

Rapport du Conseil d'État au Grand Conseil

(Du 19 septembre 2018)

PROPOSITIONS DE LA COMMISSION PARLEMENTAIRE**Projet de décret portant octroi d'un crédit d'engagement de 8'288'000 francs lié à la protection contre le bruit routier aux abords des routes principales suisses****Projet de décret portant octroi d'un crédit d'engagement de 7'432'000 francs pour la convention-programme 06 traitant du domaine de la « Protection contre le bruit et isolation acoustique » pour la période 2019-2022***La commission parlementaire Infrastructures routières,**composée de M^{mes} et MM. Nicolas Ruedin, président, Laurent Schmid, Pierre-Alain Wyss, Hans Peter Gfeller, René Curty, Mauro Vida, Carole Bill, David Moratel, Cédric Dupraz, Johanna Lott Fischer et Didier Calame,**fait les propositions suivantes au Grand Conseil :***Commentaire de la commission**

Lors de sa séance du 8 novembre 2018, la commission a examiné avec soin le rapport 18.036 et les deux décrets pour l'octroi des crédits d'engagement pour les travaux d'assainissement du bruit routier des routes cantonales et des routes principales suisses.

La présentation de ce rapport par le conseiller d'État Laurent Favre et les explications techniques données par l'ingénieur cantonal et par le responsable bruit au service des ponts et chaussées, ont permis aux membres de la commission de poser toutes les questions nécessaires à la compréhension de ce rapport.

Le trafic routier étant la source de bruit la plus importante en Suisse, la loi oblige les propriétaires des routes à protéger les riverains contre ces nuisances sonores. Dans le cadre des trois premières conventions-programmes fédérales relatives à l'assainissement du bruit routier, 24 kilomètres de routes principales et cantonales ont été assainis. L'octroi des subventions fédérales étant prolongé jusqu'à fin 2022, le canton va continuer son programme d'assainissement en traitant 26 kilomètres de routes supplémentaires.

Les montants nécessaires pour ces travaux d'assainissement sont présentés dans deux décrets différents, un portant sur les routes principales suisses (RPS) du canton (H10, H18) qui bénéficient des subventions fédérales forfaitaires, l'autre sur les routes cantonales.

L'analyse du cadastre du bruit routier montre qu'environ 1'200 bâtiments sont concernés par les nuisances sonores du trafic, dont environ 300 pour lesquels les valeurs d'alarme sont dépassées. Les travaux vont donc prioritairement concerner les tronçons adjacents à ces bâtiments.

En cas de dépassement des valeurs limites d'immissions (VLI), l'assainissement est obligatoire, dans la mesure où cela est réalisable sur le plan technique et de l'exploitation, et économiquement supportable.

Les mesures d'assainissement peuvent être de 3 types :

1. à la source
2. sur le chemin de propagation
3. au point récepteur.

Des interventions à la source (en premier lieu pose d'un revêtement phono-absorbant, mais aussi gestion du trafic et planification des déplacements) sont plus efficaces que des mesures prises sur le point récepteur (fenêtres isolantes et autres structures qui absorbent le bruit). Pour la pose d'un revêtement phono absorbant, la Confédération subventionne 16% des coûts.

Plusieurs commissaires se sont demandé si des mesures de limitation de la vitesse pouvaient être envisagées afin de limiter le bruit. Selon l'article 108 de l'Ordonnance fédérale sur la signalisation routière (OSR), les limitations générales de vitesse peuvent être abaissées lorsque, de ce fait, il est possible de réduire les atteintes excessives à l'environnement (bruit, polluants). Mais dans la pratique, l'abaissement de la vitesse sans pose d'un revêtement phono-absorbant est souvent une mesure insuffisante. La pente de la route, la proportion de poids lourds ou le respect effectif de la vitesse prescrite jouent un grand rôle dans l'efficacité du dispositif mis en place. Il est possible de combiner la pose d'un revêtement phono-absorbant avec une mesure de réduction de la vitesse, mais l'efficacité du revêtement phono-absorbant diminue de manière significative à des vitesses faibles, car le bruit du moteur devient prépondérant par rapport au bruit de roulement.

Comme une limitation de vitesse concerne surtout les routes en localité, hors routes de transit, cette question est de la compétence communale sous la haute surveillance du canton et est à traiter au cas par cas. Un commissaire a indiqué que l'installation d'aménagements de limitation de vitesse verticaux (« gendarmes couchés ») génère du bruit supplémentaire ; par contre les aménagements horizontaux sont plus adéquats. L'ingénieur cantonal a expliqué que ces aménagements étaient indispensables pour faire diminuer la vitesse pratiquée.

Un commissaire a demandé si une réduction de la vitesse de nuit serait envisageable, comme cela a été testé à Lausanne. L'ingénieur cantonal a répondu que la réduction de la vitesse de nuit était positive pour les riverains. Toutefois pour le moment, rien n'est prévu dans ce sens car le canton de Neuchâtel a une population disséminée dans des petites localités, dont les routes sont peu fréquentées de nuit.

Un commissaire a demandé si l'augmentation des véhicules électriques aurait une influence sur le programme d'assainissement du bruit routier. Le conseiller d'État a répondu que ce paramètre était à prendre en compte dans l'évaluation du bruit routier à futur.

Un commissaire a soulevé la problématique de possibles recours. M Favre a répondu qu'aucun cas n'existait pour le moment. Le Tribunal fédéral fixe des conditions très exigeantes pour l'obtention d'une indemnité. Il a rappelé que le but du présent rapport était de traiter le problème à la racine et donc d'éviter de devoir verser des indemnités. La jurisprudence en vigueur mentionne la notion de prévisibilité : en achetant un bien-fonds le long d'un axe déjà chargé en trafic, le propriétaire ne pourra pas prétendre à une indemnisation. Il s'agirait uniquement de cas de reports de trafic ou de construction d'un nouvel axe routier.

Un commissaire a souhaité que le cadastre du bruit et la carte des zones soient publics. Un premier cadastre du bruit a été établi en 2010 et affiné en 2015. Ces données ne sont toutefois pas encore assez fiables pour être publiées. Une mise à jour sera faite en 2019. Par la suite ces données seront mises à disposition du public.

Entrée en matière (art. 171 OGC)

À l'unanimité, la commission propose au Grand Conseil d'entrer en matière sur ces projets de décrets.

Vote final

À l'unanimité, la commission propose au Grand Conseil d'accepter ces projets de décrets tels qu'ils sont présentés par le Conseil d'État.

Préavis sur le traitement du projet (art. 272ss OGC)

À l'unanimité, la commission propose au bureau du Grand Conseil que le projet soit traité par le Grand Conseil en débat libre.

Neuchâtel, le 31 janvier 2019

Au nom de la commission
Infrastructures routières :

Le président,
N. RUEDIN

La rapporteure,
J. LOTT FISCHER