

## Fiche d'information concernant la 7<sup>e</sup> idée reçue

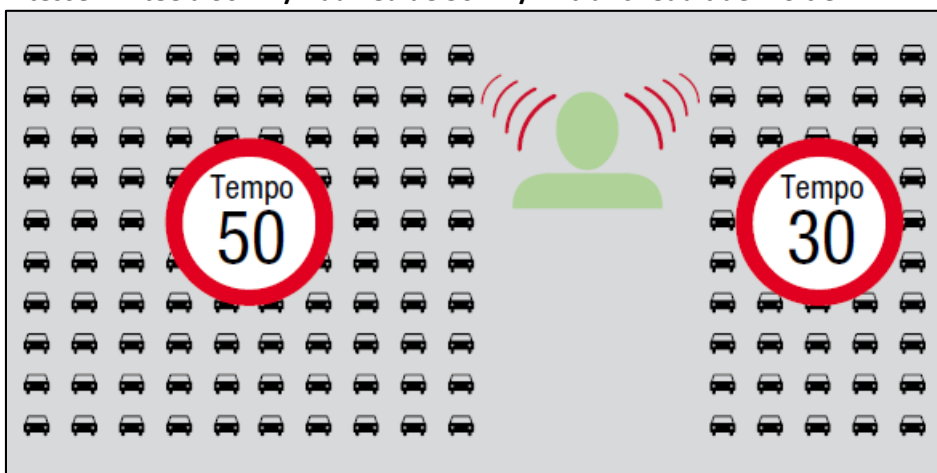
Les zones où la vitesse est limitée à 30 km/h sont inefficaces contre le bruit

La réduction de la vitesse maximale autorisée de 50 à 30 km/h se traduit par une diminution du bruit clairement prouvée par des techniques de mesure et subjectivement bien perceptible. Les voitures qui roulent plus lentement sont plus silencieuses.

### Une vitesse de 30 km/h réduit de moitié le bruit du trafic

Lorsque la vitesse maximale d'une rue est abaissée de 50 à 30 km/h, les bruits de moteur et de roulement diminuent d'environ 3 décibels, soit une réduction de moitié du volume de trafic. Une réduction supplémentaire du bruit est réalisée, car une vitesse limitée à 30 km/h favorise un flux de trafic constant : freinages et accélérations baissent d'environ 14 %. La diminution de la gêne occasionnée va au-delà de la réduction mesurée du niveau sonore continu puisque les pics de bruit gênants sont diminués plus que proportionnellement.

### Vitesse limitée à 30 km/h au lieu de 50 km/h : trafic réduit de moitié



Source : VCÖ

### Un projet pilote à Zurich montre de belles avancées

La loi sur la protection de l'environnement de la Confédération (LPE, art. 11) fixe des priorités claires pour réduire les nuisances sonores. D'abord, il convient de vérifier les mesures prises à la source, comme une réduction du trafic ou de la vitesse. Ensuite seulement vient la mise en œuvre des mesures sur le chemin de propagation (parois antibruit) et, en dernier recours, la réalisation des mesures dites de remplacement (fenêtres antibruit).

La limitation de la vitesse à 30 km/h est une mesure efficace et peu coûteuse pour l'assainissement du bruit routier, c'est ce qu'a démontré un projet pilote réalisé à Zurich Wollishofen. L'abaissement de la vitesse à 30 au lieu de 50 km/h s'est traduit par une réduction du bruit de l'ordre de 2 à 4 dB. La nuit en particulier, cette mesure a considérablement diminué les nuisances sonores. Le projet pilote a recueilli une large adhésion de la population et n'a entraîné que des pertes de temps minimales pour les transports publics locaux.

Sources :

- Ville de Zurich, Office du génie civil 2/210 : « Erfolgreicher Pilotversuch an der Kalchbühlstrasse. Strassenlärmsanierung durch Tempo 30 »
- Haute école spécialisée d'Iéna : « Vergleichende messtechnische Untersuchungen zum Einfluss einer nächtlichen Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h auf 30 km/h auf die Lärmimmissionen durch den Straßenverkehr »
- Spessert & Kühn, Berlin 13.11.2012 : « Tempo 30 – Chancen, Hindernisse, Erfahrungen »
- VCÖ, Verkehr aktuell 6/2013 : « Lebensqualität für Städte und Gemeinden durch Tempo 30 »

Liens :

- Office du génie civil de la ville de Zurich :  
[www.stadt-zuerich.ch/mobilitaet](http://www.stadt-zuerich.ch/mobilitaet)
- Haute école spécialisée d'Iéna, construction mécanique :  
[www.fh-jena.de](http://www.fh-jena.de)
- Etude de J.Ortscheid & H.Wende sur les mesures de réduction du bruit :  
[www.fluglaerm.de/Downloads/lmm-geringer-akustischer-wirkung.pdf](http://www.fluglaerm.de/Downloads/lmm-geringer-akustischer-wirkung.pdf)
- Strassenverkehrstechnik 2/2012 Articles spécialisés – planification des routes – planification des routes efficace : [www.strassenverkehrstechnik-online.de/](http://www.strassenverkehrstechnik-online.de/)
- Gestion des transports et études sur la mobilité en Allemagne :  
[www.LK-argus.de](http://www.LK-argus.de)
- Verkehrsclub Österreich :  
<http://www.vcoe.at/de/publikationen/vcoe-factsheets/>
- Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) :  
<http://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19860372/index.html>