



Communiqué de presse, août 2020



**Ligue Suisse  
contre le bruit**

Secrétariat

Kanzleistrasse 126  
8004 Zürich

043 443 10 00

[info@liguecontrelebruit.ch](mailto:info@liguecontrelebruit.ch)

[www.liguecontrelebruit.ch](http://www.liguecontrelebruit.ch)

Prise de position sur la « modification de l'ordonnance de protection contre le bruit dans le cadre du paquet d'ordonnances environnementales du printemps 2021 »

## **Assainissement du bruit routier :**

### **voulons-nous vraiment continuer sur cette voie ?**

**L'OFEV met l'accent sur l'efficacité des mesures d'assainissement afin de déterminer les contributions fédérales attribuées aux cantons.**

**D'après la Ligue Suisse contre le bruit, le noyau dur des cantons alémaniques, qui refusent de mettre en œuvre une protection efficace, ne se laissera pas impressionner par une telle mesure.**

**Moins fort, moins vite**

**L'OFEV essaie de taire les différentes exécutions de l'OPB dans les cantons qui marquent un röstigraben dans la lutte contre le bruit. La Ligue Suisse contre le bruit se questionne : est-ce que l'OFEV ne souhaite pas d'exécution uniforme par peur de devoir se confronter aux cantons réticents ? La Ligue demande à l'OFEV de revoir la base de cette révision.**

Les délais de l'assainissement des routes en Suisse avaient déjà été prolongés en 2003. Après plus de trente ans d'efforts, force est de constater que la plupart des assainissements sont un échec. L'OFEV décrit la lutte contre le bruit comme une tâche permanente et souhaite allouer les contributions fédérales en fonction de l'efficacité des mesures afin d'inciter les cantons et les communes à assainir efficacement, sans pour autant prévoir un contrôle de manière transparente. Quand bien même le nombre de personnes protégées contre le bruit a augmenté au cours des dernières années, ce constat vaut uniquement pour les cantons romands et quelques cantons alémaniques. Les cantons réticents, notamment Zurich et Berne ne se laisseront pas impressionner par cette révision de l'OPB : les revêtements anti-bruit ainsi que les limitations de vitesse restent sur le banc de touche dans plus de la moitié de la Suisse (cf. carte interactive).

### **Pourquoi ne pas oser le virage ?**

L'OFEV tente, dans son rapport explicatif, d'étouffer l'inapplication systématique du droit fédéral et les nouveaux constats scientifiques en matière de risques pour la santé dus au bruit. « Il manque la perspective de l'OMS selon laquelle 4 millions de personnes sont exposées au bruit excessif et pour lesquelles une qualité de vie et d'habitat doit être rétablie au cours de ce siècle. » commente Peter Ettler, Président de la Ligue Suisse contre le bruit. « Le rapport explicatif démontre qu'avec les milliards qui ont été investis, seul un nombre très faible de personnes a été protégé. Nous attendons de la Confédération qu'elle centre sa stratégie sur les



cantons réticents afin que ces derniers prennent des mesures qui combattent effectivement l'épidémie du bruit routier », dit Ettler.

### **La lutte contre le bruit est une lutte permanente**

Le projet de révision prévoit que la prolongation des contributions fédérales s'inscrit dans la nature de la lutte contre le bruit en tant que tâche permanente. Ettler commente : « C'est juste, parce que les cantons sont obligés d'assainir toutes les routes jusqu'au niveau actuel de l'état de la technique et du droit, même celles qui ont déjà fait l'objet d'assainissements fictifs ou insatisfaisants. » Pour les personnes concernées, ce sont les assainissements effectifs qui sont utiles car ces derniers les protègent ou leur apportent quelque utilité en observant les valeurs limites d'immissions ou en réduisant le niveau sonore. « Les assainissements sur papier ou fictifs, que l'on retrouve principalement de manière généralisée en suisse alémanique, résultent d'allègements en faveur du bruit et ne peuvent donc pas être qualifiés d'assainissement » selon Ettler. Ces derniers engendrent une bureaucratie pharamineuse et présentent une utilité marginale pour les personnes concernées.

La Ligue Suisse contre le bruit demande ainsi

- Que le rapport explicatif concernant la révision soit revu. Au lieu de noyer la mauvaise exécution de la loi, le rapport explicatif doit dévoiler les différences cantonales frappantes issues de l'exécution par les cantons, indiquer les nouveaux constats scientifiques liés à un risque élevé pour la santé et donner un état actuel des conséquences économiques des dommages causés à la santé vu les risques précités.
- De financer uniquement les mesures prises par les cantons qui ont un effet utile pour les personnes concernées. Nous saluons que l'octroi des contributions fédérales soit lié à un « index d'efficacité ». Ce dernier devrait cependant également tenir compte des coûts engagés par les mesures. Etant donné que les réductions de vitesse et les revêtements anti-bruit sont les mesures les plus économiques, elles doivent être prises en considération en tant qu'indice de référence concernant les coûts.
- Les projets d'assainissements fictifs ne doivent plus être financés par la Confédération. Les cantons qui décident d'assainir à l'aide de fenêtres anti-bruit doivent en assumer les coûts élevés. Une telle décision force les cantons et les communes réticents à assainir efficacement.

Il est urgent d'avoir des routes moins bruyantes afin de protéger les citoyens. Le rapport explicatif reconnaît certes que le bruit « peut » être nocif pour la santé. Cependant, les faits sont autres selon les études scientifiques : « Si les résultats de l'étude SiRENE sont arrondis vers le haut, le bruit routier provoque environ 2500



cas de diabètes ainsi que 500 accidents cardio-vasculaires. » Les résultats de l'étude SiRENE correspondent à une panoplie d'études internationales qui constatent encore d'autres risques pour la santé dus au bruit, comme par exemple la dépression.

Un autre constat qui ressort de l'étude SiRENE : Les risques pour la santé dus au bruit routier augmente de 4 pourcents par 10 décibels. Lorsque l'exposition au bruit se trouve entre 65 et 70 dB(A) Leq, comme c'est souvent le cas aux abords des routes fréquentées, les risques pour la santé augmentent de 15-20% comparé à un groupe de personnes non exposées.