

Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention : 200-2021
Type d'intervention : Motion
Motion ayant valeur de directive : ☒
N° d'affaire : 2021.RRGR.301

Déposée le : 13.09.2021

Motion de groupe : Non
Motion de commission : Non
Déposée par : Remund (Mittelhäusern, Les Verts) (porte-parole)
von Arx (Schliern b. Köniz, pvl)
Stampfli (Bern, PS)
Dütschler (Hünibach, PLR)
Steiner (Boll, PEV)

Cosignataires : 0

Urgence demandée : Non
Urgence accordée :

N° d'ACE : 113/2022 du 2 février 2022
Direction : Direction des travaux publics et des transports
Classification : -
Proposition du Conseil-exécutif : **Adoption**

Mesures de réduction du bruit : évaluer d'abord les mesures à la source

Le Conseil-exécutif est chargé des mandats suivants :

1. Les assainissements acoustiques des routes cantonales dans les zones urbanisées doivent dans un premier temps être réalisés avec des mesures à la source.
2. Le canton de Berne améliore la base de données (cadastre d'exposition au bruit de la route) nécessaire à un assainissement du bruit routier ciblé et efficace.

Développement :

Éviter ou réduire efficacement le bruit n'est possible qu'en appliquant des mesures à la source. En Suisse, il faut dans tous les cas continuer à réduire le niveau sonore dans les zones d'habitation. Cette mission existe pratiquement partout dans les zones urbanisées, étant donné la variété de sources de bruit mobiles et fixes.

Il est possible de réduire le bruit routier à la source, principalement en posant des revêtements de route phonoabsorbants, en réduisant la vitesse maximale autorisée, en utilisant des pneus silencieux et des véhicules électriques ainsi qu'en adaptant sa conduite. La combinaison de ces mesures pourrait protéger la majeure partie de la population des nuisances sonores.

En Suisse, près de 14 % de la population est exposée à un bruit routier excessif. Le modèle de calcul du bruit routier à l'échelle nationale (source sonBASE) permet d'estimer le potentiel de réduction du bruit routier pour les différentes mesures à la source. Les calculs montrent que la

proportion de personnes exposées pourrait être divisée par deux grâce à l'utilisation généralisée de chaque mesure séparément. Si dans le modèle, deux mesures sont combinées, la proportion de personnes exposées au bruit pourrait même être réduite à 1 %. Les calculs issus du modèle peuvent alors servir de base de réflexion à la priorisation des mesures ; toutefois, leur mise en œuvre dans la pratique doit également être cohérente avec les conditions considérées (par exemple, le type de route).

Contrairement à d'autres cantons, le canton de Berne a misé en priorité sur l'assainissement au moyen de fenêtres et de parois antibruit. Cela n'est ni une solution optimale pour les personnes concernées ni une solution bon marché. Les mesures de réduction du bruit à la source sont souvent plus avantageuses. En effet, les assainissements au moyen de limitations de vitesse ciblées et de pose de revêtements silencieux sont la plupart du temps bénéfiques pour tout le monde. L'adoption de la motion tend donc à entraîner une baisse des dépenses. Il faut ajouter que les revêtements de route ne devraient pas être remplacés prématurément, afin de maintenir les coûts au plus bas.

Ces dernières années, le canton de Berne a renforcé la pose de revêtements silencieux. La mise en œuvre est toutefois différente selon les régions (arrondissement d'ingénieur). Il y a donc encore du pain sur la planche.

Le canton de Berne possède en outre une base de données (cadastre d'exposition au bruit de la route) moins fournie que la moyenne des autres cantons. Or, une bonne base de données est le fondement d'un assainissement du bruit routier ciblé et axé sur les objectifs. Le canton de Saint-Gall en est un bon exemple¹.

Réponse du Conseil-exécutif

La présente motion relève de la compétence exclusive du Conseil-exécutif (motion ayant valeur de directive). Le Conseil-exécutif dispose ainsi d'une latitude relativement grande en ce qui concerne le degré de réalisation des objectifs fixés, les moyens à mettre en œuvre et les modalités pratiques. Il lui appartient de décider en dernier ressort.

À l'instar des motionnaires, le Conseil-exécutif souhaite d'abord examiner et prendre si possible des mesures à la source pour les assainissements acoustiques des routes cantonales. Il estime qu'il est important de protéger la population du bruit routier, dont l'effet délétère sur la santé est démontré. Par rapport au reste de la Suisse, le canton de Berne a pris très tôt les choses en main et a déjà investi plus de 195 millions de francs dans ce domaine. Dans les années 1990 déjà, des revêtements phonoabsorbants ont été utilisés dans le cadre de projets pilotes. Ils perdaient toutefois assez rapidement leurs propriétés acoustiques. C'est la raison pour laquelle les parois et les fenêtres antibruit ont été privilégiées.

D'importants progrès techniques ont été réalisés au cours des dernières années et la qualité des revêtements phonoabsorbants s'est nettement améliorée. L'Office des ponts et chaussées a opéré un changement de stratégie en 2018 et mise désormais davantage sur des mesures à la source et des revêtements silencieux pour mettre en œuvre l'ordonnance sur la protection contre le bruit. Dans ce contexte, il est important que plusieurs arrêts du Tribunal fédéral commencent par exiger la prise de mesures de protection contre le bruit à la source, les revêtements concernés étant subventionnés par la Confédération. Par ailleurs, le risque de recours est plus élevé pour le canton quand il construit des parois.

¹ [Lärm.ch](https://www.laerm.ch) - Cadastre d'exposition au bruit ([laerm.ch](https://www.laerm.ch))

Réponses du Conseil-exécutif aux propositions spécifiques des motionnaires :

1. L'Office des ponts et chaussées a adopté une nouvelle norme : il utilise principalement des revêtements phonoabsorbants pour lutter contre le bruit. Jusqu'à présent, le canton a pourvu au total plus de 70 km de ses routes de revêtements de ce type. Ces derniers ne peuvent cependant pas être utilisés partout. Ils ne conviennent par exemple pas sur les routes à forte déclivité ou empruntées par des véhicules équipés de chaînes ou de pneus cloutés. Il faut dans ce contexte toujours tenir compte de la durée de vie plus courte de ces revêtements et des coûts de gros entretien plus élevés qu'ils engendrent.

Pour cette raison, il n'est pas possible de confirmer de manière définitive les affirmations des motionnaires selon lesquelles la pose de revêtements phonoabsorbants et les limitations de vitesse tendent à faire baisser les coûts, et cela bien qu'ils permettent de faire l'économie de parois et de fenêtres antibruit. Pour cette raison, il convient dans chaque cas de continuer à déterminer le meilleur rapport coût-utilité pour les mesures concrètes en tenant compte de tous les facteurs déterminants.

2. Affirmer que le canton de Berne possède une base de données (cadastre d'exposition au bruit de la route) moins fournie que la moyenne des autres cantons n'est pas exact. Un cadastre du bruit existait déjà à l'interne au début des années 1990 et servait de base aux travaux d'assainissement. La priorité a été donnée au premier assainissement des routes cantonales, qui est en cours d'achèvement.

La situation a été réévaluée récemment sur l'ensemble du territoire cantonal en se fondant sur le modèle global des transports (MGT). Cet outil permet d'identifier les tronçons de route où les nuisances sonores et le nombre de personnes touchées sont importants et de fixer des priorités d'intervention pour les nouvelles mesures d'assainissement.

Les données pertinentes (indications sur le trafic, nuisances sonores) sont actualisées et regroupées. L'Office des ponts et chaussées (OPC) dispose ainsi d'informations très détaillées sur presque tous les bâtiments exposés au bruit le long des routes cantonales. Ces données n'ont toutefois encore pas été réunies dans un cadastre.

Le Conseil-exécutif partage l'avis des motionnaires selon lequel un cadastre public du bruit routier serait souhaitable pour informer la population et servir de base aux évaluations des nuisances (p. ex. dans le cadre de projets de construction le long de la route). Dans sa nouvelle stratégie, l'OPC prévoit également la constitution d'une base de données sur le bruit consultable sur le géoportail cantonal. Pour l'instant, en raison d'effectifs limités, l'OPC se concentre sur la mise en œuvre de mesures de protection afin de protéger en priorité la population contre les nuisances sonores et leur impact sur la santé. Ensuite, il s'occupera de l'établissement d'un cadastre du bruit sur le géoportail dans le cadre des ressources humaines et financières disponibles.

Le Conseil-exécutif propose d'adopter la motion.

Destinataires

– Grand Conseil