

**Revêtement phonoabsorbant : quelle vision pour nos routes ?**

Sandra Juillerat (UDC)

**Réponse du Gouvernement**

---

La pose de revêtement phonoabsorbant comme couche de roulement sur les routes permet de réduire les nuisances sonores dues au trafic routier en s'attaquant à la source même du bruit. Cette pratique est en adéquation avec la loi sur la protection de l'environnement (LPE) qui exige de privilégier les mesures de réduction du bruit à la source.

La qualité phonoabsorbante d'une chaussée dépend de la teneur en vide de son revêtement. Une grande quantité de vides interconnectés favorise l'absorption de la pression d'air sous les pneumatiques, offrant ainsi un avantage phonique important.

A l'usage, l'obturation des cavités conduit à une diminution de l'effet de réduction du bruit. L'environnement direct (proximité d'un chantier ou d'une zone agricole) peut constituer une source d'encrassement accéléré et nuire assez rapidement à l'efficacité sonore.

Pour remédier à cette atteinte inéluctable, le nettoyage à haute pression constitue une parade qui ne peut, cependant, pas être considérée comme la panacée. En effet, la pression peut fragiliser la surface du revêtement et en accélérer le vieillissement.

Le revêtement n'est pas le seul élément sur lequel on peut agir pour diminuer le bruit routier à la source. La vitesse joue également un rôle important, de même que la qualité des pneus.

Après ces considérations générales, le Gouvernement peut répondre aux questions posées comme suit :

**- La durée de vie de ces revêtements est-elle identique au revêtement traditionnel (asphalte)?**

Les revêtements phonoabsorbants ont une teneur en vide supérieure aux revêtements traditionnels et contiennent légèrement moins de granulats.

Etant plus poreux et moins durs, les revêtements phonoabsorbants ont, par conséquent, une durée de vie moins grande que celle des revêtements conventionnels. On parle d'une durabilité de 10 ans pour des phonoabsorbants alors que, dans le cas de revêtements traditionnels, les fissures et autres problèmes apparaissent après 15 ans environ.

Avec l'emploi des revêtements SDA (voir explications ci-dessous) une atténuation de cette différence est espérée.

**- L'Etat entend-il poursuivre la réfection des routes avec ce type de revêtement ?**

Oui, dans les zones bâties touchées par des problèmes de bruit routier, les réfections de route au moyen de revêtements phonoabsorbants constituent la solution privilégiée.

**- Une nouvelle balayeuse spécifique à l'entretien de ces tronçons est-elle en service dans le Jura ou l'acquisition d'une telle machine est-elle prévue ?**

La grande balayeuse en service dans notre canton depuis moins de 10 ans peut être considérée de dernière génération. Elle dispose d'un système de rampe inversée qui permet un nettoyage haute pression avec aspiration directe des dépôts.

Ce dispositif est utilisé une fois par année sur l'ensemble des tronçons à revêtement phonique du réseau cantonal.

**- L'enrobé peu bruyant nommé SDA-4 est-il posé dans le Jura ? Si non, quel type est utilisé chez nous et demandé aux entreprises soumissionnaires ?**

Des enrobés phoniquement performants ont été développés par différents fournisseurs au prix de recherches poussées sur la composition des bitumes, la granulométrie et la nature des granulats ainsi que la teneur en vide. Les hautes performances d'absorption du bruit ont malheureusement été obtenues au détriment de la durabilité des produits.

Pour répondre aux soucis des collectivités, les normes suisses ont défini les contours d'un enrobé phonoabsorbant durable. La norme VSS SN 640 436, qui fait foi pour la mise en place de revêtements bitumineux semi-denses ou SDA, est sortie en 2015.

Depuis l'apparition de cette norme, seuls des revêtements phonoabsorbants de type SDA sont posés sur les routes jurassiennes.

L'indice 4 ou 8 définit la dimension des granulats entrant dans la composition de l'enrobé. Le SDA-4, acoustiquement meilleur, est privilégié aux endroits où une réduction importante du bruit est nécessaire. Plus robuste, mais moins efficace acoustiquement, le SDA-8 est prévu sur les tronçons où une contrainte mécanique plus grande est attendue (trafic lourd, courbes, carrefours, déclivité importante, rudesse du climat).

L'apparition du revêtement normalisé SDA favorise la pluralité des entreprises aptes à soumissionner et donc la concurrence.

**- Quelle est la différence de prix entre ces deux procédés ?**

Sur la base des chantiers réalisés au cours des deux dernières années, un prix moyen peut être articulé (fourniture et pose à la tonne) de Fr. 180.-- pour un phonoabsorbant (SDA-4) et de Fr. 120.-- pour un revêtement traditionnel (AC11N). Ce surcoût de 50 % au moment de la pose doit encore être majoré de 50 % si l'on tient compte de la durée de vie réduite du revêtement phonoabsorbant.

Actuellement, un revêtement phonoabsorbant coûte encore deux fois plus cher qu'un revêtement traditionnel. Même si l'écart de prix entre ces deux produits a tendance à baisser, les « phonos » ne sont, pour l'heure, pas systématiquement mis en œuvre dans le cas des réfections de route en localité.

Delémont, le 17 novembre 2020

  
Certifié conforme par la chancelière d'Etat  
Gladys Winkler Docourt