

LE
BULLETIN

30 KM/H ET BRUIT ROUTIER

PASSER LA VITESSE
SUPÉRIEURE

Le constat est unanime: depuis 2016 cela bouge sur le front de la lutte contre le bruit routier. L'abaissement de la vitesse occupe désormais une place à part entière parmi les mesures à la source à privilégier en priorité. La limitation à 30 km/h est devenue une mesure qualifiée à l'envi de « simple, très efficace, bon marché ». On croit presque rêver. La jurisprudence a été un déclencheur, dans un contexte de délai

d'assainissement qui se rapprochait. Mais l'évolution est aussi faite d'études et de recherches, dont plusieurs ont été soutenues ou initiées par l'OFEV; d'un nouveau modèle d'évaluation de l'effet des mesures, plus fiable pour les basses vitesses; d'expériences pilotes d'axes principaux à 30, amorcées pour la première il y a 15 ans déjà; de prises de position: de la Commission fédérale de lutte contre le bruit et du Conseil de l'organisation du territoire, du Cercle bruit, de l'Union des villes suisses, de l'Association suisse des ingénieurs en transport. Et de médecins.

Répondant aux études qui se multiplient sur le thème, la prise de conscience de plus en plus large de l'impact du bruit routier sur la santé joue désormais un

rôle essentiel comme levier de l'action politique. Les habitants ne se résignent plus: à l'origine de toute une partie des cas de jurisprudence et des essais sur le terrain, il y a des actions de riverains, d'associations de quartier, souvent déterminantes pour faire avancer les choses.

On savait le 30 km/h bon pour la sécurité et la qualité de séjour dans l'espace public, il est maintenant avéré qu'il l'est aussi pour lutter contre le bruit. *Rue de l'Avenir* se réjouit de l'évolution qui s'amorce. Avec des zones 30 étendues, des axes principaux modérés dans les secteurs centraux ou sensibles, une ville à 30 la nuit qui permet de mieux dormir, on dispose d'une belle boîte à outils pour la qualité de vie en ville. ●

NOUVEAUX TARIFS DÈS 2020

Celles et ceux qui nous suivent depuis quelques années auront pu le constater : depuis le début de l'année dernière *Rue de l'Avenir* a revu sa charte graphique, rajeuni son logo, renouvelé la maquette du bulletin et celle de l'Infolettre. Notre site internet va suivre. C'est la face devenue visible d'un gros travail de réflexion réalisé en amont et une étape importante pour notre association, qui fêtera l'année prochaine ses 40 ans d'existence.



Une étape qui se traduit aussi dès cette année par une actualisation du prix de l'abonnement à notre bulletin, resté inchangé depuis près de 20 ans. Celui-ci comprend désormais deux tarifs (50 et 100 francs), dépendant du type d'abonné et/ou de la dimension de la commune. L'abonnement comporte deux nouveautés : trois numéros par année et envoi de la version électronique du bulletin dès parution. Il continue par ailleurs de donner accès à un prix réduit pour l'inscription à la journée d'étude. Le travail de *Rue de l'Avenir* repose largement sur l'engagement bénévole des membres du comité. Les abonnements au bulletin représentent un élément essentiel de notre budget de fonctionnement. En renouvelant votre abonnement – ou en vous abonnant – vous contribuez aussi à soutenir le travail d'investigation, de réflexion et d'information de notre association. ●

POUR LE DÉTAIL DES PRÉSTATIONS
www.rue-avenir.ch

RUE DE L'AVENIR

Association indépendante créée en 1981, active en Suisse romande. Plateforme d'information et d'échanges, elle s'adresse particulièrement aux communes, aux bureaux d'études, aux services cantonaux, aux associations spécialisées et aux groupes d'habitants.

ORGANISMES MEMBRES

ATE Association transport et environnement
Mobilité piétonne Suisse
PRO VELO Suisse

MEMBRES DU COMITÉ

Yves Delacrétaz, Président ; Alain Rouiller, Vice-Président ; Sandra Bonilla De Cazorla ; Lucile Develey ; Etienne Doyen ; Françoise Lanci-Montant ; Jenny Leuba ; Julien Lovey ; Mathieu Pochon ; Valérie Sauter ; Dominique von der Mühl ; Martin Walther.

SECRETARIAT & ABBONNEMENT

Martina Lézat, avenue Soret 23, 1203 Genève, 079 837 43 32, secretariat@rue-avenir.ch
www.rue-avenir.ch
IBAN: CH64 0900 0000 2000 7856 6

PRODUCTION

Graphisme : Bontron&Co, Genève
Impression : Pressor, Delémont
Imprimé sur papier certifié FSC
Parution : trois numéros par an
Responsables du numéro :
D. von der Mühl et J. Lovey

COUVERTURE

Lausanne. Action « Des ballons sur nos balcons » au moment de la mise en place du test.
(photo : collectif Vinet-Beaulieu).



DES RÉFÉRENCES UTILES

www.ofev.admin.ch → Bruit → Réduction de vitesse Les pages dédiées du site de l'OFEV, nombreux documents téléchargeables, dont les sept premiers cités ci-dessous.

CFLB (2015), **La limitation à 30 km/h comme mesure de protection contre le bruit, Situation juridique, conséquences acoustiques et effets pour la population.**

COTER/CFLB 2015, **Lutte contre le bruit et aménagement du territoire.**

Conseil fédéral 2017, **Plan national de mesures pour diminuer les nuisances sonores.**

OFEV 2018, **Pollution sonore en CH. résultats monitoring sonBASE**

OFEV 2019, **Assainissement du bruit routier, Bilan et perspectives** (État 2018).

OFEV 2015, **Encourager les comportements moins bruyants**, document en français synthétisant les éléments ressortis de plusieurs documents publiés (en allemand seulement) par l'IKAÖ UNIBE.

VSS 2018 (Grolimund+Partner et al), **Bases d'évaluation de l'effet d'une vitesse de 30 km/h sur le bruit.** Version intégralement traduite en français de l'étude parue en allemand en 2017.

SVI 2019, **Limitations à 30 km/h sur les routes principales – Limites et réalisations.** Document en allemand, bon résumé de 8 pages en français. Fiches en annexe pour chacun des 16 cas étudiés. Téléchargeable sur www.mobilityplatform.ch

Cercle bruit www.cerclebruit.ch et portail www.bruit.ch
Beaucoup de documentation.

Ligue suisse contre le bruit: www.laermliga.ch L'association apporte notamment un soutien à des groupes de plaignants, comme levier pour des actions.

www.30kmhdenuit.ch Site canton de Vaud et Ville de Lausanne. Argumentaire, explications sur les critères et la démarche, des documents utiles à télécharger – dont le rapport final du projet-pilote lausannois.

SIRENE **Short and Long Term Effects of Transportation Noise Exposure.** Recherche interdisciplinaire sur les effets du bruit sur la santé, débutée en 2014, site www.sirene-studie.ch en allemand seulement, lien vers une présentation des résultats actuels en français: <https://medicalforum.ch/fr/article/doi/fms.2019.03433/>

Lausanne, **Rapport-préavis n°2019/33** « Assainissement du bruit routier », du 29 août 2019 → téléchargeable sur le site de la Ville.

ATE 2010, **Le 30 km/h dans les traversées de localité – Arguments, guides, exemples.** Document téléchargeable sur www.ate.ch → Thèmes → Rues pour tout le monde → Zones 30

SVI 2015, **Vitesses optimales en localité.** Synthèse des présentations sur ce thème faites sur l'année marquant les 50 ans de la SVI, 12 thèses conclusives – dont recommandation du 30 en localité. Téléchargeable sur www.svi.ch → Thèmes prioritaires → Vitesse optimale en localité → Tagunband.

DOSSIERS RUE DE L'AVENIR

Plusieurs numéros du Bulletin **Rue de l'Avenir** (tous téléchargeables sur www.rue-avenir.ch) sur les thèmes : 30 km/h (2/2018, 2/2013, 4/2010, 2/2009), modération de la circulation et transports publics (2/2015), aménagements à coût modéré (4/2014, 2/2005).

Pages dédiées de notre site www.rue-avenir.ch sous le thème Rues apaisées → 30 km/h → bruit routier.

37^e JOURNÉE RUE DE L'AVENIR

2 OCTOBRE 2020 (DATE RÉSERVÉE 27 NOV)

YVERDON-LES- BAINS (HEIG-VD)

Ça chauffe dans la rue – l'espace public face à l'urgence climatique

rue-avenir.ch/journee

UNE MESURE «SIMPLE, TRÈS EFFICACE ET PEU COÛTEUSE»

Dominique von der Mühl (pour l'ensemble des articles sauf mention spécifique)

En dépit de ce que préconise l'Ordonnance sur la protection contre le bruit, les mesures à la source ont été longtemps négligées, des millions ont été dépensés en murs antibruit et en fenêtres isolantes. Depuis 2010, et plus particulièrement ces toutes dernières années, la situation change. À côté des revêtements phono-absorbants, l'abaissement de la vitesse est une mesure – enfin – reconnue.



Les deux arrêts successifs «de Zoug» prononcés par le Tribunal fédéral, en 2010 puis en 2016, ont marqué un tournant, en imposant de prendre au sérieux l'abaissement de la vitesse comme mesure de lutte contre le bruit et surtout de la tester. D'autres arrêts, cantonaux ou fédéraux, ont suivi depuis : à Zurich, à Bâle, à Genève, dans les cantons de Berne, de Soleure, de St-Gall.

On dispose aujourd'hui d'une jurisprudence solide, qui a en partie confirmé des choses que l'on savait déjà, mais en y apportant le poids juridique. Non, rien dans la loi ne s'oppose à l'abaissement de la vitesse sur des routes «à orientation trafic» moyennant expertise selon l'art. 108 OSR. Oui, il est possible de recourir à l'abaissement de la vitesse aussi comme mesure de lutte contre le bruit routier. Non, l'abaissement de la vitesse ne péjore pas la fluidité du trafic, au contraire. Et une perte de temps pour le conducteur – par ailleurs souvent faible – est tolérable dans une pesée des intérêts qui doit prendre en compte la santé et la sécurité des habitants autant que les exigences du trafic motorisé.

Des modélisations plus fiables

L'impact potentiel d'un abaissement de la vitesse à 30 a longtemps négligé, les modèles standardisés utilisés jusqu'ici étant d'abord conçus pour les vitesses égales ou supérieures à 50. Une nouvelle méthode permet aujourd'hui une évaluation plus précise, qui correspond d'ailleurs beaucoup mieux aux chiffres des expériences de terrain documentées, en Suisse et à l'étranger. Combinée avec la pose d'un revêtement phono-absorbant, la limitation à 30 apporte des améliorations importantes.

Axes principaux à 30, plus un tabou

Qu'elle soit liée à l'assainissement du bruit routier ou à d'autres objectifs, la limitation à 30 sur des tronçons d'axes «à orientation trafic» n'est maintenant plus un tabou. Si Köniz est longtemps resté l'Exemple invariablement cité, aujourd'hui les projets et les réalisations se multiplient. Même si la plupart répondent d'abord à des objectifs de sécurité, de qualité de vie et de séjour dans l'espace public, de valorisation d'espaces centraux, cela a aussi un effet sur le bruit. Et l'objectif en tant que tel est maintenant de plus en plus souvent explicité.

Les exemples documentés dans le cadre du projet de recherche de la SVI sur la limitation à 30 km/h sur les routes principales (voir page 2) en font partie. L'étude montre que l'abaissement de la vitesse est possible dans des situations très diverses (villes et plus petites localités, avec ou sans transports publics) et elle contribue à démonter bien des craintes ou préjugés. L'étude a été réalisée sur mandat de l'OFROU. Même si celui-ci n'est pas engagé par les résultats, cela a un poids.

Des besoins énormes, un outil à saisir !

Le bruit routier est de loin la source de nuisances sonores la plus importante. En 30 ans les mesures prises ont permis de protéger d'un bruit excessif quelque 270 000 habitants de notre pays, mais près de quatre fois plus attendent encore de l'être. Et le plus fort besoin d'assainissement concerne les routes cantonales et les «autres routes» en localité. Par les temps qui courent, une mesure simple, efficace, peu coûteuse, qui ne s'use pas avec le temps (au contraire) et permet tout à la fois d'agir sur les nuisances sonores, d'améliorer la sécurité et d'offrir plus de qualité de vie dans les espaces habités, c'est plutôt bon à prendre !

La demande est là. Les outils sont là. Les exemples source d'inspiration se multiplient. Le Plan national de mesures adopté par le Conseil fédéral mentionne explicitement la réduction de la vitesse. Les financements devraient être prolongés jusqu'en 2022. Que demander de plus pour aller de l'avant ? ●



LE BRUIT PERTURBE

De manière consciente ou inconsciente. Et il a un effet avéré sur la santé. (photo Diego Cervo)

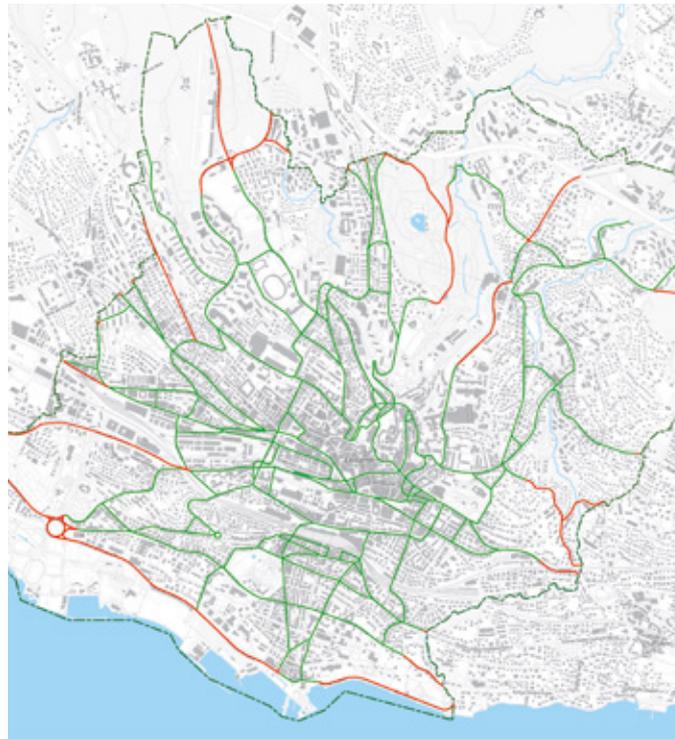
GENÈVE

30 km/h à l'essai (de jour aussi) au bd du Pont-d'Arve, imposé au canton par arrêt de la Cour de justice en 2017. (photo Rue de l'Avenir)

30 km/h la nuit

LAUSANNE UN PROJET-PILOTE EXEMPLAIRE

L'essai-pilote lausannois, mené de 2017 à 2019 sur deux axes à fort trafic du centre-ville (17 000 et 11 700 v/j), a été largement relayé dans les médias. Il est exemplaire à plus d'un titre. À côté de Zurich, ville pionnière en Suisse, l'expérience lausannoise est devenue un cas d'école qui dépasse l'intérêt local. Elle se double d'une politique proactive du canton de Vaud en la matière.



UNE VILLE À 30 LA NUIT
En vert, les rues à 30 la nuit (en rouge les tronçons restant à 50). À l'intérieur du maillage la plupart des secteurs sont en zone 30. (plan Ville de Lausanne)

L'association Vinet-Beaulieu le demandait depuis 10 ans. Le 2^e arrêté de Zoug début 2016, a été un déclencheur pour que les autorités commencent d'envisager un abaissement de la vitesse sur ces deux axes, longtemps déclaré impossible. Le projet de test s'est ensuite décidé très vite. Ce qui a aussi permis son intégration dans l'étude-pilote de la Confédération sur les axes principaux (SVI 2019, voir p. 2). La mise en œuvre s'est faite dans un temps record, mais de manière très rigoureuse.

Une démarche remarquable

Plusieurs aspects méritent d'être relevés. L'engagement politique commun de la conseillère municipale nouvellement en charge du dicastère et de la conseillère d'État à la tête du département concerné. La collaboration Ville-Canton qui s'est instaurée dès le départ. Le processus d'essai systématique en cinq étapes contrastées, permettant de mettre en évidence les effets respectifs de différentes situations (à 50, à 30 avec ou sans radar informatif, avant-après réaménagement de l'avenue Vinet, avec pose d'un revêtement phono-absorbant). Le suivi, non seulement quantitatif mais aussi qualitatif. La concertation avec les groupes d'intérêt et avec les riverains. La communication qui a accompagné à intervalle régulier l'ensemble du projet. La politique cantonale qui a émergé à partir de cette expérience. Et la décision d'extension de la mesure à l'échelle de toute la ville.

Lausanne ville à 30 la nuit

Suite aux résultats de l'essai-pilote, l'exécutif a pris la décision d'étendre la limitation à 30 entre 22h et 6h à la plus grande partie du réseau principal de la ville, en accord avec le canton. Le préavis a été accepté par le législatif en novembre 2019. La mesure touchera 33 000 habitants, soit près du quart de la population lausannoise. Avec les zones 30 existantes dans les quartiers (couvrant 83 km soit 43% de la voirie urbaine), la ville sera de fait presque entièrement à 30 la nuit, hormis les axes de périphérie avec peu d'habitations. Les mesures d'accompagnement prévues sont simples: panneaux 30 avec plaque «22h-6h» (début/fin et à chaque intersection) et radars indicateurs, 60 (au minimum) prévus pour les entrées de ville et les axes sensibles ainsi que 5 mobiles. Et une importante campagne de communication pour informer les usagers. La publication de la mesure s'est faite en début d'année, elle a donné lieu à un – seul – recours. Les autorités restent déterminées. Un dossier à suivre...

Les habitants, moteur d'action

Parmi les ingrédients du projet lausannois il faut souligner le rôle de l'association de quartier, qui s'est battue pendant des années pour que l'on prenne au sérieux la question des nuisances du bruit routier, même sur des axes importants. Et l'engagement sur la durée d'élus-e-s qui ont relayé la demande au législatif communal et se sont impliqués très activement. Dans bien des projets, l'action d'habitants constitue au

départ un levier essentiel voire déterminant, que ce soit par le biais de motions ou de pétitions ou par voie de recours – comme à Zoug, où il a fallu beaucoup de ténacité pour en arriver au résultat que l'on sait.

À Lausanne, le préavis a permis de répondre à un postulat et six pétitions déposés en 2018, qui demandaient l'extension du 30 km/h de nuit. Le postulat «À 30 km/h à toute vitesse» invitait également à étudier l'opportunité d'étendre la mesure à la journée et de limiter à 30 le centre-ville. Pour le 30 la nuit, la réponse est là. Pour le 30 de jour, c'est encore de la musique d'avenir. ●

UNE POLITIQUE PROACTIVE

Le canton de Vaud fait désormais la promotion du 30 km/h la nuit et incite les communes vaudoises concernées à intégrer la mesure dans les plans d'assainissement. Une dizaine ont déjà entamé des projets: communes de l'agglomération lausannoise, villes petites et moyennes, mais aussi plus petites communes traversées par un axe routier important – c'est le cas par exemple de Cossonay et de Vich. D'autres vont suivre. Le 30 km/h doit être inclus dans les plans d'assainissement pour obtenir les subventions, à défaut il faut pouvoir le justifier. Le Canton recommande par ailleurs d'élaborer une conception d'ensemble.
www.30kmhdenuit.ch

STANDARD DE BASE D'UN AXE PRINCIPAL?

L'arrêt du TF de 2016, les résultats de l'essai à Lausanne et la publication de l'étude-pilote sur le 30 km/h sur les axes principaux marquent des étapes importantes pour la planification de la mobilité. Pour un bureau d'étude, ces trois jalons offrent des perspectives nouvelles et une base solide pour développer les projets de qualité dans des centres urbains et des traversées de localité apaisées.



LAURENT DUTHEIL
ingénieur en transports,
co-Directeur
Transitec, Lausanne

Le rapport de recherche de la SVI «Limitation à 30 km/h sur les routes principales – limites et réalisation» offre une vue d'ensemble très complète de l'état actuel des connaissances et contribue à fournir des données objectives très utiles dans le débat politique.

Parmi les exemples examinés, des tronçons de routes en localité d'une longueur variable de 200 m à 1,8 km, dans des villes mais aussi dans des plus petites localités, empruntés par des charges de trafic de 5000 à 17000 v/j. On y constate systématiquement les effets bénéfiques d'une telle mesure: augmentation de la sécurité, diminution des nuisances sonores, temps de trajets pour les TP variant très faiblement, amélioration du confort de vie des riverains. Il est à noter que le volume de trafic ne varie que marginalement après l'abaissement de la vitesse: il est maintenant prouvé que la mise en place d'une limitation à 30 km/h sur un axe principal ne provoque pas de report de trafic dans les quartiers et ne nécessite pas une remise en question de la hiérarchie du réseau viaire.

Un essai-pilote riche d'enseignements

Au niveau vaudois, la Ville de Lausanne et le Canton de Vaud ont fortement contribué

à faire avancer le débat de manière très concrète. Notre bureau a effectué toutes les analyses sur l'effet de cette mesure sur le trafic, en association avec les bureaux EcoAcoustique et 6-t pour les aspects liés au bruit et à l'acceptabilité de la mesure. Entre 2017 et 2019, cinq campagnes de comptages du trafic et de mesures du bruit, accompagnées d'un sondage des riverains et sondage des automobilistes, ont été effectuées pour identifier précisément les impacts de cet abaissement de la vitesse.

Cet essai-pilote a montré que le 30 km/h nocturne réduit de 2 à 3 décibels le bruit routier, ce qui est très perceptible pour les riverains. Avec la pose d'un revêtement phono-absorbant, le niveau sonore baisse encore de 1 dB(A), soit une diminution globale de 3 à 4 dB(A). L'essai démontre également que le 30 km/h nocturne a un impact considérable sur les vitesses excessives, qui diminuent drastiquement en comparaison aux mesures faites avec une limitation de la vitesse à 50 km/h. Essentielle pour la qualité du sommeil, la diminution des bruits de pointe est de 80% lorsque le 30 km/h est en place. L'ensemble des résultats de cet essai sont disponibles en ligne, sur le site www.30kmhdenuit.ch.



Critères adoptés par le canton

Fort de ce succès lausannois, le Canton de Vaud a souhaité étudier les conditions cadre d'une extension de cette mesure à d'autres communes. Notre groupement de bureau a étudié la faisabilité d'un abaissement de la vitesse sur les tronçons de routes cantonales en traversées de localité. Le 30 août 2019, l'État de Vaud a communiqué les grands principes issus de notre étude et permettant la mise en œuvre d'un 30 km/h nocturne: l'axe doit avoir fait l'objet d'une analyse du bruit et avoir à ses abords une densité de population de plus de 200 habitants par kilomètres en dépassement des valeurs limites d'immissions. Nous estimons que le 30 km/h nocturne est applicable à près de 70 communes vaudoises soit quelque 65000 habitants!

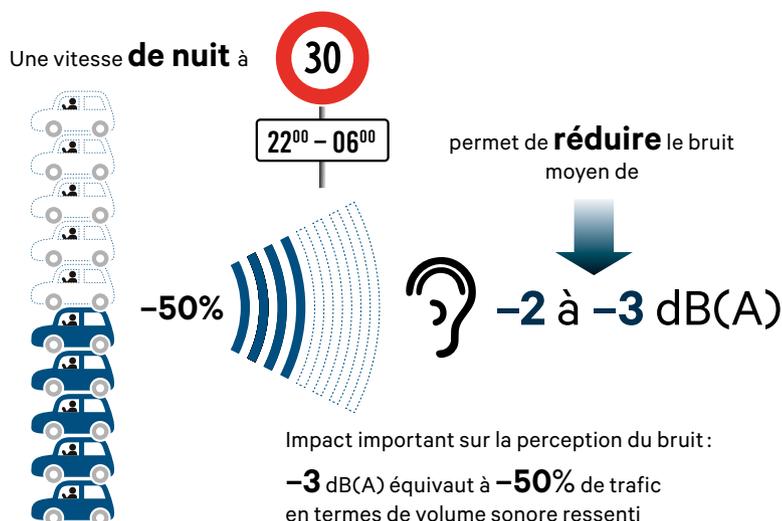
On se réjouit donc fortement de cette évolution des connaissances et de pouvoir disposer dorénavant d'une politique cantonale ouverte à la mise en œuvre de ce type de mesure simple, durable et efficace, permettent d'améliorer la qualité de vie et la santé de nombreuses personnes. ●

LES PROJETS ÉMERGENT

Cossonay est l'une des communes d'ores et déjà intéressées au 30 la nuit sur la route cantonale en traversée. La démarche est en cours.
(photo D. von der Mühl)

EFFET SUR LA PERCEPTION DU BRUIT

(infographie Transitec, avec la collaboration de 6t et EcoAcoustique)



AILLEURS EN SUISSE ET AU-DELÀ

Le 30 km/h fait désormais partie de la boîte à outils de la lutte contre le bruit, pas seulement la nuit. Parmi les villes, particulièrement confrontées aux nuisances sonores, Zurich est la plus avancée sur la question. Des politiques cantonales émergent. De manière générale, le 30 progresse sur les axes principaux, avec des objectifs multiples. À l'étranger, zooms sur l'Allemagne et la Belgique.



30 SUR LES AXES PRINCIPAUX

L'axe conserve la priorité et les passages piétons peuvent subsister – ici la Hirschmattstrasse à Lucerne (10000 v/j).
(photo Mobilité piétonne Suisse)

Parmi les exemples recensés, le 30 km/h la nuit semble l'exception: dans la plupart des cas la signalisation vaut aussi de jour. Et les objectifs de sécurité, de qualité de vie dans l'espace public et de bruit se mêlent désormais étroitement. Les conceptions d'ensemble spécifiquement «bruit» sont rares, Zurich en est pour le moment l'unique exemple, ailleurs la question semble traitée plus au cas par cas.

À Zurich, une politique pionnière

La Ville a fait le choix de l'abaissement de la vitesse de jour aussi, le 30 km/h la nuit vient en complément. La lutte contre le bruit routier est cruciale dans une ville où 130 000 habitants (un tiers de la population!) habitent le long de rues où les valeurs limites sont dépassées. L'essai à la Kalchbühlstrasse il y a 10 ans (voir RdA 2/2013) a été suivi d'une évaluation du potentiel à l'échelle de toute la ville. La Ville a ensuite développé une stratégie d'ensemble, comprenant 98 tronçons de routes communales et cantonales, dont une partie sont des centres de quartier. Aujourd'hui, en dépit des procédures de recours, 58 sont déjà signalisés à 30. En 2018, un essai de 30 la nuit a été mis en place sur quatre tronçons de routes «supra-communales», la discussion est en cours au niveau politique pour évaluer le possible développement de la mesure.

Petit tour d'horizon dans les cantons

Une collecte d'informations (non exhaustive) fait apparaître des situations cantonales contrastées, entre vision politique ou approche d'abord technique et juridique, démarche proactive ou position plutôt réactive, focalisation sur l'assainissement du bruit ou objectifs plus larges. Les villes semblent développer leurs projets avec une certaine autonomie, les petites localités sont plus dépendantes des politiques cantonales.

**«AVEC LA JURISPRUDENCE
CES DERNIÈRES ANNÉES, ON
NE PEUT PLUS PASSER SOUS
SILENCE LE 30 COMME ON
L'A FAIT PENDANT 30 ANS.»**

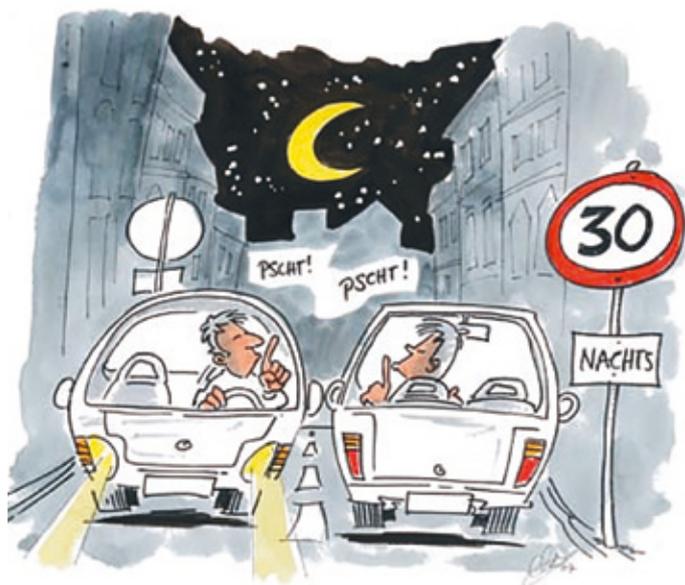
UN RESPONSABLE CANTONAL

À Fribourg, le canton a lancé en 2019 un projet-pilote bruit et sécurité routière. Un essai d'une année a été mis en place dans deux communes: à Vaulruz (30 de jour comme de nuit) et à Neyruz (30 la nuit seulement, en raison de la part de camions).

À Neuchâtel, «la problématique est prise très au sérieux» par le canton. L'abaissement des vitesses «est un levier sur lequel le canton compte bien agir». Une méthodologie est en cours de développement, pour évaluer les projets sur une base commune. Le canton se dit ouvert à la limitation 30 sur des tronçons de routes cantonales. Un projet est en cours à Peseux, d'autres existaient déjà à Cressier et à Auvernier. En ville de Neuchâtel, une motion récente demande de passer toutes les voiries communales à 30 pour lutter contre le bruit routier.

À Genève on explique «mener les études d'assainissement dans le respect des lois et ordonnances en vigueur». Des essais de limitation à 30 sont en cours sur les boulevards du Pont-d'Arve et de la Tour, suite à un arrêt de la Cour de justice en 2017.

En Valais, le canton étudie la possibilité d'abaisser la vitesse de 50 à 30 dans le centre de certaines localités. Il a analysé 500 tronçons potentiels et développé une méthode permettant une sélection, les critères déterminants étant la sécurité routière, les qualités urbanistiques et les nuisances sonores. La démarche se fait avec les communes, qui peuvent aussi faire elles-mêmes la demande. Choëx, Vionnaz et Vétroz sont les trois premiers exemples de cette politique. D'autres sont en projet.



COMMUNICATION ESSENTIELLE
Comprendre le sens d'une mesure est essentiel pour adapter son comportement.
(source : brochure *Tempo 30 Nachts, Berlin*)

À Sierre, il est prévu de passer à 30 tout le centre-ville (axes importants compris).

Les exemples du projet-pilote

A côté des exemples déjà cités, on peut aussi mentionner ceux étudiés dans le cadre de la recherche SVI 2019. Situés en grande majorité en Suisse alémanique, on les trouve dans six cantons : Berne (Belp, Berne/Ansermetplatz, Köniz, St-Imier), Lucerne (Adligenswil, Horw, Rothenburg), Bâle-Ville (Bâle/Strassburgerallee, Riehen), Schwyz (Brunnen), Nidwald (Stans) et Vaud, à Aubonne (route cantonale en traversée du bourg). Tous sont documentés dans les fiches en annexe. Seuls les trois qui ont été rajoutés à la liste pour le thème spécifique « bruit » – Zurich/Asylstrasse, Zoug et Lausanne – comportent des données détaillées sur cet aspect.

À Zoug, au vu des résultats, le canton a décidé de pérenniser la limitation à 30. Il est même envisagé son extension aux tronçons adjacents. Quel chemin parcouru !

EN ALLEMAGNE, BERLIN A OUVERT LA VOIE

Berlin a été pionnière, à l'échelle nationale et européenne, de l'introduction du 30 km/h la nuit sur les axes importants. Une expérience amorcée il y a près de 20 ans, avec l'idée au départ d'évaluer la faisabilité d'une limitation à 30 sur l'ensemble des routes principales de la ville, sur la base de certains critères. Un projet resté seul de son genre en Allemagne, qui s'est concrétisé finalement par un abaissement de la vitesse de nuit. Outre les zones 30 dans les quartiers qui sont la règle, plus de 160 tronçons d'axes principaux sont aujourd'hui limités à 30

de 22h à 6h. Une mesure qui a permis de préserver le sommeil de 66 000 Berlinoises. L'expérience a fait école, notamment à Francfort, Hambourg, Léna, Heidelberg, Fribourg-en-Brigau. Liste non exhaustive, de fait on trouve aujourd'hui des axes limités à 30 dans la plupart des grandes villes.

LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE À 30 EN 2021

Le gouvernement bruxellois vient d'adopter son nouveau plan régional de mobilité *Good Move*. Le bruit du transport et en particulier le bruit routier est pointé comme un enjeu important, sachant que 64 % des Bruxelloises sont potentiellement exposés à un bruit routier global supérieur au seuil de gêne sérieuse et de perturbation du sommeil.

Une des actions phares du plan de mobilité est le passage à la « Ville 30 » au 1^{er} janvier 2021 de 85-90 % des voiries de la Région de Bruxelles-Capitale. Avec quatre objectifs : réduction du nombre et de la gravité des accidents, développement de la marche et du vélo, augmentation de la qualité du cadre de vie mais aussi diminution des nuisances environnementales, dont le bruit.

À relever également : la mise en zone de rencontre du centre-ville (le Pentagone) dès le mois de mai 2020 dans le cadre des mesures liées au Covid-19 (voir le dossier complet Région bruxelloise à 30 sur notre site). ●

POUR EN SAVOIR PLUS

Dossier complet « Bruit routier – 30 km/h nocturne » sur www.rue-avenir.ch →
Thèmes → Rues apaisées → 30 km/h.
Un tout prochain bulletin sera consacré aux expériences 30 à l'échelle européenne.

COMPORTEMENT DE CONDUITE ET CE QUI L'INFLUENCE

La diminution du bruit est influencée en première ligne par la vitesse effective et le comportement de conduite. « La véritable source de bruit – l'être humain en tant qu'auteur du bruit par son comportement – n'est pas suffisamment pris en considération. »

Le constat a amené l'OFEV à explorer plus avant la question. Deux études (voir page 2) apportent des éléments intéressants, qui complètent les réflexions que peuvent suggérer les exemples documentés déjà cités.

L'étude VSS publiée en 2017 comprenait un volet d'évaluation des comportements des conducteurs dans trois types de rues à 30 : tronçon à 30, zone 30 « dégagée », zone 30 avec aménagements modérateurs. Parmi les constats : une vitesse globalement bien respectée, même dans des rues peu aménagées, avec une amélioration dans le temps ; une conduite régulière ; le recours majoritaire à un rapport de vitesse bas – un constat qui contredit l'argument souvent avancé que les zones 30 créent plus de bruit parce qu'on roule en 2^e. La présence d'aménagements ralentisseurs induit des comportements de conduite plus dynamique, avec un effet négatif sur le bruit. Ce dernier constat pose une fois encore la question des mesures non constructives propres à induire les comportements souhaités (particulièrement importante en présence d'une desserte en transport public).

Les radars pédagogiques sont jugés très efficaces, comme information et sensibilisation en temps réel. De manière générale la communication apparaît comme un volet essentiel des projets. Dans le cadre d'un groupe d'études (synthèse en français publiée par l'OFEV, voir p. 2), l'IKAÖ/UNIBE met en évidence le processus qui va de la prise de conscience au changement de comportement, avec l'exemple de l'éco-conduite et relève l'importance de comprendre le sens de la mesure. Un angle d'approche qui mériterait d'être pris en compte à part entière dans les études à venir et les projets de modération. Sans quoi, par défaut, on continue encore et toujours de conditionner les comportements aux aménagements et à l'aspect de la rue. Il manque encore un référentiel d'exemples dans le domaine, dont on puisse s'inspirer.

L'interview

ENTRE BRUIT ROUTIER ET AMBIANCES SONORES

La lutte contre le bruit évolue. La concertation devient un incontournable dans les processus. À côté de la gestion des mesures sur les axes routiers bruyants, l'approche de l'acousticien devient aussi qualitative.



DIMITRI MAGNIN,
ingénieur et
acousticien,
EcoAcoustique SA
Lausanne.

En tant qu'expert acousticien de longue date concernant le bruit routier, quel est votre regard sur l'évolution des mesures de lutte contre le bruit ?

L'évolution concernant les mesures d'assainissement est relativement récente. Initialement, les études d'assainissement se basaient principalement sur les mesures standard (parois antibruit et isolation acoustique des fenêtres des bâtiments), auxquelles s'est ajoutée la pose de revêtements routiers moins bruyants, avec une application variable selon les régions. Cette approche est surtout adaptée au réseau autoroutier et aux secteurs peu construits mais a montré ses limites, particulièrement

en ville où les parois antibruit sont difficilement justifiables (intégration paysagère, effet de coupure).

Les perspectives ouvertes suite aux arrêts du Tribunal fédéral concernant l'abaissement de la vitesse comme mesure de lutte contre le bruit, y compris sur des axes principaux, sont prometteuses car cela permet de réduire significativement le bruit dans les zones densément habitées, au bénéfice des habitants mais aussi des utilisateurs des espaces publics. Les tronçons tests mis en place à plusieurs emplacements en Suisse et les résultats montrent que les niveaux sonores sont en moyenne réduits de 3 dB(A), ce qui est



équivalent à une réduction du trafic routier par un facteur 2. Les dernières études en cours portent sur les effets cumulés de la réduction de vitesse et de la pose de revêtements peu bruyants. Elles ouvrent des perspectives intéressantes.

C'est d'autant plus important qu'il reste un frein important quant au financement des mesures qui est en grande partie à charge des cantons et des communes. Les coûts futurs estimés par l'OFEV sont chiffrés à 1,7 milliard à court terme (période 2019-2022), mais cela ne permettra pas de résoudre le problème définitivement et le financement à long terme de ces assainissements n'est pas assuré à ce jour, même si l'obligation légale reste.

Votre pratique est-elle en train de changer ?

Les méthodes de calcul n'ont pas vraiment changé, mais par contre le processus

d'étude du bruit routier implique dorénavant davantage d'intervenants et un travail plus important de concertation et de coordination : entre autorités fédérales, cantonales et communales, spécialistes en mobilité, architectes/urbanistes, paysagistes, associations de riverains...

Un acousticien spécialiste du bruit routier qui conduit une balade sur les ambiances sonores en ville, intéressant ! Comment faites-vous le lien entre approche technique et approche sensible ?

Les balades acoustiques constituent une toute autre approche. Il s'agit plutôt de sensibiliser les participants à la richesse et la diversité des sons dans un certain environnement (par exemple en ville). Cette approche est beaucoup plus globale, puisque l'on s'intéresse à tous les sons et même au silence. Il y a des ambiances sonores de faible qualité où un seul bruit assez fort peut masquer tous les autres, par exemple au bord d'une route très fréquentée, et d'autres lieux où la diversité des sons peut être mise en évidence – chants d'oiseaux, écoulement de l'eau, bruissement des feuilles dans les arbres, conversations, bruit urbain plus ou moins éloigné – ainsi que la qualité sonore des espaces publics (lieu ouvert, lieu assez fermé et réverbérant).

Un « message » pour la suite ?

En priorité, il ne faut pas oublier que cette problématique constitue un vrai enjeu de santé publique, pour les personnes surexposées au bruit les effets négatifs du bruit routier peuvent être importants. Il ne s'agit donc pas d'un problème de simple confort. Les nouvelles approches avec limitation de la vitesse et pose de revêtements peu bruyants permettent d'améliorer de manière significative non seulement la qualité de vie le long des axes routiers mais aussi la qualité des espaces publics. ●

OBJECTIF QUALITÉ DE VIE

Lutte contre le bruit routier et attention portée aux ambiances sonores de la ville, deux approches complémentaires. (Avenue Vinet, photo collectif Vinet-Beaulieu / Balade sonore Lausanne 2018, photo M. Trotta/ Ville de Lausanne)