



Intervention parlementaire

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 : du
Direction : Direction des travaux publics et des transports
Classification : -
Proposition du Conseil-exécutif : **Sélectionner**

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 :

Eviter 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 pour cent 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 un pour cent. 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.

Destinataires

– Grand Conseil

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