

Le bruit routier en Suisse

En Suisse, une personne sur 5 est soumise le jour à un bruit routier excessif à son domicile et une personne sur 6 la nuit. En agglomération, c'est une personne sur trois jour et nuit qui doit vivre au-dessus des valeurs limites tolérées par les bases légales (Annexe 3, OPB). Le bruit routier est la source la plus importante de bruit en Suisse. Plus de 90% des personnes touchées par le bruit routier le sont le long des routes cantonales ou communales. Cette situation entraîne des conséquences sociales non négligeables, en particulier sur la santé et l'habitat et des défis de taille pour les détenteurs de routes, soit les communes et les cantons, qui doivent réduire le bruit routier (Cst. Art. 74, LPE, OPB). Et ils le font également dans leur intérêt car le bruit routier diminue la qualité de vie des riverains et réduit l'attractivité des lieux d'habitation et de vie (intérieurs et extérieurs).

Effets sur la santé

Sur le long terme, le bruit porte atteinte à l'être humain. En effet, il peut engendrer une augmentation du rythme cardiaque et une hypertension artérielle pouvant entraîner des maladies cardiovasculaires, telles que l'infarctus du myocarde. Celui-ci a également un effet néfaste sur le sommeil, lorsque l'être humain est dérangé pendant son sommeil nocturne, il ne peut plus se reposer suffisamment. Il en résulte alors une fatigue chronique, une certaine nervosité, une irritabilité accrue et une baisse de performance pour finalement aller vers une dégradation globale de la santé et du bien-être.

Effets sur la valeur immobilière

Plus d'1 milliard de francs par an, soit presque 60% des coûts calculés du bruit, correspondent à des pertes de valeur de biens immobiliers, causées avant tout par le bruit routier.

Répercussions sociales

Les nuisances sonores importantes ont aussi des répercussions sociales. Les axes routiers à fort trafic contribuent à vider les quartiers de leurs habitants, qui sont alors progressivement remplacés par des personnes mal intégrées socialement et financièrement défavorisées. Les personnes pauvres souffrent davantage du bruit car elles n'ont pas vraiment le choix de leur lieu d'habitation. Ceux qui en ont les moyens quittent les zones particulièrement bruyantes. L'exode urbain, ou le besoin de fuir le bruit, est une cause importante de l'augmentation du trafic. Son corollaire : le déplacement de nuisances et de bruit dans des zones jusque-là tranquilles.

30 km/h - mesure à la source efficace

Les mesures à la source sur l'infrastructure sont les plus efficaces. En effet, la réduction de vitesse est une mesure simple, qui peut être peu coûteuse et peut immédiatement apporter une amélioration de la situation acoustique de la zone concernée.

Effets de la réduction de vitesse à 30 km/h sur le bruit (étude VSS)

En baissant la vitesse de 50km/h à 30km/h, les émissions sonores peuvent être réduites de 2 à 4.5dB, ce qui correspond à une impression de moitié moins de trafic.

L'atténuation du bruit est due à la réduction de vitesse, mais également au fait que dans le cas d'un tronçon ou d'une zone 30 sans obstacles sur la chaussée, les automobilistes adoptent une conduite plus régulière comportant moins de phases de freinage et d'accélération permettant de fluidifier le trafic.

L'aménagement de la zone joue un rôle essentiel. Il est primordial de minimiser les obstacles et de garder une zone dégagée afin de conserver cette fluidité du trafic pour réduire les émissions de bruit. Le potentiel de réduction est encore plus grand en milieu urbain avec le développement des voitures hybrides et électriques (quasiment pas de bruit de moteur à faible vitesse).

Autres mesures à la source

Les autres mesures à la source sur les infrastructures ce sont exclusivement les revêtements silencieux et les mesures d'organisation (déplacement du trafic) et d'atténuation du trafic (évitant les bruits inutiles, en particulier d'accélération et de comportements aberrants).

Liberté de choix de la mesure adéquate

Le choix de la mesure adéquate pour protéger les riverains du bruit routier appartient aux villes, aux cantons et aux communes. Elle doit faire l'objet d'une pesée des intérêts objective pour chaque situation dans le cadre légal et au fait de l'état actuel des connaissances. Aucun lieu géographique ne peut mieux ressentir l'importance de la lutte contre le bruit routier à la source que la ville elle-même et les zones densément habitées. En effet, les parois anti-bruit ne sont

pas adaptées aux quartiers d'habitations, aux centres villes et aux zones d'agglomération en raison des accès directs à la chaussée (sorties de maisons, accès commerciaux, etc) qui doivent être assurés. Les revêtements silencieux amènent un certain coût supplémentaire pour le détenteur de l'installation. La réduction de la vitesse accompagnée d'un aménagement conscient au fait de l'importance de la fluidification du trafic apporte une réduction du bruit routier significative, importante et mesurable pour les riverains. Finalement la politique d'aménagement du territoire actuelle vise un développement urbain vers l'intérieur et la limitation de vitesse à 30km/h peut jouer une fonction importante.

En résumé

Points positifs

- Mesure à la source
- Réduction significative du bruit entre 2dB et 4.5dB (perception de moitié moins de trafic)
- Réduction immédiate des atteintes à la santé, en particulier la nuit
- Amélioration directe de la qualité de vie
- Mesure peu coûteuse (simple signalisation est déjà efficace)
- Réduction des pics bruyants
- Renforcement important de la sécurité ; taux de survie piéton 3x plus élevé
- Potentiel global important en ville avec l'augmentation des véhicules électriques et hybrides
- Trafic peut être fluidifié ; effets généraux sur le trafic routier en cours d'étude (SVI)
- Perception des riverains du T30 (étude en cours ville ZH)
- Peut être mis en place la nuit seulement pour protéger le sommeil (essai en cours à Lausanne)

Points parfois négatifs

- Effets généraux sur le trafic routier en cours d'étude (SVI)
- Conséquences possibles sur les transports publics inconnus (en cours d'étude)
- Moins de passages piétons ; peuvent être maintenus si le trafic est conséquent ou si un besoin particulier apparaît (p.ex écoles ou homes)
- Eventuel report du trafic : T30 ne doit pas être mis en place si malgré les mesures un report de trafic pourrait en découler (planification judicieuse)
- Une quantité élevée de poids lourds diminue l'efficacité de la réduction de vitesse