

<https://www.valterbi.org/cms/spip.php?article59>



A propos de BRUIT, que dit le PDG ?

- Des défis posés au Val Terbi : les dossiers en cours - Trafic aérien dans le ciel jurassien - Euro Airport Bâle-Mulhouse, le dossier avant l'ouverture d'ILS 34 - Euroairport Bâle-Mulhouse : le dossier antérieur au 23 mai 2005 - La présentation du dossier ILS34, éléments réunis en 2004 - Opposition formelle de Pro Val Terbi à l'approche ILS34, EuroAirport -



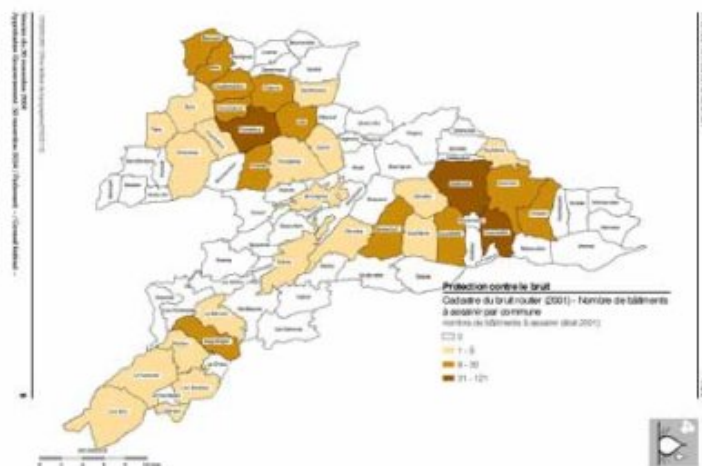
Date de mise en ligne : dimanche 12 juin 2005

Copyright © Val Terbi | Provalterbi | Valterbi rando - Tous droits réservés

Le bruit est reconnu comme un ennemi de la santé. Le Plan directeur cantonal définit et recense les agressions sonores.

Le trafic aérien ne fait pas partie de la liste. Il remettra pourtant en cause les efforts engagés pour limiter le bruit au sol.

La carte des lieux menacés par le bruit :



Carte Bruit PDG RCJU

PROBLEMATIQUE ET ENJEUX

La pollution sonore

Les nuisances causées par une exposition au bruit excessive peuvent avoir des conséquences sur la santé physique et mentale de la population. L'ordonnance fédérale du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit (OPB) a pour but de limiter les nuisances sonores à un niveau supportable dans les secteurs habités. Elle ne tient en principe pas compte du bruit perçu à l'extérieur des bâtiments.

Les valeurs limites d'exposition au bruit sont définies dans les annexes de l'OPB. Elles dépendent de trois paramètres :

- elles varient selon les degrés de sensibilités (DS), attribués en fonction de l'affectation du sol : plus sévères dans les zones résidentielles (DS II), moyennement sévères dans les zones mixtes, de centres de villages ou artisanales (DS III), moins sévères dans les zones industrielles (DS IV) ;
- elles dépendent de la période de la journée : les valeurs tolérées la nuit sont généralement de 10 décibels (dB) plus basses que le jour ;
- elles sont plus sévères pour une nouvelle installation (on applique les valeurs limites de planification) que pour une

installation existant avant le 1er janvier 1985 (valeurs limites d'immission).

En vertu du principe de prévention (art. 11 de la loi fédérale sur la protection de l'environnement, LPE), il convient de limiter autant que possible l'exposition au bruit si l'état de la technique le permet et que les mesures sont économiquement supportables. Les valeurs limites ne doivent pas être interprétées comme un droit à produire du bruit.

Les degrés de sensibilité ont été attribués dans la plupart des communes jurassiennes, soit dans le cadre de la révision de leur plan de zones, soit spécifiquement. Cette attribution a fait l'objet d'une mise à l'enquête publique, procédure au cours de laquelle les personnes concernées ont pu faire valoir leurs droits. Des déclassements du degré II au degré III ont été admis, conformément à l'OPB, dans certains secteurs déjà exposés au bruit routier.

Les principales sources de bruit sont l'industrie et l'artisanat, les transports, les stands de tir et le bruit des chantiers. Les délais d'assainissement des routes cantonales sont prolongés jusqu'en 2018 (Révision du 01.09.04 de l'OPB). L'attribution des degrés de sensibilité au bruit pour les communes était fixée au 1er avril 1997. A l'heure actuelle, 16 communes n'ont pas -en tout ou en partie- de degrés de sensibilité attribués à leur zone à bâtir. Cette attribution devrait être réalisée au plus vite.

Le bruit de l'industrie et de l'artisanat

Les nuisances liées au bruit industriel se rencontrent essentiellement lorsque des zones résidentielles sont contiguës aux zones industrielles. Les zones mixtes, notamment les centres de villages, présentent de plus en plus fréquemment des problèmes de cohabitation avec les industries. Les exploitations agricoles à l'intérieur des localités posent également des difficultés croissantes, notamment lors de projets d'agrandissement.

Dans le cadre de l'établissement de plans spéciaux ou de la révision des plans de zones, une attention particulière doit être donnée aux nuisances sonores.

Le bruit causé par les installations sportives ou culturelles, notamment les terrains de sport ou les salles de fêtes et de concerts, est évalué selon les principes de l'OPB et de la LPE.

Le bruit routier

Le développement économique et notre mode de vie moderne, en particulier le trafic croissant, ont placé le bruit routier au rang des problèmes environnementaux prépondérants.

La lutte contre le bruit routier dépend de nombreux paramètres, qu'il s'agit d'apprécier. La législation fixe la démarche qui aboutit à l'amélioration des conditions de vie des personnes concernées par ce problème.

Le cadastre du bruit, dans sa version 2001, dénombre les bâtiments pour lesquels les valeurs légales sont dépassées :

L'autoroute A16, entièrement construite après l'entrée en vigueur de l'OPB, a fait l'objet d'expertises détaillées et respecte partout les valeurs de planification.

L'ouverture des prochaines sections de l'A16 (sections 1, 2, 3, 7 et 8) conduira probablement à une réduction du

nombre de bâtiments à assainir.

Le bruit des chemins de fer

Le cadastre des émissions des CFF a été réalisé ; les assainissements sont de la responsabilité de la régie et de la Confédération.

Le bruit des stands de tir

Une analyse théorique pour le cadastre du bruit des stands de tir est réalisée. Des analyses concrètes au cas par cas seront entreprises pour les stands de tir litigieux. Les stands intercommunaux et régionaux qui ne posent pas de problème en regard des critères de sécurité, de conformité aux dispositions de l'OPB et au plan d'aménagement local, seront maintenus moyennant les aménagements nécessaires. Les autres stands de tir seront fermés, à moins qu'il y ait une volonté politique locale de les conserver et à la condition que les 3 critères de base (respect de l'OPB, du plan d'aménagement local et des mesures de sécurité) soient respectés.

Le bruit des chantiers

Les chantiers se caractérisent par des activités souvent bruyantes, mais de durée limitée. Les méthodes d'évaluation du bruit utilisées pour toutes les sources de bruit précédentes ne sont pas adaptées au bruit des chantiers. C'est la raison pour laquelle l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage a mis en vigueur le 2 février 2000 la directive sur le bruit des chantiers. Cette directive définit des niveaux de mesures à appliquer en fonction de la distance entre le chantier et les locaux sensibles au bruit, de la période et de la durée des travaux bruyants et de la sensibilité au bruit des zones touchées. Elle indique les mesures à prendre dans la phase de planification du projet (organisation du travail, choix des méthodes les moins bruyantes, mesures de protection à prendre, organisation des transports de chantier, exigences concernant les machines et appareils, etc.), et durant les travaux.

Les propriétaires d'installations émettant du bruit sont responsables du contrôle de leur conformité à la législation en matière de protection contre le bruit. Si nécessaire, ils sont tenus d'assainir leurs installations à leurs frais.

CONCEPTION DIRECTRICE

- 1 Améliorer la qualité de la vie.
 - 2 Créer des conditions attractives et variées pour le logement.
 - 3 Mettre en valeur le cadre de vie urbain et le patrimoine architectural rural, notamment par un aménagement qualitatif des entrées et des centres des localités ainsi que des espaces publics.
-

PRINCIPES D'AMENAGEMENT

- 1 Tenir compte de la protection contre le bruit lors de la délimitation et de l'équipement des zones à bâtir ;

A propos de BRUIT, que dit le PDG ?

- 2 Limiter la construction dans les secteurs déjà exposés au bruit et assurer le respect des exigences fixées par l'OPB lors de l'octroi de permis de construire ;
- 3 Limiter les émissions de bruit des installations nouvelles ou modifiées dans la mesure où cela est réalisable sur le plan technique, du point de vue de l'exploitation et lorsque c'est économiquement supportable ;
- 4 Assainir les installations existantes lorsque les valeurs limites d'exposition sont dépassées, dans le cadre d'un plan des mesures et d'un programme d'assainissement ;
- 5 Tenir à jour les cadastres du bruit (bruit routier, stands de tir, aviation civile) ;
- 6 Entreprendre un effort particulier dans le domaine des transports, soit :
 - - contrôler les émissions sonores des moyens de transport ;
 - - promouvoir les transports en commun et les déplacements non motorisés ;
 - - modérer la vitesse ;
 - - réduire le trafic ;
 - - rechercher des moyens de transport plus silencieux ;
 - - prévoir des mesures de construction réduisant les nuisances sonores.

L'ensemble de la fiche 4.05 à télécharger

<https://www.valterbi.org/cms/local/cache-vignettes/L64xH64/pdf-b8aed.svg>

Fiche 4.05 PDG RCJU