



LärmLiga Schweiz
Ligue suisse
contre le bruit

Geschäftsstelle
Kanzleistrasse 126
8004 Zürich

info@laermliga.ch
laermliga.ch

Le 16 novembre 2018

Argumentaire contre l'initiative parlementaire (IP) Rutz (17.462) au titre trompeur : «Ne pas entraver la fluidité du trafic sur les grands axes routiers»

1. L'IP Rutz porte atteinte au droit fondamental à la vie et à la santé

L'étude Sirene, financée par le Fonds national suisse, a apporté la preuve que le bruit excessif du trafic routier était responsable

- de 500 décès par an en Suisse, contre 230 décès causés par des accidents de la route
- de plusieurs milliers de cas de diabète et de maladies cardiaques et cardiovasculaires par an.

besser leiser unterwegs

Or l'art. 10 Cst. et l'art. 2 CEDH protègent le droit à la vie. La protection des droits fondamentaux est en outre un devoir prioritaire de l'État (art. 35 Cst.). L'IP Rutz s'oppose diamétralement à ce principe, puisqu'elle prévoit d'interdire, sur les routes cantonales, l'une des rares mesures efficaces et immédiatement applicables pour réduire de moitié le bruit dans les zones résidentielles.

2. L'IP Rutz porte atteinte au principe de subsidiarité et ampute les compétences des cantons.

Cette argumentation a empêché le Conseil des États de donner suite à l'IP Rutz.

Le principe de subsidiarité est ancré dans les art. 43a et 3 Cst.:

¹ La Confédération n'assume que les tâches qui excèdent les possibilités des cantons ou qui nécessitent une réglementation uniforme par la Confédération.

Les routes cantonales se trouvent sous la souveraineté (également financière) des cantons. La Confédération, à qui revient la souveraineté sur le réseau routier national (art. 83 al. 2 CF), n'a donc pas à interférer en la matière. Le principe de subsidiarité, pilier du fédéralisme, ne peut être détourné que pour des raisons pertinentes. Or le cas présent ne l'est pas, car il est faux de prétendre que les limitations de vitesse sur les routes cantonales doivent être réglées uniformément. Ce domaine, à l'instar du système éducatif, supporte une réglementation avec des différences locales. Que nous apprend l'histoire? Dans les années 20, la Confédération a aisément pu invoquer des raisons pertinentes pour lever l'interdiction générale, décrétée par le canton des Grisons, de circuler en véhicule à moteur. Cette formulation générale enfreignait en effet la liberté de mouvement (art. 10 al. 2 Cst.) et la liberté économique (art. 27 Cst.). Mais le cas qui nous intéresse aujourd'hui ne menace aucun droit fondamental des usagers de la route: au pire des cas, le trajet de A à B durera quelques minutes de plus.

Ainsi l'IP Rutz porte-t-elle clairement atteinte à l'un des principes d'ordre de base de notre État, un principe dont les Suissesses et les Suisses de toute couleur politique sont fiers à juste titre.

3. L'IP Rutz porte atteinte au principe de proportionnalité

Conformément à l'art. 83 al. 1 Cst., la Confédération et les cantons veillent à garantir une infrastructure routière suffisante dans toutes les régions du pays. Il ne s'agit pas d'avoir une situation idéale, mais une infrastructure permettant de satisfaire au besoin de mobilité. Comme nous l'exposons ci-dessous, dans de multiples cas, les zones 30 permettent, comme mesure organisationnelle, une optimisation de l'utilisation de l'infrastructure routière. Notamment de nuit et pendant les heures creuses, une prolongation de la durée du trajet ne peut, en revanche, être exclue. Comme la circulation est, en général, plus fluide à ces heures, l'infrastructure routière reste suffisante. Une interdiction générale des zones 30 est en conséquence disproportionnée, puisqu'elle ne répond à aucune nécessité.

4. L'IP Rutz est disproportionnée parce que trop schématique

Parce que les zones 30 à l'intérieur d'une localité fluidifient la circulation, évitent le trafic discontinu et qu'il est reconnu qu'elles augmentent la capacité des routes en réduisant la distance de sécurité entre les véhicules, les usagers de la route ne subissent aucun désavantage, ou du moins aucun désavantage notable, découlant d'une réduction de vitesse. Dans ces conditions, décréter les routes cantonales zones 50 ne présente aucun intérêt réel et constitue une mesure disproportionnée (art. 5 al. 2 Cst.).

Une autre schématisation inadmissible, avancée par une majorité de la Commission des transports du Conseil national, prétend que les zones 30 sur les axes principaux provoqueraient le transfert du trafic sur les routes secondaires, qui ont connu une baisse de la circulation. Cela suppose des routes secondaires d'une qualité équivalente à celle de la route principale. Or, tel n'est souvent pas le cas. En outre, des sens interdits ou d'autres obstacles en font bien souvent des alternatives impraticables ou peu attrayantes. Si de telles mesures n'ont pas encore été prises, elles pourraient constituer des mesures complémentaires appropriées lors de l'adoption de la zone 30 sur l'axe principal.

Conformément à l'art. 43A al. 5 Cst., les tâches de l'État doivent être accomplies de manière rationnelle et adéquate. Cette disposition exige un jugement différencié. «De manière rationnelle» ne signifie pas qu'il faille adopter les besoins de vitesse de névrosés frustrés. Il s'agit plutôt de couvrir le besoin fondamental de mobilité. Il faut garantir le déplacement de A à B et à C. Ce besoin doit en outre être satisfait de manière adéquate. Cela signifie que les coûts de la santé doivent être considérés comme frais externes. En conséquence, cette disposition exige, elle aussi, d'examiner les avantages et les inconvénients des diverses limitations de vitesse au cas par cas.

5. L'IP Rutz empêche la lutte efficace contre le bruit à la source

Conformément au Plan national de mesures pour diminuer les nuisances sonores (28 juin 2017), rapport du Conseil fédéral en réponse au postulat Barazzone 15.3840 du 14 septembre 2015, la priorité va à la lutte contre le bruit à la source. Le Conseil fédéral mise cependant sur le bon sens et la motivation de toutes les personnes impliquées dans la chaîne de la mobilité et rejette expressément les mesures de contrainte.

Le bon sens et la motivation des industries automobiles et du pneu ainsi que des groupements routiers sont palpables lors de discussions sur la nécessité d'une stratégie des routes silencieuses comme la propose la Ligue suisse contre le bruit, mais ils s'évaporent lorsqu'il faut prendre des mesures de réduction des nuisances sonores à la source efficaces. Or l'origine des nuisances sonores excessives que nous connaissons aujourd'hui est en large partie interne. En voici quelques exemples:

- la tendance, encouragée par l'industrie, vers des véhicules toujours plus lourds et des SUV, dont les pneus, toujours plus larges, sont aussi plus bruyants.
- la pression sur les valeurs limite d'immission, rendues volontairement lacunaires par un intensif travail de lobbying dans le cadre de l'UNECE (p. ex. clapets d'échappement), et qui ne correspondent par ailleurs en rien à l'état actuel des avancées techniques.

Les zones 30 diminuent le bruit de moitié et baissent les nuisances sonores de 3 dB(A) L_{eq} en moyenne. Dans la majorité des cas, des revêtements antibruit conjugués à une limitation de la vitesse à 30 km/h suffisent à respecter les valeurs limite d'immission suisses. Si l'industrie automobile parvenait à réduire le niveau sonore de l'ensemble de ses pneus de 4 à 6 dB et de mettre fin, sans exception, aux excès de bruit notamment liés aux clapets d'échappement, cela permettrait également de réduire le bruit de moitié et de baisser les nuisances sonores de 3 dB(A) L_{eq} . Dès que de telles mesures permettront de respecter les valeurs limite d'immission, les zones 30 pourront à nouveau être levées, pour autant que cela réponde encore à un large besoin. La Ligue suisse contre le bruit considère les réductions de vitesse pour l'assainissement phonique uniquement comme moyen pour atteindre le but du respect des valeurs limite d'immission. Nous ne nous opposerions donc pas à leur levée, si d'autres mesures garantissent le respect de ces normes.

L'IP Rutz empêche la réflexion de l'industrie automobile sur les avantages et les inconvénients de sa stratégie de la surenchère du bruit et le constat qu'elle ne peut plus, alors que la preuve du danger que représente le bruit routier excessif pour la santé est faite, continuer sur cette voie. Une raison de plus pour rejeter l'initiative.

Nous vous remercions de votre intérêt et de votre engagement pour une Suisse moins exposée au bruit de la route et où il fait bon vivre.

Cordiales salutations,

M^e Peter Ettler, avocat

Président de la Ligue suisse contre le bruit