

RAPPORT AU CONSEIL COMMUNAL D'YVERDON-LES-BAINS

concernant

une demande de crédit d'études de frs 103'000.- pour l'étude sur l'assainissement phonique des rues.

Madame la Présidente,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

Préambule

Au total, près de 25% de la population suisse est exposée à des niveaux sonores gênants et environ 10% à des niveaux sonores dépassant les valeurs limites admissibles. La première source de nuisance sonore est produite par les installations routières. Les effets sur la santé ne sont pas, dans ce cas précis, liés à un dommage physique et direct du système auditif ; le seuil pour ces dommages se situe à 80dB(A). Néanmoins, ces nuisances portent atteinte au bien-être et à la santé, que ce soit au travail ou au domicile (troubles du sommeil, stress, troubles nerveux, etc.).

La loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE)¹ et l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (ci-après OPB)² instituent donc toutes deux l'obligation d'assainissement phonique des routes dont le bruit dépasse les valeurs limites d'immission (VLI).

Un délai a été fixé au 31 mars 2018 aux propriétaires. Les communes ont donc la responsabilité d'établir un diagnostic phonique des routes communales ainsi que des routes cantonales en traversée de localité. Le cas échéant de définir les mesures nécessaires à la réduction des valeurs limites d'immission et d'en planifier la mise en œuvre.

La Confédération assortit l'obligation générale de réduction des nuisances sonores des installations, bâtiments et superstructures de subventionnements d'une partie de ces travaux, pour autant qu'ils soient réalisés dans les délais prescrits. Le montant de ces subventions peut aller jusqu'à environ 30% du coût total des mesures, en fonction de l'efficacité des mesures entreprises.

A Yverdon-les-Bains, les données de base actuellement disponibles émanent de la carte des degrés de sensibilité au bruit, annexée au Plan général d'affectation (PGA) de 2003 et d'un cadastre sommaire du bruit, réalisé par les instances cantonales et disponible sur le site public d'information du territoire (SIT) de l'Etat de Vaud.

Ce cadastre cantonal doit être affiné et actualisé, notamment en fonction de l'évolution des mesures intégrées dans le programme d'agglomération, réalisées ou à venir. Ces dernières modifient en effet substantiellement l'évolution des charges de trafic sur le territoire, dans la mesure où il s'agit de privilégier une mobilité durable, en privilégiant les déplacements en transports publics et en réduisant les déplacements en véhicules motorisés individuels.

Les rues visées par cette opération d'assainissement sont celles dont la charge de trafic est égale ou dépasse 3'000 véhicules/jour.

¹ Loi fédérale sur la protection de l'environnement du 15 novembre 1983

² Ordonnance sur la protection contre le bruit du 7 octobre 1986, révisée le 1^{er} septembre 2004)

Evaluation du bruit

L'OPB définit une méthode d'évaluation du bruit différente selon l'émetteur : trafic routier, chemins de fer, industrie, arts et métiers, etc. Pour le trafic routier, la loi prévoit trois types de valeurs limites d'exposition :

- valeurs limites d'immission, qui correspondent au seuil général à partir duquel le bruit devient nuisible ou incommodant. Elles s'appliquent aux installations existantes au moment de l'entrée en vigueur de l'OPB.
- valeurs de planification, inférieures de 5 dB(A) aux valeurs limites d'immission. Elles s'appliquent plus particulièrement aux nouvelles installations et aux nouvelles zones à bâtir pour lesquelles les exigences sont plus élevées.
- valeurs d'alarme, supérieures de 5 à 15 dB(A) aux valeurs limites d'immission. Les niveaux d'évaluation dépassant cette limite sont considérés comme extrêmes et correspondent à des installations qui doivent être assainies en priorité.

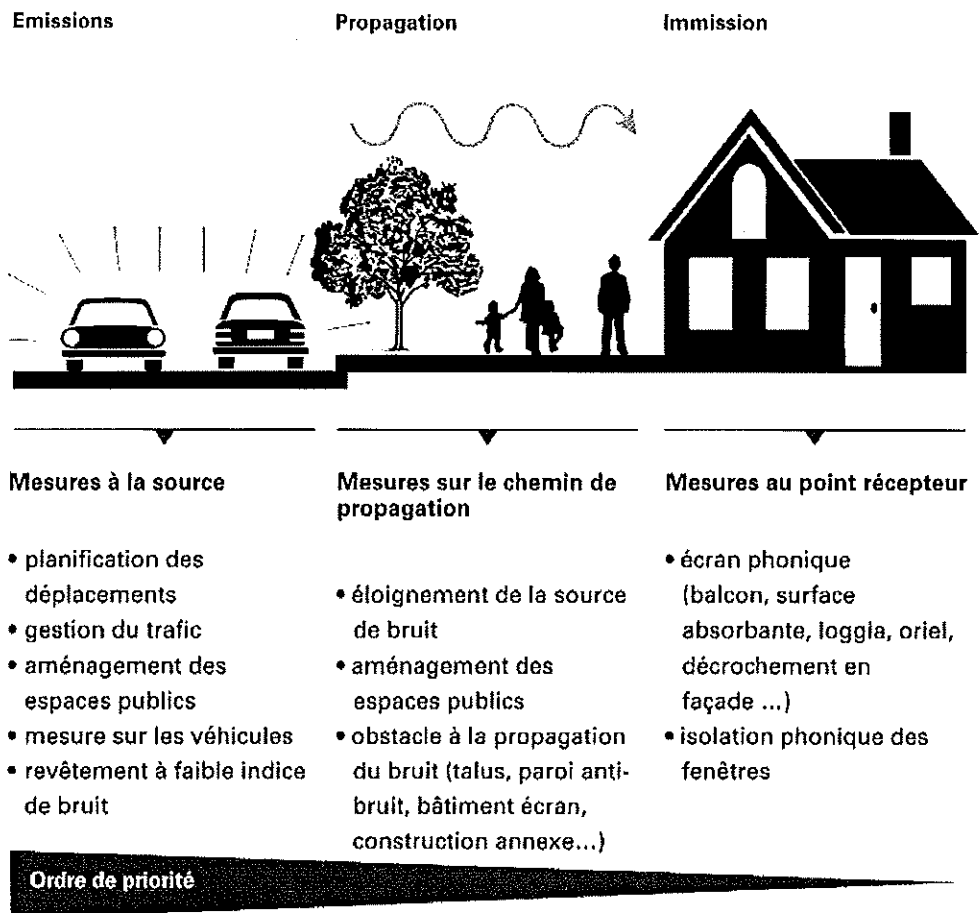
Les degrés de sensibilité au bruit (DS) échelonnent ces valeurs limites en fonction des affectations prévues par l'aménagement du territoire. Ci-dessous, un tableau provenant du département des infrastructures qui classe le niveau de protection en fonction de l'affectation de la zone territoriale.

Degré de sensibilité	Définition	Exemple
I	Zones qui requièrent une protection accrue contre le bruit, notamment les zones de détente	Dans la pratique, le degré de sensibilité I (DS I) n'est utilisé qu'à titre tout à fait exceptionnel
II	Zones où aucune entreprise gênante n'est autorisée, notamment dans les zones d'habitation ainsi que dans celles réservées à des constructions et installations publiques	Zones de villas, d'habitation collective, mixte habitat et activités tertiaires ou de service
III	Zones où sont admises des entreprises moyennement gênantes, notamment dans les zones mixtes avec habitation et activités artisanales ou commerciales, ainsi que dans les zones agricoles et intermédiaires	Zone village, urbaine, d'habitation collective avec activité moyennement gênante, agricole, viticole, intermédiaire
IV	Zones où sont admises des entreprises fortement gênantes, notamment dans les zones industrielles ; dans ces zones, un logement ne peut être autorisé que s'il est nécessité par une obligation de gardiennage ou de service	Industrie lourde, artisanat ne pouvant pas être autorisé dans les autres zones

Enfin, à chaque degré de sensibilité correspondent des valeurs limites d'exposition au bruit du trafic routier pour le jour (de 6h à 22h) comme pour la nuit (de 22h à 6h).

Trois types de mesures sont envisageables, en fonction de l'environnement et des possibilités techniques : l'idéal est de pouvoir intervenir à la source, lors de la construction, pour éviter ou réduire les niveaux sonores. Les mesures intermédiaires consistent à réduire la propagation des bruits, en posant des obstacles sur le chemin de la propagation (écrans naturels ou artificiels) ; et finalement, il s'agit d'envisager des mesures au point de réception du bruit (par exemple, isolation acoustique).

Schéma de classification des différents types de mesure



L'étude préliminaire

Une première étude a donc été confiée en 2008 à un bureau d'ingénieurs spécialisés. Il s'agissait à l'époque de faire valider par le Canton les données acoustiques de référence, d'établir un état déterminant pour l'assainissement futur, d'évaluer les effets du projet d'agglomération sur le bruit routier, d'identifier sur cette base les besoins en assainissement, d'établir un calendrier des études à mener.

L'étude préliminaire a permis, en utilisant l'état actuel des connaissances et en extrapolant les mesures planifiées dans le projet d'agglomération, d'évaluer approximativement les zones sensibles, en fonction des secteurs, de la typologie et de l'ancienneté des constructions, finalement du type de routes (structurantes ou de dessertes).

L'étude d'assainissement

Le cahier des charges établi vise à développer un projet d'assainissement qui réponde aux prescriptions fédérales et cantonales. Les modélisations et simulations effectuées, à horizon 2030, démontrent en effet que globalement la Ville d'Yverdon-les-Bains, connaîtra un nombre important de dépassement des valeurs d'immission (sur les 2/3 des tronçons analysés (soit environ sur 20 km de rues), et qu'une proportion marginale dépassera les valeurs d'alarme (2.7%), nécessitant un traitement prioritaire.

La mise en œuvre progressive du concept d'agglomération entraîne une évolution sensible de cette situation à horizon 2030. Sur les 20 km précités, on assiste à une diminution substantielle sur 17.4 km, notamment sur plusieurs tronçons de rues en traversée du centre-ville. Néanmoins, la réduction ne permet pas toujours d'atteindre les seuils en deçà desquels aucune mesure d'assainissement phonique n'est à entreprendre.

L'étude d'assainissement devra :

- 1) compléter les données de référence : il manque un certain nombre de données et d'analyses, notamment la différence de niveau sonore jour/nuit en dBa, les dates d'équipement des zones à bâtir, la date d'obtention du permis de construire du parc immobilier, l'état du réseau routier (qui résultera du diagnostic des routes entrepris suite à l'obtention du crédit d'études pour la gestion du patrimoine routier), l'identification des façades sensibles, etc.
- 2) définir un programme de mesures d'assainissement, en sériant les niveaux d'intervention possibles ;
- 3) évaluer l'efficacité à long terme des mesures envisagées ;
- 4) identifier les bâtiments à assainir et évaluer le coût d'une isolation acoustique ;
- 5) préciser les mesures de subvention.

Le mandat comprend aussi la coordination avec le bureau d'agglomération, les services communaux, la Commission des Infrastructures Souterraines Yverdonnoise (CISY) et la Gestion du Patrimoine Routier (GPR).

Coût et financement

Descriptifs	Montants TTC
Mandataire	83'000
Ingénieurs spécialisés	6'000
Communication	4'000
Divers & Imprévus (10%)	10'000
TOTAL TTC (arrondi)	103'000

L'assainissement du bruit routier figure au plan des investissements, à hauteur de frs 200'000.- à répartir entre 2012 et 2013.

Les charges annuelles d'exploitation s'élèvent à frs 22'200.- et comprennent les frais d'intérêts variables du capital investi, frs 1'600.- et l'amortissement, frs 20'600.-.



Vu ce qui précède, nous avons l'honneur de vous proposer, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les Conseillers, de prendre la décision suivante :

LE CONSEIL COMMUNAL D'YVERDON-LES-BAINS

sur proposition de la Municipalité,
entendu le rapport de sa Commission, et
considérant que cet objet a été régulièrement porté à l'ordre du jour,

décide :

Article 1: La Municipalité est autorisée à réaliser une étude sur l'assainissement phonique des rues communales et routes cantonales en traversée de localité.

Article 2: Un crédit d'étude de frs 103'000.- lui est accordé à cet effet ;

Article 3: La dépense sera financée par la trésorerie générale, imputée au compte no « 9312» et amortie en cinq ans au plus.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le Syndic



D. von Siebenthal

La Secrétaire



S. Lacoste

Déléguée de la Municipalité : Mme Marianne Savary