

**RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DES INFRASTRUCTURES
LIEES AUX TRANSPORTS ET A LA MOBILITE
chargée d'examiner l'objet suivant :**

**Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit-cadre de
CHF 8'550'000.- destiné à financer la réalisation des mesures d'assainissement
contre le bruit le long des routes cantonales selon la convention-programme
signée entre le Canton et la Confédération pour la période 2012-2015**

1. PRÉAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 18 avril 2013 à la salle de conférences P001, Rue des Deux-Marchés, à Lausanne et était composée de Mmes Ginette Duvoisin et Annick Vuarnoz, ainsi que MM. Jean-François Cachin, Jean-Marc Chollet, François Debluë, Alexandre Rydlo, Patrick Vallat, Pierre Volet, Eric Züger, Stéphane Rezso, Michele Mossi, Jean-Marc Genton et Denis Rubattel. Etaient excusés Jacques Perrin, remplacé par J.-M. Genton, Jean-François Thuillard, remplacé par D. Rubattel, et Olivier Mayor.

Accompagnaient Mme Nuria Gorrite, cheffe DIRH : MM. Dominique Blanc, chef du SR, Henri Bovay, ingénieur chef de projet, et Cyril Durussel, ingénieur responsable du groupe bruit.

M. Jérôme Marcel, secrétaire de la commission, a établi les notes de séances.

2. PRÉSENTATION DE L'EMPD

La cheffe du DIRH explique que cet EMPD allouant un crédit-cadre de 8,55 mios destiné à réaliser des mesures d'assainissement contre le bruit du réseau routier s'inscrit dans une vision globale de sécurisation et d'apaisement des routes cantonales et communales. Il vise à améliorer la qualité de vie des riverains vivant le long des routes cantonales, en tranquillisant ces voies de circulations afin de rendre la cohabitation possible. Cette politique d'assainissement du bruit routier s'inscrit dans un cadre fédéral : l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) oblige les propriétaires de routes à assainir celles qui dépassent les normes et prescriptions légales en matière de bruit routier. Dans le cadre de cette politique, la Confédération accorde des subsides par le biais de conventions-programme, la première pour la période 2012-2015, la deuxième pour la période 2013-2016. Ce programme de subventionnement fédéral prendra fin en 2018. Il appartient aux communes de s'inscrire dans ce programme, le canton ayant pour sa part décidé d'assainir les tronçons de routes cantonales de sa responsabilité dans le cadre de l'aide fédérale, qui couvre un tiers des coûts. Les communes, responsables des routes cantonales en traversée de localité ainsi que propriétaires des routes communales, paient en effet la plus grande part des mesures d'assainissement contre le bruit.

Le canton est responsable des routes cantonales hors traversée de localités et des routes principales suisses pour lesquelles il reçoit la part fédérale. Ce second crédit-cadre pour l'assainissement contre le bruit de 8,55 mios est donc composé de 7,9 mios destinés à financer les mesures sur le réseau cantonal hors traversée de localité, montant auquel s'ajoute Fr. 560'000.- destinés à mandater un bureau d'accompagnement et d'études pour appuyer le canton dans le suivi des projets communaux, afin de ne pas prendre de retard vu que les subventions fédérales prendront fin en 2018.

3. DISCUSSION GÉNÉRALE

Cadre légal

La législation fédérale pour la protection contre le bruit remonte à 1985, date de l'entrée en vigueur de la législation pour la protection de l'environnement. Dans le cadre de la RPT en 2008, il y a eu la nouvelle approche par convention-programme entre la Confédération et chaque canton. A cette occasion, l'OPB a été révisée, un délai à 2018 ayant été fixé pour l'assainissement dans son ensemble, d'où cette date butoir de 2018 pour le versement des subventions fédérales. Concernant les constructions en bordure des routes, communales, cantonales et nationales, les bâtiments construits avant 1985 doivent être protégés. Pour tous les bâtiments construits après cette date, c'est au constructeur de ce dernier de prendre les mesures nécessaires pour que le bâtiment soit conforme. Les communes doivent dès lors exiger que les propriétaires prennent des mesures particulières, notamment lors de la mise à l'enquête. Pour des nouveaux quartiers, les mesures prennent parfois la forme de buttes en terres, de parois anti-bruit. Par contre pour des bâtiments isolés, les mesures se résument en général à la pose de fenêtres adaptées.

Les propriétaires peuvent-ils exiger qu'on finance le changement de leurs fenêtres ?

Le chef du SR explique qu'actuellement, les seules indemnités qui ont été versées, c'est par des propriétaires suite à des démarches de locataires qui ont obtenu des indemnités par ce qu'il y avait trop de bruit. A ce jour dans aucun cas les propriétaires ont pu obtenir des indemnités à ce titre de la part des communes. La Confédération via l'OFEV est en train de préparer un projet d'ordonnance, qui sera mis prochainement en consultation, laquelle prévoit que les propriétaires de routes doivent indemniser les propriétaires selon le nombre de décibels de dépassement. Cela pourrait arriver.

Comment sont prises les mesures de bruit ?

L'ingénieur responsable du groupe bruit explique qu'on travaille sur des niveaux sonores moyens, selon une méthode définie par la Confédération et appliquée par les cantons : il y a le bruit moyen de jour (entre 6h et 22h) et le bruit moyen de nuit. Selon ces prescriptions fédérales, la mesure est prise dans le cadre d'une fenêtre du bâtiment concerné, le bruit en façade étant déterminant.

Comment a été déterminé le montant des travaux pour les routes de compétence communale ?

Le canton, grâce à un crédit-cadre d'un million alloué en 2003, a pu mener une étude globale des routes du canton et établir une estimation pour l'ensemble des routes, cantonales et communales. A cette fin, le SR a dressé un inventaire des routes cantonales en et hors traversée de localité, avec une première estimation des probabilités de dépasser les niveaux sonores admis. Comme c'est à partir de 3000 véhicules par jour qu'on risque de dépasser les valeurs légales (la mesure étant bien entendu déterminante), toutes les communes ne sont pas concernées. Sur la base de cette estimation, le SR a rencontré les environ 160 communes concernées par cette problématique. Environ deux tiers de ces communes ont entrepris par la suite une étude détaillée du bruit rue par rue, bâtiment par bâtiment, comprenant une description des mesures à mettre en place ; il reste un tiers des communes concernées qui n'ont encore rien entrepris.

Comment les subventions fédérales sont-elles attribuées ?

La Confédération a prévu une enveloppe de 30 millions pour les subventions qu'elle accordera dans le canton de Vaud. et que Il s'agit là du deuxième crédit-cadre 2013-2016 ; il y aura un troisième crédit cadre pour couvrir la période jusqu'en 2018. Les subventions fédérales ne sont pas attribuées à un projet particulier : c'est un pot commun que le canton peut distribuer à toute commune qui effectue des travaux d'assainissement contre le bruit, y compris lorsqu'elles profitent d'autres projets pour mener un tel assainissement.

Comment cela se passe avec les propriétaires quand des mesures de types revêtement phonoabsorbant ou parois anti-bruits ne sont pas réalisables et que l'on doit changer les fenêtres ?

Les changements de fenêtres sont très rares : les limites à partir desquelles les propriétaires de routes sont obligés de payer le remplacement des fenêtres d'un immeuble riverain sont plus élevées que les valeurs légales qu'il faut respecter ; il y a une sorte de trou dans les valeurs légales où le riverain doit supporter des valeurs plus élevées que la norme sans pouvoir revendiquer une isolation de son bâtiment. Dans la théorie, il faudrait forcer le propriétaire à accepter les fenêtres que le propriétaire de la route lui fournit, chose difficile de réaliser dans la pratique !

4. EXAMEN POINT PAR POINT DE L'EXPOSÉ DES MOTIFS

1.1 Préambule

« Au sens de l'OPB, les installations seront assainies [...] dans la mesure où cela est réalisable sur le plan de la technique et de l'exploitation et économiquement supportable ». Qui fixe les critères et décide si cela est économiquement supportable ?

L'ingénieur responsable du groupe bruit explique que la Confédération a fixé une méthode de calcul qui consiste à attribuer un coût annuel au bruit en fonction des décibels en dépassement des normes légales et des surfaces de plancher, le coût du décibel supplémentaire étant à peu près linéaire et non exponentiel. A ce résultat on oppose le coût d'amortissement et d'entretien des installations mises en place, en visant à obtenir un équilibre entre les deux.

1.4 Démarche du Canton

Quelles démarches sont entreprises pour le recyclage et la récupération des matériaux ?

Le chef du SR explique que le recyclage des matériaux bitumineux s'effectue selon deux méthodes : soit, dans certaines conditions très strictes imposées par la DGE, en les intégrant aux graves de fondation des routes ; soit en les utilisant pour faire des bitumes avec un pourcentage de matériaux recyclés, jusqu'à 40% pour autant que les installations des producteurs soient à la pointe. Actuellement on a de grandes arrivées de matériaux à recycler, notamment du fait de l'augmentation des interventions sur le réseau cantonal et sur les routes nationales, la Confédération étant un grand pourvoyeur de matériaux qu'elle n'utilise pas. Une démarche est en cours avec le DSE et auprès de l'OFROU, où il y a un important potentiel pour la réutilisation de ces matériaux.

Quelles sont les méthodes les plus rationnelles au niveau des investissements et des résultats entre les revêtements phonoabsorbants et les parois anti-bruit ?

Dans les tous premiers dossiers d'assainissement, des simulations ont été faites pour comparer les variantes « tout au phonoabsorbant » et « tout avec des parois antibruit ». Bien que le cycle de vie d'une paroi antibruit soit le triple de celui d'un revêtement phonoabsorbant, il s'avère plus économique d'agir avec des revêtements phonoabsorbants qu'avec des parois antibruit. Ceci dit, la législation impose un certain ordre dans lequel les mesures doivent être prises : on va d'abord chercher à supprimer les nuisances à la source (actions sur la route même : revêtements phonoabsorbant, modération de trafic, aménagement de traversées de localités...) ; ensuite il y a la famille des parois antibruit, des solutions rarement envisageables en localité ; enfin en dernier lieu et selon des conditions restrictives, on doit agir sur les bâtiments eux-mêmes.

Quelles sont les limites à l'utilisation des revêtements phonoabsorbants ?

Les revêtements phonoabsorbants ont une durée de vie moindre que les revêtements classiques : comprenant des vides d'air, il s'usent plus vite et perdent leur capacité à absorber le bruit. Par ailleurs, ces types de revêtements ne peuvent être utilisés en altitude, car il souffre particulièrement du gel et dégel. Ceci dit, il y a plusieurs sortes de revêtements phonoabsorbants : certains produits très performants avec beaucoup de vide sont mécaniquement fragiles et sensibles au gel ; d'autres produits s'approchent des enrobés standards en travaillant sur la granulométrie et la texture de surface, avec des résultats moins performants.

1.6 Coûts et financement des assainissements

Le canton subventionnera-t-il une partie des travaux d'assainissement à charge des communes ?

La cheffe du DIRH rappelle que, concernant les routes en traversée de localité, le subventionnement de leur entretien par le canton fait partie des négociations globales en cours entre le canton et les communes ; il n'y aura pas de négociations sectorielles.

Lorsqu'un tronçon du canton est mis aux normes, une synergie est-elle créée avec la commune ?

Le chef du SR explique que toutes les études d'assainissement menées jusqu'à aujourd'hui étaient conjointes canton-commune. Il y a des mises à l'enquête publique conjointes, des études communes d'ouvrages antibruit. Cela se passe bien. De plus, lorsque les communes présentent des projets de réhabilitation de routes, le SR leur suggère de profiter de leur projet pour assainir contre le bruit et bénéficier de subventions fédérales.

La mesure antibruit la plus simple est de diminuer la vitesse : n'y a-t-il pas un risque de dérive et de systématisation des limitations de vitesse ?

La cheffe du DIRH réfute : la principale obligation étant d'assurer la fonctionnalité du réseau cantonal, il y a des tronçons en traversée de localité où il n'est pas opportun de limiter la vitesse. Sur le réseau cantonal, tout cas d'abaissement de la vitesse doit obéir à un certain nombre de règles, dont le respect est examiné par une commission consultative dans laquelle siège les communes et milieux intéressés.

5. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DÉCRET ET VOTES

L'article premier du projet de décret est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

L'article deuxième du projet de décret est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

L'article troisième du projet de décret est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

6. ENTRÉE EN MATIÈRE SUR LE PROJET DE DÉCRET

A l'unanimité des 14 membres présents, la commission recommande au Grand Conseil l'entrée en matière sur ce projet de décret.

Oron-la-Ville, le 6 mai 2013

Le rapporteur :
(Signé) Philippe Modoux