



DÉCISION D'OCTROI D'ALLÈGEMENT

AUX EXIGENCES D'ASSAINISSEMENT EN MATIÈRE DE BRUIT CONCERNANT LES ROUTES CANTONALES N°71 MARTIGNY-FULLY-CHAMOSON-ARDON, N° 70 LEYTRON-OVRONNAZ, N° 502 LEYTRON-RIDDÉS, INTÉRIEUR DE LEYTRON, COMMUNE DE LEYTRON (ASSAINISSEMENT)

Vu

- La demande d'allégement présentée par le Service des routes, transports et cours d'eau le 19 juin 2015 ;
- Le projet d'assainissement du bruit routier présenté par le Service des routes, transports et cours d'eau (selon dossier technique du 28 janvier 2015 du bureau aer – Acoustical Engineering & Research Sàrl) ;
- Les articles 11ss, 16ss et 19ss de la loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE) ;
- Les articles 8ss et 13ss de l'ordonnance fédérale du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit (OPB) ;
- Les articles 3 et 30 de la loi cantonale sur la protection de l'environnement du 18 novembre 2010 (LcPE) ;
- La loi sur les routes du 3 septembre 1965 (LR) ;
- La loi sur la procédure et la juridiction administratives du 6 octobre 1976 (LPJA) ;
- Le manuel du bruit routier de l'OFEV/OFROU de 2006 ;
- La mise à l'enquête publique dans le Bulletin officiel du 20 mars 2015 et l'absence d'opposition ;
- Les préavis:
 - de la commune de Leytron (17 juin 2015) ;
 - du Service du développement territorial (2 juillet 2015) ;
 - du Service cantonal de la protection de l'environnement (15 septembre 2015) ;

considérant

1.

- a) Dans le cadre du projet d'assainissement des routes cantonales no 71 Martigny-Fully-Chamoson-Ardon, no 70 Leytron-Ovronnaz, no 502 Leytron-Riddes, intérieur de Leytron, sur la commune de Leytron, une évaluation des nuisances sonores effectuée en 2012 sur un horizon de 20 ans (soit jusqu'en 2032, conformément au manuel du bruit routier de l'OFEV/OFROU de 2006) a démontré que, si aucune mesure de réduction du bruit n'était mise en œuvre, les valeurs limites d'immission (ci-après VLI) seraient dépassées, à l'horizon d'assainissement, auprès de 104 bâtiments et 39 parcelles non bâties, les valeurs d'alarme (ci-après VA) étant atteintes ou dépassées sur 7 bâtiments.

- b) La décision autorisant le début des travaux de construction de ces routes étant entrée en force avant l'entrée en vigueur de la LPE (1^{er} janvier 1985), celles-ci doivent être considérées comme installations fixes existantes.
- c) Sous l'angle routier, le projet présenté comprend la mise en place d'îlots centraux, la pose d'un revêtement phonoabsorbant de nouvelle génération ainsi que la pose d'un revêtement de type AC MR 8 OFROU.

2.

- a) Aux termes des articles 16 LPE et 13 alinéas 1 et 2 OPB, une installation qui contribue de manière notable au dépassement des VLI doit être assainie dans la mesure où cela est réalisable sur le plan de la technique et de l'exploitation et économiquement supportable et de telle façon que les VLI ne soient plus dépassées.

La priorité est accordée aux mesures qui empêchent ou réduisent la formation du bruit plutôt qu'à celles qui empêchent ou réduisent uniquement sa propagation (art. 13 al. 3 OPB). Sont ainsi d'abord envisageables des mesures constructives, telles qu'un nouveau revêtement peu bruyant de la chaussée, la réduction de la largeur de la chaussée ou la pose d'obstacles visant à une réduction de la vitesse du trafic, ou des mesures d'exploitation comme une modification de la signalisation routière visant une réduction de la vitesse du trafic, en second lieu la construction d'un mur anti-bruit, etc.

- b) En l'espèce, les immissions ont été calculées en fonction des différents degrés de sensibilité au bruit fixés dans le cadre de l'homologation du plan communal d'affectation des zones. Selon les données du SIT-Valais, la RC 71, la RC 70 et la RC 502 en traversée de Leytron sont bordées par des zones de village avec un DS II, des zones d'extension du village avec un DS II, des zones d'extension du village à aménager avec un DS II, des zones de haute densité avec un DS II, des zones de constructions et d'installations publiques A avec un DS II, des zones de faible densité avec un DS II, des zones de faible densité à aménager avec un DS II, une zone de moyenne densité avec un DS II, une zone mixte artisanat – commerce – habitat avec un DS II et une zone artisanale avec un DS III. Comme indiqué précédemment, il ressort de l'évaluation des immissions sonores à l'horizon 2032 que, si aucune mesure de réduction du bruit n'était mise en œuvre, les VLI seront dépassées auprès de 104 bâtiments et 39 parcelles non bâties, les VA étant atteintes ou dépassées sur 7 bâtiments.
- c) Comme mesures d'assainissement, le projet prévoit la mise en place de 2 îlots centraux à l'entrée sud-est du village sur le tronçon ley.502.a et d'un 3^e îlot à l'entrée ouest du village sur le tronçon ley._71.a, la pose d'un revêtement phonoabsorbant de nouvelle génération sur les tronçons ley._71.a à ley._71.e de la RC 71 (nomenclature selon cadastre du bruit CBR-2000) ainsi que la pose d'un revêtement de type AC MR 8 OFROU aux carrefours entre la RC 71, la RC 70 et la RC 502 de même que sur les tronçons ley._70.a de la RC 70 et ley._502.a à ley._502.b de la RC 502.

La réalisation de ces mesures ne permettra toutefois pas de respecter les VLI. Il ressort de l'évaluation des immissions sonores à l'horizon 2032 que, malgré la mise en œuvre de ces mesures, les VLI demeureront dépassées auprès de 82 bâtiments et 39 parcelles non bâties, les VA étant toujours atteintes ou dépassées auprès de 1 bâtiment.

3.

- a) Aux termes des articles 17 LPE et 14 OPB, un allègement peut être accordé dans la mesure où le respect des VLI constituerait une charge disproportionnée pour l'installation et que cette dernière présente un intérêt public prépondérant.
- b) En l'espèce, la demande d'allègement a été motivée par le fait que parmi les mesures d'assainissement et de limitation des émissions exigées par les articles 16 LPE et 13 OPB, toutes les mesures de réduction du bruit considérées comme réalisables sur le plan de la technique et de l'exploitation et économiquement supportables ont été étudiées et retenues.

En ce qui concerne le revêtement, le projet d'assainissement soumis prévoit le projet d'assainissement soumis prévoit la mise en place d'un revêtement phonoabsorbant de nouvelle génération sur les tronçons ley._71.a à ley._71.e de la RC 71 ainsi que la pose d'un revêtement de type AC MR 8 OFROU aux carrefours entre la RC 71, la RC 70 et la RC 502 de même que sur les tronçons ley._70.a de la RC 70 et ley._502.a à ley._502.b de la RC 502. Pour un revêtement de nouvelle génération et une vitesse de circulation de 50 à 60 km/h, on admet, en accord avec l'OFEV, une diminution des immissions de 3 dB(A) sur le long terme par rapport au revêtement théorique de référence, pour des tronçons plats. Pour des tronçons en pente, il est raisonnable d'admettre un gain à long terme de 1 dB(A). Pour le revêtement de type AC MR 8 OFROU en intérieur de localité, le gain à long terme par rapport au revêtement théorique de référence est admis à 1 dB(A). Ces mesures vont donc dans le sens d'une limitation des émissions de bruit et d'un assainissement de la route. Etant donné les caractéristiques mécaniques des revêtements phonoabsorbants de nouvelle génération, ils ne peuvent toutefois pas être imposés dans les carrefours et giratoires.

Nous relevons encore que le projet d'assainissement soumis propose la mise en place d'un revêtement phonoabsorbant de nouvelle génération sur le tronçon ley._71.e possédant une pente de 6%. Le comportement mécanique de tels revêtements pour des routes en pente n'est pas encore connu et ce tronçon servira de test, ce que nous soutenons.

En ce qui concerne les mesures de modération de trafic, la présence des 2 carrefours ainsi que de plusieurs passages piétons dans le village contribue à réduire la vitesse effective des véhicules et tend donc à limiter les émissions de bruit. Les îlots prévus sur le tronçon ley.502.a – et mis en place de manière anticipée – et celui prévu sur le tronçon ley._71.a afin d'inciter les automobilistes au respect de la vitesse signalée sont bien à considérer également comme mesures de limitation des émissions de bruit et d'assainissement. Des mesures de modération supplémentaires sont difficilement réalisables étant donné la fonction des routes concernées (transit et liaison) qui doivent permettre en outre la circulation de poids-lourds. Sur les tronçons ley._71.c et d, où les mesures in situ ont montré des dépassements de la vitesse signalée, il faut envisager des contrôles pour modérer la vitesse de circulation.

En ce qui concerne la réduction de la vitesse signalée, une réduction est difficilement compatible avec la fonction importante de transit et de liaison de ces routes ; s'agissant de routes « à orientation trafic », il est jugé nécessaire de maintenir l'attractivité de ces axes principaux afin d'éviter que les automobilistes n'empruntent les routes d'intérêt local, en conformité avec le modèle 50/30 du bureau de prévention des accidents.

En ce qui concerne la mise en place de parois antibruit, elle ne peut pas être retenue en raison de conditions défavorables (proximité des bâtiments à la route, nombreux accès directs, sécurité routière, atteinte au site et au paysage).

Quant au report des charges de trafic, l'autoroute A9 et la route cantonale T9 jouent déjà un rôle de transfert de trafic et contribuent à délester partiellement la traversée de Leytron.

Toutes les mesures possibles du point de vue de la technique et de l'exploitation, et « proportionnées », ont été retenues.

- c) Le Service des routes, transports et cours d'eau (SRTCE) relève par ailleurs que le projet correspond à un besoin de la collectivité publique locale et tient compte de l'ensemble des intérêts publics à préserver selon l'article 26 LR (protection de la population, sécurité du trafic, protection des sites et du patrimoine, etc.).
- d) Une demande d'allègement est donc nécessaire pour tous les objets encore en dépassement des VLI après mise en œuvre des mesures d'assainissement, dans la mesure où il existe une obligation d'assainir selon le ch. 3.4 du manuel du bruit routier de l'OFEV/OFROU de 2006 (82 bâtiments et 39 parcelles non bâties).

4.

- a) A teneur des articles 20 LPE et 15 OPB, lorsqu'il n'est pas possible de respecter les VA en raison des allègements accordés, les propriétaires des bâtiments existants exposés au bruit sont tenus d'insonoriser les fenêtres des locaux à usage sensible au bruit.

- b) En l'espèce, après mise en œuvre de la mesure retenue, à teneur du dossier, les VLI seront encore dépassées auprès de 82 bâtiments et 39 parcelles non bâties, les VA demeurant atteintes ou dépassées auprès de 1 bâtiment. Les propriétaires de l'habitation pour laquelle les VA seront atteintes ou dépassées sont tenus d'isoler phoniquement leurs fenêtres pour les locaux à usage sensible au bruit, les coûts étant à la charge du détenteur de l'installation à l'origine du bruit.

5.

- a) La décision d'octroi de l'allègement à l'assainissement et à la mise en conformité aux exigences légales routières incombe au canton. L'autorité compétente est le Chef du Département des transports, de l'équipement et de l'environnement (art. 3 et 30 LcPE). Le projet routier (procédure principale) consistant en une mesure d'entretien (nouveau revêtement de la chaussée), il ne nécessite aucune décision formelle du Conseil d'Etat d'approbation des plans routiers selon la loi cantonale sur les routes (LR).

- b) La demande d'allègement a été mise à l'enquête publique par publication au Bulletin officiel du 20 mars 2015 (selon l'exigence du Tribunal fédéral in ATF 117 Ib 20 Marbach). Aucune opposition n'a été soulevée.

6.

- a) Le Service du développement territorial (SDT) préavise positivement le projet sans poser de conditions.

- b) Le Service de la protection de l'environnement (SPE) rend également un préavis favorable à plusieurs conditions dont l'essentiel sera repris dans le dispositif de la présente décision.

- c) Toutes les instances consultées ont émis un préavis favorable. Au vu de ce qui précède, il s'avère clairement que les inconvénients résultant de l'engagement des mesures supplémentaires exposées dans le cadre de l'assainissement apparaîtraient disproportionnés par rapport aux avantages environnementaux et que d'autres intérêts prépondérants s'opposent à la mise en œuvre de ces mesures. Par contre, il se justifie que l'instance compétente examine dans le futur la faisabilité d'un meilleur revêtement phonique ou à défaut le remplacement de ce revêtement quand il sera usé.

Pour toutes ces raisons, il se justifie d'accorder l'allègement demandé.

7. En application de l'art. 37a OPB, l'autorité doit consigner les immissions de bruit admissibles au sens des points 3.2 et 3.5 du manuel du bruit routier de l'OFEV/OFROU de 2006.

Dans le cas d'espèce, les valeurs à consigner comme immissions de bruit admissibles correspondent aux niveaux non hachurés « Lr 2032 » figurant dans la colonne « Etat 2032 avec mesures d'assainissement » du tableau des immissions de l'Annexe B du rapport du 28 janvier 2015 du bureau aer – Acoustical Engineering & Research Sàrl.

8. Il n'est pas perçu de frais, vu les articles 88ss LPJA, le requérant étant un service de l'Etat.

Sur la proposition du Service de la protection de l'environnement,

LE DÉPARTEMENT DES TRANSPORTS, DE L'ÉQUIPEMENT ET DE L'ENVIRONNEMENT

décide

1. Un allègement à l'assainissement du bruit lié au trafic routier sur les RC 71, RC 70 et RC 502 en traversée de Leytron est accordé au SRTCE aux conditions suivantes :

- a) Les mesures retenues dans le rapport intitulé « Assainissement du bruit routier selon art. 8 et 13 OPB – Commune de Leytron – Routes cantonales RC 71, RC 70 et RC 502 » du 28 janvier 2015 du bureau aer – Acoustical Engineering & Research Sàrl, à savoir la mise en place d'îlots centraux à l'entrée sud-est et à l'entrée ouest du village ainsi que la pose d'un revêtement phonoabsorbant de nouvelle génération sur les tronçons ley._71.a à ley._71.e de la RC 71, la pose d'un revêtement de type AC MR 8 OFROU aux carrefours entre la RC 71, la RC 70 et la RC 502 de même que sur les tronçons ley._70.a de la RC 70 et ley._502.a à ley._502.b de la RC 502, devront être mises en œuvre.
 - b) Si, au moment de l'exécution des travaux, un revêtement plus efficace du point de vue acoustique existe, qui répond à l'état reconnu de la technique et est économiquement supportable, ce revêtement devra être choisi en lieu et place de celui mentionné dans le projet mis à l'enquête. Dans tous les cas, le SRTCE examinera la faisabilité et la proportionnalité d'un revêtement plus efficace du point de vue acoustique, lors du renouvellement du revêtement dans le cadre des travaux d'entretien.
 - c) Le SRTCE encouragera les contrôles radar ou l'installation d'indicateurs temporaires de vitesse (radars de prévention) sur la RC 71, sur les tronçons ley._71.c et ley._71.d.
 - d) Les valeurs consignées comme immissions de bruit admissibles au sens de l'art. 37a OPB correspondent aux niveaux non hachurés « Lr 2032 » figurant dans la colonne « Etat 2032 avec mesures d'assainissement » du tableau des immissions de l'Annexe B du rapport précité du 28 janvier 2015 du bureau aer – Acoustical Engineering & Research Sàrl.
En cas de constat de différence notable (≥ 1 dB) et durable (≥ 3 ans) par rapport aux immissions de bruit consignées, le SRTCE devra prendre les mesures nécessaires.
 - e) Le SRTCE informera le SPE des éventuelles modifications apportées ultérieurement à l'installation et ayant une incidence sur les immissions de bruit par rapport à celles calculées dans le rapport précité du 28 janvier 2015 du bureau aer – Acoustical Engineering & Research Sàrl. En cas de telles modifications, les immissions consignées devront être revues en conséquence.
 - f) Le SRTCE avisera le SPE de la mise en soumission des travaux ainsi que de leur exécution (y.c. fenêtres) afin que le SPE puisse procéder au contrôle des mesures mises en œuvre au sens de l'art. 18 OPB et de l'art. 29 LcPE.
2. Aux termes des art. 20 LPE et 15 OPB, les propriétaires du bâtiment existant pour lequel les VA seront atteintes ou dépassées à l'horizon d'assainissement 2032 le long de la RC 502 en traversée de Leytron (compte tenu des mesures d'assainissement effectivement mises en place) sont tenus d'insonoriser les fenêtres des locaux à usage sensible au bruit, aux frais du détenteur de la route. Le SRTCE veillera à l'exécution de ces mesures.

3. Il n'est pas perçu de frais pour la présente décision.

Sion, le 3.11.2015


Jacques Melly
Conseiller d'Etat

Voie de droit

Cette décision peut faire l'objet d'un recours au Conseil d'Etat dans les 30 jours dès sa notification en autant d'exemplaires qu'il y a d'intéressés. Le recours devra contenir un exposé concis des faits et des motifs avec indication des moyens de preuve, des conclusions. Seront annexés au recours un exemplaire de la décision attaquée et les documents indiqués comme moyens de preuve pour autant qu'ils soient en possession du recourant.

Notification transmise le: 17 NOV. 2015

Distribution

- a) Notification:
- Service des routes, transports et des cours d'eau
- b) Communication:
- Commune de Leytron
 - Service du développement territorial
 - Service de la protection de l'environnement