

Madame la Conseillère fédérale
Simonetta Sommaruga
DETEC
3001 Berne

Par courrier électronique :
V-FA@astra.admin.ch

Paudex, le 16 mars 2023
PGB

Consultation fédérale : mise en œuvre de la motion 20.4339 CEATE-N «Réduire de manière efficace le bruit excessif des moteurs»

Madame la Conseillère fédérale,

Nous vous remercions d'avoir consulté notre organisation sur l'objet cité en titre, qui a retenu notre meilleure attention. Nous prenons position comme suit.

Les modifications proposées peuvent être regroupées schématiquement en trois catégories :

- une répression accrue de certains comportements routiers ;
- une répression accrue de l'usage de véhicules ayant subi des modifications illicites ou présentant des défauts influençant leur bruit ;
- des subventions fédérales pour encourager les cantons à intensifier les contrôles du bruit routier.

Les véhicules modifiés ou présentant des défauts ne jouent probablement qu'un rôle mineur dans ce que la perception du bruit du trafic routier. Cela étant, la non-conformité d'un véhicule à son état d'homologation peut être constatée de manière objective, et non arbitraire. Nous n'avons donc pas d'objection particulière à exprimer à l'égard des mesures qui concernent cet aspect des choses ; tout au plus peut-on faire remarquer qu'une répression accrue dans ce domaine ne devrait avoir aucun caractère prioritaire.

Il en va tout autrement des mesures proposées pour réprimer davantage certains *comportements routiers*. La législation actuelle permet déjà de réprimer des comportements abusivement bruyants ; le constat du caractère abusif de tel ou tel comportement est laissé à l'appréciation la plus honnête possible des forces de police. Il est proposé aujourd'hui de «moderniser» le catalogue d'exemples de comportements prohibés, en y mentionnant divers comportements dont la définition ouvre la porte à l'arbitraire le plus total, pouvant inclure des comportements assez anodins de la conduite routière : faire tourner «inutilement» le moteur d'un véhicule à l'arrêt ; accélérer «trop rapidement» au démarrage ou dans les montées ; effectuer des va-et-vient ou des circuits «inutiles». Chacun voit bien le caractère parfois abusif de certains de ces comportements. Mais dans le contexte idéologiquement anti-automobile que l'on connaît aujourd'hui, décréter le caractère répréhensible de ces comportements ouvre la voie à une criminalisation beaucoup plus large de toute conduite même légèrement sportive, que ce soit sur une route de col alpin, ou simplement pour tester un véhicule sur une route de campagne. Cette interprétation est largement confirmée par la volonté, explicitement mentionnée dans les nouvelles dispositions, de réprimer les «comportements bruyants» non seulement dans les zones habitées mais aussi en dehors de toute localité. Même à l'intérieur d'une localité, il deviendrait possible de punir un conducteur effectuant deux fois le tour de son quartier sans pouvoir démontrer l'utilité de son trajet. Jusqu'à présent, on a toujours admis le droit de chaque citoyen de se déplacer sans

devoir démontrer le caractère « utile » de son déplacement ; la formulation des nouvelles dispositions proposées dans l'ordonnance sur les règles de la circulation routière donne à penser que ce droit pourrait être remis en question – pour les seuls déplacements automobiles, s'entend.

On pourrait se rassurer en espérant que les forces de police fassent preuve de discernement et se bornent à réprimer des comportements réellement abusifs ; dans le contexte idéologique actuel, et à l'horizon de ces prochaines années, cet espoir apparaît quelque peu naïf, ce d'autant plus que la volonté de modifier la législation trahit forcément une volonté politique d'élargir la répression, sans se limiter aux comportements abusifs déjà punissables.

Sur la base de ces réflexions, nous refusons les modifications proposées dans l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (projet 3) et dans l'ordonnance sur les amendes d'ordre (projet 4), qui trahissent la tentation d'une politique de criminalisation de tout bruit routier, et qui créent une insécurité juridique pour les conducteurs de véhicules routiers.

Quant aux subventions que la Confédération pourrait accorder aux cantons pour les encourager à lutter davantage contre le bruit routier, le rapport explicatif, dans le très bref passage qu'il consacre à cet aspect, n'en démontre pas l'utilité ni la nécessité. Les cantons pourront simplement en profiter s'ils le désirent et s'ils en font la demande. Nous en prenons acte.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à ce qui précède et vous prions d'agréer, Madame la Conseillère fédérale, l'expression de notre haute considération.

Centre Patronal

Pierre-Gabriel Bieri