

Programme cantonal d'assainissement du bruit routier et perspectives pour la Municipalité de Saint-Imier

Conférence de presse du 27 avril 2021

Intervention de Mme Jessica Haenni, Conseillère municipale, cheffe du département urbanisme et mobilité

Le bruit routier, une plaie mais aussi une opportunité

Début 2019, le Conseil municipal a validé un document interne qui fixe des lignes directrices pour la circulation au sein de la localité avec une hiérarchie des routes (routes cantonales, route de transit, route de desserte ou encore zone de rencontre). Ces lignes nous permettent d'avoir une vision claire et de définir secteur par secteur l'aménagement souhaité, les principes de stationnement à appliquer ou encore le régime de vitesse approprié.

Le programme cantonal d'assainissement du bruit routier provoquera indéniablement un important changement dans l'approche réalisée jusqu'ici par la Municipalité. En effet, le changement de régime de deux routes cantonales nécessitera d'adapter nos lignes directrices à la lumière des nouvelles données que vient de présenter M. Berberat. Mais attention, cela ne veut pas dire qu'il faut à tout prix le voir comme un événement négatif. Au contraire, il est important de préciser ici que notre commune est soumise aux mêmes dispositions légales que le canton en matière de normes de bruit routier.

Il est vrai que l'obligation cantonale de solutionner les problèmes de bruit provenant du trafic est un changement réel de paradigme. Jusqu'à présent, la logique voulait plutôt que les axes collecteurs comme les routes cantonales disposent d'un régime de vitesse fixé à 50 km/h et que des mesures de modération de vitesse puissent être réalisées sur les axes secondaires en vue d'une meilleure cohabitation entre tous les utilisateurs de l'espace public.

Le programme d'assainissement du bruit routier présenté par l'OPC bouleverse d'une certaine manière la logique à laquelle nous étions jusqu'ici habitués et renverse l'ordre des priorités en instaurant un régime de vitesse à 30 km/h sur deux des trois routes cantonales à l'intérieure de la localité !

Si la stratégie des axes routiers principaux est chamboulée, il ne faut pas oublier qu'elle l'est pour une raison bien plus évidente : la sécurité, la santé et le confort des riverains.

Nous savons que cette modification de régime de vitesse est un changement de grande ampleur et qu'il provoquera très certainement différentes réactions antinomiques. Comme tout changement, il faudra du temps pour s'y habituer. Nous le comprenons et nous espérons que nos citoyennes et citoyens sauront voir les avantages et les opportunités que ces mesures mais aussi, et surtout les projets de revalorisations des routes cantonales qui suivront, apporteront à leur qualité de vie.

La Municipalité, elle, entend saisir l'opportunité induite par le programme d'assainissement du bruit routier pour questionner son schéma directeur et sa mise en œuvre. Certains

principes doivent être revus pour fonctionner avec les nouvelles conditions de circulation arrêtées par le canton.

50 km/h vs 30 km/h : voici quelques avantages

La réduction de la vitesse de 50 km/h à 30 km/h a des conséquences positives puisqu'elle engendre une réduction sensible du niveau sonore d'environ 3dB ce qui correspond en réalité à une réduction de 50% du trafic routier.

L'office fédéral de l'environnement précise à ce sujet que « l'atténuation du bruit est due à la réduction de la vitesse mais également au fait que les automobilistes adoptent, si l'aménagement de la route est adéquat, une conduite plus régulière comportant des phases de freinage et d'accélération moins nombreuses et plus courtes ».

Outre son effet positif sur le bruit, la réduction de la vitesse réduit fortement les risques d'accident et la gravité des blessures pour celles et ceux qui en sont victime.

Le passage de 50 km/h à 30 km/h permet de réduire la distance d'arrêt d'un véhicule de moitié et l'énergie libérée en cas de choc de près de 60%. Des vies peuvent être ainsi épargnées et les blessures causées en cas d'accident être bien moins dommageables pour les victimes.

Geschwindigkeit	Reaktionsweg (Reaktionszeit 2s)	Bremsweg (trockene Fahrbahn)	Anhalteweg	Aufprallenergie Freier Fall aus...
20 km/h	11 m	3 m	14 m	1.6 m
30 km/h	16 m	5 m	21 m	3.5 m
50 km/h	28 m	13 m	41 m	9.8 m

Source : <https://www.ate.ch/themes/rues-pour-tout-le-monde/zones-de-rencontre/securite>

C'est aussi pour ces nombreuses raisons que le Conseil municipal accueille favorablement les projets de l'Office des ponts et chaussées tout en restant attentif aux mesures d'accompagnement qu'il conviendra de mettre en place.

Eviter les reports de charges et assurer la qualité de vie

Il apparaît primordial à l'exécutif communal d'anticiper au mieux les éventuelles conséquences négatives sur le réseau des routes communales que pourrait provoquer la réduction de la vitesse sur les axes cantonaux.

Il est en effet fort probable que les usagers de la route se détournent des itinéraires à 30 km/h pour emprunter des routes où le régime de vitesse demeure actuellement fixé à 50 km/h, ce qui générera des reports de charges sur des axes communaux déjà chargés (rue du Midi par exemple) ou des quartiers densément bâtis.

Le rôle de la Municipalité est donc d'assurer à chacune et chacun un cadre de vie agréable et sécurisé.

C'est pourquoi, le Département Urbanisme et Mobilité va étudier la mise en place de mesures d'accompagnement destinées à éviter la percolation du trafic au sein des quartiers d'habitation. Nous proposerons à cet effet à l'autorité compétente une palette de mesures de modération du trafic, mais aussi de gestion du stationnement pour l'ensemble du

territoire communal. C'est également un thème sur lequel nous travaillons activement et qui doit être solutionné de manière globale.

La liste des actions que nous entendons mener ne sera pas dressée aujourd'hui car elle ne serait ni exhaustive, ni aboutie. Toutefois, il faut s'attendre à ce qu'elle englobe deux paramètres évidents de la mobilité urbaine : « régime de vitesse » et « stationnement ».

Ces deux thèmes nous permettent d'inclure dans nos démarches tous les usagers de l'espace public ; les plus vulnérables (enfants, personnes âgées ou à mobilité réduite) mais aussi les acteurs économiques. Il est important d'assurer un accès facilité aux commerces locaux et de permettre un parcage simple, à proximité.

Vous l'aurez compris, notre but ultime sera d'assurer la vitalité de notre centre-ville et de procurer un cadre de vie agréable à nos concitoyennes et concitoyens.

Nous reviendrons le moment venu devant la presse pour présenter toutes les mesures une fois qu'elles auront reçu l'aval des différentes instances concernées.

Nous vous remercions de votre attention et de l'intérêt témoigné à notre démarche.

*Pour tous renseignements complémentaires :
Mme Jessica Haenni, cheffe du département urbanisme et mobilité, jhaenni@saint-imier.ch, 079 237 75 53
M. Nicolas Vuilleumier, chef du service urbanisme et mobilité, nvuilleumier@saint-imier.ch, 032 942 44 35*

*Département urbanisme & mobilité
Saint-Imier, le 27 avril 2021*