



Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil

à l'appui

d'un projet de décret portant octroi d'un crédit de 2.812.400 francs lié à la RPT sur la convention-programme traitant du domaine 06 "Protection contre le bruit et isolation acoustique" passée entre l'Etat de Neuchâtel et la Confédération pour la période 2012-2015

(Du 28 janvier 2013)

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs,

RESUME

Une nouvelle période RPT s'étant ouverte le 1^{er} janvier 2012, les cantons ont d'ores et déjà pu formuler leurs vœux en matière de soutien financier et technique de la Confédération pour mener à bien la réalisation de projets planifiés d'ici 2015.

Afin de remplir ses obligations légales dans les domaines de la protection contre le bruit et de l'isolation acoustique des bâtiments situés à proximité d'axes routiers fréquentés, ainsi que pour pouvoir respecter les engagements pris avec la Confédération, dans le cadre de la signature de la convention-programme y relative, un crédit d'investissement est sollicité auprès de votre autorité. Il porte sur un montant de 2.812.400 francs destiné à la protection contre le bruit dans les domaines routier et de l'isolation acoustique pour la période 2012 – 2015.

1. INTRODUCTION

La réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT) a été inscrite en 2005 dans la Constitution fédérale (art. 135 CST). Cette opération financière a pour objectif de compenser les différences de capacité financière entre cantons et comprend une révision de la répartition des tâches entre ces derniers et la Confédération.

Dans ce cadre, les cantons s'engagent à établir tous les quatre ans un planning des actions qu'ils entendent mener sur leur territoire dans différents domaines durant la période concernée et de le soumettre à la Confédération qui, dans le cas des projets d'assainissement du bruit routier, participe tant au niveau du suivi des actions qu'au niveau de leur financement selon l'article 21 de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) du 15 décembre 1986 (RS 814.41).

Cette collaboration entre cantons et Confédération se traduit par l'établissement de conventions-programmes dont la signature par les deux parties scelle leur engagement respectif à mener à bien les études et travaux définis d'un commun accord pour les quatre années concernées et à en assurer leur part de financement.

L'année 2012 a marqué l'entrée en force d'une nouvelle période RPT. Comme en 2008, les cantons concluent avec la Confédération de nouvelles conventions-programmes ayant trait à différents domaines, pour une durée de quatre ans. Dans le cas d'espèce, le Conseil d'Etat s'est engagé, auprès de la Confédération, par la signature d'une convention-programme englobant la participation financière de la Confédération pour l'assainissement des routes cantonales et communales.

2. GENERALITES

La législation suisse en matière de protection contre le bruit repose sur la loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE) du 7 octobre 1983 (RS 814.01). Ce texte est une loi-cadre, c'est-à-dire qu'il se limite à fixer des normes d'ordre général qui se basent sur trois principes fondamentaux:

- principe de prévention (art. 1 LPE): les atteintes qui pourraient devenir nuisibles ou incommodantes seront réduites à titre préventif et assez tôt;
- principe de causalité (art. 2 LPE): le propriétaire d'une installation supporte les frais liés aux mesures prescrites dans la loi;
- principe des mesures prises à la source (art. 11 LPE): les émissions polluantes doivent être limitées par des mesures prises à la source.

Dans le domaine de la lutte contre le bruit, cette loi a été précisée par une ordonnance d'exécution contenant des prescriptions détaillées: l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) du 15 décembre 1986. Cette ordonnance a pour but de protéger la population contre les nuisances dues au bruit reconnu comme incommodant. Elle précise les critères servant à l'évaluation du bruit, ainsi que le concept de délimitation des émissions. L'évaluation du bruit nécessite une différenciation suivant chaque genre de bruit. En effet, pour un même niveau sonore, certains types de bruit sont mieux acceptés, plus supportables pour l'homme que d'autres. Il est donc indispensable que la méthode d'évaluation tienne compte de cet effet subjectif. C'est pourquoi l'OPB définit des méthodes d'évaluation différentes selon le type de bruit (trafic routier, chemins de fer, aérodromes civils et militaires, industrie, installations et places de tir militaires). En ce qui concerne le bruit du trafic routier, la méthode de calcul est détaillée dans l'annexe 3 de l'OPB.

Le bruit peut être défini comme des ondes qui, par leur intensité, le moment auquel elles surviennent, ou encore leur signification, ne sont pas désirées et engendrent une sensation auditive désagréable. L'intensité du son est mesurée en décibels (db) par un appareil appelé sonomètre. Afin que la mesure du bruit corresponde au mieux à la perception humaine, le sonomètre est muni d'un filtre A, qui corrige le niveau sonore en fonction de la fréquence des ondes; l'unité est alors le décibel (A), abrégé dB(A).

L'OPB précise également qu'aux abords d'une route, de manière générale, les valeurs limites d'immissions (VLI, cf. annexe 1) doivent être respectées dans tous les locaux sensibles au bruit. Si tel n'est pas le cas, la route est soumise à assainissement.

Le cadastre du bruit routier, qui constitue la première étape de la procédure d'assainissement, permet de mettre en évidence tous les bâtiments comprenant des locaux sensibles soumis à des immissions sonores supérieures aux valeurs légales. Ce travail est généralement effectué à l'aide de logiciels permettant de calculer les immissions sonores, correspondant au niveau de bruit atteignant le récepteur. Afin de garantir la validité des résultats obtenus informatiquement en les ajustant à la réalité, des mesures de bruit sont effectuées in situ à quelques endroits à l'aide d'un sonomètre.

Il faut encore préciser que la valeur considérée pour un assainissement correspond à un niveau sonore moyen (diurne et nocturne), notamment pondéré avec le trafic journalier moyen, et ne correspond donc pas strictement à la valeur mesurée sur place.

3. HISTORIQUE

Initialement, l'OPB fixait au 31 mars 2002 le délai pour l'assainissement des routes. La révision de l'OPB du 1^{er} septembre 2004 a reporté ce délai pour ce qui concerne les routes nationales, au 31 mars 2015, alors que pour les autres types de route, l'échéance est désormais fixée au 31 mars 2018. La Confédération a clairement mis en évidence sa ferme volonté de ne plus accorder aucune subvention au-delà de cette date.

Selon l'article 16 de l'OPB, les frais liés à l'assainissement sont supportés par le propriétaire de l'installation qui est, dans le cas d'installations routières, presque exclusivement une collectivité publique (Confédération, canton ou commune), sachant qu'il pourrait toutefois arriver qu'une route privée pose également des problèmes de bruit.

Cela implique, pour le canton de Neuchâtel, que l'assainissement des routes doit être entrepris par la Confédération pour les routes nationales, par l'Etat pour les routes cantonales et par les communes pour les routes communales. Il n'existe pas, dans le canton, de routes privées nécessitant un assainissement du bruit routier.

4. DEVELOPPEMENTS ACTUELS

Aujourd'hui, les personnes exposées à un bruit excessif peuvent tenter contre le propriétaire de l'installation responsable du bruit une action en dommages et intérêts pour perte de valeur de leur propriété. Les conditions prévalant pour le versement d'indemnités ont été fixées par le Tribunal fédéral (ATF 121 II 317 et 350; ATF 122 II 349; ATF 124 II 543 et ATF 123 II 481). Ainsi, pour que le versement d'une indemnité soit octroyé, les immissions de bruit doivent être supérieures à la valeur limite d'immission, les dommages doivent être graves et le bruit ne devait pas être prévisible au moment de l'achat de la propriété. Une procédure judiciaire est souvent nécessaire pour décider si ces conditions sont remplies.

La jurisprudence dont il est fait mention ci-dessus concerne des cas de propriétaires touchés par le bruit excessif de l'exploitation d'un aéroport, mais le traitement qui en est fait s'applique par analogie aux riverains d'une route dont le bruit du trafic dépasserait les valeurs légales de manière importante.

Nouveau modèle d'indemnisation

Le Conseil fédéral a approuvé, le 16 mai 2012, une résolution relative à une réforme du système d'indemnisation en cas de bruit excessif. La jurisprudence actuelle sera remplacée par une réglementation inscrite dans la loi sur la protection de l'environnement. Celle-ci disposera que l'octroi de dérogations pour des infrastructures publiques ou concessionnaires donne automatiquement aux lésés un droit à une compensation en argent. La nouvelle orientation prévoit par ailleurs que les propriétaires concernés toucheront des montants compensatoires périodiques pour la moins-value de leur bien-fonds. En effet, un système de versement périodique permettra de tenir compte d'un changement de situation, comme l'augmentation ou la réduction du bruit. Ainsi, le propriétaire d'une installation qui réduit ses émissions sonores devra verser des montants moins élevés. La nouvelle réglementation accroîtra la sécurité du droit, à la fois pour les exploitants d'installations et pour les personnes exposées au bruit; elle permettra de réduire les nuisances sonores par le biais d'incitations économiques dynamiques.

Le Conseil fédéral a chargé le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication de préparer d'ici à fin 2013 le projet législatif à envoyer en consultation.

Avec l'entrée en vigueur de cette nouvelle loi, la Confédération démontre clairement sa volonté d'accentuer la pression sur les cantons pour que ces derniers procèdent dans le délai imparti à l'assainissement des routes bruyantes, d'où l'importance pour le canton de Neuchâtel, d'assainir son réseau routier d'ici à 2018 pour, d'une part, lisser les investissements jusqu'à ce terme en profitant des subventions que la Confédération octroie encore aujourd'hui et, d'autre part, éviter le paiement de compensations financières pour des routes qui devront finalement malgré tout être assainies.

En ce qui concerne la convention-programme n° 6 liée à la mise en œuvre de mesures de protection contre le bruit et d'isolation acoustique, le calcul de la contribution est fixé par le biais d'une répartition des mesures par catégorie selon le tableau suivant:

Tableau de contribution fédérale

Mesure	Taux de contribution maximal sur le total des coûts
Revêtements silencieux (le taux s'applique uniquement au renouvellement de la couche de surface)	16%
Écrans antibruit (le taux s'applique aux coûts totaux de l'écran)	25%
Mesures de modération du trafic (l'OFEV procède à une analyse au cas par cas de manière à définir la part des travaux imputables au bruit)	12.5%
Coût d'étude de projet	15%

Compte tenu de leur efficacité, les écrans antibruit bénéficient d'un taux de subvention favorable. Toutefois, malgré un potentiel important de diminution de la charge sonore, la mise en place d'une telle mesure en milieu urbain est incomparablement plus onéreuse qu'un changement de revêtement routier et souvent difficilement réalisable pour des raisons techniques et d'intégration dans le paysage.

De plus, par rapport à la première période de convention (2008-2011), la priorité est mise sur les mesures prises à la source, notamment par la pose de revêtements silencieux. Pour ce faire, l'OFEV accorde, en sus du taux de subventionnement mentionné ci-avant, une subvention supplémentaire de 25 francs par mètre de chaussée pour la pose de revêtement phono-absorbant de dernière génération (LNA - Low noise asphalt).

Pour les projets liés aux routes communales, le canton est responsable de la redistribution aux communes de la part de subvention fédérale qui leur revient, dans le cas où les communes concernées décideraient d'assainir les axes le long desquels le bruit routier dépasse les valeurs limites susmentionnées.

5. BILAN CONVENTION-PROGRAMME POUR LA PERIODE 2008-2011

Les objectifs fixés lors de l'établissement de la convention-programme pour la période 2008 à 2011 n'ont pas été atteints pour plusieurs raisons, dont les principales sont:

- dans la majorité des cas, il n'a pas été possible d'intervenir sur une chaussée pour un renouvellement de la couche de surface sans déclencher des interventions sur l'infrastructure de la route. Ces dernières ne pouvant pas être prises en compte dans la convention-programme, les travaux d'assainissement du bruit ont été subordonnés aux moyens financiers mis à disposition pour l'entretien courant des routes qui, jusqu'en 2010, année au cours de laquelle un crédit de 24 millions de francs a été libéré pour l'entretien des routes et des ouvrages d'art, ne permettaient que de répondre aux urgences en la matière;
- le service des ponts et chaussées n'a obtenu le crédit d'investissement cantonal nécessaire qu'une année après la signature de la convention-programme;
- les communes qui souhaitaient profiter des travaux du SPCH pour renouveler leur cadastre souterrain devaient solliciter les crédits nécessaires auprès de leur législatif, ce qui a généré d'importants reports de projets.

6. OBJECTIFS POURSUIVIS PAR LE CANTON POUR LA PÉRIODE 2012-2015

6.1 Etude de base

En 2007, une étude de planification générale a été réalisée par le service des ponts et chaussées, qui a permis de faire ressortir environ 57 tronçons de routes cantonales et 20 de routes communales à assainir jusqu'en 2018 pour un coût total estimé à 60 millions de francs, soit 41 millions pour les routes cantonales et 19 millions pour les routes communales. Cette première estimation financière a été établie à l'aide de prix fournis par l'OFEV, qui représentaient des coûts moyens suisses (prix au mètre linéaire d'assainissement en fonction du type d'urbanisation) définis sur la base de grands projets réalisés en Suisse alémanique. Ces montants n'étant pas convergents avec les coûts des derniers travaux exécutés dans notre canton, l'étude de planification générale a été affinée au cours de l'année 2011, en tenant compte cette fois-ci des prix unitaires correspondants à la réalité cantonale.

Il faut noter que les routes nationales et principales ne sont pas traitées par le biais des conventions-programmes. En effet, avec l'entrée en vigueur de la RPT, les routes nationales sont passées sous l'entière responsabilité de la Confédération et ne

concernent plus le canton. Pour les routes principales en revanche, les cantons reçoivent des contributions globales tenant lieu d'indemnisation quant aux dépenses consenties, notamment au titre de mesures de protection de l'environnement, ce qui inclut l'assainissement du bruit routier.

L'estimation des coûts liés à l'assainissement du bruit routier jusqu'en 2018 sont par conséquent révisés comme suit:

Route cantonales.....	Fr. 21 millions
Routes communales.....	<u>6 millions</u>
Total.....	<u>27 millions</u>

Le montant de 21 millions de francs représente le coût imputable au bruit (couche de roulement, écran antibruit, mesure de modération du trafic, étude) pour l'ensemble des projets cantonaux à réaliser dans le cadre des conventions-programmes jusqu'en 2018, mais ne comprend pas les éventuels coûts des travaux d'assainissement et/ou de renforcement des couches inférieures (infrastructure) de la chaussée.

Les routes cantonales concernées par un assainissement complet ou partiel sont:

RC5 - Auvernier	RC1115 - Corcelles-Cormondrèche
RC5 - Bevaix	RC1115 - Peseux, Gare
RC5 - Colombier	RC1161 - Marin
RC5 - Gorgier	RC1161 - Thielle
RC5 - Hauterive - Saint-Blaise	RC1162 - Le Landeron - Pont St-Jean
RC5 - Le Landeron – La Neuveville	RC1310 - La Sagne - Eglise
RC5 - Neuchâtel, Gouttes d'Or	RC1310 - La Sagne - Le Crêt
RC5 - Saint-Aubin	RC1320 - Les Hauts-Geneveys
RC5 - Saint-Aubin, Castel	RC1356 - Cernier
RC5 - Vaumarcus	RC1356 - Fontainemelon
RC149 - Buttes	RC1357 - Boudevilliers
RC168 - La Chaux-de-Fonds	RC1357 - Fontaines
RC169 - Les Brenets, Village	RC1357 - Cernier
RC169 - Les Brenets, Lac	RC1536 - Les Hauts-Geneveys
RC170 - Le Locle	RC2126 - Saint-Aubin
RC170 - Les Ponts-de-Martel	RC2126 - Saint-Aubin - Gorgier
RC170 - Montmollin	RC2126 - Sauges
RC172 - Neuchâtel - Saint-Blaise	RC2140 - Boudry
RC173 - Colombier	RC2141 - Auvernier - Serrières
RC173 - Rochefort	RC2170 - Fenin
RC174 - La Brena - Auvernier	RC2170 - Savagnier Ouest
RC174 - Peseux	RC2226 - La Côte-aux-Fées

RC1003 - La Borcaderie
 RC1003 - Neuchâtel, Gare
 RC1003 - Neuchâtel, Les Cadolles
 RC1003 - Valangin

RC2232 - Couvet Sud
 RC2272 - Coffrane Est
 RC2274 - Petit-Coffrane
 RC2275 - Boudevilliers

6.2 Planification

Dans le cadre de la convention-programme 2012-2015, le service des ponts et chaussées a, sur la base de l'étude de planification générale précitée et compte tenu des difficultés rencontrées lors de la première période, mis en évidence les routes également concernées par une réfection partielle ou complète, planifiées dans le cadre des campagnes d'entretien annuelles.

Ce dernier point est très important, car comme expliqué précédemment, l'entretien courant des routes permet, par le seul changement de revêtement, de procéder à un assainissement acoustique partiel voire complet tout en bénéficiant, par la même occasion, d'un subventionnement, ainsi que de la plus-value pour la pose de LNA.

Le SPCH a ainsi déterminé 15 tronçons routiers à assainir pour un montant de 4.560.000 francs, à raison de 3.560.000 francs pour le canton (12 tronçons) et de 1.000.000 francs pour les projets communaux (3 tronçons). Avec une subvention de la Confédération de 747.600 francs, la part cantonale concernant l'assainissement des routes cantonales pour la période 2012 -2015 est estimée à 2.812.400 francs.

Les tronçons concernés par la présente convention-programme sont:

a) Tronçons cantonaux

Route	Longueur [km]	Nombre de bât./pers. surexposés avant / après assainissement		Coûts pris en compte par la RPT 06 [Fr.]	Intervention conjointe sur infrastr.	Coûts d'assainiss. à ajouter [Fr.]
		avant	après			
RC5 - Auvernier	1.050	43/203	6/34	315.000.-	oui	73.000.-
RC5 – Le Landeron	2.100	105/580	19/62	560.000.-	oui	*1.977.900 .-
RC 170 – Le Locle	1.050	56/457	6/16	245.000.-	oui	1.270.350. -
RC173 – Colombier	0.550	19/196	3/11	245.000.-	oui	165.000.-
RC174 – Peseux	0.650	18/125	7/41	275.000.-	oui	100.000.-
RC1115 – Peseux, Gare	0.300	12/63	3/6	155.000.-	non	
RC1161 – Thielle	0.200	9/27	0/0	80.000.-	non	
RC1356 – Cernier	1.250	56/417	23/149	450.000.-	oui	*320.000.-
RC2126 – St-Aubin – Gorgier	2.000	70/287	4/16	650.000.-	oui	350.000.-
RC2170 – Savagnier Ouest	0.200	5/11	0/0	80.000.-	non	
RC2272 – Coffrane Est	0.850	41/188	15/37	335.000.-	non	
RC2274 – Petit Coffrane	0.350	12/37	3/7	150.000.-	non	
Cadastre du bruit routier				20.000.-	---	
TOTAL				3.560.000.-		

Les coûts identifiés d'un astérisque font partie du crédit de 24 millions de francs (10.011) relatif à l'entretien constructif des routes cantonales, des ouvrages d'art et des cours d'eau, octroyé par le Grand Conseil le 30 mars 2010.

A la lecture du tableau ci-dessus, on peut constater que la majorité des travaux liés à la RPT 06 sont menés de concert avec ceux des entretiens constructifs des routes.

b) Tronçons communaux qui pourraient être assainis:

Rue de la Gare, à Colombier
Rue de la Gare, à Marin-Epagnier
Avenue des Alpes, à Neuchâtel

Les projets qui concernent des infrastructures communales devront naturellement être évalués par lesdites collectivités qui, si elles y renoncent, ne pourront pas bénéficier des contributions fédérales.

7. CONSEQUENCES SUR LE PERSONNEL

Les dépenses relatives au projet décrit dans le présent rapport n'entraînent aucune incidence au niveau du personnel.

8. CONSEQUENCES FINANCIERES

8.1 Planification financière

La part cantonale relative à la protection contre le bruit pour la convention-programme 2012-2015 se présente comme suit:

	Total [Fr.]
Coût total	3.560.000.–
Part Confédération	747.600.–
Part Canton	2.812.400.–

Dans ce tableau, le taux de subvention fédérale moyen est admis à environ 21%, soit plus que les taux annoncés précédemment. Cette différence provient de la plus-value que l'OFEV verse pour la pose de revêtements phono absorbants de type LNA. La part cantonale pour la réalisation de l'ensemble des actions liées à la protection contre le bruit sur la période 2012 à 2015 se monte à **2.812.400 francs**.

S'agissant de la planification financière sur la période 2012-2015, l'échelonnement des dépenses se présente de la manière suivante.

Échelonnement des dépenses sur la période 2012-2015:

	2012	2013	2014	2015	Total
Coût total	0	506.330	1.526.835	1.526.835	3.560.000
Part Confédération	0	106.330	320.635	320.635	747.600
Part canton	0	400.000	1.206.200	1.206.200	2.812.400

Pour 2013, la part du canton pourrait être libérée en fonction des disponibilités des investissements de l'année en cours. Cas échéant, ces coûts seront reportés en 2014.

Il faut toutefois rappeler et insister sur le fait que la concrétisation de tels projets sur une période déterminée est tributaire de nombreux facteurs, notamment des moyens financiers mis à disposition pour l'entretien courant des routes et des dispositions des communes concernées.

Les charges annuelles au titre des amortissements, quant à elles, sont à prévoir dans la planification financière roulante du compte de fonctionnement du service des ponts et chaussées dès 2014 et se présentent comme suit:

	2012	2013	2014	2015	2016
Compte des investissements					
Dépenses (tranches annuelles)		400.000	1.206.200	1.206.200	
Compte de fonctionnement					
Amortissements (10 ans)		0	40.000	160.620	281.240
Frais d'entretien					
Recettes liées					
Total		0	40.000	160.620	281.240
Compte de financement					
Solde (sans amortissements)		400.000	1.206.200	1.206.200	

8.2 Redressement des finances

Ces dépenses sont prioritaires et indispensables. En effet, la protection des riverains des routes contre le bruit routier est un impératif indiscutable, tant au niveau du respect des dispositions légales en vigueur qu'à tous les aspects touchant à la protection de la santé et de l'environnement. De plus, jusqu'en 2018, le canton peut bénéficier de subventions de la Confédération pour les études et les travaux d'assainissement réalisés jusqu'à ce terme. Enfin, les coûts externes (frais de santé, perte de valeur des biens immobiliers, demandes d'indemnité de riverains de la route, etc) liés à l'excès de bruit peuvent être diminués en procédant à l'assainissement des routes.

S'agissant des indemnités, comme expliqué sous chiffre 4 "Développements actuels", le Conseil fédéral a ordonné l'élaboration d'un projet prévoyant l'octroi automatique d'une compensation financière si le bruit lié à une infrastructure publique dépasse les valeurs limites imposées par la loi.

Avec l'entrée en vigueur de cette nouvelle loi, la Confédération démontre clairement sa volonté d'accentuer la pression sur les cantons pour que ces derniers procèdent dans le délai imparti à l'assainissement des routes bruyantes, d'où l'importance pour le canton de Neuchâtel, d'assainir son réseau routier d'ici à 2018 pour, d'une part, lisser les investissements jusqu'à ce terme et, d'autre part, s'éviter le paiement de compensations financières pour des routes qui devront en finalité malgré tout être assainies.

9. REFORME DE L'ETAT

Cette demande de crédit n'a pas d'incidence sur la réforme de l'Etat.

10. VOTE DU GRAND CONSEIL

En application des articles 57, alinéa 3, de la Constitution neuchâteloise et 4, alinéa 2, de la loi sur les finances, du 21 octobre 1980, le présent décret entraînant une dépense unique de moins de 5 millions de francs doit être voté à la majorité simple des membres du Grand Conseil.

11. CONCLUSION

Afin de pouvoir remplir les missions qui lui incombent en matière de protection contre le bruit routier, le Conseil d'Etat demande à pouvoir disposer, pour la période allant de 2012 à 2015, d'un crédit d'investissement d'un montant total de **2.812.400 francs** qui lui permettra de respecter les engagements que le Conseil d'Etat a pris vis-à-vis de la Confédération, dans le cadre de la RPT par la signature de cette deuxième convention-programme 06.

Le Conseil d'Etat est convaincu que vous accorderez le crédit sollicité en acceptant les arguments développés dans ce rapport et vous prie, par conséquent, d'adopter le projet de décret qui vous est soumis.

Veillez agréer, Monsieur le président, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Neuchâtel, le 28 janvier 2013

Au nom du Conseil d'Etat:

Le président,
P. GNAEGI

La chancelière,
S. DESPLAND

Décret

portant octroi d'un crédit de 2.812.400 francs lié à la RPT sur la convention-programme traitant du domaine 06 "Protection contre le bruit et isolation acoustique" passée entre l'Etat de Neuchâtel et la Confédération pour la période 2012-2015

Le Grand Conseil de la République et Canton de Neuchâtel,

sur la proposition du Conseil d'Etat, du 28 janvier 2013,

décède:

Article premier Un crédit de 2.812.400 francs, représentant la part cantonale neuchâteloise, est accordé au Conseil d'Etat pour mener des études et exécuter des travaux d'assainissement pour la protection des personnes contre le bruit dans le cadre de la convention-programme signée entre l'Etat de Neuchâtel et la Confédération pour la période 2012-2015.

Art. 2 Les travaux faisant l'objet du présent décret sont déclarés d'utilité publique. Le Conseil d'Etat reçoit pouvoir d'acquérir, à l'amiable ou par voie d'expropriation, les biens-fonds et immeubles qui pourraient être nécessaires à l'exécution des travaux.

Art. 3 En cas d'expropriation, il sera fait application de la loi cantonale sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, du 26 janvier 1987.

Art. 4 Le détail d'exécution de ces études et travaux est confié au soin du Conseil d'Etat. Il sera référé annuellement, dans le rapport de gestion du Département de la gestion du territoire, sur l'avancement des études et des travaux, ainsi que sur les dépenses qui en découlent.

Art. 5 Le Conseil d'Etat est autorisé à se procurer, éventuellement par la voie de l'emprunt, les moyens nécessaires à l'exécution du présent décret.

Art. 6 Le crédit sera amorti conformément aux dispositions du décret concernant l'amortissement des différents postes de l'actif des bilans de l'Etat et des communes, du 23 mars 1971, modifié le 21 octobre 1980.

Art. 7 ¹Le présent décret est soumis au référendum facultatif.

²Le Conseil d'Etat pourvoit, s'il y a lieu, à sa promulgation et à son exécution.

Neuchâtel, le

Au nom du Grand Conseil:

Le président,

Les secrétaires

DEFINITIONS

L'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) du 15 décembre 1986 concrétise le principe de limitation du bruit introduit dans la LPE et définit en particulier les notions suivantes:

- **Valeur de planification (VP):** niveau d'immission qui doit être respecté en cas de construction d'une nouvelle installation. Afin de permettre d'une part, une évolution future de la situation et d'autre part, de respecter le principe de prévention, cette valeur est la plus sévère.
- **Valeur limite d'immission (VLI):** représente le niveau sonore de référence. Elle définit le seuil général à partir duquel le bruit devient nuisible ou incommodant.
- **Valeur d'alarme (VA):** niveau critique qui permet de préciser l'urgence selon laquelle l'assainissement doit être entrepris.
- **Les locaux à usage sensible au bruit (LUSB):** sont les locaux dans lesquels des personnes séjournent régulièrement et durant une période prolongée. A titre d'exemple, on peut citer d'une part, en relation avec l'habitation, les chambres à coucher, salons, cuisines habitables et d'autre part, les locaux d'exploitation dans lesquels se déroulent des activités nécessitant une certaine tranquillité.
- **Le degré de sensibilité au bruit (DS):** fixe de manière précise le degré de protection dont doit bénéficier un bâtiment comprenant des LUSB. En règle générale, les DS sont attribués comme suit:
 - DS I: zones requérant une protection accrue contre le bruit, comme les zones de détente;
 - DS II: zones dans lesquelles aucune entreprise gênante n'est admise, comme les zones d'habitation ou celle réservées à des constructions ou à des installations publiques;
 - DS III: zones mixtes d'habitation ou encore zones agricoles, où sont autorisées des entreprises moyennement gênantes;
 - DS IV: zones dans lesquelles l'implantation d'entreprises fortement gênantes est possible, comme les zones industrielles.

Pour ce qui a trait à l'assainissement des routes, on rencontre essentiellement le DS II, auquel sont associées les valeurs limites les plus sévères, ainsi que le DS III, caractéristique d'une zone dans laquelle une mixité habitation-commerce est autorisée et qui, de ce fait, est considérée comme moins sensible au bruit.

MESURES D'ASSAINISSEMENT

Conformément à la LPE et dans les limites de la faisabilité technique et économique, on favorisera des mesures d'assainissement caractérisées d'une part, par un rapport efficacité/coût optimal et d'autre part, susceptibles de protéger la population touchée de la manière la plus complète. Idéalement, on ne restreindra pas la protection aux seuls locaux sensibles, mais on cherchera au contraire à protéger une surface maximale, notamment aux abords du bâtiment. Généralement, par ordre de priorité décroissante, il s'agit d'appliquer des mesures à la **source**, puis **sur le chemin de propagation** et enfin **sur le lieu d'immission (de réception)**. Il est bien entendu qu'une combinaison de mesures de types différents est envisageable si les avantages que cela procure sont effectifs.

Dans la mesure où la proportionnalité d'une mesure efficace est établie, elle doit être appliquée. Si aucune mesure ne respecte les critères de proportionnalité, on doit conclure à l'impossibilité de l'assainissement effectif. Dans un tel cas, un **allègement** doit être accordé au tronçon de route concerné, conformément à l'article 14 OPB. Dans ce contexte, lorsque des façades restent soumises à des dépassements de la VA, il s'agit de changer les fenêtres des LUSB qui se trouvent surexposés. Cette disposition est contraignante et aucune nouvelle évaluation de la proportionnalité de cette mesure n'est nécessaire. Tous les frais liés aux mesures d'assainissement, y compris ceux causés par la pose de fenêtres isolantes, sont intégralement supportés par le propriétaire de la route.