

# A Berne, une alliance inattendue pour des radars antibruit

**TRAFIC** La conseillère nationale verte Delphine Klopfenstein Brogginini et son collègue MCG Roger Golay unissent leurs forces pour lutter contre les nuisances sonores en ville

YAN PAUCHARD, BERNE

Un MCG et une Verte, c'est une alliance plutôt rare sous la Coupole. Mais cette session, les conseillers nationaux genevois Roger Golay et Delphine Klopfenstein Brogginini unissent leurs forces contre un ennemi commun: le bruit excessif en ville. «C'est un fléau, particulièrement la nuit quand les gens ont droit à leur tranquillité», souligne l'ancien gendarme, qui rappelle que les plaintes pour nuisances sonores représentent l'un des motifs d'appel les plus courants aux postes de police. Les deux élus vont déposer chacun une motion pour pousser le Conseil fédéral à adapter la législation. Le but: permettre aux cantons d'utiliser des radars antibruit afin de sanctionner les chauffards sonores.

Le fait que ce soient deux élus genevois qui montent au front à Berne ne doit rien au hasard. En 2023, le canton a mené, sur quatre tronçons, des tests d'appareils qui flashent les véhicules non pas pour des excès de vitesse,

mais pour des excès de décibels. Sont concernés des comportements inadéquats (accélérer et klaxonner inutilement par exemple) ou des véhicules non conformes. Selon les endroits, entre 0,1% et 1,5% des véhicules de passage étaient considérés comme très bruyants (dont 70% de deux-roues motorisés), soit au-dessus de 82 décibels, le seuil de danger pour la santé. Derrière les chiffres, en milieu urbain, les nuisances touchent de très nombreuses personnes. «Une seule moto pétaradante qui traverse Genève à 2h du matin et c'est au minimum 10000 riverains impactés», souligne Roger Golay.

## Réserves du Conseil fédéral

Après Genève, qui a fait œuvre de pionnier, Bâle et Zurich ont également expérimenté de tels instruments, avec une nouvelle fois des bilans positifs. Mais les aspirations cantonales à utiliser des radars antibruit à des fins de répression sont aujourd'hui bloquées, faute de base légale fédérale nécessaire. La Confédération ne manifeste cependant que peu de volonté d'agir dans le domaine. En décembre dernier, le Conseil fédéral provoquait la colère de l'Union des villes suisses (USV) avec la publication d'un rapport. Il y justifie le fait de

limiter l'usage de ces appareils à des fins de «*nudging*», c'est-à-dire sous la forme d'un affichage du bruit à titre d'information et de sensibilisation des automobilistes et motards. Pour l'USV, il s'agit d'une mesure largement insuffisante.

## «La pollution sonore est moins mesurable que la pollution de l'air, mais tout aussi néfaste»

DELPHINE KLOPFENSTEIN BROGGINI,  
CONSEILLÈRE NATIONALE VERTE

S'il reconnaît que la lutte contre le bruit évitable est «une préoccupation majeure», le gouvernement met en avant dans son rapport les difficultés techniques et juridiques d'établir des amendes via des radars. Parmi ses réserves, il évoque notamment l'absence d'affichage des décibels dans le véhicule, contrairement à la vitesse, ce qui brouille la notion d'intentionnalité de l'acte. Le Conseil fédéral avance également que, lors de l'essai bâlois, le bruit d'un avion avait pu être

attribué par erreur à un véhicule. «Le rapport est clair et bien documenté. Mais aucune suite concrète n'en est tirée», déplore Delphine Klopfenstein Brogginini, qui reproche au ministre de tutelle, l'UDC Albert Rösti, de ne pas traduire ce diagnostic en action.

## Cause de décès prématurés

«Les expériences pilotes ont démontré la maturité technique du système, assure encore la conseillère nationale écologiste. La motion ne demande pas que la Confédération impose de tels radars antibruit en Suisse – Albert Rösti bloque cette option –, mais juste qu'elle permette, au nom du fédéralisme, aux cantons qui le souhaitent d'aller de l'avant.» Ce combat contre le bruit est un engagement de longue haleine pour la Verte. Elle était rapporteuse d'une motion, acceptée en 2021 par les deux Chambres, qui a amené le Conseil fédéral à se pencher sur la question et à rédiger le rapport. «C'est un problème de société, insiste Delphine Klopfenstein Brogginini. La pollution sonore est moins mesurable que la pollution de l'air, mais tout aussi néfaste.» Selon les chiffres de l'Office fédéral de l'environnement, environ 450 décès prématurés seraient causés chaque année par une exposition trop forte au bruit du trafic. ■