

**Rapport-préavis - Réponse au postulat de M. André Walther au nom du groupe EMVL
"Agir contre le bruit de l'autoroute"**

N° DE RAPPORT-PRÉAVIS : 25/5.24



DIRECTION : Infrastructures et environnement urbain

PRÉAVIS PRÉSENTÉ AU CONSEIL COMMUNAL EN SÉANCE DU : mercredi 19 juin 2024

PREMIÈRE SÉANCE DE COMMISSION : mardi 25 juin 2024 à 18 h 30 / Salle Léman, avenue Riord-Bosson 14

DEMANDE DE DÉTERMINATION DE LA COMMISSION DES FINANCES : non

ANNEXES : néant

TABLE DES MATIÈRES

1	PRÉAMBULE.....	3
2	BASES LÉGALES DE RÉFÉRENCE	3
3	SITUATION MORGIENNES.....	5
3.1	Mesure contre le bruit routier sur les routes communales.....	5
3.2	Travaux déjà réalisés par l'OFROU.....	5
3.3	Collaboration et coordination Ville de Morges / OFROU.....	5
3.4	Études conduites par l'OFROU	6
4	EXPERTISE INDÉPENDANTE DU BRUIT DE L'AUTOROUTE.....	6
5	POSTULAT.....	7
6	RÉPONSES AU POSTULAT	7
7	ASPECTS FINANCIERS.....	8
7.1	Coûts et recettes du projet.....	8
7.2	Incidences sur le budget de fonctionnement.....	8
8	DÉVELOPPEMENT DURABLE	8
9	CONCLUSION	9

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

1 PRÉAMBULE

En Suisse, le bruit routier est une préoccupation importante en raison de la portée que cette nuisance peut avoir sur la santé des personnes exposées de manière régulière et prolongée. En effet, troubles du sommeil, stress, anxiété et conséquences sur la santé mentale sont quelques-uns des principaux impacts sur la santé associés au bruit routier. Notre pays présente une densité de population relativement élevée et un réseau routier bien développé. La ville de Morges est particulièrement représentative de cette situation avec un axe autoroutier fort traversant sa zone urbaine.

Le bruit routier est le son généré par le trafic routier, y compris le bruit des moteurs de véhicules, des pneus sur l'asphalte, des klaxons, etc. Il peut avoir un impact significatif sur l'environnement sonore, affectant la qualité de vie des personnes qui vivent ou travaillent à proximité des routes.

La réduction du bruit routier est dès lors une nécessité dont les mesures doivent être coordonnées entre la Confédération, le Canton et les Communes. De manière globale, les autorités agissent depuis de nombreuses années sur les sujets suivants : normes sur le bruit des véhicules, limitation de la vitesse, revêtement phono-absorbants, parois antibruit et planification urbaine. Cependant et malgré ces mesures, le bruit routier reste un défi, surtout dans les zones urbaines densément peuplées et le long des principaux axes de transport. Les autorités continuent dès lors de rechercher des moyens innovants pour atténuer les effets du bruit routier sur la population.

La diminution du bruit routier passe aussi par un encouragement de la Municipalité au report modal et au développement de la mobilité douce par la mise à disposition d'infrastructures adéquates.

Depuis de nombreuses années, la Municipalité s'est engagée dans la lutte contre les nuisances occasionnées par le trafic motorisé en adoptant un plan visant à assainir le bruit routier. En effet, lors de la conception de tous les projets d'aménagement routier, des mesures sont systématiquement étudiées pour réduire cette pollution sonore, notamment par l'utilisation de revêtements phono-absorbants et la mise en place de limitations de vitesse.

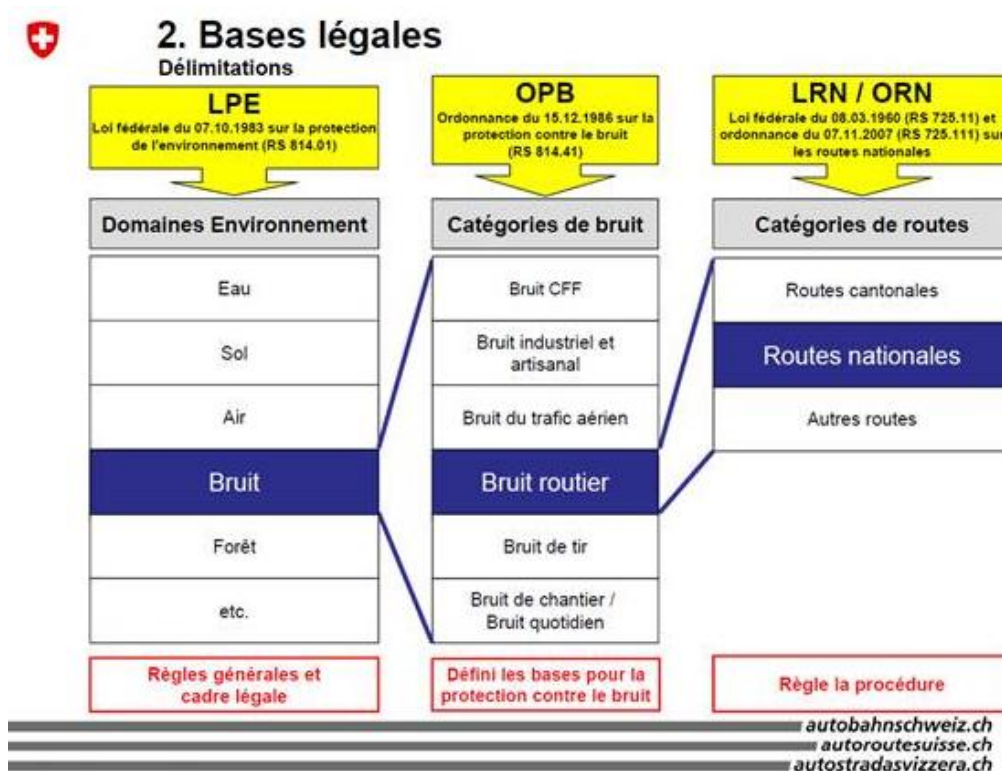
Ce rapport préavis a pour objectif de répondre au postulat de M. André Walther au nom du groupe EM/VL « Agir contre le bruit de l'autoroute ». Il permet également de rappeler les nombreuses actions déjà menées par la Municipalité dans le cadre de la lutte contre le bruit routier et d'affirmer clairement sa volonté d'améliorer la protection de sa population contre celui-ci, notamment le bruit routier est généré par l'autoroute qui traverse la ville de Morges. Pour ce faire, elle propose d'établir une carte du bruit autoroutier et routier, basée sur ses propres données.

Cela permettra à la Municipalité de se doter d'un outil de gestion du bruit et d'arguments pertinents dans la perspective des travaux et des discussions avec l'Office fédéral des routes (OFROU). En outre, cette étude doit apporter crédibilité et transparence dans le choix des mesures pour lutter efficacement contre le bruit routier.

2 BASES LÉGALES DE RÉFÉRENCE

Chaque propriétaire d'installation est responsable de l'assainissement du bruit engendré par son infrastructure. Cela implique que l'OFROU est responsable du bruit généré par l'autoroute, comme les CFF sont responsables des nuisances sonores induites par les trains.

Les études et la mise en œuvre des mesures contre le bruit sont réalisées dans le respect de la législation en vigueur, synthétisées sur le schéma et les explications ci-dessous.



LPE (Loi fédérale sur la protection de l'environnement / domaine du bruit) :

Cette loi fédérale a pour but de protéger les humains, les animaux et les plantes contre les atteintes nuisibles ou incommodantes. À titre préventif, ces dernières devront être réduites assez tôt. Les frais inhérents aux mesures sont à la charge de celui qui est à l'origine de la nuisance. Le terme « atteinte » englobe toutes sortes de nuisances, telles que : le bruit, la pollution atmosphérique, les vibrations, les rayons, la pollution des eaux et du sol, etc.

OPB (Ordonnance fédérale contre le bruit / catégorie bruit routier) :

Cette ordonnance s'appuie sur la LPE et a pour but de protéger contre le bruit nuisible ou incommode. Elle traite de la limitation des émissions, de la délimitation des zones à bâtir dans des secteurs exposés au bruit, des permis de construire pour les bâtiments à locaux sensibles et exposés au bruit, de l'isolation contre le bruit pour les bâtiments existants et nouveaux, et enfin de la détermination des émissions. L'OPB mentionne, notamment, les valeurs limites d'exposition au bruit du trafic routier selon le degré de sensibilité des zones d'affectation considérées.

LRN (Loi fédérale sur les routes nationales) :

Cette loi fédérale définit les voies de communication les plus importantes et qui sont d'intérêt national. Elles sont réparties en trois classes. La loi traite divers thèmes concernant les routes nationales, tels que : leur construction (planification, développement stratégique et projets généraux, projets définitifs, acquisition de terrain, etc.), leur entretien et exploitation, leur surveillance et les dispositions d'exécution.

ORN (Ordonnance fédérale sur les routes nationales) :

Cette ordonnance s'appuie sur la LRN et a pour but de régir la construction, l'aménagement, l'entretien et l'exploitation des routes nationales. Le terme « routes nationales » comprend, outre la chaussée, également les ouvrages d'art, les jonctions, les rampes d'accès et de sortie, les aires de repos ; toutes les installations servant à l'entretien (par ex. centres d'entretien et d'intervention), ainsi que tous les équipements servant au trafic destiné aux routes nationales (par ex. chemin de desserte, giratoire, intersection).

3 SITUATION MORGIENNES

À Morges, le sujet du bruit routier est depuis longtemps traité avec importance et il est utile de rappeler les différentes actions déjà entreprises.

3.1 Mesure contre le bruit routier sur les routes communales

Un plan d'assainissement communal du bruit routier a été élaboré entre 2009 et 2015. Il précise quels sont les tronçons routiers nécessitant des mesures d'assainissement. Dans ce cadre, environ 5'000 mètres linéaires d'axes de circulation ont été équipés d'un revêtement phono-absorbant. La Municipalité a aussi décidé qu'indépendamment du plan d'assainissement du bruit routier, lors de toutes réfections routières, des revêtements phono-absorbant sont posés et des réductions de vitesse sont privilégiées. La réduction du bruit après la pose de tels revêtements est de -3 dB (décibel), ce qui correspond à diviser l'intensité sonore par deux.

3.2 Travaux déjà réalisés par l'OFROU

Des assainissements ont déjà été effectués (parois anti-bruit) dans le courant des années 1980-1990 mais avaient été dimensionnés en fonction du trafic et des normes d'alors.

En septembre 2021, l'OFROU a procédé au remplacement du revêtement phono-absorbant sur le tronçon d'autoroute en traversée de Morges. La signalisation variable avec l'activation de la bande d'arrêt d'urgence entre Ecublens et Morges-Est permet de limiter la vitesse à 100 ou 80 km/h aux heures de pointe et ainsi de réduire également les nuisances sonores et la pollution de l'air.

3.3 Collaboration et coordination Ville de Morges / OFROU

Un groupe de travail a été constitué dans le but de coordonner et de suivre les études, ainsi que les travaux qui seront mis en œuvre par les CFF et l'OFROU. C'est dans le cadre de ce groupe, qu'il sera également possible d'évoquer la problématique des nuisances dégagées par l'autoroute, notamment la pollution sonore et atmosphérique. Ce groupe de travail est composé des entités expertes suivantes :

- la Direction Infrastructures et environnement urbain, la Direction Urbanisme, constructions et espace public et le bureau de la Mobilité de la Ville de Morges ;
- des représentants·es de l'OFROU qui sont en charge des travaux projetés ;
- des représentants·es des CFF.

Pour permettre à la Ville de défendre ses intérêts, il est nécessaire de disposer d'une expertise externe et neutre, établie par des spécialistes, afin de bénéficier de ses propres données d'analyse du bruit. Ces dernières pourront être comparées à celles de l'OFROU afin d'exiger si nécessaire des mesures complémentaires, telles que des parois anti-bruit.

Lorsque ce projet rentrera sans sa phase de mise à l'enquête et de réalisation, des rencontres spécifiques avec l'OFROU auront lieu selon les besoins. De plus, des séances d'informations publiques devront être organisées par l'OFROU dans le but d'informer la population sur la nature des travaux qui seront entrepris, dont notamment les mesures visant à diminuer le bruit routier.

3.4 Études conduites par l'OFROU

L'OFROU a conduit en 2021 une étude globale sur la maintenance de ses infrastructures, notamment celles qui traversent Morges. De cette étude, il résulte notamment que :

- l'ensemble des couches bitumineuses doit être remplacé (travaux réalisés fin 2021) ;
- les eaux de chaussée doivent être traitées ;
- des équipements à informations variables permettant entre autre la limitation de vitesse seront installés ;
- les dispositifs de retenue des véhicules doivent être mis aux normes (glissières, barrières, etc.) ;
- les murs de soutènement doivent être renforcés et les ouvrages d'art doivent être entretenus et renforcés ;
- les parois antibruit doivent être assainies.

Lors de cette étude, il a également été constaté que le secteur Morges-Est / Aubonne est un point faible du réseau. La solution envisagée est l'utilisation ponctuelle de la bande d'arrêt d'urgence comme voie de circulation sur ce tronçon. Des études complémentaires conduites par l'OFROU sont en cours.

L'OFROU a mandaté des bureaux spécialisés dans divers domaines spécifiques, notamment dans la prise de mesures du bruit routier. Suite à ces phases d'études et d'investigations, des procédures de mise à l'enquête sont prévues pour la mise en œuvre entre autres, des travaux d'une deuxième étape d'assainissement du bruit routier après celle accomplie en 2021. À noter que selon la planification de l'OFROU, la traversée de Morges sera le secteur traité en priorité et dont les travaux d'exécution sont prévus dès 2028.

4 EXPERTISE INDÉPENDANTE DU BRUIT DE L'AUTOROUTE

La Ville de Morges souhaite disposer d'une expertise indépendante du bruit généré par l'autoroute. En effet et comme évoqué plus haut, l'OFROU va engager des études visant notamment à vérifier les mesures actuelles et si nécessaires établir de nouvelles mesures d'assainissement, afin de répondre aux exigences légales. C'est donc sur leurs seuls constats que seraient prises des décisions essentielles pour le bien-être et la qualité de vie des Morgiens-nes. Sans vouloir remettre en cause les compétences des mandataires de l'OFROU ou sa volonté d'atteindre les meilleurs résultats, il est crucial que la Ville dispose d'une autre expertise et ceci pour plusieurs raisons :

- Une expertise indépendante permettra de quantifier les nuisances sonores et de les analyser de manière neutre. Cela garantit que les conclusions et les décisions qui en découleraient reposeront sur des données et des analyses complètes et objectives plutôt que sur des intérêts particuliers. Cela offrira également à la Ville une vision supplémentaire par rapport aux études menées par l'OFROU.
- La population jugera davantage crédibles les décisions qui reposeront également sur des mesures du bruit réalisées et/ou complétées par la Ville.

Ainsi, la Municipalité propose qu'un bureau spécialisé en acoustique établisse un cadastre du bruit routier dans les zones qui jouxtent l'autoroute sur le territoire de la Commune de Morges et qui sont potentiellement exposées aux nuisances évoquées. Cela offrira à la Ville une meilleure connaissance des enjeux liés au bruit routier en lien avec le développement urbanistique.

5 POSTULAT

Lors de la séance du Conseil communal du 1^{er} décembre 2021, M. André Walther, au nom du groupe EM/VL, a déposé le postulat « Agir contre le bruit de l'autoroute » dans lequel il est demandé à la Municipalité :

1. *De prendre l'initiative et former un groupe de travail afin d'assurer et maintenir la pression sur les instances concernées.*
2. *Que ce groupe soit composé notamment d'un ingénieur et d'un acousticien dans le but de recenser clairement les tronçons d'autoroute en traversée urbaine, sans parois de protection phonique.*
3. *De faire procéder à des mesures adéquates de bruit diurne et nocturne afin de déterminer et relever les éventuels dépassements de niveaux sonores.*
4. *D'établir et chiffrer un avant-projet pour la pose de parois phono-absorbante, sur les tronçons non protégés.*

6 RÉPONSES AU POSTULAT

Demande N° 1 : prendre l'initiative et former un groupe de travail afin d'assurer et maintenir la pression sur les instances concernées

Réponse : un groupe de travail spécifique et dédié, réunissant des experts-es de la Ville de Morges ou mandatés-es par cette dernière, des collaborateurs-rices de l'OFROU et des CFF, sera créé afin de défendre les intérêts de la population morgienne par rapport aux nuisances sonores générées par l'autoroute. Dans cette démarche, la Ville souhaite être proactive et assumera le rôle de coordinatrice de ce groupe de travail. Cette initiative visera notamment à assurer un suivi du projet et à maintenir un dialogue constant avec l'OFROU.

Demande N° 2 : que ce groupe soit composé notamment d'un ingénieur et d'un acousticien dans le but de recenser clairement les tronçons d'autoroute en traversée urbaine, sans parois de protection phonique

Réponse : afin d'être une force de proposition dans les discussions et la collaboration avec l'OFROU, la Municipalité par le biais de ce préavis propose de mandater un bureau indépendant spécialisé en acoustique. En effet, elle ne dispose pas de cette compétence spécifique au sein du personnel communal.

L'objectif sera d'établir un cadastre du bruit routier pour la situation actuelle et future afin de déterminer quels secteurs sont les plus impactés par les nuisances sonores de l'autoroute. En comparant ce cadastre du bruit routier avec les degrés de sensibilité au bruit des diverses zones, il sera ainsi possible de déterminer les secteurs où les valeurs limites d'immissions sont dépassées et qui doivent faire l'objet d'un assainissement de la part de l'OFROU.

Le bureau mandaté par la Ville travaillera indépendamment du groupe de travail car la Municipalité souhaite disposer de mesures neutres. Le résultat de l'étude sera ensuite transmis au groupe de travail, ce qui permettra d'ouvrir la discussion avec l'OFROU pour déterminer les mesures les plus pertinentes à mettre en œuvre pour protéger la population morgienne des bruits de l'autoroute.

Demande N° 3 : faire procéder à des mesures adéquates de bruit diurne et nocturne afin de déterminer et relever les éventuels dépassements de niveaux sonores

Réponse : de telles mesures, à des emplacements clés, sont effectivement prévues dans le cahier des charges du spécialiste qui sera mandaté.

Demande N° 4 : établir et chiffrer un avant-projet pour la pose de parois phono-absorbantes sur les tronçons non protégés

Réponse : comme expliqué plus haut, chaque propriétaire d'installation est responsable de l'assainissement du bruit routier engendré par son infrastructure. C'est pour cette raison que la Ville de Morges ne peut pas se substituer à l'OFROU pour étudier et chiffrer d'éventuels travaux.

En revanche, en prenant l'initiative d'acquérir ses propres données, la Ville s'assure de pouvoir maintenir un dialogue constructif mais sans concession avec l'OFROU et ainsi être en mesure d'exiger les assainissements nécessaires contre le bruit autoroutier.

7 ASPECTS FINANCIERS

7.1 Coûts et recettes du projet

Une offre a été demandée, dont les coûts sont détaillés dans le tableau ci-dessous :

Cadastre du bruit routier		
Prestations	Montants	Total
Préparation des données de bases	CHF 13'500.00	
Calculs des niveaux sonores	CHF 9'000.00	
Synthèse des résultats	CHF 4'500.00	CHF 27'000.00
Mesurage du bruit routier		
Prestations	Montants	
Mesurage du bruit	CHF 8'000.00	
Analyse des mesures / comparaison avec calcul	CHF 3'000.00	CHF 11'000.00
Divers et imprévus		CHF 3'500.00
	Total HT	CHF 41'500.00
	TVA 8.1% (arrondi)	CHF 3'400.00
	Total TTC	CHF 44'900.00

Aucune subvention ne peut être obtenue pour cette étude.

7.2 Incidences sur le budget de fonctionnement

La dépense sera financée par la trésorerie générale et sera imputée sur le compte de fonctionnement 2024 N° 43000.3185.00 – CHF 44'900.00 TTC, ceci en dépassement de budget 2024, cette dépense n'étant pas prévue.

8 DÉVELOPPEMENT DURABLE

La gestion du bruit routier est une dimension importante du développement durable en raison de ses multiples impacts. Tout d'abord, la réduction du bruit des routes contribue directement à améliorer la qualité de vie des populations résidant à proximité des nuisances. En réduisant les niveaux de bruit, on diminue les perturbations du sommeil, le stress et les troubles de santé mentale qui peuvent découler d'une exposition prolongée au bruit.

Sur le plan environnemental, la réduction du bruit routier est également cruciale. Le bruit peut perturber les écosystèmes naturels, affectant la faune et la flore. En minimisant le bruit des routes, on aide à protéger la biodiversité et à préserver les équilibres écologiques.

Enfin, la gestion du bruit routier s'inscrit dans une perspective d'aménagement urbain durable. En concevant des infrastructures routières avec des dispositifs de réduction du bruit intégrés et en planifiant l'urbanisation de manière à minimiser ses effets, on favorise des environnements urbains plus agréables et sains pour la population. En outre ces éléments contribuent positivement à l'économie locale.

Par conséquent la gestion du bruit routier représente un aspect essentiel du développement durable, apportant des bénéfices tangibles en termes de qualité de vie, de santé publique, de préservation de l'environnement et d'aménagement urbain durable.

9 CONCLUSION

La Municipalité est convaincue qu'en s'adjoignant les services d'un bureau indépendant pour faire des mesures et analyses de bruit routier, celle-ci aura un point de comparaison par rapport aux analyses de l'OFROU.

De plus, cela lui donnera l'opportunité de créer un dialogue constructif mais sans concession avec l'OFROU, afin de garantir une prise en compte des intérêts morgiens.

Vu ce qui précède, nous vous prions, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir voter les conclusions suivantes,

LE CONSEIL COMMUNAL DE MORGES

- vu le rapport de la Municipalité, en réponse au postulat déposé par M. André Walther pour le Groupe EMVL « Agir contre le bruit de l'autoroute » ;
- après avoir pris connaissance du rapport de la commission chargée de l'étude de cet objet ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

1. de prendre acte du présent rapport-préavis ;
2. d'accorder un crédit complémentaire au budget de fonctionnement 2024 de CHF 44'9000.00 pour la réalisation d'une étude visant à mesurer les bruits autoroutiers et établir un cadastre du bruit routier.

Adopté par la Municipalité dans sa séance du 13 mai 2024.

au nom de la Municipalité
la syndique le secrétaire

Mélanie Wyss Giancarlo Stella