

Intervention parlementaire. Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention: 226-2014

Type d'intervention: Motion

Motion ayant valeur de directive: ☐

N° d'affaire: 2014.RRGR.1144

Déposée le: 17.11.2014

Motion de groupe: Non

Motion de commission: Non

Déposée par: Haudenschild (Spiegel, Les Verts) (porte-parole)

Cosignataires: 13

Urgence demandée: Non

Urgence accordée: Non

N° d'ACE: 432/2015 du 22 avril 2015

Direction: Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie

Classification: —

Proposition du Conseil-exécutif: **Vote point par point**

1. Adoption sous forme de postulat

2. Adoption sous forme de postulat

3. Adoption

Renforcement de la protection contre le bruit le long des routes cantonales

Le Conseil-exécutif est chargé de prendre les mesures suivantes :

1. Lors des réfections de route, poser en règle générale des revêtements silencieux sur les routes cantonales traversant les localités.
2. Lors de la construction de nouvelles routes, poser en règle générale des revêtements silencieux sur les routes cantonales traversant les localités.
3. Demander à l'Office fédéral des routes de poser des revêtements silencieux sur les tronçons d'autoroute traversant des zones densément peuplées.

Développement :



Nous avons récemment appris que le deuxième délai imparti au mois de mars 2015 va arriver à échéance sans que l'assainissement acoustique des routes nationales ne soit achevé. La plupart des cantons, Berne compris, ne sont pas dans les temps. La population vivant à proximité des routes à fort trafic continue d'être assourdie par le bruit excessif.

En vertu de la loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE), le bruit est d'abord limité par des mesures prises à la source (art. 11), les émissions étant limitées par l'application des prescriptions en matière de construction ou d'équipement (art. 12). C'est à un stade ultérieur que sont prises les mesures propres à endiguer la propagation du bruit et celles concernant les immissions. Or, le canton de Berne se concentre malheureusement sur ces mesures de seconde priorité, en installant par exemple des parois ou des fenêtres anti-bruit.

Les routes sont alors comme encaissées, ce qui n'embellit pas la localité, et les mesures prises sur les bâtiments sont coûteuses sans pour autant rendre le bruit supportable quand on est dehors.

Or, on dispose maintenant avec les revêtements silencieux d'un matériau bon marché testé pendant longtemps. Ces revêtements atténuent considérablement le bruit de la route et sont faciles et peu coûteux à poser. La technique a fait de gros progrès ces dernières années. A Genève, on trouve des revêtements silencieux qui, au bout de cinq ans, continuent d'atténuer le bruit de six ou sept décibels. Ces revêtements ont été testés dans le canton de Berne à Niederscherli/Köniz et à Muri, mais les résultats n'ont pas été publiés sur le site du canton. L'OFEV s'investit pour que les mesures soient en priorité prises à la source du bruit, p. ex. la pose de revêtements absorbants ou la promotion des pneus silencieux (pour en savoir plus :

<http://storymaps.geo.admin.ch/storymaps/storymap12/?lang=fr>).

Réponse du Conseil-exécutif

La mise en œuvre des mesures de protection contre le bruit prescrites par la législation se poursuit dans le canton de Berne depuis des années. A la fin 2014, 74 pour cent des routes cantonales concernées pouvaient être considérées comme assainies sur le plan acoustique, ce qui a permis d'améliorer sensiblement la qualité de vie de nombreux riverains. Les mesures restantes nécessitent encore des investissements d'environ 60 millions de francs. Il est fort probable que, malgré tous les efforts consentis, le canton de Berne ne pourra pas achever entièrement les travaux d'assainissement d'ici à l'expiration du délai imparti, c'est-à-dire fin 2018.

1./2. L'Office des ponts et chaussées teste déjà depuis plusieurs années des revêtements silencieux sur différentes routes cantonales. Les expériences faites jusqu'à présent montrent que les effets atténuants de ces revêtements diminuent à l'usage et disparaissent complètement au bout de quelques années. Les raisons de cette perte d'efficacité ne sont pas encore connues. On suppose que la cause est à attribuer au trafic intense qui détruit la texture en grains fins des revêtements, associé souvent à des sols de fondation de mauvaise qualité.

Les moyens financiers étant limités, il ne saurait être question pour le Conseil-exécutif de revêtements silencieux que s'il s'avère que leur effet atténuant persiste après plusieurs années et donc qu'ils sont une alternative aux parois et aux fenêtres antibruit. Par conséquent, il ne serait pas judicieux aujourd'hui déjà de poser systématiquement des revêtements silencieux lors de réfections de routes cantonales à l'intérieur des localités. L'Office des ponts et chaussées tes-

tera plutôt des revêtements silencieux de dernière génération (revêtements bitumeux semi-denses) sur de longs tronçons, procèdera à des analyses spécifiques aux revêtements et à des mesures annuelles du bruit (monitorage). Pour les nouvelles routes cantonales (p. ex. le contournement de Worb ou celui de Thoune par le nord), la question du revêtement silencieux ne se pose de toute façon pas la plupart du temps, car les tracés sont en général choisis de sorte à ne pas porter atteinte aux régions habitées par de trop importantes nuisances sonores.

Par ailleurs, les revêtements silencieux ne peuvent être utilisés que dans des communes se trouvant à une altitude de 600 mètres au maximum car, au-delà de cette limite, ils seraient très rapidement endommagés par les pneus cloutés et les chaînes à neige (utilisés notamment par les bus des transports publics).

C'est la raison pour laquelle le Conseil-exécutif entend pour l'heure maintenir le programme de mesures qui ont fait leurs preuves au niveau de la propagation (parois antibruit) et des bâtiments (fenêtres antibruit). Ces mesures sont durablement efficaces. Etant donné les valeurs strictes prescrites aujourd'hui par la législation pour l'isolation thermique des fenêtres antibruit, les bâtiments peuvent en outre être améliorés sur le plan énergétique. Les habitants et habitantes apprécient d'ailleurs beaucoup ces fenêtres. Dans le même temps, les revêtements silencieux devront continuer à être testés. Dès que des résultats probants sur le comportement des revêtements spéciaux à long terme seront à disposition, des décisions pourront être prises pour leur utilisation à plus grande échelle sur les routes cantonales.

3. Nous avons posé la question à l'Office fédéral des routes (OFROU) et il nous a indiqué qu'il envisageait à l'avenir d'utiliser davantage de revêtements silencieux sur les routes nationales pour remplacer les anciens (excepté dans les tunnels et les galeries). Il constate cependant que les revêtements silencieux posés au cours des six dernières années ne satisfont pas aux exigences en matière d'efficacité sur le long terme (perte rapide de l'effet atténuant). A l'instar du canton, l'OFROU souhaite aussi n'utiliser à l'avenir que des revêtements silencieux qui restent efficaces le plus longtemps possible. Il prendra donc des dispositions pour adapter les normes correspondantes et donnera mandat pour d'autres travaux de recherche.

Le Conseil-exécutif s'engagera auprès de l'Office fédéral des routes pour que, dans la mesure du possible, des revêtements silencieux de dernière génération soient posés sur les routes nationales traversant des régions densément peuplées du territoire cantonal.

Au Grand Conseil