

**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 CE un crédit-cadre de CHF 5'250'000.-
pour financer la réalisation des mesures d'assainissement du bruit le long des routes
cantonales selon la convention-programme signée entre le Canton et la Confédération pour la
période 2025-2028 et des secteurs concernant les routes principales**

1. PRÉAMBULE

La Commission thématique des infrastructures liées aux transports et à la mobilité (CTITM) s'est réunie s'est réunie le jeudi 4 juin 2026, à la salle des Charbon, Place du Château 6, à Lausanne. Présidée par Pierre-Alain Favrod, elle était composée de Mmes Nathalie Vez, Muriel Thalmann (qui remplace Aude Billard), Claire Attinger Doepper (qui remplace Vincent Jaques), de MM Jerome de Benedictis, Jean-François Cachin, Xavier de Haller, Oleg Gafner, Philippe Germain Stéphane Jordan, Pierre Kaelin, Bernard Nicod, Romain Pilloud, David Raedler, Fabrice Tanner. Mme Aude Billard et M. Vincent Jaques étaient excusée.

Mme Nuria Gorrite, cheffe du Département des institutions, de la culture, des infrastructures et des ressources humaines (DICIRH), était accompagnée de M. Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, M. Cyril Durussel, ingénieur responsable de la section bruit (DGMR).

M. Cédric Aeschlimann, secrétaire de commissions, a établi les notes de séance.

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

La Conseillère d'Etat indique que le canton s'inscrit dans la quatrième convention-programme conclue avec la Confédération pour l'assainissement du bruit routier sur les routes cantonales, tant en traversée de localité qu'en dehors de celles-ci, ces deux volets devant être considérés conjointement. Environ 150 communes sont concernées par ce décret. Une présentation va traiter les préconisations prévues par la législation, l'ordre dans lequel l'assainissement du bruit routier doit être réalisé, ainsi que les principes d'intervention retenus. Elle rappelle également les modalités de financement, qui reposent sur une répartition entre la Confédération, le canton et les communes, en précisant que le décret porte uniquement sur la part cantonale.

Le Responsable de la section bruit, commentant une présentation, rappelle le contexte général, les bases légales applicables et l'état d'avancement de l'assainissement du bruit routier dans le canton.

L'obligation d'assainir le bruit routier découle d'une exigence fédérale en vigueur depuis 1985. Il souligne que cette démarche s'inscrit également dans les objectifs du programme de législature cantonal visant à réduire les nuisances sonores. Il mentionne la signature de la convention-programme 2025-2028 entre le canton et la Confédération et précise que cette convention constitue la poursuite d'une politique engagée par le canton en 2004, avec un premier décret consacré à la lutte contre le bruit. Depuis lors, plusieurs décrets se sont succédé ainsi que trois conventions-programmes conclues avec la Confédération.

Concernant les bases légales, la loi fédérale sur la protection de l'environnement repose sur trois principes essentiels. Le premier est celui du pollueur-payeur : le responsable de la nuisance est tenu de financer son assainissement. Dans le cas du bruit routier, le responsable est juridiquement le propriétaire de la route. Le deuxième principe impose la mise en œuvre de mesures d'assainissement lorsque les valeurs limites d'exposition au bruit sont dépassées. Enfin, le troisième principe prévoit un soutien financier de la Confédération aux propriétaires de routes par le biais des conventions-programmes.

L'ordonnance sur la protection contre le bruit précise ensuite ces dispositions en fixant les valeurs limites d'émission applicables aux locaux sensibles au bruit, notamment les logements, les écoles, certains locaux de travail et autres bâtiments nécessitant un environnement calme. Cette ordonnance désigne également comme responsable de l'assainissement le propriétaire de l'installation bruyante, soit, dans le cas présent, le canton ou les communes propriétaires des routes concernées. Il rappelle enfin que cette ordonnance avait fixé le délai d'assainissement à 2018, soulignant le retard accumulé et la nécessité de poursuivre les efforts engagés. Le canton compte environ 600 kilomètres de routes nécessitant un assainissement, avec plus de 150 communes concernées. Il souligne l'importance des coûts engendrés par ces mesures et rappelle que le canton poursuit cette politique d'assainissement de manière continue depuis 2004.

Il expose ensuite les principes de mise en œuvre des mesures de protection prévus par l'ordonnance et appliqués par le canton. La priorité est donnée aux mesures agissant à la source, telles que les revêtements phonoabsorbants, la modération de la vitesse ou la réduction du trafic. Ces interventions représentent environ deux tiers des mesures réalisées et bénéficient à l'ensemble des riverains. En deuxième priorité viennent les mesures agissant sur le chemin de propagation du bruit, notamment les parois et buttes antibruit. Il relève toutefois que leur efficacité demeure limitée aux bâtiments situés derrière ces ouvrages et qu'elles sont souvent contraintes par des considérations urbanistiques. En dernier recours, lorsque les deux premières catégories de mesures ne permettent pas d'atteindre les objectifs d'assainissement, des mesures d'isolation des bâtiments, telles que la pose de fenêtres antibruit, sont mises en œuvre. Il précise qu'il s'agit d'une mesure exceptionnelle, coûteuse et dont l'efficacité se limite à l'intérieur des bâtiments, fenêtres fermées.

Faisant le bilan des vingt années d'assainissement, il indique qu'environ 90 % du réseau nécessitant une étude a désormais été analysé. Il explique que ce taux n'atteint pas 100 % en raison de l'apparition régulière de nouvelles situations, notamment liées à l'augmentation du trafic. Il précise qu'environ 45 % des mesures de protection ont déjà été réalisées, permettant de protéger plus de 30'000 personnes. L'investissement total consacré à cette politique s'élève à environ CHF 77 mio, financés conjointement par le canton et les communes.

Abordant ensuite le projet de décret, il distingue d'abord les mesures ne relevant pas de la convention-programme. Celles-ci concernent les routes principales suisses, telles que les cols de la Givrine et des Mosses, le secteur de Château-d'Œx ou encore la route de Berne. Ces infrastructures ne bénéficient pas des subventions fédérales prévues dans les conventions-programmes. Les mesures envisagées sur ces routes représentent un coût estimé à CHF 1,5 mio, dont un million à la charge du canton et CHF 500'000.- la charge des communes, selon une répartition de deux tiers pour le canton et d'un tiers pour les communes. Il précise que le canton prévoit en outre une subvention de CHF 150'000.- afin de soutenir les communes réalisant des travaux sur ces routes, selon des modalités équivalentes à celles appliquées par la Confédération dans le cadre des conventions-programmes.

Il présente ensuite les éléments relevant de la convention-programme 2025-2028, entrée en vigueur plus d'une année auparavant. Celle-ci fixe comme objectif la protection de 5'900 personnes dans le canton et prévoit une participation financière de la Confédération de 5 millions de francs. Il précise qu'une année de rattrapage est prévue en 2029 afin de permettre l'achèvement des objectifs ou l'utilisation complète des subventions fédérales si nécessaire. Le coût global des mesures prévues dans le cadre de cette convention-programme est estimé à CHF 16'650'000.-, répartis à raison d'un tiers à la charge du canton et de deux tiers à celle des communes. Aini, les mesures hors convention-programme représentent un coût de 1 million de francs auquel s'ajoutent CHF 150'000.- de subventions aux communes. Pour les mesures relevant de la convention-programme, la part cantonale est estimée à CHF 5,85 mio, dont CHF 1,75 mio devrait être couvert par les subventions fédérales, laissant un solde d'environ CHF 4,1 mio à financer par le canton. Le montant total sollicité dans le projet de décret s'élève ainsi à CHF 5,25 mio.

Enfin, concernant les mesures d'accompagnement proposées aux communes, la DGMR leur met à disposition un soutien technique pour les procédures administratives et l'élaboration des projets. Il indique que, dans la

plupart des cas, une étude unique est réalisée à l'échelle de l'ensemble du territoire communal, sous la conduite du canton, qui dispose d'une expertise reconnue dans ce domaine, tout en laissant aux communes la maîtrise de leurs décisions.

3. DISCUSSION GENERALE

Un Député demande des précisions sur la méthode de calcul du montant soumis au vote. Il relève que ce montant découle des conventions conclues avec la Confédération, mais observe que le projet de décret ne détaille pas les mesures concrètes qui seront réalisées. Compte tenu des différentes possibilités d'assainissement du bruit routier, il souhaite comprendre comment les montants figurant dans les conventions sont déterminés.

Le Responsable de la section bruit explique que le calcul est effectué à partir de l'enveloppe financière allouée par la Confédération aux cantons. Une fois cette enveloppe connue, le canton répartit les moyens entre les différentes catégories de mesures, telles que les revêtements phonoabsorbants, les limitations de vitesse ou les parois antibruit, afin d'établir le montant global des interventions prévues. Cette approche relève d'une logique de « design to cost », les projets étant calibrés en fonction des moyens financiers disponibles.

Le Directeur général de la DGMR rappelle que les taux de subvention fédérale varient selon la nature des mesures réalisées, les coûts de référence étant notamment calculés au mètre carré pour les parois antibruit ou les revêtements phonoabsorbants. En moyenne, la participation fédérale représente environ 30 % du coût des travaux, même si ce taux peut légèrement varier selon les projets. La DGMR est chargée de déterminer le montant exact des subventions en appliquant les règles fédérales.

Un Député, co-président de l'ATE Suisse, s'interroge sur les conséquences financières d'une éventuelle révision de l'ordonnance fédérale relative aux limitations de vitesse à 30 km/h. Il rappelle que la réduction de la vitesse constitue une mesure efficace pour diminuer le bruit routier, mais relève que le projet de révision fédérale envisage de rendre plus difficile le recours aux limitations de vitesse et de privilégier davantage les revêtements phonoabsorbants, plus coûteux. Il demande si une telle évolution pourrait avoir un impact sur les montants prévus pour les communes. Il déduit en effet qu'une augmentation des coûts d'assainissement sur les routes communales pourrait conduire à une consommation plus importante de l'enveloppe disponible, ce qui lui est confirmé.

Le Responsable de la section bruit répond que les routes communales concernées par les dépassements des valeurs limites sont effectivement incluses dans le périmètre de la convention-programme, au même titre que les routes cantonales, à l'exception des routes principales suisses. Il est toutefois précisé que relativement peu de routes communales sont concernées, la majorité d'entre elles ne présentant pas un trafic suffisant pour dépasser les valeurs légales d'exposition au bruit.

La Conseillère d'Etat rappelle que la réduction de la vitesse ne permet pas toujours, à elle seule, de respecter les exigences de l'ordonnance sur la protection contre le bruit. Les expériences menées, notamment à Lausanne, ont montré que cette mesure doit parfois être complétée par la pose de revêtements phonoabsorbants. À l'inverse, dans certaines régions soumises à des conditions climatiques particulières, comme le secteur de Saint-Cergue, ces revêtements présentent une durabilité insuffisante, de sorte que la limitation de vitesse constitue alors la mesure la plus appropriée. Il est souligné que les mesures sont toujours choisies selon la hiérarchie fixée par la législation fédérale, qui impose de privilégier en premier lieu la réduction du bruit à la source avant d'envisager des interventions plus coûteuses telles que les revêtements spéciaux, les parois antibruit ou le remplacement des fenêtres.

Le Responsable de la section bruit ajoute qu'au début de chaque convention-programme, le canton dispose d'une vision relativement précise de ses propres projets pour les quatre à cinq années suivantes, mais que les informations concernant les projets communaux sont plus limitées. Chaque année, le canton rend compte à la Confédération de l'utilisation des subventions fédérales. À cette fin, il recense auprès des communes les projets effectivement réalisés et les justificatifs correspondants. Les surfaces ou longueurs de routes traitées permettent alors de calculer précisément le montant des subventions, qui sont versées aux communes avant que les dépenses ne soient annoncées à la Confédération.

Le Directeur général de la DGMR précise que le système repose sur une enveloppe globale alimentée progressivement au rythme de l'avancement des projets et non sur une validation préalable de chaque projet

individuel. Le critère déterminant pour le montant attribué par la Confédération est le nombre de personnes à protéger, fixé à 5 900 pour la convention-programme en cours.

Une Députée a comparé les montants des différentes conventions-programmes conclues depuis 2008 avec les crédits votés par le Grand Conseil. Constatant un écart d'environ 48 millions de francs, elle demande si cela signifie qu'une partie des mesures prévues a été abandonnée ou reportée.

Le Responsable de la section bruit répond que les 77 millions de francs mentionnés précédemment correspondent au coût total des mesures réalisées sur l'ensemble du territoire cantonal, incluant les dépenses des communes. Les crédits soumis au Grand Conseil ne couvrent que la part cantonale, tandis qu'une part importante des investissements, les deux tiers, soit env CHF 48 mio, est directement assumée par les communes, notamment dans les traversées de localité où se concentrent les besoins d'assainissement. Les communes supportent ainsi la majeure partie des coûts, tout en bénéficiant des subventions fédérales correspondantes.

Un Député s'interroge sur le fonctionnement général du dispositif. Il demande si le canton adapte effectivement son rythme d'assainissement au montant des enveloppes financières attribuées périodiquement par la Confédération et s'interroge sur l'hypothèse où les subventions fédérales diminueraient à l'avenir, alors même que les besoins d'assainissement demeurent importants.

La Conseillère d'Etat répond que le canton ne compense pas une éventuelle diminution des financements fédéraux en se substituant à la Confédération. Il est rappelé que les montants fédéraux sont déterminés selon des critères objectifs, principalement le nombre de personnes à protéger, et non de manière arbitraire. Les études ayant déjà été réalisées sur environ 90 % du réseau concerné, le canton connaît les interventions nécessaires, même si leur planification détaillée dépend encore de l'état des infrastructures. Il est également précisé que certains travaux sont volontairement différés afin de les coordonner avec le renouvellement normal des chaussées, par exemple lorsque la durée de vie d'un revêtement n'est pas encore arrivée à son terme. Il est enfin indiqué que les enveloppes fédérales ont effectivement diminué au cours des dernières périodes de convention-programme.

Un Député s'interroge sur l'existence de différentes enveloppes de subventionnement pour les travaux routiers et souhaite savoir si les aides destinées à l'assainissement du bruit se confondent avec celles accordées pour la réfection des routes cantonales en traversée de localité.

La Conseillère d'Etat répond qu'il s'agit de dispositifs distincts. Les subventions liées au bruit ne concernent que les situations où les valeurs limites d'exposition sont dépassées au sens de l'ordonnance sur la protection contre le bruit. Les subventions destinées aux routes cantonales en traversée de localité relèvent d'un autre mécanisme.

Le Directeur général de la DGMR rappelle à ce sujet que la loi prévoit uniquement la possibilité, et non l'obligation, pour le canton, de subventionner les travaux réalisés par les communes sur les routes cantonales en traversée de localité. Historiquement, les crédits s'élevaient à environ 1,5 million de francs par année. Ceux-ci ont été gelés dans le cadre des mesures d'assainissement des finances cantonales. À la suite des négociations conduites en 2013 entre le canton et les communes, le budget annuel a été porté à 5 millions de francs et un crédit supplémentaire de 40 millions de francs a été constitué afin de résorber le retard accumulé. Ce crédit est aujourd'hui entièrement engagé, mais pas encore dépensé, et le Conseil d'Etat examine actuellement la possibilité de remplacer progressivement ce mécanisme par un nouveau crédit-cadre d'investissement destiné à soutenir les communes dans leurs projets de traversées de localité, indépendamment des questions liées à l'assainissement du bruit.

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

[Seuls les points ayant suscités une discussion sont mentionnés.]

1.5 Assainissements prévus pour la période 2025-2028

Un Député demande s'il existe une carte présentant les assainissements réalisés ainsi que ceux programmés.

Le Directeur général de la DGMR répond que les études réalisées, couvrant environ 90 % du territoire, permettent de disposer d'une cartographie recensant les secteurs où des mesures sont prévues ainsi que les interventions déjà effectuées. Ce document pourra être transmis à la commission.

3.2 Amortissement annuel

Un Député s'interroge sur la durée d'amortissement retenue, fixée à vingt ans. En effet, certains revêtements phonoabsorbants présentent une durée de vie inférieure à cette période, et il demande si un amortissement différencié selon les types de mesures ne pourrait pas être envisagé.

Le Directeur général de la DGMR répond qu'il existe différentes catégories de revêtements phonoabsorbants, dont les performances acoustiques et la durée de vie varient. Les choix techniques sont effectués en recherchant le meilleur compromis entre efficacité acoustique et durabilité. La durée d'amortissement de vingt ans constitue ainsi un équilibre jugé approprié. Il est également rappelé que certaines mesures, telles que les limitations de vitesse, n'engendrent pratiquement pas de coûts d'investissement.

Un Député rappelle que les directives comptables prévoient en principe une durée d'amortissement de quarante ans pour les infrastructures, tout en autorisant une réduction à vingt ans lorsque des raisons particulières le justifient. Il estime que cette situation répond précisément à cette exception, les infrastructures concernées, notamment les revêtements routiers, ayant une durée de vie inférieure à quarante ans. Il soutient le choix d'un amortissement fixé à vingt ans.

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

L'art. 3 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents

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.

Noville, le 17 septembre 2026

*Le rapporteur :
(Signé) Pierre-Alain Favrod*