

**RAPPORT DE LA COMMISSION
chargée d'examiner l'objet suivant :**

Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit-cadre de CHF 4'000'000.- pour financer la réalisation des mesures d'assainissement du bruit le long des routes cantonales selon l'avenant à la convention-programme signé entre le Canton et la Confédération pour la période 2016-2022 et des secteurs concernant les routes principales

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 22 avril 2021, en visioconférence. Elle était composée de Mmes Alice Genoud, Carole Schelker, Cloé Pointet, Anne-Laure Botteron-Métraux, de MM. Jean-Luc Bezençon, Jean-Christophe Birchler, Daniel Ruch (qui remplace Pierre Volet), Jean-François Cachin, José Durussel, Cédric Echenard, Claude Matter (qui remplace Stéphane Rezso), Pierre-Alain Favrod, Alexandre Rydlo, Vincent Jaques, et de M. Jean-François Thuillard, président. MM Pierre Volet et Stéphane Rezso étaient excusés.

Mme Nuria Gorrite, présidente du Conseil d'Etat et cheffe du DIRH, était accompagnée de MM Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, Pierre Bays, chef de la division infrastructure (DGMR).

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

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

Madame la Cheffe de Département indique que la loi fédérale sur la protection de l'environnement du 7 octobre 1983 (LPE, RS 814.01) et l'ordonnance sur la protection contre le bruit du 15 décembre 1986 (OPB, RS 814.41) obligent les propriétaires de routes à assainir celles qui ne satisfont pas aux prescriptions légales. Un assainissement doit être entrepris lorsque les immiscions sonores dépassent les valeurs limites. Cette tâche incombe aux propriétaires des installations, sous le contrôle du Canton. Il s'agit d'augmenter la qualité de vie des riverains et des usagers de la route.

Le présent EMPD est soumis au Grand Conseil en vue de l'obtention d'un crédit d'investissement (crédit-cadre) de CHF 4'000'000.- destiné à financer la part cantonale des projets d'assainissement dont la réalisation est planifiée dans la période 2020-2022, en lien avec la troisième convention-programme et en tenant compte de la prolongation possible d'une année pour la réalisation des travaux d'assainissement.

Cet EMPD comprend plusieurs modalités d'intervention, soit des mesures de réduction du bruit à la source, des mesures de protection sur le chemin de propagation et des mesures d'intervention sur le point de réception.

a) Mesures de réduction du bruit à la source, cette démarche regroupe diverses mesures :

- sur le réseau, par la hiérarchisation et l'adaptation du réseau, la planification des déplacements, l'amélioration de l'offre en transports publics ;
- sur la route, par l'aménagement de l'espace public (modération et fluidité du trafic) ainsi que par l'utilisation de revêtements phonoabsorbants ;
- sur le trafic, par la modération des vitesses et l'incitation à une conduite "feutrée".

- par la réduction de vitesse nocturne, nouvelle mesure qui a été testée avec succès avec les 30 km/h de nuit à Lausanne.

b) Mesures de protection sur le chemin de propagation :

Celles-ci sont mises en place dans l'espace disponible entre la source de bruit (route) et le point de réception (les façades des bâtiments). Elles comprennent les mesures visant à éloigner la source de bruit du point récepteur (déplacement de la route) et celles faisant obstacle à la propagation du bruit (talus, parois antibruit, bâtiments-écrans, constructions annexes, tranchées couvertes, etc.).

c) Interventions au point de réception avec des mesures de deux sortes :

- création d'écrans phoniques sur le bâtiment permettant de réduire les niveaux sonores à l'emplacement de la fenêtre (balcon plein ou fermé, surfaces avec absorbant phonique, loggia, etc.) ;
- mise en place de fenêtres isolantes acoustiques.

Les investissements en lien avec la lutte contre le bruit routier sont pérennes. Au niveau des bases légales, il est précisé que l'Ordonnance sur la protection contre le bruit du 15 décembre 1986 (OPB ; RS 814.41) complète la LPE dans le domaine de la lutte contre le bruit et contient des prescriptions détaillées. Cette ordonnance a pour but de protéger la population contre le bruit nuisible ou incommode. Elle précise notamment les critères servant à l'évaluation du bruit ainsi que les responsabilités.

L'OPB prévoyait initialement un délai d'assainissement fixé à 2002. A cette date, environ 30 % seulement des routes trop bruyantes avaient été assainies. Le Conseil fédéral a adopté le 21 février 2018 une révision de l'OPB qui prolonge l'octroi de subventions fédérales jusqu'à fin 2022.

L'OPB concerne l'assainissement du bruit moyen. Le bruit de pointe est traité dans une autre base légale, la LCR, notamment par le biais de l'homologation des véhicules.

3. DISCUSSION GENERALE

Concernant les mesures proposées, il est confirmé qu'il s'agit bien d'un assortiment de mesures possibles. Elles seront réalisées commune par commune en fonction des exigences. La loi définit l'ordre dans lequel les mesures de protection contre le bruit doivent être prises lorsque la situation l'exige. Elle stipule qu'il faut intervenir d'abord de manière préventive en agissant à la source, puis sur le chemin de propagation. Ce n'est que si ces deux premières mesures s'avèrent insuffisantes ou impossibles à mettre en œuvre, qu'il faudra agir sur le lieu d'immersion (point récepteur). Il est précisé que le processus est rodé, avec dans l'ordre l'étude d'assainissement, l'approbation par les services cantonaux, le projet d'exécution des mesures d'assainissement, l'enquête publique, la réalisation des travaux, les décomptes et subventions. Le suivi est assuré par une équipe de spécialistes de la DGMR.

La question des propriétaires d'immeubles dépend des règles de l'aménagement du territoire. Lors de nouvelles constructions, il incombe au promoteur/au propriétaire de protéger les occupants en construisant de la bonne manière pour protéger du bruit routier. Quant à la réalisation concrète des mesures, suite aux études d'impact du bruit, elles se font notamment au gré des campagnes annuelles de revêtements.

Il existe un dossier par commune, qui peut être volumineux, comme pour Lausanne par exemple, avec deux classeurs fédéraux. Il s'agit de lister ce qui va être réalisé, mais seule une partie est connue. La DGMR suit le rythme des communes et il est difficile de savoir ce qui va être réalisé en 2023.

Sur la base des premières études menées par la DGE et la DGMR, plus de 150 communes doivent faire l'objet d'un assainissement. Ces assainissements permettront de protéger plus de 20'000 personnes. La localisation des secteurs à assainir résulte d'études préliminaires portant sur la topographie, le volume de trafic, l'aménagement du territoire et le cadastre du bruit établi par la DGE. La longueur ainsi définie du réseau à assainir est de l'ordre de 400 km. Actuellement, environ 90 % du réseau routier devant être assaini ont été étudiés et environ 20 % des travaux de protection ont été réalisés. Ces assainissements ne seront pas terminés en 2023.

Les mesures ont lieu à la fin des travaux pour vérifier que le produit livré correspond bien à la cible de réduction. La mesure est mise à jour régulièrement (par exemple depuis la fenêtre la plus exposée), avec une mesure d'une heure. Avec le temps, le revêtement phonoabsorbant devient moins efficace, car il se dégrade et

ses pores se bouchent. Il existe la possibilité de le nettoyer avec un jet à haute pression. Après 15 à 20 ans, il devient cependant nécessaire de le remplacer. Les conditions locales ont un effet sur la durée de vie.

Les montants de la RC 601 (route de Berne) ne font pas partie de cet EMDP.

Il est confirmé qu'une centaine de projets ont déjà été réalisés, selon le catalogue des mesures mises en place mentionné dans l'EMPD (parois antibruit, talus, etc.).

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

(Seuls les chapitres ayant fait l'objet de remarques sont mentionnés)

1.4.2 Mesures d'assainissement

A la question de savoir si les communes intéressées à une limitation de nuit à 30 km/h sont connues et s'il s'agit d'axes cantonaux en traversée de localité, un renvoi à une réponse déjà donnée à la séance CTITM du 11.12.2020 à ce sujet est faite. Lorsque la phase test a été élaborée, il s'est agi de déterminer les principes généraux et non les axes. Un appel à projets a été lancé auprès des communes, car il n'est pas possible de les obliger à prendre de telles mesures. Dans l'intervalle, plusieurs communes se sont manifestées (Vich, Vevey, Denges, La Tour-de-Peilz, Cugy, Cossonay, Prilly, Pully, Montreux et Yverdon) et leur dossier est à des niveaux d'avancement divers.

Concernant les véhicules de secours, il est répondu que c'est une thématique nationale. Tous les cantons font des essais qui font l'objet de discussions avec la police. A ce stade, avec des dénonciations applicables dès 50 km/h, ces dépassements deviennent encore plus importants. Le positionnement pour les polices est géré, notamment lors d'interventions en feux bleus, prioritaires. Ce sont les interventions tactiques qui posent problème, avec des interventions sans feux bleus. Ce problème est délicat et la question reste ouverte, avec des réflexions en cours au niveau national. Il est thématiqué au niveau des ingénieurs cantonaux, et des solutions vont pouvoir être trouvées. Les véhicules d'intervention sont rarement dénoncés, néanmoins, à Lausanne par exemple, un flash fait l'objet de cinq rapports pour la même infraction.

1.5 Assainissements prévus pour la période 2016-2022

Sur les 150 communes annoncées, certaines ont déjà terminé leur projet et toutes les communes ont été contactées par la DGMR en 2009-2010. Pour la nouvelle législature, pour sensibiliser les nouveaux municipaux, la DGMR prévoit l'élaboration d'un vade-mecum qui mentionnera ces questions en lien avec la réduction du bruit.

1.6 Coûts et financement des assainissements

Concernant les subventions fédérales globales (routes principales suisses), elles ne sont pas affectées dans le canton de Vaud, la répartition des coûts d'assainissement se partage exclusivement entre les communes et l'Etat.

La détermination des montants à charge des communes tient compte des subventions versées par la Confédération au Canton, qu'elles proviennent des contributions globales ou des conventions-programmes.

3. CONSEQUENCES DU PROJET DE DECRET

Il se peut que le canton reçoive des courriers concernant des demandes de subventions de personnes qui ont acheté une villa le long d'une route, mais cela arrive ponctuellement, entre deux et cinq fois par année. Cela peut concerner des acheteurs d'un immeuble déjà existant le long d'une route cantonale. S'il s'agit d'une construction nouvelle, la base légale est claire et c'est au promoteur ou au propriétaire de réaliser les travaux. À moins que les conditions de trafic ne changent, comme avec un report du trafic par exemple.

5. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DECRET ET VOTES

5.1. COMMENTAIRES, AMENDEMENTS ET VOTE

L'art. 1 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

L'art. 2 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

6. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DÉCRET

(Tel que discuté et amendé par la commission, à la fin des travaux)

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

7. ENTRÉE EN MATIÈRE SUR LE PROJET DE DÉCRET

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

Froideville, le 10 mai 2021.

*Le rapporteur :
(Signé) Jean-François Thuillard*