

Zurich, avril 2014

Prise de position de la Ligue suisse contre le bruit concernant les clapets d'échappement

Nous prions le Conseil national d'accepter la motion sur l'interdiction des clapets d'échappement

1. Nous respectons pleinement la liberté des motocyclistes. Elle n'est cependant pas synonyme de droit illimité au bruit.

La Ligue suisse contre le bruit (Lärmliga Schweiz) ne veut priver personne du plaisir de la conduite. Nous ne combattons pas les motocyclistes, peu importe qu'ils se servent de leur moto dans un cadre professionnel, sportif ou pour leurs loisirs. En revanche, nous ne voyons pas pourquoi les motocycles modernes équipés de clapets d'échappement à commande électronique provoquent des émissions sonores jusqu'à 24 fois supérieures aux valeurs limites tolérées sur nos routes, et ce en toute légalité. C'est du moins ce que prétend le Conseil fédéral dans sa réponse à la motion de la commission de la CEATE, «Clapets d'échappement». Ce faisant, il oublie un principe fondamental de notre législation: l'abus manifeste d'un droit n'est pas protégé par la loi. Ce principe, en vigueur depuis 1907, a rang constitutionnel aujourd'hui¹.

Les partisans des engins rugissants prétendent qu'une interdiction restreindrait leurs libertés. Or il n'existe pas de liberté illimitée, comme le rappelle le principe ultra-libéral «la liberté des uns s'arrête où commence celle des autres». En d'autres termes: la loi ne protège pas le pur égoïsme aux dépens d'autrui.

2. Le bruit des motocycles maquillés nuit à la santé de la population

Il est scientifiquement prouvé que le bruit ne dérange pas seulement, mais qu'il nuit à la santé. En Suisse, plus d'un million de personnes souffrent de nuisances sonores excessives dues à la circulation routière. La tendance est à la hausse, car l'augmentation continue du trafic routier annule les progrès de l'assainissement phonique des routes.

Si les motocycles munis de clapets d'échappement mis en circulation avant 2017 ne sont toujours pas soumis à la valeur limite, déjà trop élevée, de 80 dB(A), le niveau sonore augmentera sensiblement. Notamment parce que tous les motocycles maquillés (non autorisés par la loi) se cacheront dans le sillage des deux roues avec clapets d'échappement autorisés. Tant qu'il n'y aura pas de valeurs limites claires et facilement contrôlables, personne n'aura à craindre un contrôle des émissions sonores sur nos routes. La police est en effet dépassée. Voilà évidemment le calcul des opposants à l'interdiction: un permis d'émissions sonores illimitées pour tous ceux qui aiment ça.

Dans nos villes et nos agglomérations, chaque moto peut potentiellement tirer du sommeil des centaines d'habitants pendant les heures de repos ou causer des nuisances sonores importantes au cours de la journée. Les niveaux sonores élevés se démarquent en effet clairement du bourdonnement uniforme de la circulation, même sur les axes routiers principaux. La situation est donc identique en milieu urbain et rural. Ce ne sont pas uniquement quelque riverains de tronçons à haute fréquentation mais presque toutes les personnes habitant à côté d'une route qui sont concernées. Une telle situation ne peut être tolérée en 2014.

¹ Art. 5 al. 3 Cst.

3. Coûts en cas d'absence de réaction de la part de la Confédération

En matière de bruit aérien, le Tribunal fédéral lutte énergiquement contre les réactions de réveil, parce qu'elles présentent un danger pour la santé². Il en résulte des coûts importants pour les aéroports. La Confédération, les cantons et les communes pourraient également devoir faire face à de tels coûts, si vous ne mettez pas maintenant le holà au bruit inutile des clapets d'échappement et n'évitez pas les réactions de réveil près des routes.

Dans la foulée, vous apporteriez de l'eau au moulin de ceux qui exigent que nos routes, dont l'assainissement est parfois tout théorique, soient à nouveau assainies à grand frais ou équipées de parois antibruit. Les aspects de trésorerie de l'Etat exigent donc également l'acceptation de la motion de la CEATE-N.

4. Le Conseil fédéral et l'OFROU violent la législation en vigueur

La Loi sur la protection de l'environnement est entrée en vigueur il y a bientôt 30 ans pour mettre fin au bruit inutile et abusif. Elle exige de façon générale la limitation des émissions et l'assainissement des véhicules et autres installations qui ne satisfont pas aux prescriptions de la loi.³

Le Conseil fédéral et l'OFROU doivent appliquer la loi en vigueur. Opaque et peu satisfaisante, la réponse à la motion rédigée par l'OFROU n'aborde pas ce sujet. Lorsqu'une loi exige un assainissement, on ne peut pas prétendre que ce dernier soit excessif. Cet argument est également aberrant en terme de proportionnalité: l'assainissement des motocycles équipés de clapets d'échappement est exigible, parce que

- l'assainissement ne représente pas de coûts excessifs pour leurs propriétaires,
- ces derniers ne pouvaient pas supposer sérieusement qu'un bruit extrême serait accepté à long terme,
- l'assainissement d'autres installations a engendré des coûts nettement supérieurs, p. ex. les chauffages,
- les motocycles de sport maquillés seront encore en circulation pendant des dizaines d'années, car ils sont bien entretenus. Ce ne sera donc pas la fin des engins rugissants,
- seul une émission sonore maximale générale et facile à contrôler permet à la police de faire respecter les valeurs limites d'émission en vigueur de 80 dB.
- les clapets d'échappement encouragent un mode de conduite agressif qui va à l'encontre des efforts du bpa pour faire baisser le nombre horripilant d'accidents de moto.

Finalement, personne ne pourra se cacher derrière la législation de l'UE: les accords bilatéraux en vigueur ne protègent pas les clapets d'échappement assourdissants.

C'est pourquoi nous vous demandons, en votre qualité de parlementaires pour une fois entièrement autonomes, d'accepter la motion de la majorité de votre CEATE-N!

Nous vous en remercions d'ores et déjà cordialement au nom de toutes les personnes qui souffrent du bruit dans notre pays.

² Entre autres: ATF 137 II 58, E. 7 (Règlement d'exploitation provisoire de l'aéroport de Zurich)

³ Art. 12 et 16s en relation avec l'art. 7 LPE