



La protection contre le bruit dans les villes

Prise de position de l'Union des villes suisses (19.12.2022)

Situation de départ

La gestion du bruit est un défi pour les villes, qui se retrouvent en effet tiraillées entre différentes exigences: elles souhaitent se développer, mais les plaintes pour bruit bloquent de nombreux projets. D'autre part, elles veulent protéger la population. Non seulement le bruit dérange, mais il nuit aussi à la santé et à l'économie. Le bruit doit être combattu à la source.

Revendications principales

Les villes doivent gérer le bruit autrement. L'Union des villes suisses formule les revendications suivantes:

- La **circulation routière** est de loin la plus grande source de bruit. La mesure la plus simple, la moins onéreuse et la plus efficace est la réduction de la vitesse. Une vitesse maximale de 30 km/h (zones 30) doit devenir la norme dans les villes.
- **Prévention du bruit lors de la planification et de la construction:** de nombreux projets sont bloqués à cause de plaintes pour bruit. Cela retarde ou stoppe les processus de développement des villes vers l'intérieur (assainissements, rénovations et construction de nouveaux complexes résidentiels). Les villes ont besoin d'une solution qui permette à la fois la densification et la protection contre le bruit.

Le problème: le bruit

Le bruit se distingue des autres sons en ceci qu'il est jugé nocif ou dangereux pour la santé et est perçu par les personnes comme une gêne. La science, la politique et l'industrie fixent donc des valeurs limites qui définissent le bruit. Si le bruit dépasse les valeurs limites, des mesures doivent être prises – c'est ce que stipulent la loi sur la protection de l'environnement (LPE) et l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB).¹

Le débat sur le bruit s'accroît, car au fur et à mesure que l'urbanisation progresse, les villes et les agglomérations croissent vers l'intérieur. Il faut ainsi adapter non seulement les processus de planification et de développement, mais aussi la gestion du bruit. En effet, la croissance démographique, l'évolution des exigences en matière de vie et de logement et une société 24/24 mobile entraînent un besoin accru en habitations, emplois, commerces, offres de loisirs et de restauration. Ces besoins se traduisent aussi par une augmentation de la mobilité, qui reste centrée sur la voiture, laquelle génère une grande partie du bruit.

Le défi des villes consiste à faire progresser dans cet environnement une ville vivante, diversifiée et prospère tout en protégeant les personnes contre le bruit excessif. Si l'on considère les évolutions actuelles, on peut partir du principe que nous allons assister à une augmentation des besoins d'action en matière de protection contre le bruit dans les villes-centres et les agglomérations.

¹La LPE et l'OPB sont des directives essentielles au niveau fédéral. Il existe d'autres réglementations importantes: p. ex. pour la construction et l'exploitation des routes (notamment la détermination des vitesses), les lois cantonales concernant la restauration et l'hôtellerie, les jours de repos et les heures d'ouverture des magasins, les ordonnances communales de police (y compris les pratiques d'autorisation et d'utilisation des espaces publics) et d'autres encore.



Impact sur la santé et l'économie

Non seulement le bruit dérange, mais il rend malade. L'exposition continue au bruit augmente la fréquence cardiaque et la pression artérielle, ce qui peut provoquer des maladies cardiaques.

- Le bruit a des répercussions tant quantitatives que qualitatives sur le sommeil. Cela entraîne des états de fatigue chronique, de la nervosité, une irritabilité accrue et une réduction des performances.
- Cette réduction des performances nuit à la productivité et à l'économie nationale.
- Le bruit débouche sur une baisse de la valeur de l'immobilier.

En 2019, les coûts externes causés par le bruit s'élevaient au total à 2,8 milliards de francs, dont 80 % (2,3 milliards de francs) étaient imputables à la circulation routière.

[\(Source: OFEV\)](#)

Prévenir le bruit de la circulation routière à la source: la vitesse maximale de 30 km/h doit devenir la norme

La principale source de bruit est de loin la circulation routière. Celle-ci génère 80 % des coûts externes liés au bruit. Le première victime en est la population des villes et des agglomérations, où vivent 90 % des personnes concernées. Au total, 1,1 million de personnes sont exposées à un bruit excessif dû au trafic durant la journée jour et 1 million durant la nuit. La principale responsable en est la circulation routière, suivie des trains et du trafic aérien.

C'est pourquoi la priorité absolue doit consister à lutter à la source contre le bruit de la circulation routière: une limitation de la vitesse à 30 km/h s'impose dans toutes les rues de l'espace urbain, car

- il s'agit d'une mesure efficace, peu coûteuse et facile à mettre en œuvre, notamment en comparaison avec des mesures de construction,
- elle correspond au principe de causalité,
- elle est facilement conciliable avec les TP. [\(Source: Cercle Bruit\)](#)

Cette mesure est largement acceptée dans les rues des quartiers. Depuis 2018, le Tribunal fédéral reconnaît l'instauration de zones 30 au cas par cas ou sur des tronçons de route dans les rues principales à l'intérieur des localités comme une mesure possible pour réduire le bruit de la circulation routière (p. ex. 1C_11/2017 Bâle-Ville).

L'étude commune de l'OFEV et de la ville de Zurich parue en 2022 montre les bénéfices des zones 30 contre les nuisances sonores *et* pour l'économie nationale. [\(Communiqué de presse de la Ville de Zurich du 27.4.2022\)](#). Les mesures avant et après indiquent une réduction de deux décibels le jour et de quatre décibels la nuit. La nuisance sonore diminue considérablement, tant dans la réalité objective que dans la manière dont elle est perçue par la population. Une réduction de la vitesse de 50 à 30 km/h entraîne une diminution du niveau sonore de trois décibels. C'est comme si l'on diminuait le trafic de moitié. Dans une zone 30, la circulation devient plus fluide et les accélérations bruyantes sont plus rares. (Sources: [OFEV](#) et [lärm.ch](#)).

À partir du 1^{er} janvier 2023, les villes pourront au moins instaurer des zones 30 dans les rues qui ne sont pas affectées prioritairement à la circulation (rues de quartier), sans avoir à passer par une expertise. L'Union des villes réclamait cette mesure depuis longtemps. [\(Informations complémentaires\)](#)



L'Union des villes suisses demande que la limitation de la vitesse à 30 km/h devienne la norme dans les villes.
Une mise en œuvre possible consiste à modifier l'ordonnance sur les règles de la circulation routière.

Prévention du bruit lors de la planification et de la construction

La limitation de la vitesse à 30 km/h permet de soulager de nombreux habitants et habitantes de villes exposés au bruit, mais pas tous. L'urbanisation vers l'intérieur entraîne une densification du bâti et une densification sociale. À cela s'ajoutent l'évolution des styles de vie et une nouvelle composition de la population. L'expérience montre qu'une nouvelle mixité et une intensification de l'utilisation des espaces publics sont mieux acceptées si le bruit n'augmente pas. Par conséquent, il faut prendre en compte la situation sonore et les valeurs limites assez tôt et de manière ciblée dans les processus de planification et les projets de construction. Le trafic, la qualité de l'habitat et du séjour, les besoins en matière de mobilité, de loisirs et de calme doivent être harmonisés. Pour ce faire, il est nécessaire d'établir des directives qui permettent un développement adapté à la ville.

De nombreux projets sont bloqués à cause de plaintes pour bruit: des projets de nouvelles constructions, mais aussi de nombreux assainissements, qui pourraient servir à améliorer l'isolation phonique. La raison est que le Tribunal fédéral a déclaré illicite la pratique dite «**de la fenêtre d'aération**» (1C_139/2015, 1C_140/2015, 1C_141/2015). Ainsi, les valeurs limites relatives au bruit ne doivent être pas dépassées, quelle que soit la fenêtre ouverte. Selon la pratique de la fenêtre d'aération, seules pouvaient être prises en considération pour l'évaluation les fenêtres qui devaient effectivement être ouvertes pour aérer les pièces. La conséquence de la pratique actuelle est que certaines zones urbaines exposées au bruit sont encore davantage confrontées à un conflit d'objectifs entre la protection contre le bruit et le développement vers l'intérieur exigé par l'aménagement du territoire.

La motion Flach (16.3529) vise entre autres à définir comme licites des cas exceptionnels dans la pratique de la fenêtre d'aération. Sa forme modifiée, adoptée par le Parlement en 2018, exige des adaptations de la LPE et de l'OPB. Cela permettrait de faciliter le développement vers l'intérieur des zones urbaines et de prendre en compte de manière adéquate la protection de la population contre le bruit. L'Union des villes suisses a soutenu la modification de la loi de mise en œuvre lors de la consultation ([téléchargement du fichier PDF, en allemand](#)).

Les villes demandent de **réduire d'abord le bruit à la source** avant de procéder à des **interventions sur le plan de la planification et de l'aménagement** – sans qu'il en résulte de façades aveugles ni de détérioration du bâti urbain. Dans un deuxième temps, on pourrait faire des concessions **ou adapter la pratique de la fenêtre d'aération**. L'Union des villes suisses a des revendications qui vont plus loin:

- Il faut prendre des **mesures de compensation** (côté calme, espace extérieur) afin de rendre possible un habitat de bonne qualité dans les logements exposés au bruit et de garantir la protection contre le bruit ainsi que la santé.
- La **loi fédérale sur la protection de l'environnement** (LPE) est en cours de révision et doit prendre en compte ce problème.
- Le **bruit doit être réduit à la source** pour permettre de faire progresser le développement urbain. Il y a besoin d'un cadre juridique pour la densification, les nouvelles constructions ainsi que l'assainissement et les rénovations des bâtiments (surtout de ceux qui sont peu coûteux), sans que cela puisse être bloqué par des arguments relevant de la protection contre le bruit.



- Il y a entre autres également besoin d'**interventions au niveau de la planification et de l'aménagement.**

L'Union des villes demande que ses revendications mentionnées plus haut soient prises en compte dans le message relatif à la révision de la LPE et dans les modifications de l'ordonnance. Il s'agit des points suivants:

1. Réduction du bruit à la source
2. Interventions dans la planification et l'aménagement
3. Concessions sur les espaces sensibles et compensation par des espaces extérieurs calmes
4. Présentation d'une réglementation dérogatoire
5. Respect de la qualité minimale dans la construction. Si une pratique d'autorisation pour la planification et la construction dans les zones exposées au bruit adopte cette orientation, il sera possible de concilier le développement urbain vers l'intérieur avec une mise en œuvre intelligente de la protection contre le bruit.