

GRAND CONSEIL NEUCHÂTELOIS – INTERPELLATION

À compléter par le secrétariat général du Grand Conseil lors de la réception du document déposé	Date	Heure	Numéro	Département(s)
	16.03.2022	23h46	22.140	DDTE
Annule et remplace				

Auteur(s) : Marc Fatton

Titre : Quid du contrôle du bruit routier dans le canton de Neuchâtel ?

Contenu :

Les deux crédits sollicités par le rapport 18.036 avaient pour but de procéder à l'assainissement de 7 tronçons de routes principales suisses et de 13 tronçons de routes cantonales durant la période 2019-2022. La convention-programme incluait aussi l'assainissement de plusieurs tronçons de routes communales. Nous aimerions connaître les détails de l'avancement des travaux.

- Où en est l'actualisation du cadastre du bruit au niveau cantonal ? Le canton assure-t-il une coordination avec les communes ? Les données sont-elles finalisées et sont-elles accessibles au public ?
- Quelle mesure le canton compte-t-il prendre face aux excès de « bruits de comportement » sur la route et à l'arrêt ?
- Quels sont, mis à part les expertises du service cantonal des automobiles et de la navigation (SCAN), les moyens dont dispose le canton pour lutter contre les véhicules illégaux en matière de bruit excessif ?
- Le canton dispose-t-il ou compte-t-il acquérir des moyens (radar bruit) pour lutter contre les « bruits de comportement » ponctuels émis par des véhicules transformés en mouvement ou des comportements illégaux ?

Développement :

Le bruit généré par le trafic est un mal chronique que la Confédération a commencé de traiter avec l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) il y a 30 ans. Mais il reste beaucoup à faire, car plus d'un million de personnes souffrent encore de nuisances excessives dues au bruit routier dans notre pays, selon une enquête de l'Office fédéral de l'environnement publiée le 4 février 2020.

Selon la Ligue suisse contre le bruit, en 2018, dans le canton de Neuchâtel, 73% des personnes touchées par le bruit au-delà des valeurs limites n'étaient pas protégées.

Cela soulève donc les questions énoncées ci-avant.

Les cantons de Vaud et de Genève ont sévi ces dernières années contre les « bruits de comportement », les véhicules illégaux, et l'ont communiqué. La technologie pour mesurer ces excès existe ; on aimerait que le canton rattrape son retard en la matière.

Souhait d'une réponse écrite : NON

Demande d'urgence : NON

Auteur ou premier signataire : prénom, nom (obligatoire) :

Marc Fatton

Autres signataires (prénom, nom) :	Autres signataires suite (prénom, nom) :	Autres signataires suite (prénom, nom) :
Marie-France-Vaucher	Emma Combremont	Patrick Erard
Sven Erard	Monique Erard	Céline Barrelet
Émile Blant	Diane Skartsounis	Manon Roux
Niel Smith	Richard Gigon	

Réponse écrite du Conseil d'État, transmise aux membres du Grand Conseil le 26 septembre 2022

Les deux crédits sollicités par le rapport 18.036 avaient pour but de procéder à l'assainissement de 7 tronçons de routes principales suisses et de 13 tronçons de routes cantonales durant la période 2019-2022. La convention-programme incluait aussi l'assainissement de plusieurs tronçons de routes communales. Nous aimerions connaître les détails de l'avancement des travaux.

Le Conseil d'État poursuit sa stratégie d'assainissement du bruit routier. Pour la période 2019-2022 relative aux deux crédits susmentionnés, le SPCH a procédé, à ce jour, à l'assainissement d'environ 7 km de routes cantonales (6 tronçons) et 5 km de routes principales suisses (3 tronçons) appartenant également au réseau des routes cantonales, soit 9 tronçons au total. De leur côté, les communes concernées par des routes à assainir ont procédé à l'assainissement d'environ 2,5 km de routes, soit 4 tronçons. Les objectifs fixés seront donc atteints en 2022, et même probablement dépassés, puisque des tronçons routiers vont encore être assainis cette année aux Ponts-de-Martel, à Fontainemelon et à Saint-Blaise.

Il convient de souligner que la planification de l'assainissement du bruit routier peut s'avérer très compliquée, plus particulièrement en ce qui concerne les mesures à la source sur les routes à fort trafic et en milieu densément bâti. Dans la majorité des cas, il n'est pas possible de prévoir un renouvellement du revêtement sans déclencher des interventions sur l'infrastructure de la route.

Ces travaux ne pouvant pas être inclus dans le crédit d'assainissement du bruit routier, puisque celui-ci ne concerne que la couche d'usure superficielle, l'assainissement du bruit est subordonné à la planification de l'entretien constructif des routes concernées, ainsi qu'aux moyens financiers qui lui sont attribués. De plus, les communes souhaitent généralement profiter de ces travaux pour réaménager et requalifier leur traversée de localité, ainsi que renouveler leur cadastre souterrain. Pour ce faire, elles doivent solliciter les crédits nécessaires auprès de leur législatif, ce qui peut générer d'importants reports de projets. Il en est de même pour les différents propriétaires des réseaux enterrés.

À titre d'exemple, le chantier de la route principale H10 en traversée de Peseux, qui devait démarrer cette année, est repoussé d'une année, voire éventuellement deux, en raison de la décision d'un propriétaire de réseau souterrain qui n'a pas planifié d'intervention, mais souhaite néanmoins profiter des travaux prévus pour développer ses infrastructures et doit encore développer son projet.

Où en est l'actualisation du cadastre du bruit au niveau cantonal ? Le canton assure-t-il une coordination avec les communes ? Les données sont-elles finalisées et sont-elles accessibles au public ?

L'actualisation du cadastre du bruit routier (ci-après le cadastre) est en cours de finalisation. S'agissant de leur réseau, les problèmes liés au bruit routier étant en étroite corrélation avec les charges de trafic, les communes ont été approchées pour fournir toutes les données à leur disposition en lien avec le trafic empruntant leurs routes. Pour celles qui n'en disposaient pas, les données utilisées ont été extraites de statistiques à disposition, qui peuvent être considérées comme suffisamment fiables et cohérentes pour l'établissement du cadastre. Ce dernier sera mis à disposition du public sur le géoportail du système d'information du territoire neuchâtelois (SITN) dès que la consultation des communes sera terminée et les ajustements nécessaires implémentés, soit d'ici à la fin de l'année 2022.

Le cadastre, qui constitue la première étape de toute procédure d'assainissement, permet de mettre en évidence tous les bâtiments comprenant des locaux sensibles soumis à des immissions sonores supérieures aux valeurs légales. Il est établi pour les routes cantonales et communales dont le trafic est supérieur à 1'000 véhicules par jour. En revanche, il ne tient pas compte des immissions issues du réseau des routes nationales, qui est de la compétence de l'Office fédéral des routes (OFROU).

Quelle mesure le canton compte-t-il prendre face aux excès de « bruits de comportement » sur la route et à l'arrêt ?

Les problèmes de comportement routier générant un bruit excessif occupent la police depuis des années. En 2021, une opération intitulée « SONO » a été menée en plus des missions générales de police et des opérations de contrôle de vitesse, qui permettent aussi de limiter les nuisances. Des campagnes de prévention, brochures à l'appui, se sont adressées aux citoyens, ainsi que des campagnes de communication par le biais de différents supports.

Le canton dispose-t-il ou compte-t-il acquérir des moyens (radar bruit) pour lutter contre les « bruits de comportement » ponctuels émis par des véhicules transformés en mouvement ou des comportements illégaux ?

La police s'est dotée d'un sonomètre et s'est formée à son utilisation. Elle répond systématiquement en cas de dénonciation de citoyens, par des surveillances ciblées sur les conducteurs suspectés de conduire un véhicule ne respectant pas les prescriptions légales quant à la problématique de génération d'un bruit excessif.

En 2021, 261 contrevenants ont été dénoncés au ministère public (MP) pour des infractions spécifiquement liées au bruit et au comportement routier.

Le service cantonal des automobiles (SCAN) est systématiquement informé des véhicules présentant des défauts ou des modifications dénoncées au MP. Il lui appartient ensuite de juger de la pertinence d'en convoquer ou non le propriétaire pour une nouvelle expertise.

Concernant 2022, en date du 17 mars, la police a déjà dénoncé 29 contrevenants. Des contrôles et opérations liées au bruit et plus particulièrement au comportement routier seront organisés au long de l'année. Les opérations menées par la police en 2021, mentionnées ci-dessus, sont reconduites.

La police rend également attentifs les citoyens à la possibilité qu'ils ont de déposer plainte.

Quels sont, mis à part les expertises du service cantonal des automobiles et de la navigation (SCAN), les moyens dont dispose le canton pour lutter contre les véhicules illégaux en matière de bruit excessif ?

Il faut relever que la législation en vigueur et l'homologation des véhicules ne permet pas de sanctionner certaines catégories de véhicules excessivement bruyants, car les véhicules concernés répondent en tout point aux prescriptions légales, malgré le bruit qu'ils produisent. Certains véhicules peuvent aussi être modifiés en détournant, mais en respectant les exigences légales, en installant des artifices qui permettent des émissions sonores élevées. Les exigences relatives aux homologations sont reprises du droit européen. C'est donc cette législation qui devrait être durcie.

À titre d'exemple, on peut relever que les véhicules électriques, silencieux par nature, peuvent être équipés de « bruiteurs » générant jusqu'à 74 décibels, ce qui est pour le moins aberrant. Il devrait être possible d'édicter des limites inférieures à cette valeur, mais un tel processus relève de compétences fédérales et devrait être initié au niveau des Chambres.

Il y a déjà eu des interpellations sur le sujet en 2009 :

<https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20093646>

Et d'autres plus récentes :

<https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20204339>

Finalement, aujourd'hui, seul le comportement des conducteurs peut être amendé. Il s'agit du principal élément qui engendre des nuisances sonores excessives, un véhicule bruyant pouvant être supportable lorsqu'il est conduit dans le respect du voisinage. Les comportements fautifs sont souvent liés au fait que les conducteurs ne respectent pas les articles 42, alinéa 1, de la Loi fédérale sur la circulation routière (LCR) – « *Le conducteur doit veiller à ne pas incommoder les usagers de la route et les riverains, notamment en provoquant du bruit, de la poussière, de la fumée ou des odeurs qu'il peut éviter ; il devra veiller le plus possible à ne pas effrayer les animaux* » –, et 33, qui liste les bruits à éviter. Ce dernier article pourrait éventuellement être précisé et durci, mais il s'agit encore une fois d'une compétence fédérale.