

**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 6'500'000.- pour 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 2016-2018**

**1. PRÉAMBULE**

La commission s'est réunie le jeudi 30 novembre 2017 à la grande salle de Vufflens-la-Ville et était composée de Mmes Carole Schelker, Circé Fuchs et Myriam Romano Malagrifa (qui remplace Alexandre Rydlo), ainsi que MM. Jean-Luc Bezençon, Jean-François Cachin, Stéphane Rezso, Pierre Volet, Pierre Dessemontet, Jean-Marc Nicolet (qui remplace Suzanne Jungclaus Delarze), Vincent Jaques, José Durussel, Pierre-Alain Favrod, François Pointet, Christian van Singer, et de M. Jean-François Thuillard, président. Mme Suzanne Jungclaus Delarze et M. Alexandre Rydlo et étaient excusés.

Accompagnaient Mme Nuria Gorrite, présidente du Conseil d'Etat et cheffe du DIRH : MM Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, Pierre Bays, chef de la division infrastructures routières, Mme Mathilde Beaud, direction management des transports, responsable du trafic marchandise, DGMR.

M. Cédric Aeschlimann, secrétaire de la commission, a établi les notes de séances.

**2. PRÉSENTATION DE L'EMPD – POSITION DU CONSEIL D'ETAT**

Il s'agit de la 3<sup>ème</sup> convention-programme en ce qui concerne l'assainissement du bruit sur les routes cantonales hors traversée de localité. Il est rappelé que les communes sont responsables pour leur propre domaine de compétences en traversée de localité, même si c'est ratifié par le canton, qui est la porte d'entrée unique de la Confédération en la matière. Chaque commune élabore sa propre stratégie et ses propres mesures adaptées à sa situation, et le canton les siennes. Une première convention-programme avait été signée en 2008 avec la Confédération et le GC avait octroyé un montant de CHF 4.3 mio en 2012. Une seconde convention-programme avait reçu un montant de CHF 10.4 mio. Cette 3<sup>ème</sup> convention-programme est vraisemblablement la dernière puisque la loi impose que les assainissements soient terminés en 2018, avec une prolongation d'une année possible. Les grands principes ont déjà été discutés auparavant.

Il est également précisé que les CHF 6.5 mio sont prévus pour traiter l'assainissement du bruit des infrastructures dont le canton est propriétaire, soit les routes cantonales hors traversée de localité. Concernant le délai, la dernière convention programme couvre la période 2016-2018. Suite à la signature de cette convention, la Confédération confie un montant total de subvention au canton et le rôle des équipes de la DGMR est de distribuer les montants pour les projets cantonaux et communaux. Le délai fixé à 2018 est officiellement inscrit dans l'ordonnance de protection contre le bruit. Deux motions ont été déposées au niveau fédéral (Lombardi et Barrazone) pour demander une prolongation de délai, car tous les cantons n'ont pas réussi à tenir les objectifs de réalisation. Vaud est plutôt dans les bons élèves, avec 50% de réalisations. Neuchâtel et Jura n'ont pas encore commencé. La révision est en cours de consultation actuellement, avec un délai qui va être prolongé de 2018 à 2022. C'est la raison pour laquelle la planification de cet EMPD anticipe la révision et va jusqu'en 2022. Il n'y aura pas de 4<sup>ème</sup> convention-programme pour la période de 2019 à 2022, mais une extension de la 3<sup>ème</sup> est envisagée.

### **3. DISCUSSION GÉNÉRALE**

*Un commissaire serait enclin à diminuer ce montant, notamment sur le constat que l'on déplace plus de camions avec des trains, et que les voitures vont aussi faire de moins en moins de bruit. Il est demandé s'il est vraiment utile de mettre autant de moyens pour des zones moins habitées, puisque les communes ont en charge les zones habitées. Ne vaudrait-il pas mieux construire des protections contre le bruit des trains dont la fréquence va augmenter?*

Il est répondu que ces objectifs sont fixés dans la loi et qu'il n'est pas possible de s'y soustraire. La loi est respectée avec les subventions de la Confédération, ce que cet EMPD propose. L'alternative est d'atteindre ces objectifs sans les subventions. Les habitants sont aujourd'hui de plus en plus sensibles au bruit. Et même en dehors des localités, il y a des implantations d'entreprises ou d'habitations. Il est cité l'exemple de l'entreprise H2M qui vient de recevoir une décision de justice favorable à son permis de construire. Les opposants ont fait recours au motif que l'ordonnance sur le bruit n'était pas respectée. Le jugement a pu démontrer qu'elle l'était. Demain, lors d'un recours d'un tiers sur l'implantation d'entreprise, d'activité ou d'habitation, si quelqu'un fait recours au tribunal, que les valeurs limites sont dépassées et qu'il n'y a pas eu d'intervention, l'on va considérer que la loi n'est pas respectée, et le permis de construire ne sera pas délivré. Même si les dossiers arrivent par petits lots au GC, sa responsabilité est de voir les impacts de manière transversale. L'enjeu du respect de la loi n'est pas seulement d'être un bon élève, mais parce que l'absence de respect de la loi entraîne des conséquences en termes de limitations de l'activité. Le canton n'a pas intérêt à brider l'implantation d'entreprises ou le développement d'activités, y compris dans des zones situées hors des agglomérations. Il est également précisé qu'il n'y a pas de luxe et que les investissements sont réalisés uniquement là où la loi l'exige. Parfois des mesures d'allègement sont mise à l'enquête, avec une dérogation si les mesures à proposer sont déraisonnables. Le risque pour un propriétaire d'infrastructures qui ne respecte pas l'ordonnance au-delà de 2022 est qu'il doive indemniser les riverains, avec des valeurs locatives, des pertes de valeur d'habitation, etc. Les conséquences, qui ne sont pas encore définies, peuvent être importantes.

*Un commissaire évoque les maisons qui ont été construites avant ou en même temps que la route. Des mesures peuvent-elles être prises sur le bâtiment si des personnes se plaignent du bruit, plutôt que sur la route elle-même?*

Il est indiqué qu'il y a 3 niveaux d'intervention dans l'ordonnance. On peut traiter la source du bruit, soit la route, ensuite entre la route et le receveur, avec une paroi, et ensuite le bruit à l'arrivée, avec la pose de fenêtres par exemple. Cet EMPD couvre l'ensemble des 3 types d'interventions.

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

*La discussion n'est pas utilisée.*

### **5. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DECRET ET VOTES**

#### **COMMENTAIRES, AMENDEMENTS ET VOTE**

L'art. 1 du projet de décret est adopté par 15 voix pour, 0 voix contre et 0 abstention.

L'art. 2 du projet de décret est adopté par 15 voix pour, 0 voix contre et 0 abstention.

### **6. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DECRET**

Le projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

### **7. ENTREE EN MATIERE SUR LE PROJET DE DECRET**

*La commission recommande au Grand Conseil l'entrée en matière sur ce projet de décret à l'unanimité des membres présents.*

Froideville, le 3 janvier 2018

Le rapporteur :  
*Jean-François Thuillard*