

La lutte contre le bruit en bordure des routes nationales

Autor(en): **Rohner, W. / Tschäppät, R.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat**

Band (Jahr): **47 (1974)**

Heft 10

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-127677>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

La lutte contre le bruit en bordure des routes nationales

Mémoire N° 15 / Introduction Juin 1974

ASPAN

Association suisse pour le plan d'aménagement national
Schänzlihalde 21, 3013 Berne. Tél. (031) 42 64 44/45

77

Introduction

Le 14 septembre 1972, le Service fédéral des routes et des digues a chargé un groupe de travail d'élaborer des directives provisoires concernant des mesures de lutte contre le bruit en bordure des routes nationales. Au cours du travail, il est apparu que l'on pouvait et devait atténuer de façon notable le bruit et les autres émissions nuisibles à la source, mais que dans bien des cas, une fois épuisées les mesures possibles à la source, le bruit restait si intense qu'il était indispensable de prendre des mesures complémentaires. Ces mesures complémentaires sont fixées, d'une part, avant la réalisation des routes considérées, dans le cadre de la planification des routes nationales, d'autre part dans le cadre des plans directeurs et des plans d'affectation. Au cours de l'été 1973, le groupe de travail est parvenu à la conclusion qu'il fallait vérifier pratiquement si les propositions faites à l'époque étaient adaptées au but poursuivi. Là-dessus, le Service fédéral des routes et des digues nous chargea, le 19 juillet 1973, d'effectuer une étude des diverses façons possibles d'aménager l'espace situé entre les alignements relatifs et absolus.

Ce rapport a été établi par:

M. le professeur A. Lauber, LFEM, Dübendorf;
Planpartner SA, Steiger + Hubert, Zurich;
M. W. Tüscher, architecte-urbaniste, Fribourg;
M. R. Stüdeli, docteur ès sciences, directeur de l'ASPAN, Berne.

De plus, MM. F. Endtner, chef de division au Service fédéral des routes et des digues, Berne, et R. Tobler, chef du Service juridique du Département des ponts et chaussées du canton de Zurich, ont eu l'obligeance d'y prêter leur concours.

Au cours du travail, il est apparu que si l'on avait retenu les solutions prévues au départ, et en particulier si l'on avait fixé immédiatement des alignements relatifs le long du réseau des routes nationales, cela aurait exigé un effort guère réalisable ainsi que des frais élevés. La présente étude tend à démontrer qu'il faut en premier lieu vérifier s'il est possible d'appliquer les nombreuses innovations à caractère technique et juridique qui s'imposent en matière d'aménagement du territoire et dans d'autres domaines. Notre reconnaissance va tout particulièrement au Service fédéral des routes et des digues et à son directeur, M. J. Jacob, qui nous a donné la possibilité de procéder, pour ainsi dire, à la «course d'essai».

Notre étude fait suite au rapport intitulé «Protection contre les atteintes nuisibles en bordure des routes nationales», dû à la commission d'experts instituée par le Service fédéral des routes et des digues et publié simultanément. Nous nous permettons de recommander à nos lecteurs de prendre d'abord connaissance dudit rapport, que l'on peut obtenir à la Centrale fédérale des imprimés et du matériel, à Berne.

La présente étude traite du procédé qui permet de lutter contre le bruit aux abords des routes nationales par d'autres mesures que celles qui s'appliquent à sa source. Nous croyons toutefois que, par définition, les méthodes proposées seraient également applicables à d'autres routes très fréquentées. Nous nous permettons donc de recommander aux autorités compétentes des cantons et des communes d'envisager une modification du droit applicable en la matière et de juger s'il ne serait pas opportun d'introduire dans leur législation le procédé ici décrit. Cela permettrait de réaliser en matière de procédure l'harmonisation souhaitable de la législation et cela même pour les routes à grand débit qui ne sont pas classées routes nationales.

Dans un Etat démocratique comme le nôtre, la modification d'une loi demande généralement beaucoup de temps. Faut-il qu'en attendant les autorités cantonales et communales soient réduites à l'impuissance et doivent laisser des constructions s'implanter à une distance des routes nationales telle que ceux qui les habiteront ou les utiliseront de quelque autre façon seront directement exposés au bruit, sans parler des autres émissions nuisibles? En guise de réponse, rappelons l'arrêté N° 1969 du Conseil d'Etat argovien, daté du 10 septembre 1973. Le gouvernement argovien avait retiré l'autorisation de construire des immeubles locatifs à proximité de l'autoroute Berne-Zurich, et justifié ce retrait en disant que, pour répondre à une demande de permis de construire, l'autorité compétente devait non seulement vérifier si les prescriptions du droit cantonal et du droit communal étaient respectées, mais aussi se demander si le projet n'appelait aucune réserve du point de vue des dispositions de police générale; or, à proximité d'une autoroute, l'appréciation d'un projet sous l'angle de la santé publique implique que l'on examine les émissions nuisibles, non seulement de bruit, mais aussi de gaz d'échappement, puisque ces gaz sont particulièrement nocifs. Les promoteurs recoururent contre cet arrêté du Conseil d'Etat argovien auprès du Tribunal administratif cantonal. Ce dernier rejeta le recours, de sorte qu'il paraît indi-

qué pour les autres cantons et communes de recourir à la même procédure et de refuser les autorisations de construire à proximité des autoroutes quand les émissions nuisibles sont particulièrement intenses, car elles constituent une atteinte à la santé humaine, ou du moins un danger pour elle. Mais on peut se demander s'il est justifié de limiter aux cas particuliers l'intervention des autorités cantonales ou communales. Nous sommes d'avis qu'il serait bon que les autorités cantonales examinent la possibilité de retirer l'approbation des zones à bâtir dans les cas où un risque d'émission nuisible existe. Ce retrait d'approbation pourrait être lié à l'obligation d'examiner la possibilité de prévoir pour plus tard et en tenant compte de l'évolution de la situation une réaffectation à une zone à bâtir, et si oui dans quelles conditions.

Nous espérons que l'élaboration et la publication de ce document représenteront une contribution valable à la protection contre les émissions nuisibles en bordure des autoroutes.

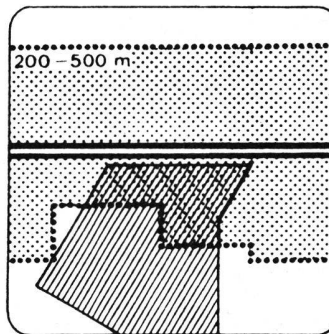
Altstätten/SG et Berne, juin 1974.

Association suisse pour le plan d'aménagement national

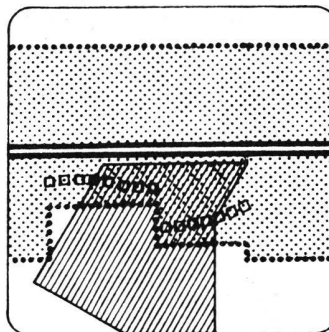
Le président:
(signé)
W. Rohner,
ancien conseiller
aux Etats.

Le premier vice-président:
(signé)
R. Tschäppät,
président de la Ville de Berne
et conseiller national.

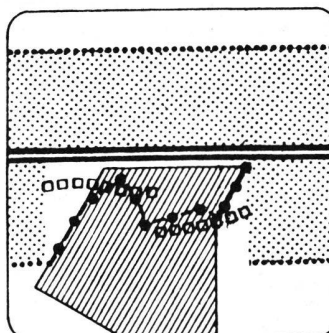
Résumé du procédé








Définition de la zone de protection contre le bruit à partir d'une estimation de bruit. Certaines imprécisions sont admissibles lors de la délimitation de la zone de protection contre le bruit.



Détermination de la courbe de bruit à partir d'une prévision de bruit détaillée.



Fixation de l'alignement relatif à partir de la courbe de bruit. L'alignement relatif est fixé en tenant compte de la situation locale particulière.

-  Route nationale.
-  Zone à bâtir.
-  Zone de protection contre le bruit.
-  Courbe de bruit.
-  Alignement relatif.