



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral de l'environnement OFEV
Division Bruit et RNI

Perspectives au niveau de la confédération

30 km/h et réduction de bruit

39^e journée Rue de l'Avenir - Lausanne

Lausanne – 30.09.2022

Sophie Hoehn, cheffe section Bruit routier, OFEV





Bases légales



Section 1 Émissions

Art. 11 Principe

¹ Les pollutions atmosphériques, le bruit, les vibrations et les rayons sont limités par des mesures prises à la source (limitation des émissions).



Art. 2 Définitions

³ Les limitations d'émissions sont des mesures techniques, de construction, d'exploitation, ainsi que d'orientation, de répartition, de restriction ou de modération du trafic, appliquées aux installations, ou des mesures de construction prises sur le chemin de propagation des émissions. Elles sont destinées à empêcher ou à réduire la formation ou la propagation du bruit extérieur.

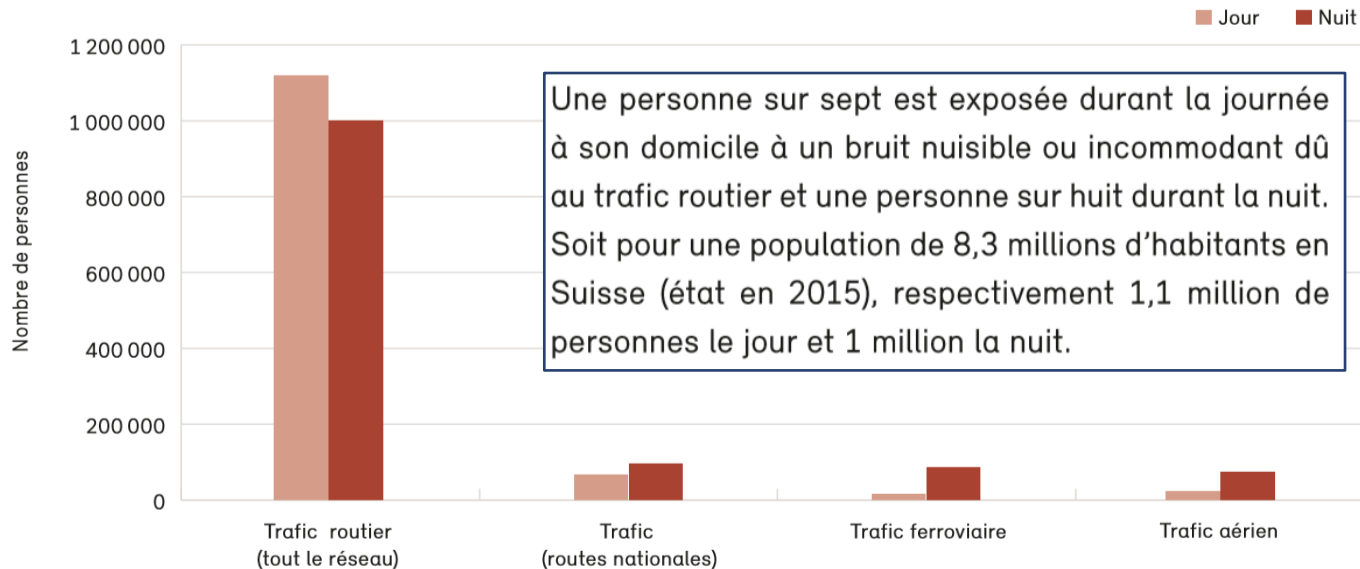


Où en sommes-nous aujourd'hui ?



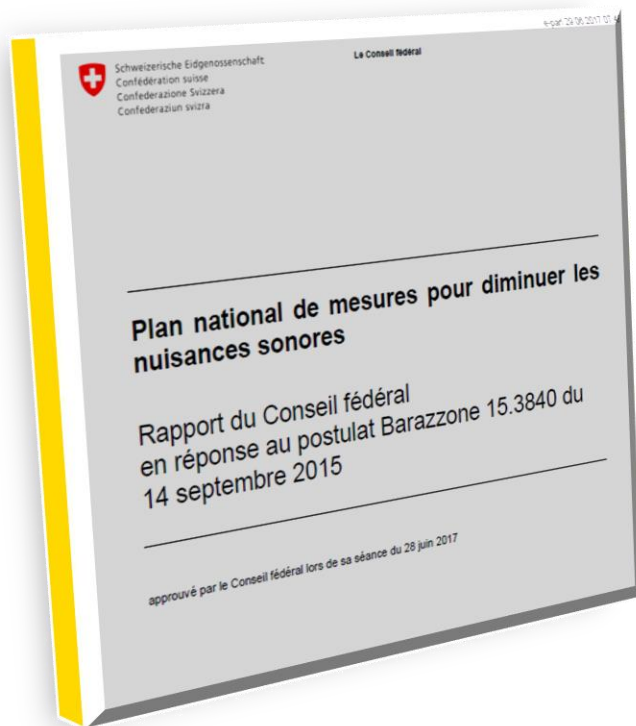
Pollution sonore due au trafic

Personnes exposées à un bruit nuisible ou incommode dû au trafic en Suisse en 2015.





Rapport du Conseil Fédéral





Quelle est la stratégie fédérale ? - Priorités



Actualisation connaissances: effets du bruit sur la santé
(vérifier les valeurs limites d'exposition, ...)



Meilleure coordination entre aménagement du territoire et protection du calme
(mise en œuvre de la motion Flach, ...)



Vérification du concept de réglementation
(installations nouvelles / anciennes, modifications notables, sources de bruit multiples, ...)



Limitation plus efficace du bruit routier
(Plus de mesures à la source, subventions fédérales supplémentaires, ...)

Recette: Mesures à la source

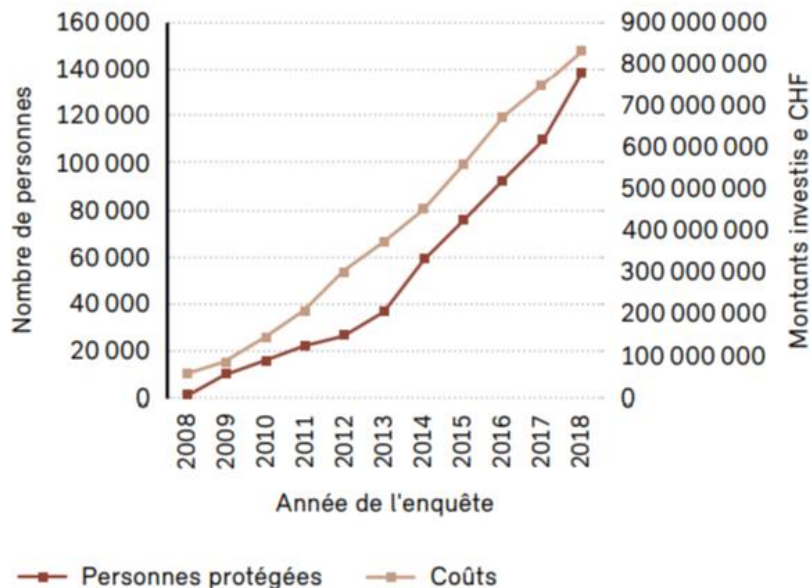


Etat de l'assainissement – autres routes

Autres routes dans le cadre des conventions-programmes –

État de l'assainissement du bruit routier, état 2018

Le nombre de personnes protégées dans le cadre des conventions-programmes a suivi une courbe ascendante depuis leur introduction pour une protection plus efficace avec des mesures à la source.



2008 – 2012 :
5'000 personnes / an
9'000 CHF / personne

Facteur 4 !

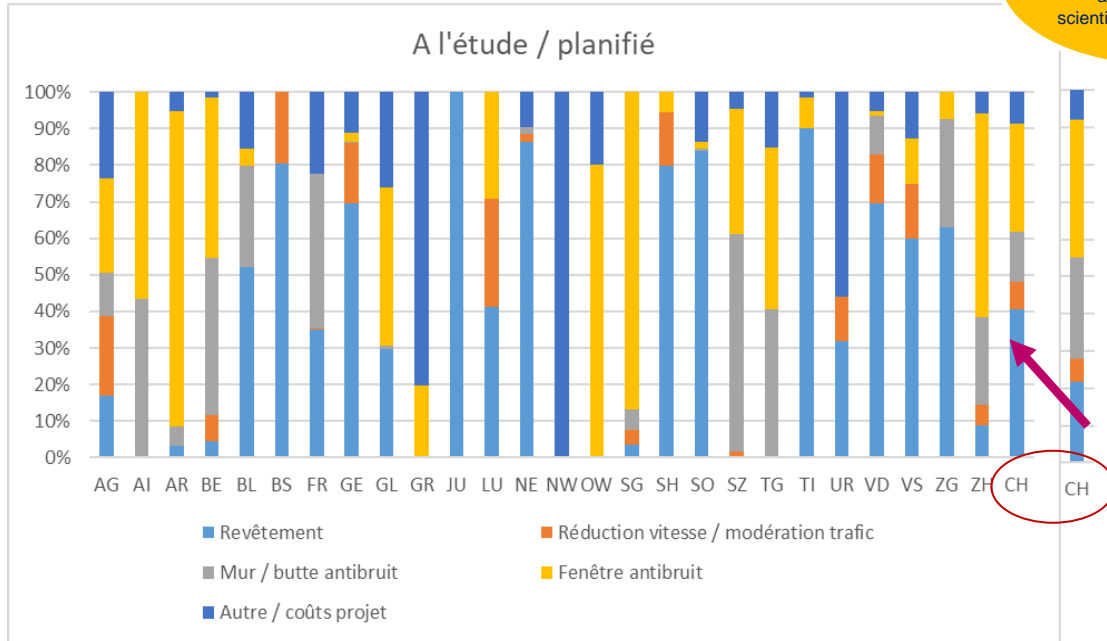
2013 – 2018 :
20'000 personnes / an
6'000 CHF / personne



Etat de l'assainissement – autres routes

Connaître les faits

Monitoring de l'exposition
au bruit et bases
scientifiques / Information





Ce que nous savons!

VSS 2018



- 3dB

Jurisprudence

Oui !

1C_11/2017

Urteil vom 2. März 2018

I. öffentlich-rechtliche Abteilung

Besetzung
 Bundesrichter Merkl, Präsident,
 Bundesrichter Eusebio, Kneubühler,
 Gerichtsschreiberin Pedretti.

Verfahrensbeteiligte
 Automobil Club der Schweiz,
 Sektion basler, Hofackerstrasse 72, 4132 Muttenz,
 Beschwerdeführer, vertreten durch
 Advokat Andreas Dörr und Advokatin Melanie Schless,

gegen

Amt für Mobilität,
 Dufourstrasse 40, 4001 Basel,
 Bau- und Verkehrsdepartement
 des Kantons Basel-Stadt,
 Münsterplatz 11, 4001 Basel.

Gegenstand
 Verkehrsanordnung Sevogelstrasse, Höchstgeschwindigkeit 30 km/h.

Beschwerde gegen das Urteil des Appellationsgerichts des Kantons Basel-Stadt als Verwaltungsgericht, Dreiergericht, vom 8. November 2016 (VD.2016.9, 10).



Mise en oeuvre

Jusqu'à -3.5dB

Bess. Practice Liste Temp 30 Situationen
 Stand: 12.2019

T30 Typ	T30 Situation	Kanton	Bemerkung	Strassenart	Strasse	Wirkung [dB]		Anzahl (%) Verkehrsmittel		Mittlung/Verf. (%)
						Tag	Nacht	Tag	Nacht	
Strasse Temp 30	überörtlich	SO		Landstrasse	Strasse	2	1000	0	0	-1
	überörtlich	SO		Landstrasse	Strasse	2	1000	0	0	-1
	überörtlich	SO		Landstrasse	Strasse	2	1000	0	0	-1
Strasse mit Temp 30	überörtlich	SO		Landstrasse	Strasse	2	1000	0	0	-1
	überörtlich	SO		Landstrasse	Strasse	2	1000	0	0	-1
	überörtlich	SO		Landstrasse	Strasse	2	1000	0	0	-1
	überörtlich	SO		Landstrasse	Strasse	2	1000	0	0	-1
	überörtlich	SO		Landstrasse	Strasse	2	1000	0	0	-1
	überörtlich	SO		Landstrasse	Strasse	2	1000	0	0	-1
	überörtlich	SO		Landstrasse	Strasse	2	1000	0	0	-1
	überörtlich	SO		Landstrasse	Strasse	2	1000	0	0	-1
	überörtlich	SO		Landstrasse	Strasse	2	1000	0	0	-1
	überörtlich	SO		Landstrasse	Strasse	2	1000	0	0	-1
Strasse in Temp 30 Zone	überörtlich	SO		Landstrasse	Strasse	2	1000	0	0	-1
	überörtlich	SO		Landstrasse	Strasse	2	1000	0	0	-1
	überörtlich	SO		Landstrasse	Strasse	2	1000	0	0	-1
	überörtlich	SO		Landstrasse	Strasse	2	1000	0	0	-1
	überörtlich	SO		Landstrasse	Strasse	2	1000	0	0	-1
	überörtlich	SO		Landstrasse	Strasse	2	1000	0	0	-1
	überörtlich	SO		Landstrasse	Strasse	2	1000	0	0	-1
	überörtlich	SO		Landstrasse	Strasse	2	1000	0	0	-1
	überörtlich	SO		Landstrasse	Strasse	2	1000	0	0	-1
	überörtlich	SO		Landstrasse	Strasse	2	1000	0	0	-1
Strasse mit Temp 30 Zone	überörtlich	SO		Landstrasse	Strasse	2	1000	0	0	-1
	überörtlich	SO		Landstrasse	Strasse	2	1000	0	0	-1
Temp 30 Zone an	überörtlich	SO		Landstrasse	Strasse	2	1000	0	0	-1
	überörtlich	SO		Landstrasse	Strasse	2	1000	0	0	-1

Die möglichen Fällsituationen sind nicht abschliessend auf andere Situationsmerkmale, wie Situation muss für uns beachtet und geprüft werden.
 Die Anmerkung ist Information und nicht Empfehlung. "Best" Situation und Parameter.
 Die Angabe der Ermittlung ist vorläufig und kann sich ändern.
 Bitte prüfen die Angaben.

© 2019 Bernerstrasse 10, 3000 Bern, Schweiz
 00 (gemeinnützige) Arbeit für Swiss Fährten und Umwelttechnik

Ce que nous savons!



Etude 2017 – 2020 Ville de Zürich; publication 27.04.2022

But était d'étudier l'effet de la réduction de vitesse sur:

- la gêne sonore
- les troubles du sommeil
- la relation exposition-effets

Ce que nous savons!



Etude 2017 – 2020 Ville de Zürich; publication 27.04.2022

Résultats:

- Niveaux de bruit réduit en moyenne de 1.6 dB le jour
- Niveaux de bruit réduits en moyenne de 1.7 dB la nuit
- Une réduction significative de la gêne et des troubles du sommeil
- **La relation exposition-effet montre un décalage de :**
 - **2 à 4 dB le jour**
 - **d'env. 4 dB la nuit**

L'effet sur la santé est au-delà de l'effet stricte en dB !!!



L'examen de la proportionnalité est central



La mesure est :

1. opportune, lorsque la réduction de vitesse contribue à une réduction perceptible (≥ 1 dB) du bruit
 - a. Déterminer l'effet **potentiel** de la réduction de vitesse sonROAD18
 - b. Evaluer l'effet **potentiel** de la réduction de vitesse possible avec WebTool T30 (BAFU)
2. nécessaire, lorsque aucune mesure moins contraignante¹ ne permet d'obtenir au moins la même réduction du bruit ;

Examen d'autres mesures, pour autant disponibles

- a. Revêtement silencieux : Manuel du bruit routier
- b. Paroi anti bruit : Manuel du bruit routier
- c. Mesures de réduction du trafic
- d. Autres

3. raisonnable (principe de proportionnalité au sens strict), s'il existe une relation raisonnable entre le but et l'effet de la mesure


Evaluer de manière complète les effets (positifs et négatifs) de la mesure

- a. Chapitre 3.1* (concerne la charge en bruit)
- b. Chapitre 3.2* (concerne l'espace public)
- c. Chapitre 3.3* (concerne la sécurité du trafic)
- d. Chapitre 3.4* (concerne la qualité du trafic)
- e. Chapitre 3.5* (concerne les coûts directs)



Ce que nous avons !




 Schweizerische Eidgenossenschaft
 Confédération suisse
 Confederaziun Svizra
 Confederaziun Svizra

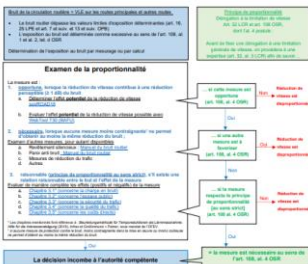
Departement fédéral de l'économie, de transports,
 énergie et communications
 Bundesdepartement für Wirtschaft, Verkehr,
 Energie und Kommunikation
 Confederaziun Svizra

Schéma d'examen de la proportionnalité pour la réduction de vitesse sur les routes
 principales et les autres routes

Examen de la proportionnalité

La possibilité d'abaisser la vitesse en cas de dépassement des valeurs limites de bruit routier est une
 option qui revient à l'autorité compétente et qui est dans le résultat d'un examen de la
 proportionnalité. Les bases légales environnementales (LIM) en particulier du bruit (LBR) sont
 appliquées dans une certaine mesure les jours, surtout respect à des termes précis. Lorsque la
 mesure envisagée pour réduire le bruit routier est un abaissement de la vitesse, suit une dérogation à
 la limitation de vitesse générale, les bases légales routières (LOR) (LBR) personnellement également et en
 des termes différents mais équivalents les étapes de l'examen de la proportionnalité.

Le schéma d'examen de la proportionnalité proposé ci-dessous, met en lien les termes des deux
 bases légales et relie les étapes nécessaires en proposant une méthode d'évaluation pour aboutir
 à la décision finale.



La réduction de vitesse comme mesure antibruit : méthode d'évaluation

Guide pour l'examen de la proportionnalité

Rapport final

Zürich, 17 septembre 2020

Sur mandat de l'Office fédéral de l'environnement

Conseillers: Nadine Herberich, Daniel Kofler (OFEV)



Evaluation de l'effet d'une vitesse de 30 km/h sur le bruit



Examen de la proportionnalité

Méthode

Outil

Bases légales

Multicritère

Estimation



Ce que nous avons en plus !

20.4134 MOTION

Zones 30. Bureaucratie inutile pour les communes

Déposé par:



SCHLATTER MARIONNA

Groupe des VERT-E-S
Parti écologiste suisse

Date de dépôt: 24.09.2020

Déposé au: Conseil national

Etat des délibérations: Liquidé

☰ TOUT MASQUER

☹ TEXTE DÉPOSÉ

Le Conseil fédéral est chargé de simplifier la mise en place de zones 30 en adaptant l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR).

Simplification de l'introduction des zones 30 et promotion du covoiturage

Berne, 24.08.2022 - Lors de sa séance du 24 août 2022, le Conseil fédéral a décidé que les zones 30 pourront désormais être aménagées sans expertise sur les routes non affectées à la circulation générale. Les modifications de l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR) et de l'ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre entreront en vigueur le 1er janvier 2023.

Le Conseil fédéral a décidé ce jour qu'à partir du 1er janvier 2023, les autorités ne seront plus tenues de réaliser une expertise pour aménager des zones 30 sur les routes non affectées à la circulation générale, ce qui **réduit les obstacles bureaucratiques et facilite la création de zones 30**.

Ce faisant, il octroie en outre aux autorités une marge d'appréciation supplémentaire : désormais elles peuvent aussi introduire des zones 30 dans **le but d'améliorer la qualité de vie des riverains.**





MERCI
POUR VOTRE
ATTENTION



[Réduction de vitesse \(admin.ch\)](http://admin.ch)