

### Le bruit routier en Suisse

En Suisse, une personne sur sept est soumise le jour à un bruit routier excessif à son domicile, c'est-à-dire au-dessus des valeurs limites réglementaires (Annexe 3, OPB) et une personne sur huit la nuit. Dans les agglomérations, une personne sur trois est exposée de jour comme de nuit aux nuisances sonores. Le bruit routier est la source de bruit la plus importante en Suisse et plus de 90% des personnes touchées résident dans les grands centres ou les agglomérations. 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 cardiaques telles que l'infarctus du myocarde. Il 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 une fatigue chronique, une certaine nervosité, une irritabilité accrue et une baisse de performance qui peuvent finalement conduire à une dégradation globale de la santé et du bien-être. Les traitements qui en découlent ont également un coût, à savoir 45% des dépenses imputées au bruit.

### Effets sur la valeur immobilière

Le bruit routier représente une perte de valeur immobilière de plus d'un milliard de francs, soit 55% du coût total imputé au bruit.

### 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, relativement peu coûteuse, qui peut apporter une amélioration immédiate de la situation acoustique de la zone concernée.

### Effets de la réduction de vitesse à 30 km/h sur le bruit

- 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 diminution de moitié du 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 obstacle 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 30 joue un rôle essentiel. Il est primordial de minimiser les obstacles et de garder une zone dégagée afin de conserver la fluidité du trafic dans le but de 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).

Source: Base d'évaluation de l'effet d'une vitesse de 30 km/h sur le bruit, VSS, 2017

### Autres mesures à la source

Les autres mesures à la source sur les infrastructures 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 du 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 tenir compte de l'état actuel des connaissances.

L'importance de la lutte contre le bruit routier à la source est particulièrement prégnante en ville et dans les zones densément habitées. En effet, les parois antibruit ne sont pas adaptées aux quartiers d'habitations, aux centres villes et aux zones d'ag-

glomération car des accès directs à la chaussée (sorties de maisons, accès commerciaux, etc.) doivent être assurés. Les revêtements silencieux génèrent un coût supplémentaire pour le détenteur de l'installation. La réduction de la vitesse accompagnée d'un aménagement adéquat (importance de la fluidification du trafic) apporte une réduction du bruit routier significative 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 un rôle important.

## Résumé

### Points positifs

- Mesure à la source
- Réduction significative du bruit entre 2dB et 4.5dB (réduction de moitié du 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)
- Tronçons et zones 30 dégagées : suppression 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 est notable (étude en cours ville ZH)
- Peut être mis en place la nuit seulement pour protéger le sommeil (essai en cours à Lausanne)

### Points négatifs

- Moins de passages piétons ; peuvent être maintenus si le trafic est conséquent ou si un besoin particulier apparaît (p.ex. écoles ou homes)
- Une quantité élevée de poids lourds diminue l'efficacité de la réduction de vitesse

### Points ouverts

- Effets généraux sur le trafic routier en cours d'étude (SVI)
- Conséquences sur les transports publics en cours d'étude

*Vous trouverez plus d'informations sur le thème dans le dossier « **Réduction du bruit grâce au 30 km/h** » sur [cerclebruit.ch](http://cerclebruit.ch).*