

Rapport-préavis N° 13-2023 au Conseil communal

destiné à répondre aux postulats 07-2008 de M. David, 01-2019 de M. Boulaz et consorts et 01-2021 de M. Pambiachi et consorts et à solliciter un montant de CHF 225'000.- destiné à appliquer certaines des mesures préconisées par le rapport prilléran de mise en conformité du réseau routier à l'Ordonnance de Protection contre le Bruit (OPB) et à mettre en place des réductions de limitation de vitesse permanentes sur certains axes routiers communaux.

Date proposée pour la séance de Commission :

**Mardi 24 octobre 2023 à 18 heures 30
Castelmont 1&2**

Déléguée de la Municipalité :
Madame Rebecca Joly

Prilly, le 12 octobre 2023

Monsieur le Président,
Mesdames les Conseillères, Messieurs les Conseillers,

1. Objet du rapport-préavis

Les trois postulats 07–2008 de M. David, 01-2019 de M. Boulaz et consorts et 01-2021 de M. Pambiachi et consorts ont invité la Municipalité à étudier différentes options pour réduire les nuisances sonores générées par le trafic automobile.

Ce rapport-préavis répond aux dits postulats et sollicite le crédit nécessaire au premier train de mesures visant à atteindre les objectifs des postulants.

2. Contexte

2.1 Cadre légal

La législation suisse en matière de protection contre le bruit se base sur la loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE) du 7 octobre 1983 entrée en vigueur le 1er janvier 1985. Cette loi est une loi-cadre, c'est à dire qu'elle 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 incommodes 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 le bruit nuisible ou incommode (art. 1 OPB). 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, certains types de bruit sont mieux acceptés par la population que d'autres pour un même niveau sonore; 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 les différents types de bruit :

- trafic routier (annexe 3 OPB),
- chemins de fer (annexe 4),
- aéroports civils (annexe 5),
- industrie, arts et métiers (annexe 6),
- installations de tir (annexe 7),
- aéroports militaires (annexe 8),
- places de tir militaires (en projet).

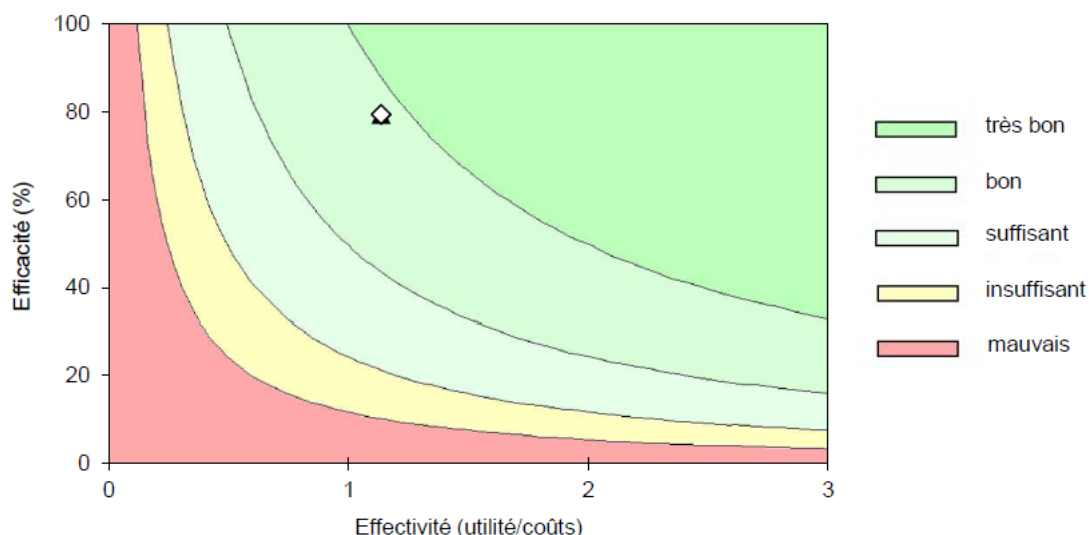
L'annexe 3 OPB détermine donc selon le tableau ci-dessous les valeurs limite d'exposition au bruit du trafic routier dans les locaux sensibles tels que définis à l'article 2 alinéa 6 OPB en fonction du degré de sensibilité (DS) au bruit de la zone à bâtir défini dans le Plan d'affectation communal (PACom).

Degré de sensibilité	Valeur de planification Lr en dB (A)		Valeur limite d'immission Lr en dB (A)		Valeur d'alarme Lr en dB (A)	
	Jour	Nuit	Jour	Nuit	Jour	Nuit
I	50	40	55	45	65	60
II	55	45	60	50	70	65
III	60	50	65	55	70	65
IV	65	55	70	60	75	70

La valeur de planification est celle à respecter pour de nouveaux projets de construction, la valeur limite d'immission est celle à viser pour des constructions existantes, la valeur d'alarme est celle à ne dépasser en aucun cas.

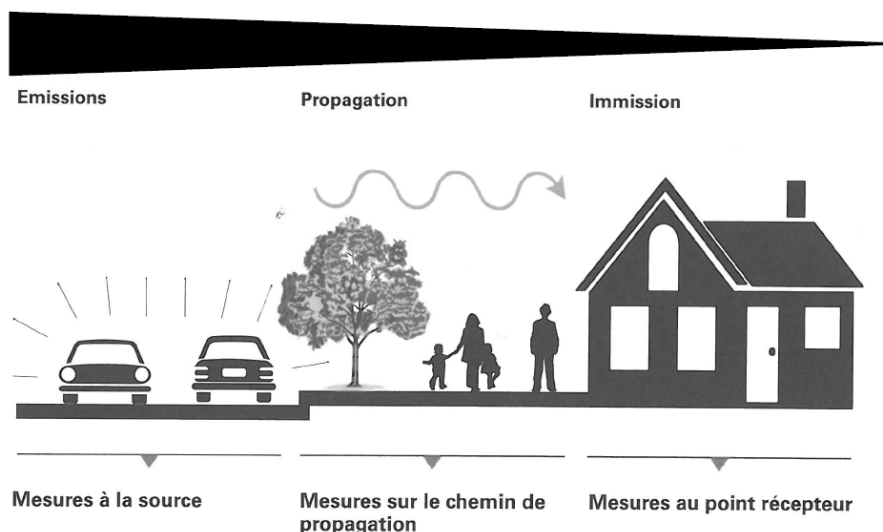
Les mesures envisagées pour remplir ces conditions doivent néanmoins être, d'une part, réalisables sur le plan technique et d'exploitation, et, d'autre part, être économiquement supportables (art 3 al 1 OPB). Elles doivent évidemment aussi respecter les législations sur le circulation routière (art 3 al 2 OPB). Les situations où ces conditions ne permettent pas d'atteindre les valeurs fixées par l'OPB sont traitées par voie d'allègement (déclaration d'exception à l'ordonnance pour des raisons dûment motivées) prévue à l'article 14 OPB.

Afin d'être parfaitement équitable, la notion d'« économiquement supportable » est déterminée sur la base d'un abaque normalisé Efficacité (% de gain avant – après assainissement) / Effectivité (CHF par dB par personne). Cet abaque représente en ordonnée l'efficacité de la mesure proposée, donc ce qu'elle apporte en termes de gain en confort acoustique, et en abscisse ce qu'elle coûte par habitant de la parcelle, ou ensemble de parcelles, impactées. Si le point identifiant la mesure se situe dans les secteurs verts, elle est qualifiée de pertinente, si le point se trouve dans les secteurs jaune ou rouge, le caractère « économiquement supportable » n'est pas rempli et la mesure est disproportionnée.



Conformément à l'article 16 alinéa 1 OPB, s'agissant de bruit généré par une route, *le détenteur de l'installation supporte les frais d'assainissement de son installation*. Il appartient donc à la commune, propriétaire de la route, de financer les mesures visant à atteindre ces limites.

Les mesures seront appliquées par ordre de priorité à la source (art 11 al 1 LPE), puis sur le chemin de propagation (art 13 al 3 OPB), et finalement sur le lieu d'immission (art 20 al 1 LPE, art 15 al 1 et 2 OPB).



L'article 17, alinéa 4 lettre b de l'OPB donne un délai au 31 mars 2018 pour la mise en œuvre des mesures nécessaire.

Dans le canton de Vaud, l'autorité de surveillance pour l'application de l'OPB est la Direction générale de l'environnement (DGE), et l'autorité de surveillance pour le respect des législations sur la circulation routière est la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR). Il appartient donc aux communes de faire établir sur leur territoire un cadastre du bruit routier et un dossier d'assainissement qui doit être déposé pour approbation auprès des autorités.

Une fois ce dossier approuvé, les communes sont autorisées à mettre en œuvre les mesures et à appliquer les allègements.

2.2 Historique

La réponse aux postulants passait au vu des conditions légales par l'établissement d'un dossier d'assainissement du bruit routier.

La Municipalité a adjugé le mandat de réalisation du dossier d'assainissement au bruit routier au bureau spécialisé Triform SA le 30 mars 2014, lequel bureau a restitué le dossier le 18 septembre 2015. S'en est suivi un interminable échange avec les autorités qui ont exigé pas moins de 13 révisions successives du document pour aboutir enfin, le 19 juin 2023, à une version validée et à un catalogue de mesures approuvées.

La version 14 du document est donc, le jour où ces lignes sont écrites, techniquement validée, mais doit encore être formellement signé par les Chefs de Département pour être considéré en force. Il ne devrait pourtant plus subir de modification. La Municipalité a donc décidé de néanmoins déjà soumettre ce préavis au Conseil.

La mise en conformité des émissions de bruit routier sur la commune de Prilly sera donc atteinte par la mise en œuvre de 4 types de mesures :

- un réaménagement routier (carrefour de la Fleur de Lys, déjà terminé), qui a permis d'assainir la situation pour les habitants du hameau ;
- la pose de revêtement phono absorbant sur une majeure partie du réseau routier communal, dont une partie est déjà réalisé ;
- la réduction de vitesse de nuit à 30 km/h sur 6 sections de routes cantonales en traversée de localité ;
- la pose de fenêtre pour le cas où les mesures ci-dessus ne sont pas suffisante ou impossibles.

3. Descriptif du projet

Afin de répondre aux postulants, le projet dont le financement est soumis au Conseil par le présent préavis comporte 3 volets, dont 3 sont des mesures prescrites par le dossier d'assainissement :

- mise en 30 km/h de nuit de tous les axes routiers autorisés ;
- installation de fenêtres insonorisantes sur une maison ;

et hors dossier d'assainissement :

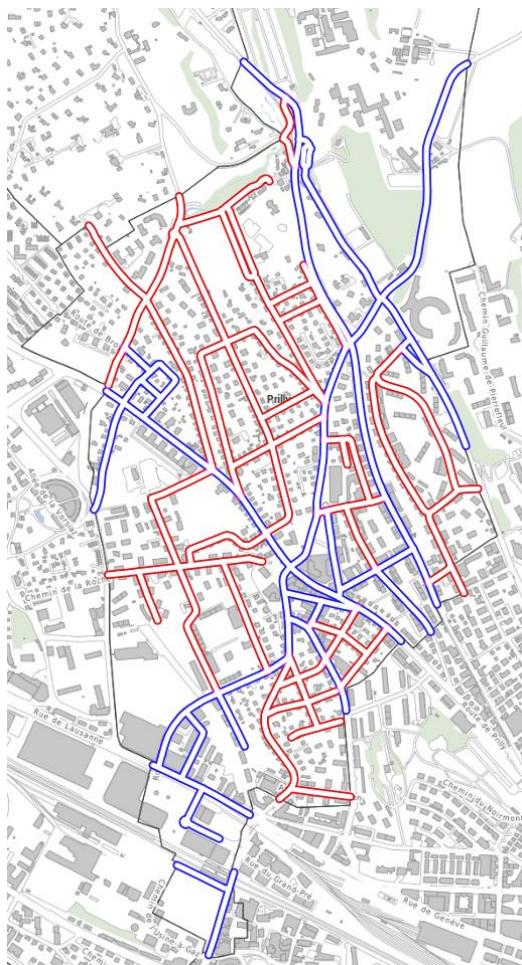
- mise en 30 km/h ou 20 km/h permanent de 12 routes communales.

Le dossier d'assainissement prévoit encore la pose de revêtement phono absorbant sur la quasi-totalité du réseau routier, mais la mise en œuvre de ces mesures se fera au gré des réfections planifiées et seront financées par les préavis d'entretien y relatifs.

L'adoption de ce dossier d'assainissement ouvre également la possibilité d'obtenir des subventions pour la mise en conformité de notre réseau routier. Il répond également au postulat de M. David qui demandait une stratégie de lutte contre le bruit routier communal. Les demandes d'assainissement demandées également par le postulat de M. Pambianchi et consort sont ainsi listées et planifiées dans les investissements de la commune.

3.1 Situation actuelle

Pour mémoire, la situation actuelle des limitations de vitesse sur le territoire prilléran figure sur le plan ci-après, avec en bleu le régime à 50 km/h et en rouge le régime à 30 km/h :



30 km/h en rouge, 50 km/h en bleu

Conformément à la Loi sur la circulation routière, la limitation de vitesse à l'intérieur des localités est de 50 km/h. Toute modification de cette disposition passe par l'approbation de l'autorité de surveillance, qui pour le canton de Vaud est la DGMR. Jusqu'à récemment, la DGMR s'appuyait sur une commission spécifique composée d'experts internes et externes, la sous-commission des limitations de vitesse (SCLV), laquelle étudiait les demandes des communes sur la base d'un dossier relativement complexe à élaborer, et appliquait les règles de droit de manière restrictive.

Au printemps 2023, à la lumière de plusieurs jurisprudences fédérales montrant une tendance plus permissive, la DGMR a édité une nouvelle directive sur la mise en place des zones 30 et zones de rencontres qui instaure une nouvelle notion de « route affectée à la circulation générale », définie à l'article 1 alinéa 9 de l'Ordonnance sur la circulation routière. Une route affectée à la circulation générale est définie comme un axe de transit « où la fonction de transport est essentielle ». Par défaut, tout axe ne faisant pas partie de cette classification est une « route non affectée à la circulation générale », donc toute route communale servant à la desserte locale, sans fonction de transit.

Cette nouvelle directive définit que les examens de la SCLV ne s'appliquent maintenant plus qu'aux demandes de réduction de vitesse sur les routes affectées à la circulation générale. Pour les routes non affectées à la circulation générale, les Municipalités ont liberté d'agir pour limiter les vitesses, l'autorité de surveillance se bornant à valider la conformité de

la signalisation et du régime de priorité dans les zones 30 et zones de rencontre.

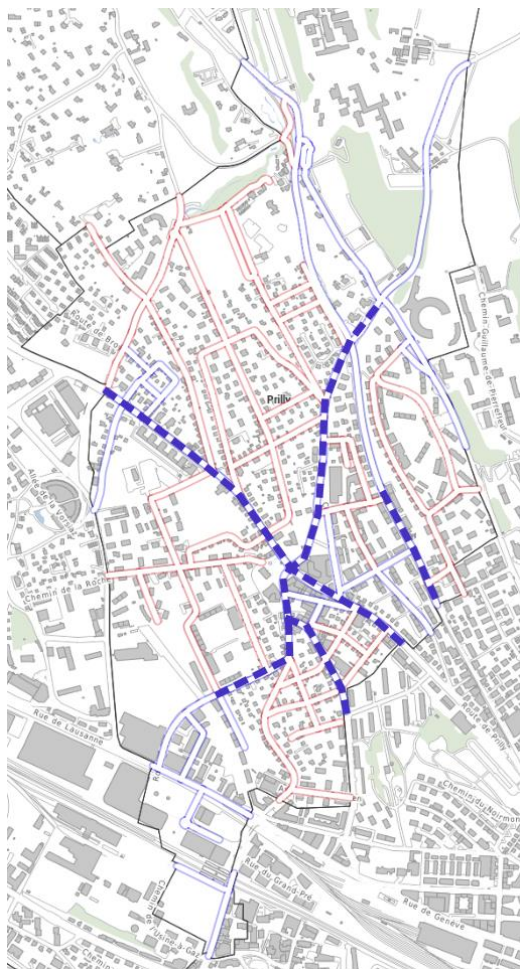
Pour les routes affectées à la circulation générale, afin d'assurer une cohérence de circulation et de vitesse, les Municipalités de l'ouest lausannois ont confié au bureau de Stratégie et développement de l'Ouest lausannois (SDOL) l'élaboration d'un dossier de révision des régimes de vitesse à l'échelle intercommunal, projet qui suit son cours indépendamment du projet présenté ici. Si les temporalités le permettent, les mises en place de ces limitations de vitesses sur les « routes affectées à la circulation générale » seront coordonnées avec le présent projet, afin d'éviter des modifications successives peu compréhensibles pour les automobilistes.

Concernant les routes non affectées à la circulation générale, la Municipalité a élaboré et soumis les plans à la DGMR pour instaurer les régimes présentés plus bas.

On notera qu'en plus de l'examen formel de la DGMR, pendant, ces nouvelles limitations de vitesse passeront par une publication dans le Feuille des avis officiels, ouvrant une voie de recours aux éventuels opposants. La mise en œuvre de ces mesures est donc soumise, outre l'aval du Conseil, à ces conditions.

Les limitations de vitesse à 30 km/h de nuit sont indépendantes de ces procédures, elles ont déjà été validées dans le cadre du dossier d'assainissement du bruit routier.

3.2 30 km/h de nuit

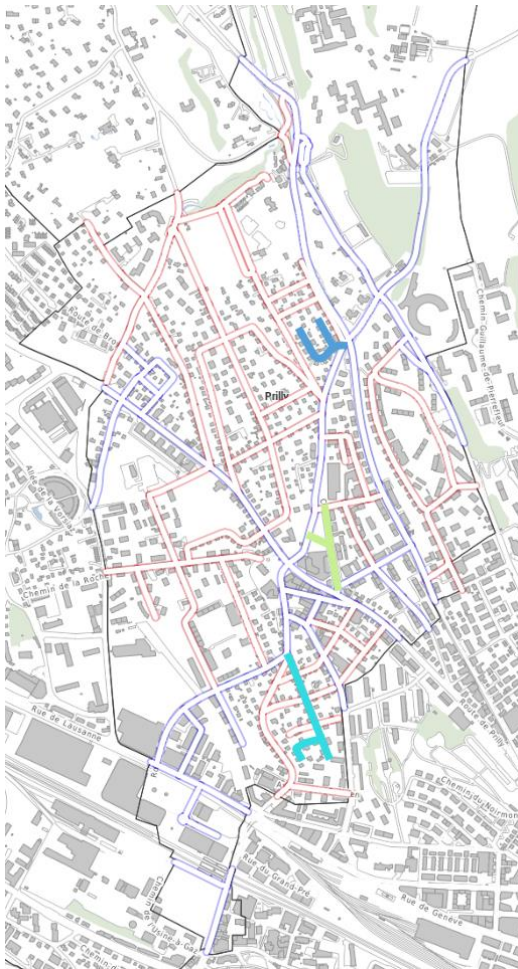


Selon l'interprétation que la DGMR a de la loi fédérale sur la circulation routière, cette mesure s'applique exclusivement aux axes routiers « à destination trafic » dans les situations où la densité de population subissant un bruit excessif est supérieure à 200 habitants par kilomètre de route. Cette contrainte a conduit à une âpre négociation pour obtenir l'autorisation de déployer cette réduction de vitesse sur les axes figurants sur le plan ci-contre.

On constate donc que l'axe nord – sud de la route du Mont à la route des Flumeaux en passant par la route du Chasseur sera soumis à ce régime dans sa plus grande partie, La route de Cossonay est quant à elle entièrement incluse, tout comme l'avenue de la Confrérie. Le route de Neuchâtel a malheureusement été tronquée au droit du numéro 40, le solde ne répondant pas au critère strict des 200 habitants touchés par km, seuil qui n'est pas non plus atteint à l'avenue de la Vallombreuse, car bâtie sur un seul côté.

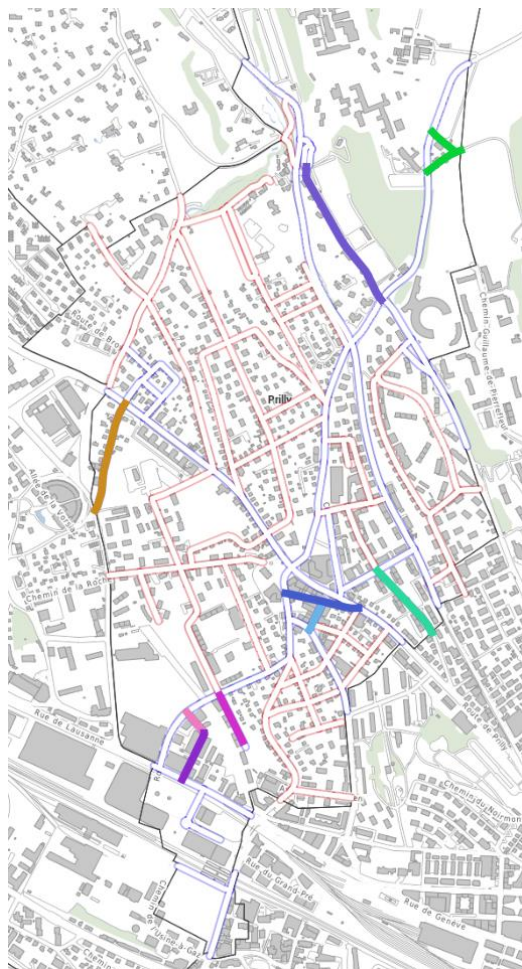
L'application du 30 km/h de nuit était la demande du postulat de M. Boulaz et consort qui avait été renvoyé à la Municipalité par le Conseil communal dans une grande majorité. La Municipalité répond ainsi à cette demande.

3.3 Zones de rencontre (20 km/h)



Les trois secteurs présentés ci-contre se prêtent à l'établissement de nouvelles zones de rencontre, il s'agit du quartier de Belmonthoux – Charmorel, des Beaumettes et du Centanaire.

3.4 Zones 30 km/h



La Municipalité propose d'appliquer le régime de 30 km/h au solde des routes communales non affectées à la circulation générale à l'exception de trois d'entre eux : le chemin du Vieux-Collège, l'avenue de la Vallombreuse et l'avenue de la Confrérie.

Ces trois routes qui présentent objectivement aujourd'hui un caractère de routes affectées à la circulation générale devront, pour atteindre de bonnes conditions d'application, faire l'objet d'une requalification qui dépend de l'étude du schéma général de circulation mandatée dans le cadre du plan climat communal en cours d'élaboration.

De plus, la réduction de vitesse sur ces trois axes nécessite des interventions de plus grandes ampleurs qui dépassaient le périmètre du présent préavis.

3.2 Fenêtres insonorisantes

Dans le cadre de l'étude qui lui a été confié, notre mandataire pour l'établissement du dossier d'assainissement du bruit routier a identifié une maison pour laquelle aucune mesure de protection, ni à la source, ni sur le chemin de propagation, n'était réalisable. Cette maison doit donc être équipée de fenêtres insonorisantes à charge de la commune, conformément à l'article 2 LPE.

4. Planning général

Comme évoqué plus haut, la mise en œuvre de ces mesures est soumise à plusieurs conditions :

- Pour les 30 km/h de nuit, la validation formelle par le Conseil d'Etat du dossier d'assainissement du bruit routier prilléran est attendue fin 2023.
- Pour les zones 30 et zones de rencontre, le processus de contrôle par la DGMR est typiquement de 3 mois, donc attendu pour fin 2023 également.
- S'ensuivra une publication FAO ouvrant la voie à d'éventuelles oppositions, puis recours, pour lesquels les délais légaux ne sont pas maîtrisables.

Une fois ces étapes franchies, la mise en œuvre des signalisations verticales et des marquages routiers se réalisera en deux mois.

5. Aspects financiers

Le coût estimatif (+/- 20%) de ces mesures est le suivant :

Signalisation verticale et horizontale pour le 30 km/h de nuit :	CHF 75'000.-
Signalisation verticale et horizontale pour les zones de rencontre	CHF 70'000.-
Fenêtres insonorisantes	CHF 50'000.-
Divers et imprévus 15%	CHF 29'250.-
Total HT	CHF 224'250.-
TVA 8.1%	CHF 18'164.25
Arrondi	CHF 2'585.75
Total	CHF 245'000.-

Les mesures liées à l'assainissement sont subventionnées à hauteur de 25% pour les mesures de vitesse et 20 % pour les mesures d'isolation. Un montant de subvention de l'ordre de 30'000.- est donc supputé.

Ci-après, nous récapitulons l'ensemble des impacts financiers pour la Commune :

Budget d'investissement	Total	2023	2024	2025	2026	2027
<i>Montant en CHF arrondis</i>						
Dépenses (objet du préavis)	245 000	245 000				
Subventions	-30 000	-30 000				
Participations ou autres	0					
Total investissements net	215 000	0	245 000	-30 000	0	0

Paramètres de base

Durée d'amortissements	10
Année début de l'amortissement	2025
Année bouclage du préavis	2034
Taux d'intérêts moyen	1.50%

Budget de fonctionnement	2023	2024	2025	2026	2027
<i>Montant en CHF arrondis</i>					
Charge d'intérêts 3909.000-4300	0	0	3 700	2 900	2 600
Charge d'amortissements 3311.000-4300	0	0	21 500	21 500	21 500
Total charges fonctionnement	0	0	25 200	24 400	24 100
Total revenus fonctionnement					
Total charge de fonctionnement net	0	0	25 200	24 400	24 100

Conclusions

Au vu de ce qui précède, la Municipalité vous demande, (Monsieur/Madame) (Le/La) Président(e), Mesdames les Conseillères, Messieurs les Conseillers, de bien vouloir prendre les résolutions suivantes :

Le Conseil communal de Prilly

- vu le préavis municipal N° 13-2023,
- où le rapport de la commission chargée d'étudier cet objet,
- considérant que ledit objet a été régulièrement porté à l'ordre du jour,

décide

1. d'approuver la réponse de la Municipalité aux postulats 07-2008 de M. David, 01-2019 de M. Boulaz et consorts et 01-2021 de M. Pambiachi et consorts ;

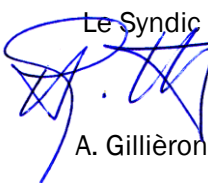
2. d'autoriser la Municipalité à prendre tous les engagements imposés par le projet du préavis, en vue de sa mise en œuvre ;
3. d'octroyer un crédit de CHF 245'000.- pour mettre en œuvre les mesures d'assainissement proposées ;
4. de financer ces dépenses par la trésorerie courante et/ou l'emprunt ;
5. d'amortir ces dépenses sur une durée de 10 ans par le débit du compte 3311.000-4300 ;
6. de prendre note que la charge d'intérêts, pour la 1^{ère} année, devrait atteindre environ CHF 3'700.--.

Ainsi adopté par la Municipalité dans sa séance du 9 octobre 2023.

Au nom de la Municipalité

Le Syndic

La Secrétaire adjointe


A. Gillièron




S. Böhlen