

COMPLEMENT

de la commission Mobilité

**aux propositions de la commission Infrastructures routières
au Grand Conseil, du 31 janvier 2019,**

relatives au

Rapport du Conseil d'État au Grand Conseil

à l'appui

- a) d'un 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**
 - b) d'un 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**
-

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs,

Historique

Le 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 et le 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 ont été soumis au Grand Conseil lors de la session des 19 et 20 février 2019.

Le 19 février 2019, le groupe Vert'libéral-PDC a souhaité déposer des amendements à un article qui n'avait pas fait l'objet d'amendements traités par la commission au cours de ses travaux. Ces amendements étaient par conséquent irrecevables pour un traitement immédiat en plénum, aux termes des articles 293 et 294 de la loi d'organisation du Grand Conseil (OGC).

Le Grand Conseil a alors décidé, par 59 voix contre 51, de renvoyer le rapport 18.036 à la commission Mobilité afin qu'elle puisse examiner les propositions du groupe Vert'libéral-PDC puis donner son préavis au Grand Conseil avant une nouvelle inscription du rapport à l'ordre du jour.

Composition de la commission

La commission Mobilité a examiné ces amendements dans la composition suivante :

M. Nicolas Ruedin (président), M. Mauro Vida (vice-président), M^{me} Johanna Lott Fischer (rapporteuse), M. Laurent Schmid, M. Pierre-Alain Wyss, M. Claude Guinand (*en remplacement de M. Hans-Peter Gfeller*) ; M. René Curty, M. Bruno Cortat, M^{me} Annie Clerc Birambeau (*en remplacement de M^{me} Carole Bill*), M. David Moratel, M. Philippe Loup, M. Laurent Duding, M. Cédric Dupraz, M^{me} Sera Pantillon, M. Didier Calame

Travaux de la commission

La commission a examiné les amendements en date du 19 mars 2019. Elle a adopté le présent rapport par voie électronique en date du 11 avril 2019.

M. Laurent Favre, conseiller d'État et chef du Département du développement territorial et de l'environnement et le spécialiste en mobilité multimodale ont participé au débat en présentant des explications complémentaires au rapport.

Une représentante du groupe Vert'libéral-PDC a défendu les amendements déposés :

L'amendement demande de privilégier le passage en zones à 30 km/h dans les agglomérations, avant toute autre mesure de réduction du bruit. L'abaissement de la vitesse permettrait de réduire les investissements pour du revêtement phono-absorbant, d'améliorer la sécurité et de diminuer l'impact écologique de la circulation. Le bruit routier diminue presque de moitié en passant de 50 à 30 km/h. La jurisprudence en la matière démontre que la volonté fédérale est effectivement de privilégier la diminution de la vitesse dans les agglomérations, quand cela est possible, pour réduire le bruit routier. L'inconvénient de cette mesure peut consister en un report du trafic sur des routes communales. C'est pour cette raison que l'abaissement de la vitesse doit s'inscrire dans une vision globale d'agglomération. Les revêtements phono-absorbants ne supportant pas le gel, l'abaissement de la vitesse serait une alternative intéressante pour les villes du haut du canton. Le groupe Vert'libéral-PDC estime finalement qu'une telle mesure est cohérente avec l'évolution de la motorisation électrique qui rend les véhicules plus silencieux et contribue à fluidifier le trafic aux heures de pointe.

Des informations supplémentaires sont données par le spécialiste en mobilité multimodale concernant les mesures possibles de protection contre le bruit routier :

- **Réduction de la charge de trafic** : mesure pertinente mise en œuvre régulièrement sur le réseau secondaire de desserte des quartiers, mais mesure difficile à mettre en œuvre et très peu pertinente sur le réseau routier principal, car impliquant le report des charges sur d'autres routes secondaires. Les reports via d'autres moyens de transport ne seront efficaces qu'à long terme. La réduction des charges de trafic dans les zones urbanisées est un objectif du Canton (fiche A26 du Plan directeur cantonal), mais doit être complété par des mesures à plus court terme.
- **Abaissement de la vitesse** : mesure réaliste et efficace dans/à certaines conditions. Pour le mettre en œuvre dans le respect des lois et des normes, plusieurs dispositions doivent être prises :
 - réduction de la largeur de la chaussée, soit une modification des bordures ;
 - création de portes d'entrée/sortie de la zone ;
 - réalisation d'aménagements permettant de modérer la vitesse.

Les dérogations aux limitations générales doivent répondre aux conditions fixées dans 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) au sens de la législation sur la protection de l'environnement.*

- **Pose d'un revêtement peu bruyant** : mesure réaliste et efficace dans nombre de situations. La technologie des revêtements peu bruyants est en constante évolution et les recettes de fabrication utilisées créent des revêtements de plus en plus résistants. Ainsi, certains types de revêtements peu bruyants peuvent être mis en œuvre en altitude. Ils sont d'un type différent, plus résistant, mais moins efficace. La pose d'un revêtement peu bruyant coûte approximativement le même prix qu'un revêtement standard ; en revanche, la durée de vie de la couche d'usure d'un revêtement peu bruyant est plus courte (12 ans) que pour un revêtement standard (16 ans).

Dans le cadre des projets d'assainissement du bruit routier, le service des ponts et chaussées (SPCH) étudie systématiquement les deux mesures principales

envisageables, soit l'abaissement de la vitesse maximale autorisée et la pose d'un revêtement peu bruyant. Les deux types de mesures mènent à une réduction du bruit de -1 à -3 décibels en fonction du contexte : pente, sens de circulation, altitude, pourcentage de véhicules bruyants (notamment les poids lourds).

Les critères suivants sont notamment pris en compte pour déterminer quelles mesures peuvent être appliquées :

- sécurité de tous les usagers ;
- efficacité en termes de réduction de bruit ;
- largeur de chaussée ;
- aménagements de mobilité douce ;
- urbanisme de la rue en localité ;
- mesures prévues pour assurer le respect de la vitesse ;
- vitesse commerciale des transports publics ;
- fluidité du trafic.

La pose des revêtements peu bruyants est globalement de 20 à 30% plus chère que la mise en œuvre de mesures de réduction des vitesses. La vitesse réellement pratiquée en localité est, de manière générale, très proche de la vitesse signalée ($V_{85} = 50$ km/h). Dans les villes, des vitesses inférieures aux limitations (20-30 km/h dans une zone limitée à 50 km/h) sont mesurées durant les heures de pointe (20 à 25% du volume de trafic journalier).

Le conseiller d'État propose un compromis sur l'amendement, afin d'aller de l'avant et de ne pas prendre le risque de perdre les subventions de la Confédération. Les investissements relatifs à la rénovation des routes devront être faits, avec ou sans revêtement phono-absorbant. Il rappelle l'importance de ne pas freiner les travaux en cours, souvent menés conjointement avec les communes, ni les projets de grande envergure tels que les contournements des villes du haut du canton. Dans un esprit de compromis, il propose d'aller partiellement dans le sens de l'amendement VL-PDC, en ôtant toutefois l'élément lié à la réduction de la charge de trafic puisqu'impraticable à court ou moyen terme sur les routes concernées par les décrets.

Le Conseil d'État, par son amendement, va dans le sens de la préoccupation du groupe VL-PDC, en envisageant à chaque fois l'examen de la réduction de la vitesse. De plus, il soutient les communes souhaitant mettre en place des zones à 30 km/h dans les zones de quartier, à l'exemple de Val-de-Travers.

Un commissaire remarque qu'une réduction de vitesse serait inconcevable sur des tronçons comme la RC5 ; pour cela il soutiendra la proposition du Conseil d'État.

D'autres commissaires remarquent que, par une réduction de vitesse, les aspects de sécurité, de la réduction du trafic et de convivialité seront considérés en plus des seuls effets de réduction de bruit.

Projets de décrets et amendements

Projet de décret du Conseil d'État crédit d'engagement de 8'288'000 francs (bruit routier)	Amendement que la commission propose d'accepter (art. 172 OGC)	Amendement que la commission propose de refuser (art. 172 OGC)
<p>Art. 6 Le détail d'exécution de ces études et travaux est confié au soin du Conseil d'État. Le rapport de gestion du Département du développement territorial et de l'environnement donnera chaque année toutes les indications utiles sur l'avancement des études et des travaux ainsi que sur les dépenses engagées et sur leur financement.</p>	<p>Amendement du Conseil d'État</p> <p>Art. 6 Le détail d'exécution de ces études et travaux est confié au soin du Conseil d'État. <u>les mesures de réduction de vitesse sont envisagées systématiquement.</u> Le rapport de gestion du Département du développement territorial et de l'environnement donnera chaque année toutes les indications utiles sur l'avancement des études et des travaux ainsi que sur les dépenses engagées et sur leur financement.</p> <p>Accepté à l'unanimité</p>	<p>Amendement du groupe Vert'libéral-PDC</p> <p>Art. 6 Le détail d'exécution de ces études et travaux est confié au soin du Conseil d'État. <u>Les mesures de réductions de vitesse et de charge de trafic sont prioritaires.</u> Le rapport de gestion du Département du développement territorial et de l'environnement donnera chaque année toutes les indications utiles sur l'avancement des études et des travaux ainsi que sur les dépenses engagées et sur leur financement.</p> <p>Refusé par 12 voix contre 3</p>

Projet de décret du Conseil d'État crédit d'engagement de 7'432'000 francs (convention-programme 06)	Amendement que la commission propose d'accepter (art. 172 OGC)	Amendement que la commission propose de refuser (art. 172 OGC)
<p>Art. 6 Le détail d'exécution de ces études et travaux est confié au soin du Conseil d'État. Le rapport de gestion du Département du développement territorial et de l'environnement donnera chaque année toutes les indications utiles sur l'avancement des études et des travaux ainsi que sur les dépenses engagées et sur leur financement.</p>	<p>Amendement du Conseil d'État</p> <p>Art. 6 Le détail d'exécution de ces études et travaux est confié au soin du Conseil d'État. <u>les mesures de réduction de vitesse sont envisagées systématiquement.</u> Le rapport de gestion du Département du développement territorial et de l'environnement donnera chaque année toutes les indications utiles sur l'avancement des études et des travaux ainsi que sur les dépenses engagées et sur leur financement.</p> <p>Accepté à l'unanimité</p>	<p>Amendement du groupe Vert'libéral-PDC</p> <p>Art. 6 Le détail d'exécution de ces études et travaux est confié au soin du Conseil d'État. <u>Les mesures de réductions de vitesse et de charge de trafic sont prioritaires.</u> Le rapport de gestion du Département du développement territorial et de l'environnement donnera chaque année toutes les indications utiles sur l'avancement des études et des travaux ainsi que sur les dépenses engagées et sur leur financement.</p> <p>Refusé par 12 voix contre 3</p>

Votes finaux

Sans opposition, la commission propose au Grand Conseil d'accepter ces projets de décrets amendés selon ses propositions.

Neuchâtel, le 11 avril 2019

Au nom de la commission Mobilité :

Le président,
N. RUEDIN

La rapporteure,
J. LOTT FISCHER