différencier l'amende en fonction de la gravité des délits, par exemple en sanctionnant un comportement bruyant dans une zone habitée ou de nuit plus sévèrement que le même

comportement à l'extérieur des localités ou dans une zone industrielle, est en outre supprimée. Le montant maximal des amendes d'ordre s'élève à 300 francs (art. 1, al. 4, LAO).

Nouvelle réglementation proposée et motifs

La marge de manœuvre actuelle des autorités d'exécution en matière d'appréciation des délits liés au bruit ne doit autant que possible pas être restreinte par l'introduction d'un (trop) grand nombre de nouvelles infractions dans l'OAO. La nouvelle réglementation proposée se concentre sur l'inscription dans une infraction réprimée par une amende d'ordre de quelques manipulations relativement faciles à constater et fréquentes ainsi que de comportements qui génèrent inutilement du bruit. Comme pour la nouvelle version de l'art. 33 OCR, l'accent est mis sur la sanction du bruit inutile généré par des dispositifs d'échappement. Il faut observer que certaines des infractions proposées s'accompagnent souvent d'autres comportements routiers illicites qui entraînent de leur côté la mise en danger d'autres usagers de la route (par exemple une manœuvre risquée qui fait détoner le dispositif d'échappement). La procédure de l'amende d'ordre n'est pas applicable dans ces cas.

Autre mesure étudiée, mais rejetée

L'application d'une sanction encore plus sévère pour les manipulations de véhicule ayant une incidence sur le bruit a été examinée. Si la police constate la présence dans la circulation de véhicules non admis, dont l'état présente un danger ou qui causent une pollution sonore évitable, elle peut déjà aujourd'hui, en vertu de l'art. 54, al. 1, LCR, saisir le véhicule et retirer le permis de circulation à son détenteur. Si les manipulations du véhicule compromettent la sécurité routière, il est également possible de prononcer une peine privative de liberté de trois ans au plus ou une peine pécuniaire en vertu de l'art. 93 LCR. Un tel durcissement du cadre des sanctions pour le bruit causé inutilement, qui ne met pas autrui en danger directement et concrètement, ne serait pas proportionné.

La possibilité de retirer le permis de conduire en cas de manipulations du véhicule a également été étudiée. C'est toutefois le détenteur du véhicule qui en est responsable, et il est possible de le sanctionner par le retrait du permis de circulation. Le bruit évitable imputable au comportement du conducteur relève en revanche de la responsabilité de ce dernier. Le retrait du permis de conduire est aussi proposé comme sanction dans le cadre de cette révision. Sanctionner le conducteur du véhicule par un retrait du permis de conduire pour une manipulation sur le véhicule contredirait cette logique. Cette mesure n'a donc pas été retenue.

2 Commentaire des dispositions

2.1 Loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR)

Art. 16a, al. 1, let. d (nouvelle)

Commets une infraction légère la personne qui, en tant que conductrice ou conducteur, enfreint les règles de circulation de l'art. 42, al. 1, LCR et cause une pollution sonore évitable. L'art. 33 OCR donne une énumération non exhaustive d'exemples de bruit pouvant être évité au sens de cette disposition. La qualification de l'infraction ne présuppose pas la mise en danger de tiers.

Seuls les conducteurs de véhicules et non les passagers ou les auxiliaires qui produisent le bruit évitable (par ex. en claquant les portières, etc.) seront sanctionnés par un retrait du permis de conduire. Le bruit évitable peut avoir été causé intentionnellement, par dol éventuel ou par négligence.

Art. 53b (nouveau)

La nouvelle base légale introduite à l'art. 53b LCR s'appuie sur la réglementation des contrôles du trafic lourd (cf. art. 53a LCR et art. 10, al. 3, LRPL), mais elle est transformée en une disposition potestative. Elle prévoit que la Confédération ait la possibilité de verser des contributions aux cantons disposés à intensifier quantitativement ou qualitativement leurs contrôles du bruit routier. Il faut toutefois éviter tout « effet d'aubaine », ce qui signifie que les contrôles du bruit routier qui font déjà partie de l'activité actuelle d'une police cantonale ne peuvent pas être indemnisés davantage par la Confédération, à moins que cette activité s'intensifie.

2.2 Ordonnance du 28 mars 2007 sur le contrôle de la circulation routière (OCCR)

Art. 5a, al. 1 et 2 (nouveaux)

Al. 1 : Les dispositions s'appuient sur le régime des contrôles du trafic lourd (cf. art. 46 de l'ordonnance relative à une redevance sur le trafic des poids lourds). Elles précisent tout d'abord que les subventions fédérales sont conditionnées par une intensification. Il s'agit ainsi d'empêcher que les contrôles du bruit routier déjà réalisés aujourd'hui soient financés par la Confédération. L'intensification peut être tant quantitative (davantage de contrôles) que qualitative (contrôles avec de « meilleurs » instruments).

Al. 2 : Les contributions mises à la disposition des cantons pour intensifier les contrôles du bruit routier sont réglées dans des conventions de prestations conclues avec l'OFROU. À cet effet, on tiendra compte non seulement de la taille du corps de police, mais aussi des dépenses consenties jusque-là pour ces contrôles. Les conventions de prestations sont à durée limitée et révisées périodiquement.

Art. 38

La disposition mentionne explicitement les modifications illicites ayant une incidence sur le bruit que la police notifie à l'autorité d'immatriculation. Celles-ci sont donc citées à titre d'exemples de défauts graves. Cette adaptation n'a pas d'influence sur la pratique d'exécution pour l'évaluation d'autres défauts.

2.3 Ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR)

Art. 33, phrase introductive

La suppression proposée du passage « notamment dans les quartiers habités, près des lieux de repos et pendant la nuit » souligne le fait que le bruit inutile n'est pas non plus souhaité hors des quartiers habités, loin des lieux de repos et quel que soit le moment de la journée. Une importance plus grande est ainsi attribuée à la protection contre le bruit dans le droit de la circulation routière. Cette modification permet également de préciser que le catalogue subséquent d'exemples de comportements qui causent du bruit ne s'applique pas seulement dans des quartiers habités, près des lieux de repos ou pendant la

nuit. L'obligation de conduire d'une manière particulièrement prévenante dans les quartiers d'habitation – y compris en termes de bruit généré –, ressort également de l'art. 41a OCR.

Art. 33, let. a

Le fait de faire fonctionner longtemps le démarreur peut être supprimé du point de vue actuel, puisque ce comportement ne revêt plus guère d'importance, notamment pour les modèles récents de véhicules. Il est de plus en plus fréquent que les véhicules mis en circulation fonctionnent par exemple sans que soit actionnée une clé de contact (systèmes « keyless »).

En revanche, il est prévu que la let. a continue d'inclure le fait de faire tourner et chauffer le moteur d'un véhicule à l'arrêt puisque cela permet de prévenir non seulement les nuisances sonores, mais aussi la pollution de l'air qui les accompagne.

Art. 33, let. b

Le régime du moteur joue un rôle décisif pour le bruit que génèrent les véhicules : les régimes élevés entraînent un niveau de bruit élevé. La précision linguistique proposée (« ou ») a pour but de souligner que les régimes élevés du moteur sont interdits tant au point mort qu'en circulant en petite vitesse. Le premier cas de figure englobe aussi le haut régime du moteur des véhicules à l'arrêt, qui cause du bruit inutile.

Art. 33, let. c

L'infraction consistant à accélérer trop rapidement est complétée par de nouveaux exemples. La mention des tournants et des montées vise spécialement les manœuvres qui font crisser inutilement les pneus.

Art. 33, let. d (nouvelle)

Le fait de circuler trop rapidement n'est plus réglé à la let. e mais à la let. d, de la façon suivante :

Compte tenu du fait que les véhicules à bandages métalliques sont plutôt rares en pratique, il paraît justifié de supprimer ce passage. Il reste interdit de circuler trop rapidement, donc bruyamment, dans les tournants et les montées ainsi qu'avec des charges non arrimées ou des remorques. Une petite adaptation de nature rédactionnelle a également été effectuée.

Art. 33, let. e (nouvelle)

L'interdiction d'effectuer dans une localité des va-et-vient ou des circuits inutiles figure désormais à la let. e, et non plus à la let. d, ce qui n'implique pas de modifications de fond.

Art. 33, let. f

Il est proposé de supprimer les infractions que contient la lettre f actuelle.

Le fait de charger ou de décharger sans précautions des véhicules est comparable à d'autres activités bruyantes pratiquées dans l'espace public et peut être sanctionné autrement (par ex. en vertu de règlements communaux de protection contre le bruit). Le fait de transporter des charges sans les arrimer ou sans les isoler les unes des autres n'a plus d'importance en pratique puisque les dispositions sur l'arrimage du chargement ont été renforcées. En outre, la nouvelle let. d englobe déjà cette infraction. Enfin, le transport de bidons de lait ne correspond plus aux modes de vie actuels

Art. 33, let. f (nouvelle)

De nombreux véhicules récents, en particulier à motorisation puissante, sportifs ou tunés, disposent d'un ou de plusieurs modes de conduite enclenchables qui influent notamment sur la gestion du moteur, le système d'échappement, la suspension et le pilotage ainsi que le freinage. Quelques modes facilitent aussi la conduite économique (mode éco, passage précoce de la vitesse supérieure).

D'autres modes, dits « sport », entraînent en revanche des nuisances sonores accrues – au moins en cas de conduite agressive. Il est donc prévu de soumettre à une interdiction générale l'utilisation, donc

l'enclenchement, de cette catégorie de modes de conduite bruyants à l'intérieur des localités. L'accent est donc mis sur l'usage des modes sport.

Art. 33, let. g

En vertu de l'art. 66, al. 4, OETV, les portières, le capot du moteur, le couvercle du coffre, etc., que mentionne la lettre g, doivent pouvoir se fermer silencieusement. Les véhicules récents disposent de mécanismes qui permettent (parfois électroniquement) de fermer silencieusement les portières et les capots. Compte tenu de la modernisation visée de l'art. 33 OCR, il est prévu que le catalogue d'exemples ne mentionne plus expressément le fait de claquer les portières, les capots et d'autres composants des véhicules. Mais le fait de claquer inutilement ces fermetures reste punissable et peut être sanctionné en raison du caractère non exhaustif du catalogue.

Art. 33, let. g (nouvelle)

Différents réglages du véhicule ou diverses manœuvres peuvent avoir pour effet que le dispositif d'échappement génère inutilement du bruit. Le fait de provoquer (le plus souvent délibérément) des pétarades du dispositif d'échappement est par exemple spécialement bruyant et incommodant. On déclenche à cet effet des ratés d'allumage ou bien on choisit un réglage du véhicule qui entraîne l'ouverture d'un clapet, lequel génère ce bruit. On peut aussi obtenir cet effet en choisissant un mode sport. Ce bruit peut enfin être déclenché par un changement de vitesse inutile ou par une coupure abrupte des gaz. Il est donc prévu de reprendre ces modes de conduite dans le catalogue d'exemples de l'art. 33 OCR et de les interdire.

Art. 33, let. h

La suppression proposée de la notion obsolète d'« appareils de radio » tient compte du besoin général d'une formulation plus moderne de l'art. 33 OCR. Cette adaptation n'aura néanmoins pas de conséquences négatives sur le champ d'application, puisque la notion d'« appareils restituant le son » doit être comprise dans un sens très large et englobe toutes les installations audio ou vidéo modernes possibles.

2.4 Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV)

Art. 34, al. 1

Il est prévu de mentionner explicitement les modifications illicites ayant une incidence sur le bruit en raison desquelles la police notifie les véhicules à l'autorité d'immatriculation. Ces modifications sont donc mentionnées comme exemple de défectuosité grave. Ce changement n'a pas d'influence sur la pratique d'exécution pour l'évaluation d'autres défectuosités.

Art. 34, al. 1^{bis} et 1^{ter} (nouveaux)

Il est prévu de soumettre à cinq contrôles subséquents les véhicules sur lesquels la police a valablement constaté plus d'une fois en deux ans des modifications illicites ayant une incidence sur le bruit. La date du rapport de police est déterminante pour le calcul du délai. La période définie pour les contrôles subséquents s'élève à deux ans et commence lors du premier contrôle extraordinaire. L'expérience a montré que les détenteurs remettent souvent en état les véhicules manipulés uniquement pour la courte durée du contrôle subséquent. L'intervalle rapproché de six mois en moyenne accroît pour les détenteurs fautifs le coût à supporter pour reproduire les modifications illicites après chaque contrôle. Les contrôles peuvent avoir lieu à intervalles réguliers, mais il n'y a pas d'obligation. L'autorité d'immatriculation peut ainsi tenir compte des fluctuations de l'activité de contrôle et des immobilisations saisonnières des véhicules concernés. Cette mesure est levée lors d'un changement de détenteur. En cas de retraits temporaires de la circulation, elle prend fin au plus tard quatre ans après la notification de la police à l'autorité d'immatriculation. Si un contrôle périodique ordinaire est prévu pendant la période de deux ans précitée, il est possible de supprimer un contrôle extraordinaire. Cette disposition

ne s'applique toutefois pas aux contrôles demandés par le détenteur du véhicule au titre de l'art. 33, al. 3, OETV.

L'étendue du contrôle est définie par l'autorité d'immatriculation, mais doit inclure au moins les dispositifs qui ont une incidence sur les émissions. En vertu de cet article, les véhicules dont les conducteurs ou les détenteurs ont été sanctionnés selon la procédure de l'amende d'ordre peuvent être notifiés au Service des automobiles pour un contrôle subséquent approfondi.

Art. 34a

Modification consécutive à l'art. 34, al. 1^{bis}. Il est prévu que le contrôle subséquent approfondi découlant de la constatation de modifications qui ont une incidence sur le bruit reste réservé aux autorités de contrôle cantonales. Il faut donc compléter en conséquence le renvoi entre parenthèses.

Art. 36a, al. 2

L'art. 36a, al. 1, prévoit la possibilité d'appliquer en principe au choix les prescriptions de réception par type de l'UE ou les exigences techniques de l'OETV. Cependant, il faut observer certaines prescriptions de l'OETV même si on se réfère au droit international reproduit dans les ordonnances OETV 1, OETV 2 et OETV 3. Il faut donc compléter la liste exhaustive correspondante de l'art. 36a, al. 2, par les art. 52, al. 6, et 53, al. 3. Il est ainsi exclu de contourner légalement les prescriptions nationales relatives au montage de pièces de véhicules qui accroissent le bruit.

Art. 52, al. 6

Le développement et la fabrication de catalyseurs et de filtres à particules de remplacement poursuivent différents intérêts. Le progrès technique peut permettre d'obtenir le même effet que les pièces d'origine avec une construction plus simple et ainsi d'économiser des coûts (par ex. suppression d'un pré-catalyseur). Mais il est également possible d'utiliser d'autres matériaux et un autre montage des composants (par ex. catalyseurs métalliques au lieu de monolithes en céramique) pour réduire la contre-pression à l'échappement et accroître ainsi la puissance du moteur.

Les éléments du système de réduction des émissions à l'échappement ont une influence sur les nuisances sonores. Si l'insonorisation diminue en raison de la modification des conditions d'écoulement, il faut le compenser par une amélioration de l'insonorisation. Le fabricant du catalyseur (ou du filtre à particules) de remplacement doit garantir l'effet insonorisant d'origine par des éléments insonorisants intégrés au composant ou au moyen d'un silencieux supplémentaire.

Art. 53, al. 3

L'al. 3 actuel est scindé afin d'en améliorer la lisibilité. Dans sa teneur future, il comprendra encore la première phrase actuelle. Le reste de l'al. 3 en vigueur sera déplacé dans un nouvel al. 3^{bis}. Le futur al. 3 sera complété par une seconde phrase précisant quelle règle s'applique aux véhicules dispensés de réception par type et ne disposant pas d'une réception générale UE.

En principe, le montage d'un silencieux de remplacement ne doit pas rendre le véhicule plus bruyant que le niveau documenté pour la production en série du modèle concerné. Les valeurs mesurées selon les réceptions par type du véhicule dans son ensemble (équipement d'origine) et de la pièce de rechange sont déterminantes. La notion de « silencieux de remplacement » inclut aussi des pièces de rechange et des entités techniques distinctes (ETD) agréées comme silencieux de remplacement.

Pour les véhicules exonérés de la réception par type obligatoire (par ex. constructeur suisse qui produit jusqu'à cinq véhicules par type et par an ou véhicules importés directement), l'équipement d'origine correspond au modèle documenté par le constructeur. En fin de compte, la procédure de réception par type du véhicule se fonde aussi sur la documentation du constructeur.

L'al. 3^{bis} contiendra à l'avenir l'al. 3 actuel sans la première phrase et correspondra au cadre juridique actuellement en vigueur. Afin d'améliorer la lisibilité de la disposition, il sera désormais précisé par une mention expresse que les silencieux de remplacement bénéficiant d'une réception conforme à l'une des réglementations énumérées de manière exhaustive peuvent être moins efficaces que l'équipement

d'origine. Toutefois, les valeurs limites en vigueur en matière d'émissions sonores devront dans tous les cas être respectées.

Le dispositif ou le composant doit être explicitement et précisément autorisé pour la version concernée d'un modèle de véhicule. Après la distinction du type et de la variante, la version est la subdivision obligatoire la plus fine des modèles de véhicules. Étant donné que les modifications de construction qui aboutissent à d'autres valeurs de nuisances sonores impliquent une nouvelle « version » du véhicule, le classement est dépourvu d'ambiguïté.

Les définitions importantes pour la version d'une variante ou d'un type sont réglées dans les passages suivants des prescriptions de l'UE relatives à la réception par type :

- règlement (UE) 2018/858, annexe I, partie B, ch. 1.3.1, let. f ;
- règlement (UE) n° 168/2013, art. 3, ch. 75 (en relation avec l'art. 29, al. 10) ;
- règlement (UE) n° 167/2013, art. 3, ch. 53 (en relation avec l'art. 24, al. 10).

Il incombe au responsable de la mise en circulation (importateur, revendeur) de pièces de rechange de joindre les documents requis du constructeur ou, le cas échéant, de mandater un organe d'expertise suisse reconnu pour la réalisation de contrôles.

Art. 53, al. 3^{ter} (nouveau)

Le durcissement du cadre légal actuel prend forme dans le nouvel al. 3^{ter}. Pour tous les véhicules qui n'entrent pas dans le champ d'application de l'ARM¹², les réceptions internationales énumérées à l'al. 3^{bis} ne sont reconnues que si les silencieux de remplacement sont aussi efficaces que le dispositif d'origine et n'augmentent donc pas le bruit. Sont concernés notamment les motocycles mais également d'autres véhicules tels que les quadricycles légers à moteur, les quadricycles à moteur et les tricycles à moteur. La nouvelle réglementation proposée ne s'appliquera (conformément à l'actuel art. 4, al. 1, OETV) qu'aux véhicules mis en circulation pour la première fois après son entrée en vigueur.

Art. 219, al. 2, let. e

Il est prévu de sanctionner, à l'aide d'une infraction explicite, le commerce de composants qui entraînent des nuisances sonores des véhicules supérieures à celles de l'équipement d'origine. Par rapport à la « mise sur le marché » au sens de l'art. 2, al. 3, de la loi fédérale sur la sécurité des produits¹³, la restriction commerciale proposée est moins limitative. Il est prévu d'inclure notamment la remise à titre onéreux et la proposition des produits. Toutefois, l'usage en propre à des fins commerciales, professionnelles ou privées ne serait pas interdit.

L'acquisition et l'importation, par exemple pour le montage sur un véhicule de course, restent donc autorisées, même si l'équipe de course a des employés et poursuit des buts commerciaux. Par contre, le détenteur de véhicule qui n'annonce pas les modifications qu'il est tenu de notifier (art. 219, al. 1, let. a, et al. 2, let. f, OETV, en relation avec l'art. 93, al. 2, LCR) reste punissable. Si le dispositif d'échappement importé légalement est plus bruyant que celui d'origine d'après les indications de la réception par type, la modification doit être notifiée et soumise à un contrôle subséquent (art. 34, al. 2, let. c, OETV). Malgré l'autorisation d'acquérir et/ou d'importer ce dispositif de l'étranger, le contrôle subséquent n'aboutira pas à l'admission et partant, à l'utilisation légale du véhicule.

Art. 219a (nouveau)

Le commerce de pièces de rechange et d'accessoires doit avoir accès aux valeurs de bruit effectives des modèles originaux. Sans cette information, l'offre ne peut pas être déclarée correctement et peut être restreinte si nécessaire. Les données fondamentales de réception par type des voitures de tourisme

¹² Chap. 12 et 13 de l'accord entre la Confédération suisse et la Communauté européenne relatif à la reconnaissance mutuelle en matière d'évaluation de la conformité ; RS 0.946.526.81.

¹³ RS 930.11

et de livraison doivent être accessibles au public dès le 1^{er} septembre 2022 en vertu de l'art. 12, al. 4, du règlement UE 2018/858¹⁴. Pour la Suisse, l'OFROU est l'autorité compétente en matière d'octroi des réceptions par type et a accès aux données complètes de celles-ci. Les valeurs des nuisances sonores mesurées ne contiennent ni données personnelles ni indications sur la construction des véhicules. Le règlement (UE) 2018/858 n'a pas encore été repris dans l'ARM. Les modalités de la publication des données devront donc être clarifiées à un stade ultérieur. Il n'existe pas encore actuellement d'obligation comparable au niveau de l'UE pour les motocycles, les quadricycles légers à moteur, les quadricycles à moteur et les tricycles à moteur (catégories L).

Afin que l'OFROU puisse rendre accessibles au public toutes les données nécessaires, il faut lui en octroyer explicitement la compétence.

Étant donné que les dispositifs d'échappement ne sont pas une marchandise interdite à titre général, il serait plus difficile pour les autorités de poursuite pénale, si les valeurs d'émissions n'étaient pas divulguées, de prouver que les commerçants fautifs ont agi en connaissance de cause.

2.5 Ordonnance du 16 janvier 2019 sur les amendes d'ordre (OAO)

Ch. 326.1 et 326.2

Les infractions englobées par ces deux chiffres peuvent déjà être sanctionnées aujourd'hui par des amendes d'ordre. L'augmentation proposée de 60 à 80 francs des deux montants de l'amende d'ordre a pour but de souligner l'importance accrue de la protection contre le bruit en particulier et de la protection de l'environnement en général dans le cadre du droit de la circulation routière. Il est prévu que le montant de 80 francs soit aussi la référence pour les infractions suivantes reprises dans la liste d'amendes de l'OAO.

Ch. 326.3 (nouveau)

Il est prévu à l'avenir de pouvoir sanctionner d'une amende d'ordre les conducteurs qui appuient inutilement sur la pédale d'accélérateur sans démarrer. Il faut partir du principe que le fait d'appuyer sur la pédale d'accélérateur est inutile lorsque cette action qui génère du bruit est effectuée plus d'une fois.

Ch. 326.4 (nouveau)

Ce chiffre est ajouté parce que les démarrages « en trombe » sont non seulement inutiles, mais aussi très inconfortables. On entend par là un démarrage lors duquel les roues patinent sous l'effet d'une très forte accélération. Du fait que les roues patinent et que les pneus crissent, ce comportement est facile à constater et se prête donc bien à la sanction selon la procédure de l'amende d'ordre.

Ch. 326.5 (nouveau)

Il est prévu de soumettre à l'amende les pétarades du dispositif d'échappement désormais mentionnées explicitement par l'art. 33 OCR. Ces bruits sont déclenchés par des manœuvres inutiles telles que freinage abrupt, déclenchement de ratés d'allumage, changements de vitesse ou ouverture des clapets d'échappement par sélection de modes (de conduite) spéciaux. Ces bruits sont faciles à entendre et en général à attribuer au véhicule qui les cause. En revanche, le seul fait de conduire en mode sport ne

¹⁴ Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE, JO L 151 du 14 juin 2018, p. 1 à 218

saurait constituer une infraction inscrite dans la liste des amendes d'ordre, puisqu'une conduite relativement silencieuse est possible même en mode sport.

Ch. 409.1 (nouveau)

Une nouvelle infraction réprimée par une amende d'ordre est introduite afin de permettre une sanction plus simple et plus rapide en cas de manipulations évidentes des silencieux. De la sorte, il est possible d'amender directement les conducteurs d'un véhicule automobile sur lequel manquent les silencieux d'échappement prescrits par l'art. 53, al. 1, OETV. Notamment sur les silencieux sport des motocycles, il est souvent facile d'ôter les pièces appelées dans le langage courant « dB-killer », « dB-eater » ou « dB-absorber ». Si d'autres manipulations sont constatées sur les silencieux, elles doivent être sanctionnées selon la procédure ordinaire.

Ch. 409.2 (nouveau)

Une commande d'évitement permet de réduire l'effet de creux sur les moteurs turbo, ce qui signifie que le moteur répond plus vite par exemple après un changement de vitesse. À cet effet, il faut laisser échapper rapidement de l'air comprimé. Ce processus n'est guère audible si l'air relâché est ramené dans le système d'aspiration comme le prévoient les constructeurs de véhicules. Par contre, il produit un fort sifflement si l'air s'échappe directement dans le compartiment moteur par des soupapes « blow-off » – comme on le rencontre souvent dans le sport de rallye. Faciles à reconnaître lorsque le véhicule est en marche ou que le capot est ouvert, ces soupapes sont interdites par l'art. 53, al. 1 et 4, OETV. L'infraction englobe également les simulateurs électriques de turbocompresseur, qui produisent des bruits d'évacuation similaires.

Ch. 409.3 (nouveau)

L'isolation phonique du compartiment moteur a une influence sur les nuisances sonores. La disposition prévoit la possibilité de sanctionner le conducteur par une amende d'ordre lorsqu'il manque des pièces de l'encapsulage (par ex. protection du dessous de caisse) ou des panneaux d'absorption (par ex. sous le capot). Cette disposition peut éviter un bruit excessif. Le montant de l'amende est donc le même que pour les autres infractions liées au bruit (art. 53, al. 1 et 4, OETV). Les amendes d'ordre peuvent être additionnées le cas échéant puisque les al. 1 à 3 visent des infractions différentes. Les autres modifications illicites et infractions doivent être sanctionnées selon la procédure ordinaire.

Ch. 410 (nouveau)

Les véhicules automobiles doivent être munis d'un avertisseur acoustique (art. 82, al. 1, OETV). L'utilisation par le conducteur d'un avertisseur non autorisé peut déjà être sanctionnée d'une amende de 40 francs en vertu de l'annexe 1, ch. 403, OAO. Il doit également être possible de prononcer une amende d'ordre pour l'utilisation de systèmes d'avertissement acoustique manipulés dans les véhicules à propulsion électrique au sens de l'art. 82, al. 1^{bis}, OETV ainsi que pour d'autres dispositifs acoustiques interdits par l'al. 4.

Ch. 508.1 (nouveau)

De manière analogue au ch. 409, il est prévu de pouvoir sanctionner non seulement le conducteur, mais aussi le détenteur d'un véhicule automobile lorsque l'insert prescrit du silencieux fait défaut. Cet alinéa

permet aux autorités d'exécution de sanctionner aussi les véhicules contrôlés en l'absence du conducteur.

Ch. 508.2 (nouveau)

Il est facile d'identifier les modifications mentionnées par le ch. 409, al. 2, lorsque le capot est ouvert. Lors des contrôles correspondants, il est prévu que ces modifications puissent aussi être sanctionnées par une amende d'ordre lorsque personne ne peut être identifié comme conducteur du véhicule.

Ch. 508.3 (nouveau)

Il est aussi prévu de pouvoir sanctionner par une amende d'ordre le détenteur d'un véhicule lorsque le dispositif d'isolation du compartiment moteur est défectueux.

3 Conséquences

3.1 Conséquences financières, sur l'effectif du personnel et autres pour la Confédération

Le budget annuel pour intensifier les contrôles du bruit routier conformément au ch. 3 de la motion est estimé à 2 millions de francs au total. Sur la base de différentes hypothèses (notamment charge de base actuelle des contrôles du bruit routier et coûts totaux sous-jacents), les charges de personnel liées à une intensification des contrôles du bruit routier ont été estimées par transfert des indications d'un canton de référence à toutes les tailles des corps de police. Pour une augmentation quantitative d'environ 50 % des contrôles (pour tous les cantons), le résultat s'élève à environ 1,5 million de francs. Pour soutenir les investissements visant une intensification qualitative (par ex. pour des appareils de mesure plus modernes), il est prévu de mettre à disposition environ 500 000 francs par an. Une budgétisation plus détaillée n'est pas possible aujourd'hui en raison de l'inexistence à ce jour de données de base.

Il faut s'attendre à ce que la phase de préparation (relevé complet des besoins auprès de tous les cantons, puis élaboration de toutes les conventions de prestations) nécessite un poste à plein temps. Suivant le nombre de conventions de prestations conclues, le travail pourrait diminuer après la phase de lancement et concerner davantage le contrôle de gestion et le renouvellement des conventions. Même si le travail peut nécessiter moins d'un poste à plein temps à moyen terme, il faut planifier dans le cas présent un poste supplémentaire à plein temps.

L'interdiction de certains silencieux de remplacement et les tâches d'information et de surveillance qui en résultent nécessiteraient en outre 0,5 poste supplémentaire à plein temps.

Les mesures proposées n'ont pas d'autres conséquences pour la Confédération.

3.2 Effets pour les cantons et les communes ainsi que pour les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne

Les cantons sont affectés par les mesures liées aux contrôles du bruit routier. Les adaptations juridiques qui entraînent une exécution plus simple et plus efficace ainsi que les moyens financiers supplémentaires destinés à intensifier les contrôles faciliteraient probablement le travail des organes d'exécution cantonaux. Les modifications proposées des règles de la circulation (art. 33 OCR) et de l'OA ont notamment des conséquences directes pour l'activité de contrôle de la police puisque celle-ci pourra à l'avenir recourir davantage à la procédure simplifiée de la LAO pour sanctionner les délits liés au bruit routier. Seule l'obligation des contrôles extraordinaires en cas de manipulations de véhicule qui ont une incidence sur le bruit entraînera des charges supplémentaires pour les services cantonaux des automobiles, puisqu'il n'est pas possible d'automatiser l'envoi des convocations et qu'il faut réaliser des contrôles supplémentaires.

Financièrement, la définition des nouvelles infractions réprimées par une amende d'ordre ne fera guère augmenter les recettes des cantons.

Un effet positif sur la santé des personnes qui séjournent dans les régions mentionnées peut se manifester grâce à la diminution escomptée des modes de conduite bruyants.

3.3 Conséquences pour l'environnement et la société

La mise en œuvre des mesures proposées pour une exécution plus simple et plus efficace des règles de la circulation et des prescriptions techniques applicables aux véhicules par les cantons aura des conséquences positives pour l'environnement. Sanctionner plus lourdement le bruit indésirable lié à la circulation routière permet de réduire les nuisances pour l'environnement liées au bruit.

Il faut toutefois observer que l'intégration d'infractions dans la procédure de l'amende d'ordre peut exposer au risque que les infractions soient minimisées ou que la société les perçoive comme une « peccadille ». La répression étendue d'infractions pour cause de bruit évitable selon la procédure

simplifiée de l'amende d'ordre pourrait aussi avoir pour effet que l'absence de pièces illégales ne soit plus contrôlée assez précisément sur les véhicules en cause.

3.4 Conséquences pour l'économie

Selon l'Office fédéral du développement territorial (ARE), le bruit routier a occasionné en 2019 des coûts totaux de 2830 millions de francs, dont environ 1569 imputables à la santé (coûts de traitement, pertes de production, coûts immatériels, etc.). Toujours selon l'ARE, la circulation routière est responsable d'environ 80 % de ces coûts¹⁵. Toutes les mesures proposées visent à réduire le bruit routier inutile et ont donc un effet positif sur l'économie.

4 Aspects juridiques

La présente révision est conforme au cadre établi par la Constitution fédérale (art. 82 Cst.). Les présentes adaptations juridiques se fondent sur les art. 8, 12, 13, al. 3 et 4, 42, al. 1, 89g, al. 8, 89m, let. a, et 106, al. 1, LCR ainsi que sur l'art. 1, al. 1, let. a, ch. 7 et 11, LAO.

4.1 Compatibilité avec les obligations internationales de la Suisse

Les modifications proposées sont compatibles avec les obligations internationales de la Suisse.

Elles prennent en considération lesdites obligations qui découlent de l'accord entre la Suisse et l'UE relatif à la reconnaissance mutuelle en matière d'évaluation de la conformité (ARM)¹⁶ et ne font donc pas référence aux voitures automobiles ni aux véhicules agricoles et forestiers bénéficiant d'une réception par type européenne.¹⁷ La non-reconnaissance des silencieux de remplacement qui augmentent le bruit par rapport au dispositif d'origine mais qui disposent d'une réception internationale pour les véhicules non soumis à l'ARM, tels que les motocycles, crée une entrave technique au commerce autorisée.

La reconnaissance par la Suisse des motocycles et de leurs composants qui disposent d'une réception par type de l'UE est unilatérale. De même, la Suisse a reconnu de manière purement autonome les règlements de l'ONU en matière de silencieux de remplacement dans le cadre de l'accord des Nations Unies du 20 mars 1958¹⁸. Eu égard à la proportionnalité requise par la loi fédérale sur les entraves techniques au commerce (LETC)¹⁹, l'entrave au commerce proposée n'entre donc pas en conflit avec les obligations internationales. La protection de la population contre le bruit excessif du trafic routier répond à un intérêt public prépondérant. Les mesures prévues réduiront ce bruit à sa source. Elles doivent être préférées à des mesures infrastructurelles coûteuses, telles que la construction de parois anti-bruit, qui réduisent uniquement la propagation du bruit.

¹⁵ Coûts et bénéfices externes des transports en Suisse, ARE, 2021

¹⁶ Accord du 21 juin 1999 entre la Confédération suisse et la Communauté européenne relatif à la reconnaissance mutuelle en matière d'évaluation de la conformité ; RS **0.946.526.81**

¹⁷ En raison de l'échec de l'accord-cadre entre la Suisse et l'UE, le chap. 12 de l'ARM n'a pas été mis à jour.

¹⁸ Accord des Nations Unies du 20 mars 1958 concernant l'adoption de Règlements techniques harmonisés de l'ONU applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur les véhicules à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces Règlements ; RS **0.741.411**.

¹⁹ RS **946.51**