

REPONSE DU GOUVERNEMENT A LA QUESTION ECRITE DE MONSIEUR LOÏC DOBLER, DEPUTE (PS), INTITULEE "BRUIT ROUTIER : QUELLE STRATEGIE DANS LE JURA ?" (N° 3319)

Le Gouvernement jurassien est très sensible à la question du bruit, qui est un problème important de santé publique.

Le bruit routier est, d'une part, régi par la loi sur la protection de l'environnement (LPE) et l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB). Cette dernière fixe des valeurs limites légales pour les niveaux de bruit provoqués par les routes. Ces niveaux sont mesurés ou calculés pour un trafic moyen circulant à la vitesse signalisée.

D'autre part, la loi sur la circulation routière (LCR) règle le comportement des conducteurs. Elle prescrit les vitesses et prône le respect des usagers et des riverains.

Ces bases légales définissent les actions de l'Etat mises en œuvre, tant par le Service des infrastructures que par la Police cantonale, pour juguler les nuisances sonores.

Après ces considérations générales, le Gouvernement peut répondre aux questions posées comme suit :

- **Depuis la réponse à la question écrite n° 3002, quelles ont été les mesures d'assainissement prises en matière de bruit routier ?**

Selon les estimations données à fin 2017, 650 bâtiments nécessitaient une protection. Cela représentait environ 2'100 personnes impactées.

Depuis lors, la pose des revêtements routiers phonoabsorbants a continué au rythme des moyens financiers disponibles. Porrentruy (route de Bure, rue Auguste-Cuenin, rue du Gravier), Saignelégier (route de France), Courrendlin (route de Vicques) ont bénéficié de cette technologie. A cela s'ajoutent les mesures de protection mises en place par les communes de Porrentruy et Delémont. Les efforts déployés en deux ans dans le canton ont permis de protéger environ 320 personnes supplémentaires.

- **De manière générale, quelle est l'évolution du trafic dans le canton du Jura et quelles sont les conséquences en matière de bruit ?**

Les niveaux d'évaluation du bruit routier dépendent directement du volume de trafic (nombre de véhicules), de sa composition (véhicules légers, lourds et bruyants), ainsi que de la vitesse. Ils s'expriment en décibels (dBA), qui est une échelle logarithmique. Ainsi, un doublement du trafic provoque une hausse de 3 dBA. De même, réduire de moitié le trafic permet une baisse de 3 dBA.

Actuellement, une augmentation moyenne annuelle de 1.5% du trafic routier est prise en compte dans les projets d'assainissement du bruit routier sur lesquels les aménagements sont basés. Les comptages effectués ces cinq dernières années, sans considérer les effets Covid-19, tendent à prouver que c'est une hypothèse qui est, dans la majorité des cas, supérieure aux valeurs réelles.

La hausse régulière du trafic ne provoque pas de hausse importante du bruit sur quelques années. Avec 1% d'augmentation du trafic, il faut plus de 20 ans pour que le bruit augmente de 1 dBA. Pour rappel, les valeurs limites d'immission (VLI), seuils au-delà desquels les atteintes sont réputées incommodantes, varient en fonction des degrés de sensibilité (Zones DS I à DS IV) de 55 à 70 dB.

- **Est-il envisagé de la part de l'Etat jurassien des mesures de prévention aux endroits stratégiques comme par exemple des radars informatifs sur le bruit des véhicules ?**

Une part importante de la gêne des riverains est provoquée par le mauvais comportement des conducteurs (bruits d'échappement, surrégime moteur, accélérations intempestives, coups de klaxon, musique diffusée à trop haut volume). Ces incivilités peuvent se produire même aux endroits où les valeurs légales de l'OPB sont respectées.

Ces problèmes relèvent de mesures de police. Des actions ont déjà été entreprises par la Police cantonale (POC), en collaboration avec l'Office des véhicules (OVJ) sur les trois districts du canton. Les endroits stratégiques sont connus et priorisés pour les actions POC. Celles-ci sont menées tant en milieu urbain que rural. Les cols sont notamment concernés.

A des fins de contrôle, POC s'est doté d'un sonomètre qui permet d'obtenir les valeurs, en décibel, produites par les véhicules contrôlés. L'achat d'un radar informatif n'est, pour l'heure, pas d'actualité. L'usage d'un tel appareil présente le risque d'être contre-productif.

Cependant, l'Etat jurassien suit attentivement différents tests menés par la Confédération et quelques cantons en matière de radars acoustiques informatifs.

Delémont, le 29 septembre 2020

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

Certifié conforme
la chancelière d'Etat



Gladys Winkler Docourt