



Des valeurs limites pour le bruit routier – Recommandations actuelles de la Commission fédérale pour la lutte contre le bruit (CFLB)

Par Georg Thomann, docteur en sciences techniques, ingénieur environnemental. EPF / acousticien de la SSA, chef de département de la protection technique et opérationnelle de l'environnement, Office de la nature et de l'environnement du canton des Grisons

Le concept actuel de protection de la population contre le bruit en Suisse a été défini dans les années 80 dans la Loi fédérale sur la protection de l'environnement et concrétisé ensuite avec des valeurs limites d'exposition. Pour finalement réviser ces valeurs dans une nouvelle version de l'Ordonnance sur la protection contre le bruit par la confédération, la Commission fédérale pour la lutte contre le bruit (CFLB) a publié un vaste rapport en décembre 2021 dans lequel elle propose de nouvelles valeurs limites d'exposition pour le bruit ferroviaire, routier et celui dû au trafic aérien. Lors du contrôle des valeurs limites existantes, resp. lors de la déduction de nouvelles valeurs limites, la CFLB a poursuivi, lors de l'élaboration de ses lignes directrices relatives au bruit en 2018, une approche méthodique semblable à celle du WHO Guideline Development Group. La CFLB a pris explicitement en compte deux catégories différentes de répercussions qui sont pareillement pondérées: d'une part les effets auto-reportés («subjectifs») comme les nuisances sonores élevées et les insomnies auto-reportées induites par le bruit et, d'autre part, les effets («objectifs») cardio-métaboliques pour lesquels la preuve a été considérée comme suffisamment scientifique, à savoir l'incidence de maladies cardiaques ischémiques (IHD), l'incidence de diabète et la mortalité cardiovasculaire. Les directives légales du droit environnemental helvétique exigent la protection de la population autant contre les répercussions (objectivement) nuisibles que contre des nuisances ressenties de manière subjective. En prenant en compte les résultats auto-reportés et somatiques, cette exigence sera mieux remplie avec les nouvelles recommandations que par le passé lorsque seules les nuisances sonores étaient retenues. Pour déduire des valeurs limites de bruit, la commission a pris en compte les relations exposition-effet issues de l'étude SiRENE (spécifique à la Suisse) et des dites WHO-Evidence-Reviews ainsi que des dernières méta-analyses sur la morbidité cardio-métabolique et la mortalité. La démarche méthodique, pour finalement dériver une valeur limite pour chaque source de bruit issue du trafic, englobe la prise en compte systématique autant de données suisses qu'internationales, la détermination de risques acceptables pour chaque résultat sur la base des Disability Weights (facteurs de pondération pour le degré de sévérité des troubles médicaux), le calcul de la moyenne des valeurs seuils axée sur les résultats et la détermination de la valeur limite définitive de bruit en choisissant la valeur la plus faible parmi deux valeurs, c'est-à-dire en choisissant la valeur pour laquelle soit les répercussions auto-reportées, soit les répercussions cardio-métaboliques objectives ont été minimisées. Des exemples pour ces valeurs limites définies de cette manière (et leur dérivation) seront montrés.

Georg Thomann : Né en 1965, marié, deux enfants adultes, a grandi et réside à proximité de Coire. A effectué des études d'ingénieur environnemental à l'EPF de Zurich. Doctorat à l'EPF et l'EMPA sur le sujet «Incertitude de mesure et de calcul des pollutions sonores aériennes et leurs conséquences». Chef de département depuis 2009 à l'Office de la nature et de l'environnement du canton des Grisons. De 1994 à 2008: d'abord collaborateur scientifique et, à partir de 1998, chef de groupe scientifique au Laboratoire fédéral d'essai des matériaux et de recherche EMPA à Dübendorf, département acoustique. Membre de la Commission fédérale pour la lutte contre le bruit (CFLB) depuis 2011 et président de cette dernière de 2016 à 2020. Élaboration des recommandations actuelles relatives aux valeurs limites du bruit issu du trafic pendant cette période.