

*Date de dépôt: 2 décembre 2003*

*Messagerie*

## **Rapport**

### **de la Commission des pétitions chargée d'étudier la pétition « Stop Bruit »**

#### **Rapport de M. Pierre Weiss**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Plaisir et frustration. Plaisir des commissaires face à une pétition précise, technique, qui sent l'homme de métier, porteur de suggestions techniques. Frustration de certains d'entre eux, car le problème réel, vécu par l'auteur de la pétition, à savoir le bruit causé par le passage des voitures sur l'autoroute, n'en est pas un au regard du droit qui lie l'action des autorités. Les valeurs limites ne sont en effet pas dépassées dans la région de Genthod-Collex-Bossy où il réside. De plus et surtout, les moyens financiers cantonaux, s'ajoutant aux subventions fédérales, destinés à l'assainissement phonique doivent être utilisés en faveur de zones prioritaires, plus touchées.

Ces deux constats ont amené les membres de la commission des pétitions à proposer, à une forte majorité, le dépôt sur le bureau du Grand Conseil de la pétition 1444 « Stop bruit » au terme des quatre séances consacrées à son examen. Celles-ci ont été tenues les 29 septembre, 6 octobre, 20 octobre et 27 octobre 2003 sous la présidence de M. André Reymond et avec l'appui bienvenu de M<sup>me</sup> Stéphanie Downing, qui en a rédigé les procès-verbaux.

## **L'objectif et le contexte de la pétition**

Ainsi que l'expose avec clarté la pétition, le but de son auteur est d'obtenir l'érection d'un mur antibruit, d'une hauteur de 2,5 mètres, fabriqué en matière poreuse, de surface difforme, posé avec un angle de réflexion calculé, entre Genthod et Collex le long de cette partie de l'autoroute A1 construite en surélévation.

Distinguant deux zones en fonction de leur degré de nuisance sonore supposé, la pétition rappelle qu'à l'époque de la construction de l'autoroute, en 1964, le nombre d'habitations concernées était réduit. Vers 1980, un nouveau quartier de quatre-vingt maisons abritant quelque 240 personnes a été construit ; la fréquentation de l'A1 ne dépassait pas 30 000 véhicules par jour à la même époque. Aujourd'hui, la population touchée (dont il fait partie) serait proche du millier et le nombre de véhicules a dépassé 70 000, sans compter les mouvements d'avions.

La pétition rappelle encore les dispositions de la loi fédérale et de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), ainsi que sa mise en œuvre par le canton de Vaud.

Lors de son audition, l'auteur de la pétition explique les modalités qu'il envisage pour la construction dudit mur. Il suggère en outre la pose d'une couche de goudron phono-absorbant sur l'A1. Il rappelle les dispositions concernant la participation des pouvoirs publics à la lutte contre le bruit des routes. Ajoutant une touche personnelle, il indique son intention de déménager à cause de cette nuisance.

Un commissaire relève que les questions de bruit dont cette commission a souvent à débattre sont complexes. Exemple : un revêtement moins bruyant est plus glissant.

## **Auditions de l'ingénieur cantonal et du maire de Genthod**

M. Jean-Bernard Haegler, directeur du génie civil au Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement (DAEL) et ingénieur cantonal, rappelle tout d'abord le contexte légal, puis présente les mesures envisagées sur le plan cantonal avant de préciser le statut du quartier concerné par la pétition au regard du bruit.

En vertu de l'OPB, les propriétaires de routes sont tenus d'assainir leurs installations sur les tronçons où les niveaux dépassent les normes admises. Ces mesures bénéficient de subventions. La Confédération finance en effet à 49% les mesures destinées à satisfaire ces objectifs (75% pour les routes nationales). Il indique également qu'il s'agit de mesures de longue haleine. Le

délai légal décidé par la Confédération est fin 2012. Après ce terme, l'obligation d'assainir les routes reste, mais les subventions tombent. Un projet de modification de l'ordonnance pour reculer ce délai à 2018 a été élaboré ; il ne devrait faire l'objet d'aucune opposition cantonale.

Sur un plan plus pratique, le bruit est mesuré aux fenêtres des habitations ; les normes diffèrent selon les zones. Les mesures sont résumées dans un plan de mesures datant de 1998 ; la version actualisée de ce plan verra le jour à la fin de 2003 ; ce plan comprend des mesures à long terme d'incitation, de construction, de morphologie des habitations, d'aménagement du territoire (en attribuant les zones sensibles au bruit à différents types d'affectation), à destination notamment des tronçons concernés par des habitations à construire (il est en revanche plus difficile de diminuer le bruit pour des habitations existantes).

Différentes mesures sont préconisées. Notamment à la source, soit sur les routes et sur les véhicules ; à cet égard, les revêtements phono-absorbants permettent de gagner 4 à 5 décibels, ce qui est suffisant dans environ 30% des cas. Sur le trajet de propagation du bruit par la construction d'un mur ou d'un talus permettant de couper la propagation du bruit. Par l'isolation des bâtiments (doubles fenêtres, façades protectrices en verre).

L'ingénieur cantonal indique encore que le canton a voté un projet de loi de 85 millions pour l'assainissement de ses routes. Des mandats vont évaluer les mesures possibles dans les zones prioritaires. L'Etat est responsable de deux réseaux, à savoir les routes cantonales et les routes nationales. Certains assainissements ont été identifiés pour l'autoroute. **Les habitants du quartier concerné par la pétition ont déjà fait des démarches auprès de la commune dans le passé, mais ils ne se trouvent malheureusement pas dans une zone où les limites sont dépassées.** Compte tenu de la législation, et sans évoquer les contraintes budgétaires, la priorité est accordée par l'autorité à des milliers de personnes subissant un bruit allant bien au-delà des valeurs limites.

Il ajoute, en réponse à une question d'un commissaire, qu'un voisin à moins de 200 mètres d'une route bruyante a obtenu un dédommagement alors même qu'il avait signé une déclaration l'engageant à ne pas demander de compensation à cause du bruit !

Il précise aussi les modalités de mesure du bruit – les derniers relevés pour la zone concernée datant de mai 2002 – et est d'avis qu'au stade de développement de la technique des pneus et du revêtement des routes, le progrès le plus sensible est à attendre du comportement des automobilistes.

Quant à l'audition du maire de Genthod, M<sup>me</sup> Yvonne Humbert, elle suit une discussion entre commissaires sur le rôle des communes. Certains auraient souhaité renvoyer la pétition à cette commune, la laissant intervenir auprès du canton. D'autres rétorquent que les mesures ne dépendent pas de la commune, qu'au mieux, elle pourra déposer sa propre pétition et qu'ainsi un cas pratique des détours possibles aura été élaboré.

En préambule à son audition, le maire de Genthod rappelle les autres nuisances sonores dont souffre sa commune (aéroport, route nationale, chemin de fer). Elle précise que le tronçon d'autoroute en cause n'est pas situé sur sa commune, mais sur celle de Bellevue. Elle soutient néanmoins les objectifs des pétitionnaires. Elle doute de l'issue qui lui sera donnée, compte tenu du non-dépassement des valeurs limites dans la zone en cause. Au surplus, elle ne connaît pas les raisons de la construction en surélévation de cette portion de l'autoroute. Enfin, elle signale que l'un de ses adjoints habite dans le quartier concerné sans souffrir dans la même mesure que les pétitionnaires du bruit de l'autoroute.

### **Discussion et vote**

Un commissaire est d'avis que, face au bruit, tous les habitants doivent être traités également selon la législation en vigueur. Un renvoi de la pétition au Conseil d'Etat lui semble approprié pour faire contrôler les affirmations de l'ingénieur cantonal.

Le rapporteur est, sur ce dernier point, d'un autre avis : soit la commission considère que les auditions auxquelles elle procède ont un sens et donc que les propos qu'y tiennent les fonctionnaires convoqués ne sont pas a priori suspects, et elle s'y réfère dans ses conclusions ; soit elle renonce aux auditions, renvoie d'emblée la pétition au Conseil d'Etat, lui demandant de procéder à un examen de situation circonstancié et à jour pour toute pétition.

Au surplus, un renvoi au Conseil d'Etat risquerait de donner un faux espoir aux pétitionnaires.

Un autre commissaire se prononce aussi en faveur du dépôt, mais pour une autre raison, à savoir que la priorité de son groupe va au financement d'autres modes de transport, et non à la réparation des nuisances causées par le trafic automobile.

**La proposition de déposer cette pétition sur le bureau du Grand Conseil est suivie par 11 voix (2 AdG, 2 Ve, 2 R, 1 PDC, 3 L, 1 UDC) contre 2 (2 S), avec une abstention (1 S).**

## Pétition

(1444)

### « Stop Bruit »

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Par la présente, je me permets de formuler une pétition « STOP BRUIT » entre Genthod et Collex, dans le but d'ériger une protection contre le bruit de cette zone à habitation dense, de corriger une erreur de jeunesse de tronçon d'autoroute (construction en hauteur) et afin de rendre la cohabitation entre habitat et autoroute plus conviviale.

J'ai inclus Collex dans ma pétition, parce qu'un mur uniquement côté lac serait désastreux pour le côté Jura. Des discussions entre un groupe de Collex et l'ancienne association « La Chêna » à Genthod, qui ont eu lieu il y a plusieurs années et ont été renouvelées récemment, ont démontré clairement le besoin grandissant de protection. En effet, de nombreuses personnes, à Genthod et Collex, souhaitent ardemment une amélioration de la situation actuelle. Symboliquement et par souci d'économie pour tous, cette pétition est contresignée par dix personnes.

### Situation :

Selon mes observations il y a deux zones de bruit distinctes, soit :

La **zone rouge**, prioritaire par son impact, située entre le pont Machefer et jusqu'à 300 m après le pont sur la route de Collex. Sur ce tronçon d'environ 1100 m, l'autoroute est construite sur un talus surélevé et traverse la route des Fayards et la route de Collex sur un pont. Ce fait provoque une diffusion de bruit intense, porté à grande distance ; les roues des véhicules sont visibles de loin (photo).

La **zone orange** située entre le pont Machefer et le grand pont sur la route de l'Etraz (Richelien). Sur ce tronçon d'environ 600 m, un talus naturel derrière l'autoroute (côté Jura) renvoie le bruit et le bassin versant sur Genthod favorise sa diffusion depuis ledit pont.

## Argumentaire :

Il est établi que l'autoroute date de 1964 et qu'à cette époque les habitations concernées se comptaient seulement par dizaines. La fréquentation de l'autoroute était faible et les pronostics sous-estimés, ce qui a pu influencer le choix du talus qui est une solution impensable à ce jour.

Il est établi que la construction du quartier La Chêna, pour ne prendre que cet exemple (chemins de Mont-Rose, du Sautoir-d'Or et des Moissons), a été achevée en 1980 et compte à lui seul respectivement plus de quatre-vingts maisons et environ 240 personnes. A cette époque, la fréquentation de l'autoroute entre Coppet et Genève était de 30 000 véhicules par jour (source : DJPT). Avec une telle fréquentation aujourd'hui, cette pétition n'aurait pas lieu.

Il est établi que la croissance de Genthod et de Collex s'est poursuivie, de sorte qu'on peut estimer que le nombre de personnes concernées par le bruit avoisine le millier. La fréquentation de l'autoroute a fait mieux, elle a plus que doublé et dépasse aujourd'hui les 70 000 véhicules par jour.

Il est connu que la météo a une grande influence sur la transmission du bruit. Il y a des moments où la situation est supportable, mais, la plupart du temps, le niveau sonore est de fort à infernal. Le nombre des camions augmente sans cesse, la vitesse prescrite n'est guère respectée et la circulation dense ne s'interrompt plus pendant la nuit. Ce n'est plus une question de quelques décibels de plus ou moins mais un facteur de gêne permanent, et souvent il faut dormir en plein été avec la fenêtre fermée.

A ma connaissance, « notre » bout d'autoroute est le seul tronçon entre Genève et Lausanne monté sur un talus sur plus d'un kilomètre et ne possédant de surcroît aucune mesure de protection contre le bruit.

Comme dit précédemment, environ mille personnes, à Collex et Genthod, souffrent plus ou moins des nuisances de l'autoroute. Elles ont besoin d'un minimum de protection, car cette population paye déjà, avec générosité et patience, un lourd tribut envers les nuisances de l'aéroport, qui enregistre entre autres une fréquentation élevée et un nombre d'atterrissages après 22 h largement supérieur à l'aéroport de Zurich ; sans compter les retardataires quotidiens après 23 h 30.

La loi fédérale de 1983, avec son ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB), est entrée en vigueur en 1987 et est arrivée à échéance en mars 2003. Pour le moment, cependant, seul un tiers des routes a été assaini. Heureusement, les cantons ont demandé une prolongation jusqu'en 2015 et le Conseil fédéral a décidé en juillet 2003, dans son programme

d'assainissement des finances, de renoncer à réduire le budget de la protection contre le bruit aux abords des routes.

D'ailleurs, le canton de Vaud en use à son avantage et protège bien sa population ; déjà en 1990 il mettait en chantier un plan d'assainissement de plus de quarante kilomètres et des murs continuent à s'ériger, à mon avis, dans des situations beaucoup moins exposées que chez nous.

Vu la configuration particulière de « notre » autoroute, je pense qu'un mur d'une hauteur d'environ 2,5 mètres sera suffisant et d'un coût raisonnable.

Ce mur, fabriqué en matière poreuse, de surface difforme (comme sur le pont de l'Ecu à Vernier), posé avec un angle de réflexion calculé, serait d'une grande efficacité.

L'hypothétique troisième voie n'est pas un obstacle, puisque aujourd'hui, les murs se déplacent facilement.

Au vue de ce qui précède, il est absolument nécessaire de réaliser un plan d'assainissement, côté Genthod et Collex, afin de stopper ces nuisances. Le fait d'attendre autant avant de demander des mesures de protection est un signe de tolérance et de confiance dans les autorités chargées de prévoir les mesures.

N. B. : 11 signatures  
M. Ernst Zeder  
31, chemin de Mont-Rose  
1294 Genthod