

N° 8/2.25

[PRÉAVIS N° 25/5.24](#)

Réponse au [postulat de M. André Walther](#) au nom du groupe EMVL "Agir contre le bruit de l'autoroute"

Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs,

La commission chargée de l'étude de cet objet, composée de Mmes Ruth Walter Etter, remplacée en seconde séance par Véronique Dessaux-Hadorn, de MM. Yvan Christinet, Alexandre Desponds, Bastien Monney, Jonathan Schopfer, André Walther, et du rapporteur soussigné Stéphane Dewarrat, convoquée le 25 juin 2024 à la salle Léman (Riond-Bosson 14) pour la présentation du rapport-préavis par la Municipalité représentée par M. Jean-Jacques Aubert, accompagné de ses collaborateurs MM. Brera et Jeanfavre ainsi que le représentant du prestataire EcoAcoustique SA, M. Dimitri Magnin (ing. EPFL, acousticien dipl. SSA, spécialiste en modélisation informatique).

La commission s'est retrouvée ensuite à l'Hôtel de Ville en Salle des Commissions, le mercredi 18 septembre 2024 avec le Municipal et ses collaborateurs cités précédemment.

Préambule

Nous remercions la délégation municipale pour sa présentation du préavis, les réponses apportées et la mise à disposition de documents et présentations.

Présentation du Rapport-Préavis

La première séance a été essentiellement une présentation et des échanges avec le prestataire. La fin de la réunion a quelque peu été perturbée par les alarmes dues à l'inondation de la Morges, il a été alors convenu de se retrouver et de fixer une nouvelle réunion avec la Municipalité et son service après les vacances d'été. Une série de questions a été adressée peu avant la séance du 17 septembre, les réponses nous sont parvenues le 16 octobre. La 2^e séance a permis de passer rapidement les questions en revue et d'affiner éventuellement leur compréhension et d'échanger à leur sujet.

Discussion

L'auteur du postulat, M. André Walther a remercié la Municipalité d'avoir pris en considération et déposé ce rapport-préavis. Il mentionne toutefois que les rapports sur le bruit sont sujets à interprétations. Les cumuls de bruit ne sont pas pris en compte, effectivement chaque propriétaire d'infrastructure, OFROU ou CFF indépendamment, est responsable des nuisances qu'il produit et de réaliser des mesures de protection en ce qui le concerne. Malheureusement, malgré la proximité immédiate de l'autoroute et des voies CFF, chacun réalise les études qui le concerne et tente de combler ses lacunes de réduction de bruit indépendamment de son voisin, alors que peut-être voir certainement des mesures communes, avec un partage des frais, seraient finalement plus efficaces pour un coût moindre au final pour la confédération. A rappeler que

Morges est une des seules villes suisses traversées de part en part par ces deux voies de communication importante dans un couloir aussi étroit. M. Walther mentionne également des sites où l'OFROU a aménagé des protections antibruits à l'écart d'une localité, mais justement pour diminuer le bruit de ses quartiers, comme à la sortie de Chavannes-le-Bogis.

L'OFROU semble depuis quelques années être à cheval sur les limites des normes et ne plus proposer d'assainissement qui vont plus loin que le strict nécessaire, et que les tribunaux leur ont donné raison. Il est devenu plus difficile de se faire entendre. Dans ce sens, la proposition faite par la Municipalité de réaliser des mesures indépendantes de celles de l'OFROU en charge normalement d'assurer sa conformité aux normes, permettra ainsi de confronter des résultats concurrents, et de trouver les faiblesses de notre territoire face aux bruits.

Avant les mesures, des travaux de modélisation et de simulation seront effectués. Ils seront alors confrontés à des mesures sur le terrain pour s'assurer de la correspondance du modèle avec la réalité. A noter que ces mesures doivent intervenir, selon les normes, entre avril et octobre, sans précipitation, et la commission espère qu'elles révéleront également des situations qui sont hors normes et récurrentes dûes aux nombreuses congestions de trafic. Les simulations permettront de cartographier le bruit à Morges dû au trafic de tous les axes, communaux, cantonaux et de l'autoroute et permettent également de mettre en évidence le bruit généré spécifiquement par l'autoroute.

Une partie de la commission s'inquiète que les résultats soient trop similaires à ceux de l'OFROU. Deux équipes travaillant sur une même problématique, de manière indépendante, arriveront de toute manière à des interprétations différentes. L'OFROU qui pourrait faire une étude qui l'arrange, sera contrainte par l'étude menée par la Ville de Morges et le bureau mandaté à être en face de ses responsabilités. Et si des divergences existent et publiées dans des mises à l'enquête de prochaines infrastructures, la Ville pourra ainsi contester, éventuellement s'opposer avec les mesures réalisées par un spécialiste. Ce dernier a déjà travaillé sur de telles études, y compris pour les services de l'Etat et est parfaitement à même d'être à la hauteur de proposer des éléments opposables à ceux de l'OFROU. Par exemple, le Canton de Genève réalise également ses propres mesures pour les confronter à celles de l'OFROU.

La Ville de Morges cherche également à ne pas être en confrontation, mais plutôt en dialogue constructif avec l'OFROU et dans la perspective d'un groupe de travail conjoint entre la Ville, l'OFROU et les CFF permettent des prochaines mesures intelligentes pour résoudre la problématique du bruit autoroutier mais également ferroviaire.

Il ne faut cependant pas être naïf que cette situation ne sera jamais complètement résolue, mais plutôt tendre à une amélioration significative. L'idée d'enterrer l'autoroute et la voie CFF n'étant que des rêves malheureusement irréalistes au vu des moyens financiers nécessaires et dans une échéance trop lointaine.

Le groupe de travail sera constitué des représentants de la syndiculture, du dicastère de l'Urbanisme, constructions et espace public ainsi que du dicastère des Infrastructures et environnement urbain, de représentants de l'OFROU et des CFF, ainsi qu'accompagné par le bureau d'étude mandaté.

La commission est aussi soucieuse que des nouvelles réalisations de bâtiment ne péjorent pas la situation. Le dernier bâtiment à construire de la gare CFF, mais également peut-être de nouvelles parfois anti-bruit pour protéger le sud, renverront peut-être plus de nuisances vers le nord. Une partie de la commission souhaite que cela soit abordé par les simulations. Le

mandataire répond que la simulation de la situation actuelle mettra en évidence les faiblesses de notre territoire. Mais une deuxième simulation en ayant ajouté les futures réalisations : bâtiments ou parois anti-bruit, permettra de se rendre compte des mesures d'accompagnement nécessaires. Il n'est pas clair pour la commission si des simulations complémentaires font partie intégrante du mandat actuel, d'éventuels corrections ou simulations complémentaires pourraient être chiffrées hors du budget alloué par le présent rapport-préavis. Il a été discuté d'un éventuel amendement, mais la commission préfère que la Municipalité revienne vers le conseil en cas de dépassement nécessaire à la poursuite de l'étude en ayant déjà les premiers éléments en main.

Un commissaire s'étonne que le montant demandé soit inférieur aux autorisations de dépense de la Municipalité. Cette dernière aurait pu demander d'effectuer les simulations et mesures, pour venir peut-être avec des propositions plus concrètes pour résoudre le bruit. D'autres membres de la commission saluent la démarche de la Municipalité de passer par le Conseil et les discussions d'une commission et aussi pour donner un retour utile à notre Municipalité.

Voici les questions de la commission avec les réponses qui ont été apportées le 16 octobre :

1. *En cas de dépassements des valeurs légales au droit des bâtiments riverains de l'autoroute, une analyse des mesures d'assainissement est-elle prévue dans le mandat ?*

Réponse : Le mandat a pour but de mettre en évidence des différences entre les valeurs calculées et les valeurs limites légales. Ce constat doit permettre à la ville d'entrer en discussion avec l'OFROU pour adapter, en cas de besoin, les mesures d'assainissement du bruit.

2. *Pourrais-t-on vérifier que l'influence des bâtiments de la Gare respecte les valeurs prévues dans leur enquête ?*

Réponse: Le bâtiment de la Gare, comme tous les bâtiments de la zone étudiée, sera modélisé et intégré dans l'étude. Toutefois, l'étude n'a pas pour objet de vérifier la conformité des bâtiments construits récemment.

3. *Des travaux d'entretien sont-ils prévus depuis l'entrée Est de l'autoroute jusque vers Romande Energie sur le mur situé au sud de l'autoroute ? (Entre la NI et les voies CFF).*

4. *Si c'est le cas, peut-on exiger de l'OFROU de rehausser ce mur existant avec une paroi anti-bruit phono-absorbante de 2m. de hauteur.*

Réponse: C'est l'objet même de l'étude qui a pour objectif d'analyser le niveau de bruit et vérifier si ces derniers dépassent les seuils fixés par la loi. En cas de dépassement, des mesures devront être prises.

5. *Quel est le trafic actuel sur l'autoroute, quelle est l'augmentation prévue pour ces 10 prochaines années ?*

Réponse: Le trafic actuel sur l'autoroute en traversée de Morges est d'environ 86'000 véhicules/jours. Les pronostics de trafic qui ont été établis sur la base des projets de développement et de l'augmentation de la population prévoient un accroissement de trafic de l'ordre de 10% au cours des 10 prochaines années.

6. Une présentation publique par l'OFROU des travaux à venir à Morges est-elle prévue avant la mise à l'enquête ?

Réponse: Les premiers travaux effectués par L'OFROU sont des travaux d'entretien lourd (mesure anticipée), principalement sur le pont de la gare de Morges. Ces travaux sont prévus dès l'automne 2025 et ne sont pas soumis à l'enquête publique. Toutefois une information publique sera organisée avant l'été 2025. Parallèlement, un site internet d'information spécifiquement dédié aux travaux autoroutiers à Morges sera mis en ligne par L'OFROU. Dans un second temps, une deuxième séance d'information sera organisée avant la mise à l'enquête des travaux de protection contre le bruit, les travaux de traitement des eaux de surfaces et pour la réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence (RBAU). Selon les prévisions de l'OFROU ces travaux sont planifiés à partir de 2030.

7. En 2022, un budget de 52 millions a été débloqué par la Confédération contre le bruit routier. Quel est le montant qui a été attribué à Morges ?

Réponse : Lors de sa séance du 27 avril 2022, le Conseil fédéral a décidé de renforcer le soutien financier aux cantons pour réduire le bruit routier. Il a approuvé un crédit de 52 millions de francs jusqu'en 2024. Il est à préciser que ce crédit est destiné aux routes cantonales.

Le fond FORTA pour les routes nationales et le trafic d'agglomération finance les routes nationales (exploitation, entretien et aménagement) ainsi que des projets en faveur du trafic d'agglomération. Par conséquent, le renforcement des mesures antibruit en traversée de Morges sera financé par le fond FORTA.

8. Le mandat à l'ingénieur acousticien peut-il être étendu afin qu'il puisse accompagner la Commune dans ces négociations avec l'OFROU, notamment pour analyser leurs propositions, et éventuellement proposer des mesures de lutttes contre le bruit plus efficaces.

Réponse : Cet accompagnement n'est pas prévu dans le mandat de base. Il paraît plus opportun d'attendre le résultat de l'étude morgienne du bruit et de mettre ces résultats en parallèle des propositions de l'OFROU avant de souscrire à une extension du mandat.

9. Une carte des relevés des tracés, (nord et sud) sans murs antibruit le long de l'autoroute à Morges pourra-t-elle être dressée ?

(pas de réponse, voir point "Réponse au postulat "Agir contre le bruit de l'autoroute" de ce rapport)

10. Les mesures de bruit prévues au sud de l'autoroute pourront-elles tenir compte des parois antibruit incurvées situées au nord de la N1 et qui renvoient le bruit loin vers le sud?

Réponse : L'étude tiendra compte de l'ensemble des protections anti-bruit existantes et leur géométrie.

11. Combien d'heures par jour les BAU entre Morges et Ecublens sont ouvertes ?

Réponse : Les bandes d'arrêt d'urgence entre Morges-Est et Ecublens sont ouvertes à la circulation aux heures de pointe, à savoir le matin entre 6h00 et 9h30 et en soirée entre 16h00 et 19h30. Il est à noter que ces dernières sont ouvertes 30 minutes avant l'heure de pointe afin

d'éviter la formation de bouchons. De plus, lors de surcharges de trafic ponctuelles en dehors des heures de pointe, la police active la bande d'arrêt d'urgence pour fluidifier le trafic. Lors de l'ouverture de la BAU, la vitesse est abaissée.

Les réponses ont été acceptées par la commission sans nouvelle demande de clarification.

Réponse au postulat "Agir contre le bruit de l'autoroute"

Afin de retrouver l'objet, le postulat a été développé en séance du Conseil Communal d'octobre 2021 et non en décembre 2021 comme stipulé dans le rapport-préavis.

Le point 1, de constituer un groupe de travail, ne soulève pas de question et la proposition municipale est saluée.

Le point 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." Si la réponse convient, il manquait le recensement des tronçons sans murs de protection, demande réitérée dans les questions envoyées à la Municipalité, sans nouvelle réponse.

Le point 3, le rapport-préavis répond à la question et est l'essence même de cette réponse au postulat.

Le point 4, la municipalité ne peut accéder à la demande du postulat : "D'établir et chiffrer un avant-projet pour la pose de parois phono-absorbantes, sur les tronçons non protégés", le financement de telles infrastructures n'étant pas de son ressort.

Si deux commissaires n'étaient peut-être pas satisfaits à 100% du traitement du postulat, ils se sont ralliés à la majorité qui soutient la réponse municipale afin de faire avancer le projet.

Conclusions

Le bruit autoroutier est un souci lancinant des morgiens depuis l'ouverture de l'autoroute en 1964, il a été calmé par la pose de parois anti-bruits dans les années 80-90 et plus récemment la pose d'un tapis phono-absorbants. Le bruit de l'autoroute ne disparaît pas pour autant, et reste un sujet de plaintes régulières de la population. Le bruit reste un sujet d'étude difficile, et sa perception se fait différemment, en fonction des vents, de la présence de pluie ou des heures de sommeil ou d'activités, chacun a sa propre sensibilité. Les normes sont certainement écrites pour répondre à la majorité des problématiques sans pour autant pouvoir légiférer dans les détails pour résoudre des situations particulières. Les mesures se font d'avril à octobre, par temps sec, loin des longues nuits hivernales.

Le rapport-préavis répond au postulat déposé par M. André Walther au nom du groupe EMVL. Quelques commissaires auraient attendu que la Municipalité prenne le taureau par les cornes dans un délai qui aurait peut-être mis l'Ofrou sur la voie d'un assainissement plus conséquent pour les travaux planifiés ses prochaines années, les appels d'offres étant entrés à l'été 2024. Pour autant, une majorité de la commission donne pleinement sa confiance à la Municipalité et salue la démarche proposée.

La commission a réfléchi à amender le rapport-préavis afin d'étendre l'étude du prestataire

concernant les simulations. Il a été préféré de laisser pleinement la Municipalité maîtriser le sujet et revenir vers le Conseil si nécessaire.

Finalement, la commission a approuvé à l'unanimité les conclusions du préavis municipal.

Vu ce qui précède, nous vous prions, Madame la Présidente, 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 44'900.00 pour la réalisation d'une étude visant à mesurer les bruits autoroutiers et établir un cadastre du bruit routier

au nom de la commission
Le président-rapporteur

Stéphane Dewarrat

Rapport présenté au Conseil communal en séance du 5 février 2025.