COMMUNE DE MONTREUX

Montreux, le 09.06.2024

12/2024

RAPPORT

au Conseil communal de Montreux

de la commission nommée pour l'examen du préavis
relatif à l'octroi d'un crédit d'investissement du patrimoine administratif de CHF 303'000.- TTC au maximum, sous déduction des subventions fédérales à recevoir, pour l'assainissement du bruit routier par la mise en place du 30 km/h de nuit et le financement d'un mandat d'étude pour le remplacement de fenêtres

Président :	Fabrice Yerly (VER)
Membres :	Tanya Bonjour (SOC)
	Pierre Loup (DA) Remplacé(e) par Fabien Willemin
	Christine Menzi (UDC)
	Olivier Müller (PLR)
	Romain Pilloud (SOC)
	Olivier Raduljica (SOC) Remplacé(e) par Ihab Al Jundi
	Samuel Roch (PLR) Absent(e) excusé(e)
	Bibiana Streicher (PLR)
	Vincent Tschopp (ML)

Le premier en liste est confirmé dans sa fonction de président rapporteur.

1. Présentation du préavis par la municipalité, représentée par M. Florian Chiaradia et assisté par Messieurs Enrico Bergonzo, chef de service travaux publics, et Javier Blanco, responsable du cadastre, gestion du domaine public.

Ce préavis permet de mettre en place certaines mesures pour répondre à l'ordonnance de protection contre le bruit (OPB), qui a débuté en 2015 avec le conseil communal qui a donné son accord à la municipalité pour un crédit d'étude en vue d'assainir le bruit routier (Préavis 09/2015).

Bien que le PACom de Montreux est en chantier, le canton a demandé de mettre en œuvre l'étude du bruit sans attendre. En effet la date butoir pour la mise en en conformité avec l'OPB était en 2018, aussi la commune a du retard. Mettre en place ces mesures d'assainissement maintenant, c'est aussi pouvoir profiter de subventions non négligeables de la confédération, indisponibles à l'avenir.

Une étude d'analyse du bruit a été conduite (annexée à ce rapport), identifiant les valeurs d'immission à l'horizon 2035, c'est-à-dire anticipant l'effet des mesures de réduction de bruit. Aux résultats de mesures sonores, qui étaient disponibles en 2023 sont venus s'ajouter les mesures à mettre en place, donnant lieu à ce préavis. Les mesures intégrées aux calculs de l'étude prennent en compte les effets cumulés du revêtement phono-absorbant, du 30 km/h de nuit et du remplacement des fenêtres s'il y a lieu. Chaque mesure présentée dans ce préavis contribue à un effet d'ensemble : dans le cas où une partie des mesures est modifiée, les normes ne sont plus respectées et la commune pourrait s'exposer à des dénonciations. Lorsque des valeurs d'alarme sont atteintes malgré les mesures mises en place, le remplacement des fenêtres est obligatoire, aux frais de la collectivité, pour les bâtiments antérieurs à 1985.

Parmi les mesures de réduction du bruit nécessaires, la limitation de vitesse à 30 km/h de nuit, exigée par le canton, a été présentée en détails. Selon l'OPB, la nuit est définie comme la période entre 22 :00 à 06 :00, quelle que soit la saison. Durant ces horaires les valeurs limites et valeurs d'alarme sont plus basses que durant la journée, de manière à permettre un sommeil serein du voisinage. La nuit, le trafic est fortement réduit, peu d'usagers de la route sont donc concernés par cette limite de vitesse nocturne (seul 7% du trafic quotidien a lieu entre 22h et 6h).

La limite à 30km/h de nuit ne requiert aucune infrastructure particulière, uniquement des panneaux de signalisation. Le 30km/h de nuit est motivé par la baisse du niveau sonore. Les conductrices et conducteurs doivent être attentifs à ne pas dépasser la vitesse autorisée, vu qu'aucune infrastructure ne retient un véhicule de rouler plus vite. Le 30km/h de nuit sera couplé à une mise à l'orange clignotant des carrefours à feux, permettant un trafic plus fluide et ainsi moins bruyant. Dès lors la durée du trajet est très peu affectée par cette mesure.

Les limites à 30km/h de jour ne doivent pas être confondues avec le 30km/h de nuit. Les zones et limitations 30km/h de jour sont aménagées de manière à induire une baisse de vitesse naturelle, chaque véhicule roulant spontanément à 30km/h. Les limites de jour sont motivées principalement par une amélioration de la sécurité et sont permanentes. Leur mise en place prend davantage de temps et de ressources financières.

2. Discussion des commissaires

Un commissaire indique que la commune projette de mettre à l'enquête plusieurs quartiers en zones/limites 30km/h de jour (à l'horizon 2024-25). Aussi, est ce que cela fait sens de mettre en place une mesure maintenant ? Il rappelle l'OPB existe depuis 1985 et que chaque habitant qui vit dans une habitation d'avant 1985 est en droit de demander des mesures si les valeurs limites sont dépassées. Ne serait-il dès lors pas judicieux d'attendre 2-3 ans de plus jusqu'à ce que les zones 30 km/h soit effectives ? Réponse de la municipalité : le passage en zones 30km/h de jour prend du temps, parce qu'il faut modifier les infrastructures, procéder à des requalifications du domaine publique et que tous les secteurs ne s'y prêtent pas. Aussi les mesures de réduction de 30 de nuit, qui ne nécessitent qu'une infrastructure très légère, peuvent être mises en place sans frais supplémentaire si certains tronçons devaient être convertis en zone 30.

Plusieurs commissaires soulignent que les mesures de 30 de nuit permettent de réduire les frais pour la commune en évitant de remplacer davantage de fenêtres, ce qui coute cher (2500.- par fenêtre). Les zone 30 de nuit c'est donc une solution peu couteuse.

Un commissaire demande si les voitures électriques sont plus silencieuses et permettront ainsi d'éviter la baisse de vitesse. Le bruit d'un véhicule est composé du bruit du moteur, et du bruit de roulement, ce dernier étant lié au frottement des pneumatiques sur la route. Lorsque la vitesse est basse (20-30km/h), le bruit du moteur, souvent remplacé par un bruit artificiel sur les véhicules électrique, domine sur le bruit de roulement. Lorsque la vitesse atteint 50km/h, le bruit de roulement domine largement le bruit du moteur. Le bruit de roulement est lié au poids du véhicule, et les véhicules électriques sont souvent plus lourds que les véhicules thermiques. Ainsi, à 50km/h les véhicules lourds font du bruit, qu'ils soient électriques ou thermiques.

Un commissaire indique que la réduction 30km/h de nuit va réduire les couts pour les propriétaires qui ne peuvent bénéficier de la subvention sur le remplacement des fenêtres pour assainir leur logement.

Un commissaire demande si ce préavis répond à une injonction du canton, vu qu'à sa connaissance le canton n'a pas la compétence pour imposer une mesure particulière contre le bruit si la commune n'en veut pas. Réponse de la municipalité : le canton n'est pas responsable de la loi qui est fédérale, en revanche le canton a mis à disposition un certain nombre d'outils à dispositions pour réduire le bruit,

dont le 30 km de nuit. L'ensemble des mesures du préavis sont issues de plusieurs aller-retours avec le canton et le bureau d'étude, des critères de cohérence sont demandés (par exemple passer une route cantonale en 30 de nuit et laisser un axe secondaire à 50 est à éviter, induisant un report du trafic sur le réseau secondaire). Il est par ailleurs important de faire la différence entre les mesures à la source (comme les 30km/h de nuit) et celles de points récepteurs, qui elles concernant ici les fenêtres. Sans la mise en place de mesures à la source, aucun subventionnement ne sera possible pour des fenêtres, qui sont des mesures à mettre en place en 3ème lieu. Le coût qui en résulterait serait alors largement supérieur à celui évoqué dans le préavis.

Un commissaire rappelle que c'est le syndic de l'époque, M Wehrli, qui avait à l'époque évoqué le 30km/h de nuit comme une mesure efficace pour respecter la loi sur le bruit.

Un commissaire cite un article de l'ATS du 6 mars dernier intitulé "Le Parlement veut mieux cadrer le 30 km/h dans les villes". Une motion a été acceptée dans les deux chambres fédérales pour limiter les extensions chaotiques des limitations de vitesse à 30 km/h dans les villes, en veillant d'assurer une certaine fluidité sur les axes principaux. Un commissaire déclare que selon lui, des études ont montrés que 2/3 des habitants des grandes villes suisses, y compris à Lausanne, sont contre le 30 km/h généralisé. Réponse leur est donnée que le 30km de nuit n'a rien à voir avec le 30km/h de jour (voir chapitre 1) , que le 30km de nuit est une mesure validée par le canton et n'est pas concernée par cette motion.

Un commissaire s'interroge sur la pertinence du 30km/h de nuit sur le tronçon entre Montreux et Territet, le "le long des voies de chemin de fer", où la route cantonale est presque rectiligne et sans cause particulière de bruit. Réponse lui est donnée que la constance de la vitesse sur les tronçons proposés est une condition sine qua non pour une baisse effective du niveau sonore. Les villages de Territet et Veytaux, eux aussi concernés par le 30 de nuit, ne peuvent donc être dissociés de la mesure au centre de Montreux sans provoquer de nuisibles accélérations / freinages sur le tronçon indiqué par le commissaire.

Un commissaire indique que l'ordonnance fédérale contre le bruit doit être révisée, et s'interroge sur la pertinence de mettre en place des mesures maintenant alors qu'elles seront peut-être modifiées ensuite. Réponse est donnée que cette ordonnance sera certainement révisée un jour ou l'autre en tenant compte de l'évolution des mesures d'assainissement.
[Note du Président rapporteur : une communication concernant l'affirmation de ce commissaire sur une prochaine révision de OPB figure en fin de rapport, pour information auprès du conseil communal, séparée du corps du rapport parce que n'ayant pas été discutée durant la commission.]

Un commissaire, qui se dit pourtant partisan de l'automobile, témoigne de la réaction émotionnelle dans les résistances à ce préavis : le 30km de nuit n'implique aucune perte de temps, on se sent plus en sécurité, et cela permet de dormir en toute tranquillité. Ce commissaire s'inquiète pour les véhicules d'urgence (feux bleus) qui doivent intervenir rapidement.Des mesures adaptées pour ces véhicules devraient être prises au niveau fédéral. La pesée d'intérêts de ce commissaire le conduit à soutenir le 30 km de nuit, qui selon lui va dans le bon sens.

Un commissaire rebondit sur les véhicules d'urgence et indique que selon lui la différence de temps de parcourus entre 50 km/h et 30 km/h pour 1 km c'est 48", et qu'en cas d'infractus par exemple le taux de survie baisse de 10% pour chaque minute supplémentaire avant intervention. Il lui est répondu que la perte de temps est bien plus minime que ses calculs, et que le bénéfice santé pour tout le voisinage participera sans doute à réduire les accidents de ce type.

Un commissaire salue le préavis et les mesures prévues, il regrette toutefois qu'aucune mesure du bruit n'ait été faite sur les hauts de la commune. En effet les routes en pente induisent manifestement des volumes sonores importants, comme en témoignent les mesures de l'étude à l'avenue des Planches. Cependant, il lui est donné réponse que les mesures d'assainissement du bruit obligatoires ne concernent

que des tronçons avec un nombres très importants de véhicules ainsi que d'habitants le long de ceux-ci, comme les chiffres le mentionnent dans le rapport.

Un commissaire s'indigne que la liberté de se déplacer soit de plus en plus entravée, et qu'on doive ainsi rouler aussi lentement la nuit lorsque qu'on rentre fatigué et qu'on est pressé de pouvoir aller dormir. Un autre commissaire estime probable qu'une partie non négligeable des citoyens des villes puissent également être contre le 30 km/h de nuit, même s'ils habitent le long d'une route. Ce à quoi il est répondu que cette sensation est tout à fait légitime, mais qu'il s'agit d'une habitude à prendre et que les feux oranges permettant une meilleure fluidité du traffic de nuit ne rallongent que de très peu le temps de parcours. Par ailleurs, ces mesures cantonales touchant à la santé publique, ces petits efforts ont un effet bénéfique important sur tous les habitants des tronçons concernés et donc sur le plus grand nombre. Selon les études sur le sujet, le bruit, source importante de stress, augmente de plus de 70% les risquent pour la santé. Monsieur Bergonzo ajoute que plusieurs courriers reçus des habitants de ces tronçons confirment les problèmes que posent les routiers au quotidien. Il est donc urgent de répondre à la demande.

Un commissaire s'interroge sur un tronçon de route cantonale, limité à 60km/h dans un endroit densément peuplé, où des fenêtres vont être remplacées sans que la vitesse ne soit réduite. La municipalité lui répond qu'il s'agit de route cantonale en traversée, et que le canton doit donner son autorisation pour baisser la vitesse, ce qu'il n'a pas autorisé sur ce tronçon. Les routes limitées à 60km/h et plus ne sont pas éligibles pour un 30km/h de nuit.

Un commissaire témoigne qu'il a la chance d'habiter dans un immeuble bien isolé et récent, aux abords d'un axe fréquenté. Lorsque les fenêtres sont fermées, il peut dormir tranquillement. Une limite à 30km/h de nuit lui permettrait enfin de dormir avec les fenêtres ouvertes, durant la saison estivale.

Un commissaire s'étonne, selon l'étude sur le bruit produite en commission, que la réduction de vitesse n'induise une baisse que de 1 décibel en passant de 50km/h à 30km/h… est-ce que cela respecte le principe de proportionnalité si le gain obtenu est seulement de 1 dB ? Réponse de la municipalité : le décibel est une unité logarithmique, 3 unités de décibels correspondent à un doublement de la puissance sonore. Cette mesure, combinée à d'autres mesures prévues (revêtements phono absorbants) sont donc significatives et les communes ayant déjà mis en place le 30 km de nuit entendent la différence. Un commissaire demande la diminution en décibels en passant de 30km/h à 20km/h. Il lui est répondu que la différence au niveau sonore entre 30km et 20 km est négligeable.

Selon un commissaire qui a étudié l'effet du 30km/h de nuit à Lausanne, une baisse de 80% des bruits de pointe a été constatée, pour deux raisons : baisse de vitesse, et mise en veille des feux (clignotants orange), qui permettent une meilleure fluidité. Ce commissaire déclare ses intérêts comme secrétaire de l'Association Transports et Environnement (ATE) Vaud.

Un commissaire demande quelles sont les conséquences de la décision d'allégement de l'obligation d'assainir. Il lui est répondu que cette décision doit être validée par le canton, dès lors que la commune a mis en place toutes les mesures à disposition. Si aucune mesure n'est prise, la décision ne peut être accordée. D'autre part, cette mesure péjore la valeur immobilière des biens concernés, le risque que ces mesures soient contestées par les propriétaires est donc importante.

Un commissaire s'étonne que le préavis inclus une mesure d'indexation (2%) pour un mandat de courte durée. Réponse est donnée que ces 2000.- de l'indexation n'auraient pas dû être prévus dans le résumé des coûts, c'est effectivement une erreur.

Un commissaire demande comment sera faite l'adjudication des mandats pour le remplacement des fenêtres. Il lui est répondu que plusieurs lots de fenêtres seront commandés à plusieurs entreprises.

3. Propositions d'amendement
Aucune proposition d'amendement n'a été discutée en commission.

Note de fin de rapport : « communication du président rapporteur concernant l'affirmation d'un commissaire sur une prochaine révision de OPB »
En début de commission, un commissaire a affirmé que l'ordonnance de protection contre le bruit (OPB) était en cours de révision. Cette affirmation a eu un impact au sein de la commission, parce que le préavis vise à répondre à cette loi fédérale.
Après vérification, lors de la rédaction de ce rapport je me suis rendu compte que cette affirmation était fausse, actuellement il n'y a pas de révision de cette ordonnance dans l'agenda de la confédération.
Comme rédacteur du rapport de commission, il me semble indispensable de partager cette information avec les membres du conseil au travers de cette note de fin de rapport.

Conclusion

La commission recommande à la majorité d'accepter ce préavis.
En conclusion, nous vous prions, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir prendre les résolutions suivantes :

LE CONSEIL COMMUNAL DE MONTREUX

vu le préavis No 12/2024 de la Municipalité du 26 avril 2024 au Conseil communal relatif à l'octroi d'un crédit d'investissement du patrimoine administratif de CHF 303'000.- TTC au maximum, sous déduction des subventions fédérales à recevoir, pour l'assainissement du bruit routier par la mise en place du 30 km/h de nuit et le financement d'un mandat d'étude pour le remplacement de fenêtres

vu le rapport de la commission chargée d'examiner cette affaire,

DECIDE

1. d'autoriser la Municipalité à entreprendre les travaux relatifs à l'assainissement du bruit routier par la mise en place du 30 km/h de nuit et mandater un bureau d'ingénieurs pour l'étude du projet de remplacement de fenêtres ;
2. de lui allouer à cet effet un crédit d'investissement du patrimoine administratif de CHF 303'000.- TTC au maximum, sous déduction des subventions fédérales (à hauteur de 25 %) à recevoir ;
3. de couvrir tout ou partie de cette dépense par les fonds disponibles en trésorerie et d'autoriser la Municipalité à recourir si nécessaire à l'emprunt pour le solde, à souscrire aux meilleures conditions du marché ;
4. de comptabiliser les participations et subventions dans les comptes de recettes du préavis ;
5. d'autoriser la Municipalité à signer tous actes ou conventions en rapport avec cette affaire.

6 oui, 3 non, 0 abstention, 0 bulletin blanc.

Le président-rapporteur
Fabrice Yerly (VER)