



Bischof Simon, Pythoud-Gaillard Chantal

Mesures contre le bruit de la circulation routière

Cosignataires : 0

Date de dépôt : 11.04.19

DAEC

Dépôt

Le bruit est un facteur de stress. Le corps humain sécrète des hormones de stress en réaction aux bruits incommodes qui influent sur les systèmes nerveux et endocriniens. La tension, la fréquence cardiaque ainsi que d'autres facteurs liés au système cardiovasculaire réagissent également. Ces changements affectent la santé. Le bruit altère également les fonctions cognitives.

En ce qui concerne le bruit routier en particulier, selon les estimations de l'OMS, l'exposition fait perdre chaque année à la population suisse environ 46'000 années de vie saine, sans nuisances sonores. De plus, selon *bruit.ch*, le bruit du trafic génère des coûts de santé d'environ 800 millions de francs par an, soit environ la moitié des coûts de santé engendrés par la pollution atmosphérique. Les nuisances sonores nocturnes sont particulièrement néfastes.

L'Etat et les communes multiplient leurs efforts avec, entre autres, la construction de buttes, de parois antibruit mais aussi par le recouvrement de routes avec des revêtements phono-absorbants. Le développement de zones 30 km/h et zones de rencontre près d'habitations est sensé diminuer aussi les nuisances sonores.

Mais les effets de ces efforts peuvent être limités, voire réduits à néant, s'il n'y a pas la même rigueur appliquée aux véhicules eux-mêmes.

1. En ce qui concerne les motos, le *Beobachter* du 12 octobre 2018 rapportait que les valeurs limites légales seraient surtout de la théorie. Et que les nouvelles normes entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2016 ne seraient par conséquent pas appliquées. Pour les nouvelles immatriculations, la valeur limite légale aurait dû baisser de 80 à 78 décibels. Or, les véhicules testés par le *Beobachter* ne respectaient même pas les anciennes normes.

En ce qui concerne les véhicules en général, le *Beobachter* du 27 avril 2018 indiquait que les systèmes d'imposition contenant une composante écologique tels que le connaissent plusieurs cantons (dont Fribourg) n'avaient que peu d'effets sur l'achat de véhicules plus respectueux de l'environnement (et moins bruyants). Et que des voix s'élevaient pour demander de les compléter par un système de bonus-malus au moment de l'achat. L'exemple de la Norvège est cité. Elle accorde une réduction pouvant aller jusqu'à un tiers du prix et, elle a désormais un véhicule sur deux qui est hybride ou électrique - un record mondial.

2. Un rôle que peuvent aussi jouer les pneus des véhicules. Il existe désormais des pneus dits « silencieux ». Ces pneus sont, selon nos informations, dotés d'une bande de roulement avec mousse capable de réduire les résonances et d'absorber les vibrations. Une réduction d'environ 3 décibels serait ainsi possible par rapport à un pneu standard. Depuis 2014, l'étiquette pour les pneus est obligatoire en Suisse. Elle tient compte de trois paramètres: l'efficacité énergétique, l'adhérence sur sol mouillé et, justement, le bruit de roulement.

3. A cela, s'ajoute la problématique de personnes faisant expressément pétarader leurs véhicules, impactant particulièrement la quiétude des riverain-e-s. Certains engins semblent manifestement avoir été modifiés. La commission des transports du Grand Conseil genevois a accepté en novembre dernier une motion qui enjoint l'Etat à acquérir ou développer un appareil qui permette de mesurer le bruit et d'identifier les véhicules bruyants.

Une motion a été ensuite déposée en janvier au Grand Conseil vaudois afin que le canton s'associe aux travaux initiés par le canton de Genève.

4. Chaque année a lieu, fin avril, la journée internationale contre le bruit.

Nous posons les questions suivantes au Conseil d'Etat :

1. Quel avis a-t-il sur le contenu des deux articles de presse cités et sur les mesures préconisées ? Quelle est la marge de manœuvre de l'Office de la circulation et la navigation et des communes ?
2. Est-il favorable à proscrire ou à taxer davantage certaines catégories de pneus ? Si oui, est-il disposé à intervenir dans ce sens auprès de la Confédération ?
3. Quelles mesures sont prises par la Police cantonale et l'Office de la circulation et de la navigation contre le phénomène des véhicules qui « hurlent » ? Est-il disposé à s'associer aussi à la démarche genevoise visant à développer, puis s'équiper de radars antibruit ?
4. Est-il favorable à mettre en place, au moins une fois par législature, à l'occasion de cette journée, une manifestation cantonale d'action, d'information et de sensibilisation sur le bruit ? Si oui, serait-il envisageable pour la législature 2017-2021, de mettre cela sur pied en 2020 ou 2021 ? Ce serait également l'occasion pour les partenaires concernés de faire un état des lieux des mesures prises et de celles encore à prendre.

—