

## COMMUNICATION AU CONSEIL COMMUNAL D'YVERDON-LES-BAINS

*concernant*

*la réponse à l'interpellation INT20.12 de Monsieur le Conseiller communal Benoist Guillard  
« Protection contre le bruit routier »*

Madame la Présidente,  
Mesdames les Conseillères, Messieurs les Conseillers,

Lors de la séance du Conseil communal du 3 septembre 2020, Monsieur le Conseiller communal Benoist Guillard a interpellé la Municipalité au sujet de la protection contre le bruit routier. Le texte complet de son interpellation figure en annexe. A cet égard, la Municipalité rappelle les éléments suivants.

La santé est au cœur des préoccupations de la Municipalité. Une démarche pilotée par le Service des sports a permis de dresser en 2019 un « diagnostic santé » à l'échelle de la commune (« Diagnostic Territorial Santé Yverdon-les-Bains, Evaluation de la distribution géographique des infrastructures de santé de premier recours en relation avec les principales caractéristiques socio-démographiques et environnementales, Rapport final - v. 7 octobre 2019 »). Ce diagnostic tient compte de facteurs multiples : localisation relative des services de soins, des classes de population et des caractéristiques de l'environnement urbain (degré de végétation, bruit routier, risque de bulle de chaleur estivale). Ce diagnostic relève que le bruit routier est un des facteurs qui mérite une attention particulière pour les quartiers existants comme pour la conception des futurs quartiers. Ce « diagnostic santé » se poursuit avec la participation de la Ville à l'étude « Métasanté 2 » menée conjointement avec l'EPFL, la Ville de Lausanne, l'Université de Lausanne, Unisanté et le CHUV, visant à un monitoring de la santé de la population. Cette étude permettra d'obtenir des données aussi précises que possible des impacts de la politique publique menée.

A moyen terme, l'agglomération yverdonnoise devrait accueillir environ 10'000 habitants supplémentaires, dont une bonne partie sur le territoire de la Commune d'Yverdon-les-Bains. Bien consciente que cette évolution ne pourra se faire en conservant les modes de déplacement actuels, la Municipalité et ses services examinent les pistes de réflexion suivantes :

- Limitation du trafic au centre-ville dont la plupart des axes de transport donneraient la priorité aux piétons et à la mobilité douce ;
- Limitation de la vitesse dans les quartiers résidentiels (développement des zones 30) ;
- Nouveaux quartiers limitant le stationnement automobile et supprimant l'accès voiture au centre des quartiers (plans d'affectation de Gare-Lac par exemple) ;
- Création d'espaces publics de proximité dans les quartiers existants (cours d'écoles, parklets, espaces publics à 5 minutes).

### Réponses de la Municipalité aux différentes questions posées dans le cadre de l'interpellation

1. *Quel est l'état actuel des mesures d'assainissement et de mise en conformité à l'OPB pour les rues de la ville ?*

L'étude d'assainissement n'est pas encore validée, plusieurs points étant en suspens, notamment en raison des mesures projetées par le Plan directeur des circulations (le schéma des circulations diffère par rapport au Concept TIM 2015 ainsi qu'en raison de l'intégration des nouvelles zones 30km/h). La mise à jour de l'étude est prévue pour l'automne 2020 pour pouvoir ensuite avancer dans la démarche de mise en œuvre du plan d'assainissement.

En ce qui concerne les mesures déjà prises afin de diminuer le bruit routier, la Ville a traité durant les 10 dernières années les tronçons suivants :

- Revêtement phono absorbant (SDA 4) : APA SUD (PST/Roger-de-Guimps) ; Graveline (Valentin / Rhodes) ; Moulins (Midi / Milieu) ; Midi (Moulins / Oriental) ; passage supérieur de Pomy.
- Revêtement peu bruyant durable (ACMR 8 –VD) : Kiener ; Ancien-Stand (Sports / CFF) ; Chaînettes EST ; Chamblon (Neuchâtel / Cheminet) ; Chasseron ; Chèvre ; Fontenay ; Graveline (Rhodes / APA) ; Roger de Guimps (Jordils / Chaînettes) ; Industrie ; Jonction ; Mauborget ; Uttins ; Paix ; Peupliers ; Roselière ; Mouettes ; passage inférieur de la Sallaz.

A noter que la pose de revêtement phono-absorbant n'est pas la seule mesure pour traiter le bruit routier. Trois types de mesures sont systématiquement évalués, aussi en fonction des opportunités créées par d'autres chantiers, l'objectif étant toujours d'optimiser le coût des interventions :

- Agir sur la hiérarchie du réseau, nouveau schéma des circulations avec le délestage du trafic
- Agir sur la route en changeant le revêtement ou en posant des parois anti-bruit
- Agir sur le trafic (modération des vitesses).

Ces mesures de protection contre le bruit routier sont cependant inefficaces face à des conducteurs de véhicules certes homologués, mais équipés de divers dispositifs rendant leur circulation très bruyante (ouverture des clapets sur les échappements et des systèmes *anti-lag* sur les turbos). Les véhicules équipés de moteurs à deux temps, telles les motocross, sont également problématiques en raison du bruit caractéristique qu'ils peuvent générer.

2. *Les mesures encore à prévoir sont-elles inscrites au plan des investissements ?*

Oui, CHF 3.5 mio sont prévus pour les mesures d'assainissement (ligne 6022).

3. *Comment la Municipalité envisage-t-elle d'utiliser la possibilité d'une limitation nocturne de la vitesse à 30 km/h comme mesure d'assainissement économique et facile à mettre en œuvre ? Permettrait-elle de mieux appréhender les véhicules inutilement bruyants ?*

De tels tests ne sont pas planifiés à Yverdon-les-Bains pour l'instant. Toutefois, la Municipalité suit avec attention l'évolution des bilans en la matière. Il convient de relever, cependant, que la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) du Canton ne souhaite pas, pour le moment, entrer en matière pour de nouvelles demandes de zones test.

4. *Comment la police vérifie-t-elle la conformité des véhicules aux exigences techniques ? Est-elle équipée d'un sonomètre ? Etudie-t-elle la possibilité de radar acoustique ?*

Le Service des automobiles et de la navigation (SAN) procède aux homologations des véhicules lors de la mise en circulation ou lors de modifications. Il convient de relever qu'il délivre des homologations pour des véhicules certes bruyants, mais conformes à la législation.

PNV est une police urbaine et de proximité. Elle procède à de nombreux contrôles visant à repérer les modifications non autorisées de véhicules. Toute modification effectuée sur un véhicule doit faire l'objet d'une annotation sur le permis de circulation. Si tel n'est pas le cas, une dénonciation est établie par la police. Le policier peut également dresser une fiche technique fixant un délai de réparation / changement au détenteur. Si ce délai n'est pas respecté par ce dernier, une dénonciation est également établie. De plus, la police peut procéder à une saisie immédiate des plaques d'immatriculation et du permis de circulation si un véhicule, en raison de son état ou de son chargement, cause du bruit qui pourrait être évité (article 32 de l'Ordonnance sur le contrôle de la circulation routière (OCCR)).

En outre, en cas de doute, Police Nord Vaudois collabore étroitement avec le Service des automobiles (SAN) dans le cadre de contrôles approfondis des équipements automobiles générateurs de bruit, en lien avec les normes édictées par l'annexe 6 de l'Ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV). Pour exemple de cette bonne collaboration avec le Service des automobiles, lorsque la police a des doutes sur l'état du véhicule, notamment s'agissant du bruit constaté par sa pollution sonore, la police procède à son contrôle technique dans les halles du SAN pendant les heures d'ouverture, où un responsable effectue de suite une expertise. S'il appert que les soupçons sont fondés, un rapport de dénonciation est adressé en Préfecture.

Police Nord Vaudois fait usage d'un sonomètre lors de nuisances sonores provenant de sources techniques (ex : ventilation) et lors de manifestations publiques, dans le respect des normes légales dans ces domaines spécifiques. Au regard des contraintes strictes de l'Ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV), aucune police intercommunale vaudoise n'emploie à ce jour un sonomètre homologué à des fins de dénonciations.

En outre, une évaluation de l'opportunité d'acquérir un radar acoustique sera réalisée au niveau des polices vaudoises, à la suite d'une étude pilote genevoise.

Des discussions sont actuellement en cours, notamment entre le SAN et les polices vaudoises, afin d'unifier les procédures policières au niveau cantonal en ce qui concerne la lutte contre le bruit routier.

5. *La police intervient-elle pour amender et faire cesser les conduites inutilement bruyantes de jour comme de nuit ?*

Oui. Des contrôles de circulation sont régulièrement menés sur le territoire de la Ville et toutes les nuisances constatées par un policier font l'objet d'une dénonciation à la Préfecture.

De plus, depuis la mi-mai 2020, une action de répression, définie comme un objectif opérationnel prioritaire pour PNV, est mise en place. Celle-ci se concrétise à l'heure actuelle par 127 contrôles de circulation sur le territoire yverdonnois. Dans ce cadre, 56 conducteurs auteurs de bruit excessif ont été dénoncés en Préfecture, avec double au SAN pour des véhicules faisant l'objet de modifications illégales au niveau du pot d'échappement ou des comportements fautifs, générateurs de nuisances sonores (« wheelings », circulation à haut régime, crissements de pneus, circuits inutiles). Cette action se poursuit encore et un bilan définitif sera communiqué d'ici la fin de l'année 2020.

6. *Quelles mesures de prévention sont en place pour sensibiliser les conducteurs aux causes et aux effets du bruit routier ?*

Des campagnes de prévention sont régulièrement mises en place par PNV au niveau communal. Concernant le bruit, deux actions de prévention ont été menées en 2019 et trois en 2020.

En août dernier, une campagne de prévention, initiée au niveau national, s'est déroulée avec des affiches format mondial au bord de la route. En parallèle, des contrôles de circulation sont réalisés dans le cadre de la campagne « Restons Cool » qui concernent plus particulièrement les vitesses excessives.

Les actions de prévention ont toutefois leurs limites, les messages transmis n'atteignant qu'une partie de la population. Ainsi, des actions de répression s'avèrent nécessaires afin de procéder aux dénonciations à l'encontre des auteurs de bruit excessif (voir point 5 ci-dessus).

7. *Quels sont les contacts à la commune auxquels les personnes incommodées par les véhicules bruyants peuvent s'adresser pour répondre à leurs préoccupations ?*

PNV reçoit déjà beaucoup de doléances de la part de la population à ce sujet. Elle en assure le traitement et, le cas échéant, la transmission aux autorités compétentes. PNV se tient à la disposition des citoyens et citoyennes qui souhaiteraient transmettre leurs préoccupations quant à des nuisances sonores provoquées par des véhicules.

En synthèse et malgré toutes les mesures techniques possibles, il nous semble intéressant d'associer à ces réponse le récent postulat « Jean-Daniel Carrard et consorts - Lutte contre le bruit routier : fournir l'arsenal répressif aux communes » déposé le 1<sup>er</sup> septembre 2020 au Grand Conseil, dont les quatre propositions résument les orientations possibles, soit :

- l'optimisation des procédures au sein du SAN afin d'accélérer les démarches relatives à sanctionner ce type d'infractions ;
- le renforcement des équipes en charge du bruit routier ;
- la formation des policiers à l'identification des infractions relatives au bruit, tant techniques que comportementales, permettant ainsi notamment aux forces de l'ordre de développer l'usage légal du sonomètre ;
- le soutien à la pose de revêtement phonoabsorbant sur certains axes sensibles.



Vu ce qui précède, nous avons l'honneur de vous proposer, Madame la Présidente, Mesdames les Conseillères, Messieurs les Conseillers, de prendre acte de la présente communication.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le syndic :



J.-D. Carrard



Le secrétaire :



F. Zürcher

## Interpellation – Protection contre le bruit routier

Le bruit est mauvais pour la santé, ainsi que le prouvent de nombreuses études médicales, répertoriées entre autres par le Cercle Bruit, groupement des responsables cantonaux de la protection contre le bruit.

C'est une source de stress, qui peut affecter le système nerveux, la pression artérielle, u le rythme cardiaque et les problèmes cardio-vasculaires. Il affecte les activités et les communications.

Le bruit la nuit, en particulier, cause des troubles du sommeil : difficulté d'endormissement, réveil en cours de nuit, sommeil plus léger et diminution du temps total de sommeil ; ces troubles perturbent la fonction de récupération du sommeil et ont pour conséquence un état de fatigue chronique et des maladies cardio-vasculaires.

L'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB) fixe des objectifs de protection de la population dans ce domaine. Pour les propriétaires des routes principales, cantonales et communales, le délai d'assainissement était fixé au 31 mars 2018.

Comme le montrent la figure présentée à l'écran<sup>1</sup>, le bruit en ville est essentiellement dû au trafic routier.

L'OPB n'était pas respectée, selon les mesures de 2015, sur plusieurs secteurs de la ville, durant la journée, comme de nuit. La rue de Clendy, la rue de Neuchâtel, la rue des Prés-du-Lac, la rue du Midi, la route de la Sallaz, la rue de la Plaine, la rue Haldimand ou la route de Lausanne, autant de rues de notre ville où les valeurs limites d'immission – voire d'alarme – sont dépassées. Ce sont donc de nombreux habitants de notre ville qui sont exposés au bruit excessif, la situation ne s'étant certainement pas améliorée depuis 2015, au contraire.

Plus encore que le bruit ambiant, les pics de bruit causés par des véhicules trafiqués et/ou des régimes moteur inappropriés sont particulièrement perturbants. Un seul conducteur peut affecter le sommeil de nombreuses personnes ou les déranger de jour. Les Ordonnances Fédérales sur la circulation routière (OCR) et sur les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV) comportent pourtant des interdictions claires telles que ne pas « faire tourner à vide le moteur à un régime élevé, circuler à un régime élevé en petite vitesse » ou ne pas manipuler les pots d'échappement. Notre règlement de police interdit tous actes de nature à troubler l'ordre, la tranquillité, la sécurité et le repos public.

[On dépense de grandes sommes pour construire des routes silencieuses et aménager un trafic modéré en ville. Là-dessus circulent certains automobilistes ou motards qui s'appliquent à faire un maximum de bruit avec leurs bolides modifiés exprès dans ce sens.](#)

[Une pétition a même été lancée début juin par des habitants excédés pour faire cesser les nuisances sonores de certains véhicules, alors que la ville de Genève teste un radar acoustique<sup>2</sup>.](#)

Pour limiter l'impact du bruit, les mesures à la source d'émission sont favorisées et plusieurs stratégies peuvent être mises en place, comme :

<sup>1</sup> en annexe

<sup>2</sup> <https://www.ge.ch/document/conduite-bruyante-geneve-teste-radar-acoustique-inedit-ville>

- Limitation du trafic, comme prévu dans le concept Transport Individuel Motorisé d'AggloY et le Plan des Circulations.
- Mise en place d'un revêtement routier peu bruyant. C'est ce qui a été fait à la rue du Midi.
- Aménagements de modération de trafic.
- Sensibilisation des conducteurs à une conduite respectueuse des autres et lutte active contre la conduite et les véhicules inutilement bruyants

Parmi ces mesures, la réduction de la vitesse de 50 km/h à 30 km/h la nuit, lorsque les limites légales d'immission sont plus contraignantes, est très intéressante car elle diminue le bruit d'environ 2 à 3 dB(A), soit le même effet qu'une diminution du trafic d'un facteur 2. Cette mesure a l'avantage d'avoir un coût très faible et un impact très limité sur la mobilité individuelle et les temps de trajet, pour un fort gain pour les riverains. Le canton a annoncé le 30 août 2019 de nouvelles conditions-cadres de mise en œuvre de la limitation à 30km/h la nuit, à la suite d'une phase d'essai concluante à Lausanne. Les villes de Lausanne, de Montreux et de Cossonay développent des projets de mise en œuvre de ce dispositif.

La situation actuelle de semi-confinement nous a permis d'apprécier le calme bénéfique avec moins de circulation, et pas d'avions de voltige. Une réduction de la circulation de plus de 50% nous a permis de ressentir les effets qui pourraient être obtenus par une limitation nocturne de la vitesse. Un collectif de médecins vaudois a donc signé un appel à généraliser le 30km/h la nuit, à l'occasion de la journée internationale contre le bruit le 29 avril.

Au vu de ce qui précède, les signataires de cette interpellation ont les questions suivantes :

- Quel est l'état actuel des mesures d'assainissement et de mise en conformité à l'OPB pour les rues de la ville ?
- Les mesures encore à prévoir sont-elles inscrites au plan des investissements ?
- Comment la Municipalité envisage-t-elle d'utiliser la possibilité d'une limitation nocturne de la vitesse à 30 km/h comme mesure d'assainissement économique et facile à mettre en œuvre ? Permettrait-elle de mieux appréhender les véhicules inutilement bruyants ?
- Comment la police vérifie-t-elle la conformité des véhicules aux exigences techniques ? Est-elle équipée d'un sonomètre ? Etudie-t-elle la possibilité de radar acoustique ?
- La police intervient-elle pour amender et faire cesser les conduites inutilement bruyantes de jour comme de nuit ?
- Quelles mesures de prévention sont en place pour sensibiliser les conducteurs aux causes et aux effets du bruit routier ?
- Quels sont les contacts à la commune auxquels les personnes incommodées par les véhicules bruyants peuvent s'adresser pour répondre à leurs préoccupations Comment les habitants d'Yverdon peuvent-ils dénoncer des véhicules bruyants ?

## Résolution

Le Conseil Communal d'Yverdon-les-Bains, ayant entendu la réponse de la Municipalité à l'Interpellation « Protection contre le bruit routier », appuie la Municipalité dans ses démarches pour lutter contre le bruit, en particulier l'étude de la possibilité de réduction nocturne de la vitesse, le contrôle des véhicules bruyants et la réduction des comportements bruyants [et l'encourage à les renforcer](#).



## Annexe – Bruit routier – Principaux secteurs aux valeurs d'immission dépassées

Source : Actualisation du concept des transports individuels motorisés (TIM), Rapport technique, novembre 2015

