

Intervention parlementaire. Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention: 067-2016
Type d'intervention: Interpellation
Motion ayant valeur de directive: ☐
N° d'affaire: 2016.RRGR.288

Déposée le: 14.03.2016

Motion de groupe: Non
Motion de commission: Non
Déposée par: Hofmann (Bern, PS) (porte-parole)

Cosignataires: 0

Urgence demandée: Non
Urgence accordée:

N° d'ACE: 771/2016 du 22 juin 2016
Direction: Direction de la police et affaires militaires
Classification: -



Que faire contre les conducteurs qui font pétarader leur moteur?

Il semble que la tendance à faire pétarader son moteur ait gagné en popularité ces dernières années chez une minorité d'automobilistes mais aussi de motards. En règle générale, ces démonstrations ne durent pas très longtemps, mais elles sont extrêmement bruyantes (rugissements de moteurs). Il n'est pas rare que ces excès se produisent dans des lieux où se trouve du public. Ils dérangent donc beaucoup de monde en même temps, ce qui pourrait bien être l'intention de ces adeptes du ronflement de moteur. Le weekend est très propice à ces démonstrations. Il s'agit souvent d'engins très puissants, plus puissants même que les moteurs rencontrés habituellement en Suisse. Faire une démonstration acoustique de la puissance de son engin traduit manifestement un besoin. Les automobilistes et les motards font aussi des tours de circuit dans le seul but de montrer leurs véhicules.

La mode qui consiste à tuner sa voiture pour en modifier le bruit (sa qualité et sa quantité) est manifestement comprise dans le sens d'une augmentation. De nombreuses sociétés font de la réclame pour de telles offres. Selon différents articles parus dans la presse ces deux dernières années, mais aussi des sujets diffusés sur SRF, la Police réagit à ces provocations. Elle intervient par exemple à Coire, Schwytz et Zurich, en particulier auprès des conducteurs de voitures tunées. Je n'ai encore rien entendu de tel à propos de Berne.

Selon mes recherches, les cas mentionnés ne sont pas punis par une amende d'ordre mais la Police les signale au Ministère public. Ces derniers temps, la Police n'aurait reçu que peu de plaintes pour tapage de ce genre. Cela est sûrement dû au fait que de telles plaintes ne produisent qu'un effet limité.

Le Conseil-exécutif est donc prié de répondre aux questions suivantes :

1. Combien de rapports de ce genre la Police a-t-elle remis au Ministère public en 2013, 2014 et 2015 ?
2. Quelle proportion de ces rapports traitait de voitures et de motos tunées ? (la somme des trois années = 100 pour cent)
3. Quelles méthodes la Police a-t-elle employées pour confondre ces personnes ? Dans quel pourcentage de cas une plainte pour nuisances sonores avait-elle été déposée ? (la somme des trois années = 100 pour cent)
4. La Police a-t-elle déjà sanctionné des automobilistes ou des motards effectuant des circuits de course, comme mentionné plus haut ? Dans l'affirmative, combien de fois ces trois dernières années ?
5. A combien se montait l'amende moyenne dans tous les cas où le rapport remis au Ministère public a été suivi d'une amende ? Une estimation suffit.
6. Y a-t-il eu d'autres types de sanctions ? Si oui, lesquelles ?
7. A l'avenir, la Police s'emploiera-t-elle davantage à poursuivre les adeptes du ronflement de moteur ? Dans l'affirmative, quelles nouvelles méthodes prévoit-elle d'employer ?
8. Ces dernières années, la Police a-t-elle déjà contrôlé et éventuellement sanctionné des sociétés qui auraient monté des dispositifs non-autorisés sur des véhicules pour qu'ils fassent plus de bruit ?

Réponse du Conseil-exécutif

1. et 2. Un relevé statistique fiable des chiffres demandés par l'auteur de l'interpellation n'est pas possible, car les dénonciations ou les interventions de la police dans de tels cas sont effectuées à des titres divers, selon les infractions commises, et classées comme telles. Le bruit provoqué inutilement (art. 42, al. 1 de la loi du 19 décembre 1958 sur la circulation routière, LCR; RS 741.01, en lien avec l'art. 33 de l'ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière, OCR; RS 741.11) va en effet souvent de pair avec d'autres infractions (p. ex. modifications non autorisées au véhicule, perte de maîtrise de ce dernier).

Pour ces raisons, une recherche dans les systèmes de la Police cantonale (POCA) est ardue. Les chiffres suivants relatifs au tapage et aux nuisances sonores résultant de véhicules à moteur sont disponibles: 37 cas en 2012, 43 en 2013, 36 en 2014 et 58 en 2015. Pour les raisons évoquées ci-avant, ces chiffres ne permettent pas d'aller au-delà de conclusions partielles.

3. La POCA effectue des contrôles de véhicules. De portée générale ou ciblés, ces derniers sont menés soit par la police territoriale si elle décide de concentrer son action sur ce point dans le cadre des prestations de base, soit par la police mobile. Toutefois, s'il s'avère qu'une intervention s'impose dans des zones sensibles, des actions supplémentaires ciblées ont lieu en concentrant les ressources nécessaires et en augmentant la présence policière.

Les prescriptions légales en matière d'émissions sonores sont clairement définies à l'article 53 de l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV; RS 741.41). Une mesure des émissions effectuée par les spécialistes du service technique des accidents permet de s'assurer du respect de la limite autorisée. Il convient toutefois de rappeler que, bien évidemment, un bruit excessif peut également émaner d'un véhicule respectant les prescriptions.

Même s'il n'est pas possible d'établir une statistique des interventions policières découlant de situations signalées par des particuliers, il faut toutefois relever que de telles informations jouent un rôle important au moment de définir les priorités d'intervention de la police et d'établir son plan d'engagement.

4. On ne note pas l'existence de tels circuits, à tout le moins pas dans des vastes proportions. Certains endroits sont connus pour servir de lieux de rencontres de détenteurs de véhicules tunés ou au moins voyants, en particulier à la belle saison. Pour les raisons citées précédemment, une évaluation statistique n'est pas possible.
5. Le Ministère public applique les directives concernant la mesure de la peine édictées par l'Association des juges et procureurs bernois (directives AJPB), lesquelles prévoient les sanctions suivantes:

Lors d'émissions sonores excessives

- dues à une conduite sans égard pour autrui (not. démarrage sur des chapeaux de roues), il est recommandé d'infliger une amende de 300 francs (directives AJPB 1.III.1.5.1. al. 3, p. 12);
- résultant d'une modification volontaire du dispositif d'échappement servant à atténuer le bruit du moteur, une amende de 300 francs est également recommandée (directives AJPB 1.III.1.5.2, p. 12).

Lors d'émissions sonores superflues générées par des parcours inutiles dans les localités, il est recommandé d'infliger une amende de 100 francs (directives AJPB 1.III.1.5.3, p. 12).

6. D'autres mesures sont possibles parallèlement aux sanctions. Une copie de chaque rapport est transmise à l'Office de la circulation routière et de la navigation, qui a compétence pour prononcer des mesures administratives (avertissement, retrait de permis de conduire, éventuellement expertise portant sur l'aptitude à conduire). Les émissions sonores ne justifient pas à elles seules des mesures administratives, ces dernières devant sanctionner d'autres contraventions à la LCR. Si la police constate des défauts techniques sur un véhicule lors d'une vérification, celui-ci devra subir un nouveau contrôle. Si elle note de graves défauts, elle peut saisir le véhicule ou des éléments de ce dernier.

7. Comme il a été exposé dans la réponse à la question 3, la police s'emploie à combattre ce phénomène dans le cadre des prestations de base ou au moyen d'actions ciblées au lieu où un besoin est identifié. Si des excès de vitesse sont également commis, la police effectue des contrôles ponctuels à l'aide de lasers ou de radars dans les localités concernées. Dans des zones sensibles, des mesures relevant de la construction et de la signalisation ont déjà été envisagées, en collaboration avec les autorités compétentes en matière de construction des routes.
8. Les fabricants et les distributeurs d'accessoires de véhicules déclarent en principe si ces derniers sont autorisés, c'est-à-dire s'ils peuvent être utilisés pour la conduite sur le domaine public. Dès lors, la responsabilité d'une utilisation conforme aux dispositions légales incombe aux détenteurs de véhicules. Toutefois, il y a lieu de souligner que de tels accessoires sont souvent commandés à l'étranger au moyen d'internet. De ce fait, mais aussi à défaut de bases légales adaptées, aucune inspection spécifique en entreprise n'a été effectuée à ce jour.

Destinataire

- Grand Conseil