

# Gestion du bruit dans les communes: délicat

C'est le record des synonymes, le carrefour des onomatopées, l'apogée du mot descriptif. Quatre cent quatre-vingt-six mots, de boucan à frou-frou nous parlent du bruit! Difficile de mieux reconnaître la place que ce mot-là, et surtout ce qu'il signifie, occupe dans notre vie de tous les jours. Une place d'autant plus grande que notre société moderne produit toujours plus de bruit.

Voilà quatre ans, un document officiel de l'Office fédéral de l'environnement estimait que le nombre de personnes largement incommodées par le bruit de la route<sup>1</sup> était supérieur à 500 000. Le bruit du rail portait sur les nerfs d'une population d'un quart de million de personnes. En moyenne encore, mais que peut dire la moyenne quand vous êtes riverain d'une piste d'envol! Les aéroports civils gênaient fortement la vie de 100 000 personnes, les stands de tir, un peu moins et les aéroports militaires quelques centaines de personnes, pas plus! Qui a dit qu'il y avait trois sortes de mensonges: les mensonges, les mensonges maudits et les statistiques<sup>2</sup>.

## Atteindre l'horizon 2018

Les effets du voisinage intempestif du bruit sur les individus sont connus depuis fort longtemps: perturbation du sommeil, anxiété, troubles digestifs, difficulté de concentration etc. Autre effet induit: l'augmentation de la fréquence cardiaque et de la tension artérielle. Sans parler des effets sur la vie sociale et familiale où le mal conduit souvent à l'agressivité, voire à l'isolement.

Tout ceci est connu, archi-connu. Ce qui l'est moins c'est la manière dont l'autorité cherche à prévenir cette «pollution». Sans doute la Constitution fédérale de 1999, à son article 74, parle de la «protection de l'humain et son environnement contre les atteintes nuisibles et incommodes». Sans compter le fait que la loi<sup>3</sup> dit explicitement «le bruit et les vibrations sont définis comme des atteintes à la santé» et que l'ordonnance<sup>4</sup> préconise à la fois les domaines d'application (routes, chemins de fer, aéroports etc.) mais encore les valeurs limites.

Aucun doute: le législateur a entendu parler du bruit, il connaît le mal et imagine des moyens pour le juguler. Mieux que personne, ce législateur sait que deux Suisses sur trois s'estiment dérangés par le bruit et que ce pays, résolument moderne et attentif, enregistre le fait qu'un million de personnes sont exposées de manière continue à un niveau sonore inacceptable. Sans



*L'art de l'ingénieur a évolué au fil des générations: Là où hier il traçait souverainement une ligne dans le paysage il écoute aujourd'hui l'avis des usagers et corrige «doucement» les contours.*  
(Photo: bureau d'ingénieurs Transitec, Lausanne)

compter que tout cela a un prix: un milliard par an! Ajoutez-y une autre évidence déjà évoquée plus haut: la source principale des nuisances sonores, c'est le trafic routier. Qui augmente. Et que l'on doit donc assainir à coup de milliards. Dans les vingt dernières années, l'assainissement du bruit routier a représenté 1,1 milliard de francs suisses. C'est pratiquement trois fois cette somme qu'il faudra mettre dans les dix ans qui suivent pour assumer cette tâche. Avec des factures annuelles de près de 400 millions dans les années 2010 et 2011. Et quand même un retard, puisque l'échéance pour l'assainissement du bruit routier a été repoussée à 2015–2018.

## Exemples réels et solutions idéales

Une conférence comme celle qui traitait de la gestion du bruit dans les communes<sup>5</sup> permet d'aborder assez complètement le sujet. Et de mesurer le rôle central que doi-

vent jouer en l'affaire les autorités fédérales (six offices sont en charge de la question); cantonales avec l'action de services spécialisés mais aussi ceux des routes, de l'aménagement, de la police etc., enfin des communes par leurs services techniques.

A travers des exemples pratiques on mesure mieux la contrainte que le bruit routier entraîne. Dans un exposé documenté, le représentant d'Urbaplan, Pascal Chenillot, a montré la nécessité de construire un mur anti-bruit à Chavannes-de-Bogis, de réaliser un écran (paroi ou butte) ou «de prévoir, pour les habitations de Bogis-Bossey situées à moins de 50 mètres de l'axe de la chaussée, un concept architectural adapté à la contrainte bruit».

D'autres solutions existent dans la réalité présentée lors de cette journée: les locaux sensibles au bruit n'auront aucune ouverture sur la façade exposée; on construira des talus naturels; on aménagera un tronçon en rue modérée (réalisations au Mont-



Si on veut baisser la nuisance sonore de 3 dB il convient de diviser le trafic par deux.  
(Photo: Commune Suisse)

sur-Lausanne); on créera une route d'évitement (Lentigny); on adaptera les circulations (Belfaux); enfin on limitera la vitesse à Marly. A travers cet exposé, les participants à la journée ont pu voir un éventail de problèmes et de solutions utilisables ou utilisées qui témoignent de l'invention des spécialistes confrontés au bruit routier au moment de construire une parcelle.

Autre intervention remarquable, celle de Vincent Rebstein, ingénieur du bureau CSD, pour un projet massif – la construction à venir de plusieurs immeubles d'habitations dans le quartier sous-gare à Lausanne. En l'occurrence, l'ingénieur a démontré l'intérêt qu'il y aurait à recourir aux parois absorbantes plutôt qu'à un mur anti-bruit.

#### Un éventail de moyens

Reste le casse-tête: comment réduire le bruit lié à la circulation? Par quelque bout que l'on prenne ce problème, il demeure. Et cette question n'a rien d'académique. Elle recouvre la vie de milliers de villageois qui doivent affronter les nuisances sonores du trafic. Comme le souligne Daniel Lenoir, auteur d'une contribution pratique<sup>6</sup> particulièrement détaillée, une fois le diagnostic établi l'autorité peut chercher à agir à la source mais en sachant:

- que pour baisser la nuisance sonore de 3 dB il convient de diviser le trafic par deux!
- que les autorités locales n'ont aucun

moyen d'agir sur les constructeurs de véhicules.

On peut aussi chercher à agir sur le comportement du conducteur. Et surtout on peut rechercher des mesures constructives d'assainissement:

- par le choix des matériaux de revêtement de la chaussée;
- en évitant des aménagements qui génèrent du bruit;
- par la pose de vitrages isolants;
- par le choix de mesures constructives adaptées etc.

Les exemples concrets présentés en l'occurrence ont la vertu des images, qui valent mieux qu'un long discours. Nous entrons volontiers dans ce schéma en privilégiant les images opposées:

- de la traversée de Begnins;
- de la traversée de Bursins;
- de la traversée de Littoralparc par le RC1.

Des images qui parlent sans bruit. C'est bien le moins que l'on en attende.

Robert Curtat

<sup>1</sup> On parle d'immissions sonores supérieures aux valeurs limites.

<sup>2</sup> Le mot, rapporté par Mark Twain, aurait été lancé par un homme politique anglais du XIX<sup>e</sup> siècle, B. Disraéli.

<sup>3</sup> La loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement.

<sup>4</sup> Ordonnance du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit.

<sup>5</sup> Organisée par la Fondation suisse pour la pratique environnementale, Pusch, et l'Association romande pour la protection des eaux et de l'air (ARPEA) avec le soutien de l'Office fédéral de l'environnement, du service de l'environnement du canton de Vaud et de plusieurs entreprises ou bureaux d'ingénieurs.

<sup>6</sup> Exemples de réaménagements routiers pour les traversées d'agglomérations.

## Vente d'adresses des communes

#### Information et Commande:

Association des Communes Suisses  
Case postale  
3322 Urtenen-Schönbühl  
Tél. 031 858 31 16, Fax 031 858 31 15  
Internet: [www.chgemeinden.ch](http://www.chgemeinden.ch)  
E-mail: [verband@chgemeinden.ch](mailto:verband@chgemeinden.ch)



**Etiquettes autocollantes  
Adresses  
Internet et E-mail**