LE MONT sur Lausanne

Préavis au Conseil communal

Levée des oppositions concernant la mise à l'enquête des décisions d'allègement prévues dans le cadre de l'assainissement du bruit des routes cantonales et communales

---

Municipalité

Mme Laurence Muller Achtari, Syndique, Municipale Territoire, économie et relations extérieures

N°10/2022

Préavis adopté par la Municipalité le 10 mai 2022

Table des matières

1 Objet du préavis 3

2 Contexte et cadre légal 3

3 Etude d'assainissement 6

4 Mesures d'allègement 8

4.1 Définition 8

4.2 Oppositions 9

4.2.1 Origine 9

4.2.2 Motifs et propositions de réponse 12

4.3 Procédure 16

5 Programme prévisionnel d'améliorations 18

6 Conclusion 21

1 Objet du préavis

Le présent préavis a pour but de présenter au Conseil communal, pour adoption, la levée des oppositions, avec les propositions de réponses y relatives, concernant les décisions de mesures d'allègement prises dans le cadre de l'étude sur l'assainissement du bruit occasionné par les routes cantonales et communales.

En complément, hors cadre strict de cet objet, la Municipalité souhaite également communiquer, via le chapitre *5 Programme prévisionnel d'améliorations,* ci-après, sur les mesures qu'elle entreprend et s'engage globalement à mettre en œuvre pour contribuer concrètement à lutter contre le bruit routier.

2 Contexte et cadre légal

Le calme est un élément indispensable au bien-être et à la qualité de vie. Il favorise de manière significative la vie en communauté et valorise les lieux d'habitation et de travail. En effet, le bruit dont le niveau sonore est élevé, est nuisible et incommodant, tant la journée que la nuit, tandis que le repos et la tranquillité sont essentiels pour se ressourcer et demeurer en bonne santé.

Dans ce contexte, le trafic routier est la principale source de bruit et touche particulièrement les zones résidentielles de notre commune.

Historiquement, au Mont-sur-Lausanne, l'urbanisation s'est développée autour des axes routiers principaux, à savoir les routes cantonales 449-B-P (route de la Blécherette), 501-B-P (route de Lausanne et route de Cugy) et enfin la 559-B-P (Route du Chalet-à-Gobet), en éloignant les sources de nuisances matérialisées par les zones industrielles situées aux extrémités nord et sud du territoire. Excepté la route du Chalet-à-Gobet, les routes cantonales, orientées trafic, sont toutes classées en traversée de localité, rendant la Commune responsable de leur entretien et assainissement liés à ce type de nuisances. Durant cette dernière décennie, on constate en effet une augmentation significative de la mobilité motorisée, notamment due à la pendularité et au trafic de transit régional. Les charges induites de trafic du réseau routier ont engendré non seulement des problèmes au niveau de la sécurité et de la capacité du réseau, mais aussi en ce qui concerne la pollution de l'air et les nuisances sonores, dont souffre une partie de la population.

Le bruit est une dimension sensible et subjective, que chacun ressent et perçoit individuellement, fixant dès lors ses propres seuils de tolérance. Pour protéger les habitants et employés sis sur le territoire communal et préserver leur cadre de vie, les autorités cantonale et communale mettent conjointement et progressivement en œuvre le cadre légal, dont les règles de protection contre le bruit sont fixées par la loi fédérale sur l'environnement (LPE, du 7 octobre 1983), ainsi que par l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB, du 15 décembre 1986, révisée le 1er janvier 2016). Cette dernière stipule notamment que les routes dont le trafic provoque un bruit trop important doivent être assainies par leurs propriétaires et à leurs frais. A cet effet, elle fixe des normes d'ordre général qui se basent sur trois principes fondamentaux :

- prévention ;
- causalité ;
- prises de mesures à la source.

Dans ce cadre, les cantons sont chargés de l'application de cette législation qui fixe notamment les niveaux sonores à respecter au droit des habitations et, en cas de dépassement, oblige le propriétaire de la route à prendre des mesures de protection en faveur des riverains.

Initialement, un fonds de subventions fédérales concernant les mesures d'assainissement était disponible jusqu'en 2018. Toutefois, au vu de cette échéance trop ambitieuse pour les communes, des délais concernant les demandes d'octroi ont été rallongés selon la formule *premier arrivé premier servi*. Les fonds à disposition risquent de ce fait d'être épuisés, mais il est à noter que le montant global mis à

disposition par le Canton est négocié tous les cinq ans avec l'Office fédéral de l'environnement (OFEV). Quoiqu'il en soit, l'obligation d'assainir subsiste et des subventions sont toujours possibles sur demande et en fonction de l'enveloppe disponible à cet effet.

Dans le Canton de Vaud, la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) est l'instance responsable de l'application de la législation fédérale dans le cadre de la protection contre le bruit. Elle est chargée, en partenariat avec les communes, de mener les études relatives au bruit routier et d'évaluer les mesures d'assainissement à prendre.

Selon les principes ci-dessus, les nuisances sonores doivent être limitées de manière préventive (limites légales), aux frais de celui qui les cause, à savoir le propriétaire de l'infrastructure. Ainsi, le Canton assainit les routes cantonales hors des localités et les communes assainissent celles en traversée de localité et les routes communales.

La LPE et l'OPB reposent sur un principe fondamental définissant l'ordre dans lequel les mesures de protection contre le bruit doivent être prises lorsque la situation l'exige. Ces dispositions légales stipulent qu'il faut intervenir d'abord de manière préventive en agissant à la **source** (art 11 al 1 LPE), puis sur le **chemin de propagation** (art 13 al 3 OPB). Ce n'est que si ces deux premières mesures s'avèrent insuffisantes ou impossibles à mettre en œuvre qu'il faut agir sur le **lieu d'immission**, c'est-à-dire au point récepteur (art 20 al 1 LPE, art 15 al 1 et 2 OPB). Lorsque, dans le cadre d'un assainissement, plusieurs types de mesures sont possibles, il est impératif de respecter cet ordre de priorité.

Schéma de classification des différents types de mesure et ordre de priorité

Source : *Rue de l'avenir*

L'OPB, dans son annexe 3 (cf. tableau ci-dessous), définit les valeurs limites d'exposition au bruit du trafic routier pour les périodes diurne et nocturne, en fonction des degrés de sensibilité (DS) attribués par les communes. Ces valeurs sont plus au moins élevées en fonction du degré de sensibilité au bruit prévu dans chacune des zones concernées. La législation se base sur le principe de la limitation des immissions sonores dans les locaux sensibles au bruit (LUS), où séjournent des personnes, notamment dans les habitations, les bureaux, les lieux de cours, etc.

Les éléments du tableau ci-dessous permettent de fixer :

- Les **valeurs de planification** (VP), applicables aux nouvelles zones à bâtir destinées à des édifices comprenant des locaux à usage sensible au bruit ;
- Les **valeurs limites d'immission** (VLi), qui déterminent la nécessité de prendre des mesures de protection contre le bruit :
- Les **valeurs d'alarme** (VA), qui considèrent la gravité des nuisances et le degré d'urgence des mesures à prendre directement sur les bâtiments.

Tableau 1 : Degrés de sensibilité au bruit. (Art 43, al 1, OPB)

DEGRÉ DE SENSIBILITÉ	TYPE DE ZONES
I	QUI REQUIÈRENT UNE PROTECTION ACCRUE, NOTAMMENT DANS LES ZONES DE DÉTENTE.
II	OÙ AUCUNE ENTREPRISE GÊNANTE N'EST AUTORISÉE. ZONES D'HABITATIONS OU ZONES RÉSERVÉES À DES CONSTRUCTIONS ET INSTALLATIONS PUBLIQUES.
III	OÙ SONT ADMISES DES ENTREPRISES MOYENNEMENT GÊNANTES. ZONES D'HABITATIONS ET ARTISANALES (ZONES MIXTES) OU ZONES AGRICOLES.
IV	OÙ SONT ADMISES DES ENTREPRISES FORTEMENT GÊNANTES. ZONES INDUSTRIELLES.

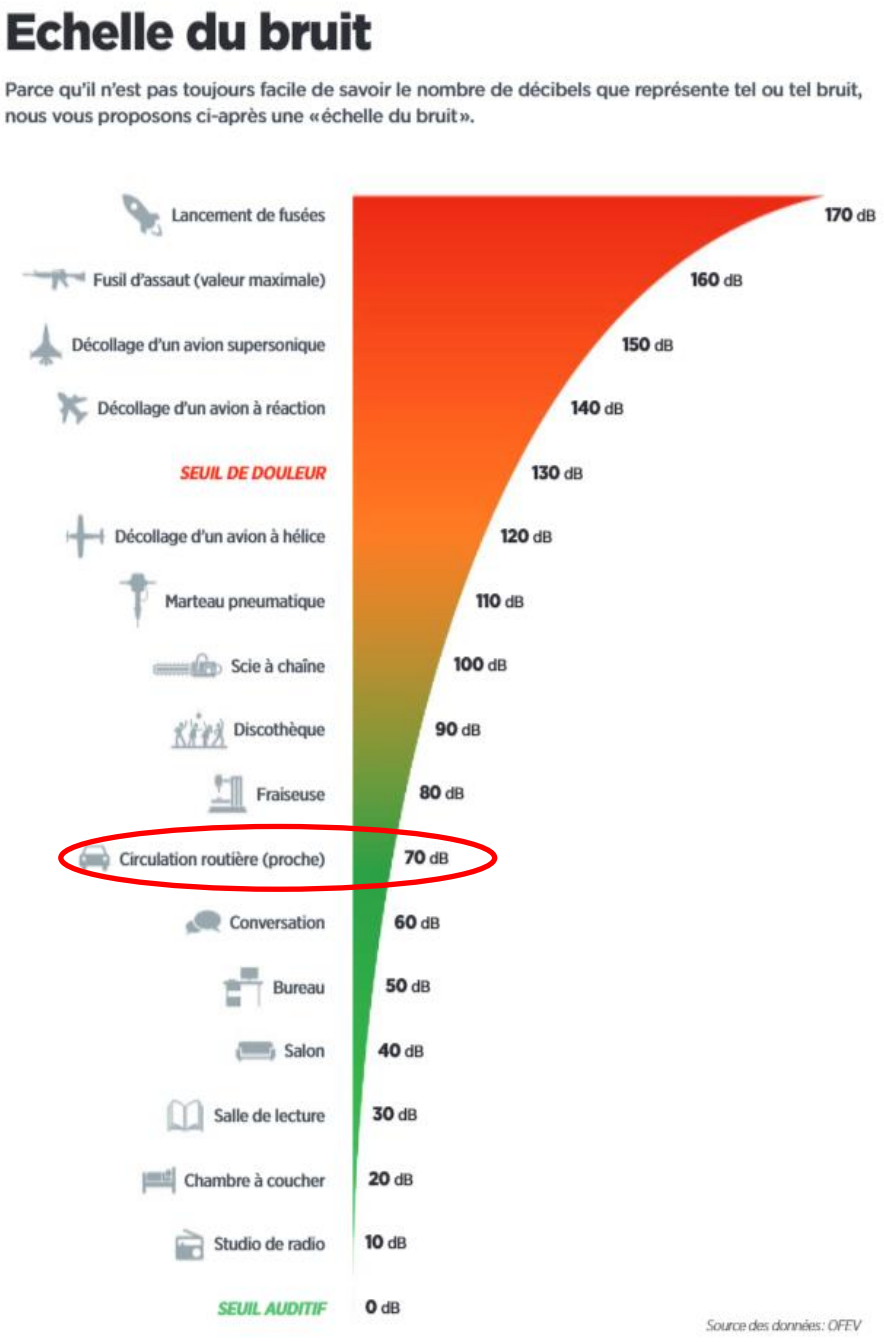
Tableau 2 : Valeurs limites d'exposition au bruit routier. (Annexe 3, OPB)

Degré de sensibilité	Valeur de planification Lr en dB(A)		Valeur limite d'immision 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

Si aucune mesure d'assainissement ne permet de respecter les valeurs limites du bruit routier car techniquement et/ou financièrement pas envisageable ou que les mesures qui peuvent être mises en place sont insuffisantes, les bâtiments touchés par ces dépassements font l'objet d'une **décision d'allégement de l'obligation d'assainir**. Cette décision fait l'objet d'une publication et libère le propriétaire de la route de son obligation d'assainir complètement le bruit routier sur les bâtiments/parcelles concernés. Les décisions d'allègement ayant fait l'objet d'une opposition sont l'objet du présent préavis et sont exposées en détail avec les propositions de réponse de la Municipalité (cf. chapitre 4 et annexe 5 du présent préavis).

Au-delà de l'application du cadre légal imposée par l'OPB et ses délais, la Municipalité s'engage davantage afin d'améliorer la qualité du cadre de vie de la population en tranquillisant tant que possible les différents domaines publics via différentes stratégies communales et/ou intercommunales sur l'ensemble du territoire. A ce titre, les différents projets réalisés et/ou projetés sont exposés schématiquement ci-après au chapitre *5 Programme prévisionnel d'améliorations*.

A titre illustratif de la problématique du bruit, la figure ci-dessous permet de rendre compte des niveaux sonores objectifs (source : OFEV).



3 Etude d'assainissement

Afin d'appliquer la loi et déterminer les possibilités d'assainissement, la Municipalité, via le Service de l'urbanisme, associés à la DGMR, ont réalisé une étude d'assainissement du bruit routier qui a été lancée en 2015, approuvée par la Municipalité le 22 mai 2017 et par l'Etat le 23 janvier 2019.

Les objectifs de cette étude étaient les suivants :

- Déterminer la situation actuelle des niveaux sonores produits par le trafic de la route concernée au droit des bâtiments touchés par les nuisances sonores ;

- Définir les bâtiments pour lesquels les valeurs limites d'immission (VLi) sont dépassées et où un assainissement doit être envisagé ;
- Evaluer les mesures d'assainissement en considérant le caractère économique supportable et proportionnel des mesures à prendre ;
- Estimer l'efficacité à long terme (TJM 2035) des mesures d'assainissement retenues ;
- Etablir un devis estimatif des mesures d'assainissement et d'isolation acoustique ;
- Préciser les procédures de subvention et de validation du dossier.

Afin de pouvoir considérer des valeurs à long terme, celles-ci ont été extrapolées en considérant une augmentation de la charge de trafic de l'ordre de 40% par rapport aux comptages réalisés en 2010.

Cette étude vise donc non seulement à respecter le cadre légal mais aussi à améliorer la qualité de vie des riverains exposés au bruit. Ainsi, différentes mesures ont été étudiées, puis retenues ou rejetées en fonction de leur faisabilité et adaptabilité aux spécificités des sites et secteurs, au regard également de leur acceptabilité financière. Ce travail a permis d'observer quels bâtiments dépassent ou dépasseront toujours les valeurs limites d'immission (VLi) ou d'alarmes (VA) une fois l'assainissement réalisé.

Sur la base du cadastre du bruit routier du Canton de Vaud et des comptages de trafic, il a été possible d'évaluer les routes sises sur le territoire communal concernées par un assainissement (cf. carte annexe 1), qui doit être réalisé lorsque les immissions sonores dépassent les valeurs limites.

Les infrastructures communales concernées par la problématique du bruit routier sont composées par quelque 3'540 m de route se situant en catégorie *hors traversée de localit*é, par environ 5'220 m *en traversée de localité* et environ 3'870 m de routes communales. Du revêtement standard peu bruyant est déjà posé dans les axes principaux de la commune (type macro-rugueux ACMR8).

Ce réseau routier a été évalué selon les données disponibles pour l'année 2010 afin de déterminer la situation actuelle et selon l'analyse de l'évolution du trafic à l'horizon d'assainissement TJM 2035 afin de déterminer la situation de référence. Seules les routes ayant un TJM supérieur à 3'000 ont été prises en compte (cf. carte annexe 1).

Cependant, au regard du type de mesures précitées et de certaines spécificités du réseau des circulations de la Commune du Mont-sur-Lausanne, l'étude a conclu à l'abandon de certaines d'entre elles, à savoir que :

- à la **source**, sur les routes étudiées, aucun délestage n'est actuellement possible car ce sont des routes servant au transit et desservant la zone industrielle ;
- sur le **chemin de propagation**, la construction de buttes et parois antibruit n'est plus admise pour des raisons urbanistiques de cloisonnement (effet de *corridorisation*), financières et de proximité avec la route de certains bâtiments anciens.

Le rapport final du bureau spécialisé préconise la mise en œuvre des mesures suivantes :

- 12 mesures de revêtement peu bruyant de type ACMR8 ;
- 2 mesures de modération de vitesse sur deux tronçons (abaissement de 50 à 30 km/h à la route du Grand-Mont et à la route des Martines) ;
- 8 bâtiments à assainir par le remplacement de 55 fenêtres ;
- 135 mesures d'allègement sur des bâtiments et 10 sur des parcelles.

Les deux premières sont soit réalisées soit en cours via le Service des travaux et infrastructures (STIN).

Sur les 12 mesures concernant la pose d'un revêtement peu bruyant sur des tronçons routiers, huit sont à charge de la Commune et quatre du Canton. La Commune en a réalisé cinq et obtenu des subventions pour quatre d'entre elles. Les trois tronçons restant sont planifiés à court et moyen terme.

En ce qui concerne le type de revêtement, les méthodes d'assainissement constructives suivent l'évolution technologique. A ce jour, il a été démontré que, pour des raisons de durabilité et de façon à limiter les nuisances sonores et l'impact sur la circulation, l'emploi d'enrobés peu bruyants aux performances limitées (type macro-rugueux ACMR8), mais plus efficaces à moyen terme, est préconisé. Sa durée d'utilisation globale génère un gain acoustique entre 1 et 3 dB supérieur à un revêtement conventionnel, d'après la norme SNR 640 425. Cependant, un autre type de revêtement plus efficace et normalisé, le SDA4, permet, selon la vitesse, un rabattement sonore de l'ordre de 4 à 6 dB contre les 1 à 3 dB précités, mais est nettement moins résistant au vu des conditions topographique et altimétriques communales.

Concernant les mesures de modération de vitesse, une a été réalisée au Grand-Mont et l'autre est planifiée dès 2022 à la route des Martines.

Les deux autres mesures préconisées dans le rapport d'assainissement sont du ressort du Service de l'urbanisme, dont la dernière fait l'objet du présent préavis.

En ce qui a trait au changement des fenêtres, celles-ci ont toutes été remplacées en 2021 sur les huit bâtiments concernés. Les montants de subventions possibles se montent à CHF 400.- par fenêtre ayant fait l'objet d'un remplacement. Ces subventions s'élèveraient à environ CHF 23'000.- sur un total de CHF 70'000.- dépensés et ne peuvent être obtenues qu'une fois les oppositions aux décisions d'allègement levées.

Les 145 décisions d'allègement ont été mises à l'enquête en septembre 2020 dans le cadre de la loi sur les routes (LRou). Sur ce total, sept oppositions et une observation ont été enregistrées. Elles sont traitées dans le cadre du présent préavis.

4 Mesures d'allègement

4.1 Définition

Comme mentionné au chapitre 2 ci-dessus, lorsqu'il n'est pas possible de respecter les valeurs limites d'immissions (VLi) par les mesures préconisées ou qu'aucune autre mesure d'assainissement ne peut être envisagée, techniquement ou financièrement, que cela soit à la source ou sur le chemin de propagation, l'article 14 de l'OPB prévoit que les bâtiments touchés fassent l'objet d'une décision d'allègement qui libère le propriétaire de l'obligation d'assainir. Dans cette situation, c'est le principe de proportionnalité qui prévaut.

Les propriétés touchées sont en conséquence soumises à de nouveaux niveaux sonores dits nouvelles immissions maximales admissibles (IMA). Ces mesures dites d'allègements font l'objet d'une décision et sont mis à l'enquête, en vertu de l'article 37a de l'OPB, selon la procédure en vigueur de la loi sur les routes (LRou), qui implique, en cas d'oppositions, une levée de ces dernières par le Conseil communal, dont le présent préavis traite.

Pour la Commune du Mont-sur-Lausanne, les décisions d'allègement concernent 135 bâtiments et 10 parcelles, soit 145 objets. Celles-ci ont été validées par la Direction générale de l'environnement (DGE). La liste complète figure à l'annexe 2.

En effet, si la pose de revêtement peu bruyant permet d'assainir une grande partie les dépassements calculés, le gain phonique de cette mesure ne permet pas d'abaisser ces niveaux en dessous des VLi. En complément, si d'autres mesures peuvent être envisagées, hors celles abandonnées susmentionnées, et que les bâtiments dépassent toujours les VLi sans être dans les VA, ceux-ci font alors l'objet d'une décision d'allègement.

Il est important cependant de préciser que l'application de la loi ne concerne que les bâtiments au bénéfice d'un permis de construire antérieur au 1er janvier 1985 et les zones à bâtir équipées avant cette date. En effet, les normes de construction ont, depuis lors, imposé que les nouvelles constructions soient

réalisées selon des normes protégeant les habitants des nuisances sonores et, en particulier, celles liées au trafic routier.

4.2 Oppositions

4.2.1 Origine

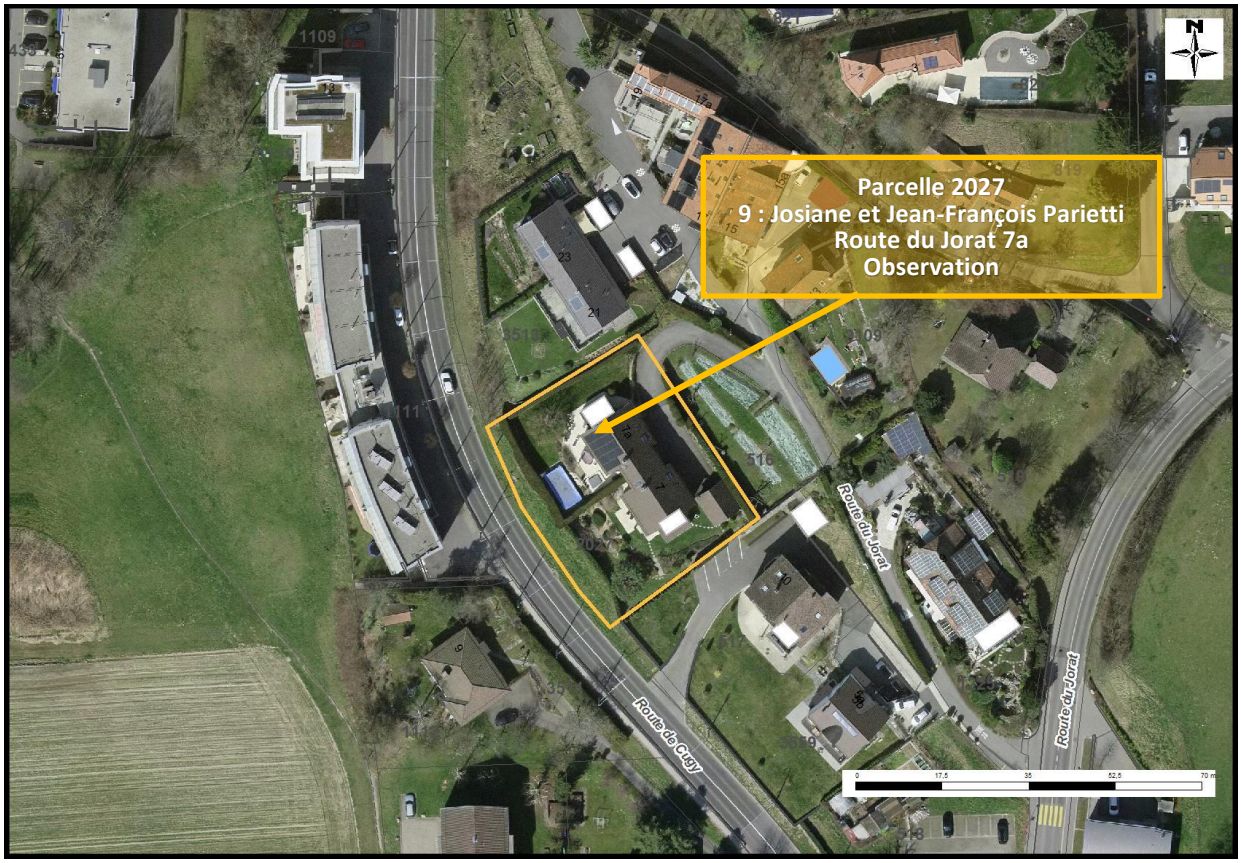
A l'issue de l'enquête publique, qui a eu lieu du 1er septembre au 30 septembre 2020, dix correspondances/oppositions/observation ont été enregistrées par le Service de l'urbanisme. Leur vue d'ensemble est schématisée à l'annexe 3. Sur ce total, une est hors délai d'enquête et une ne fait pas partie des bâtiments concernés par les décisions de mesures d'allègement. Les huit restantes, dont une observation, font l'objet de leur proposition de levée via le présent préavis. Cependant, les réponses aux deux autres propriétaires non concernés sont également intégrées dans un souci de cohérence de traitement.

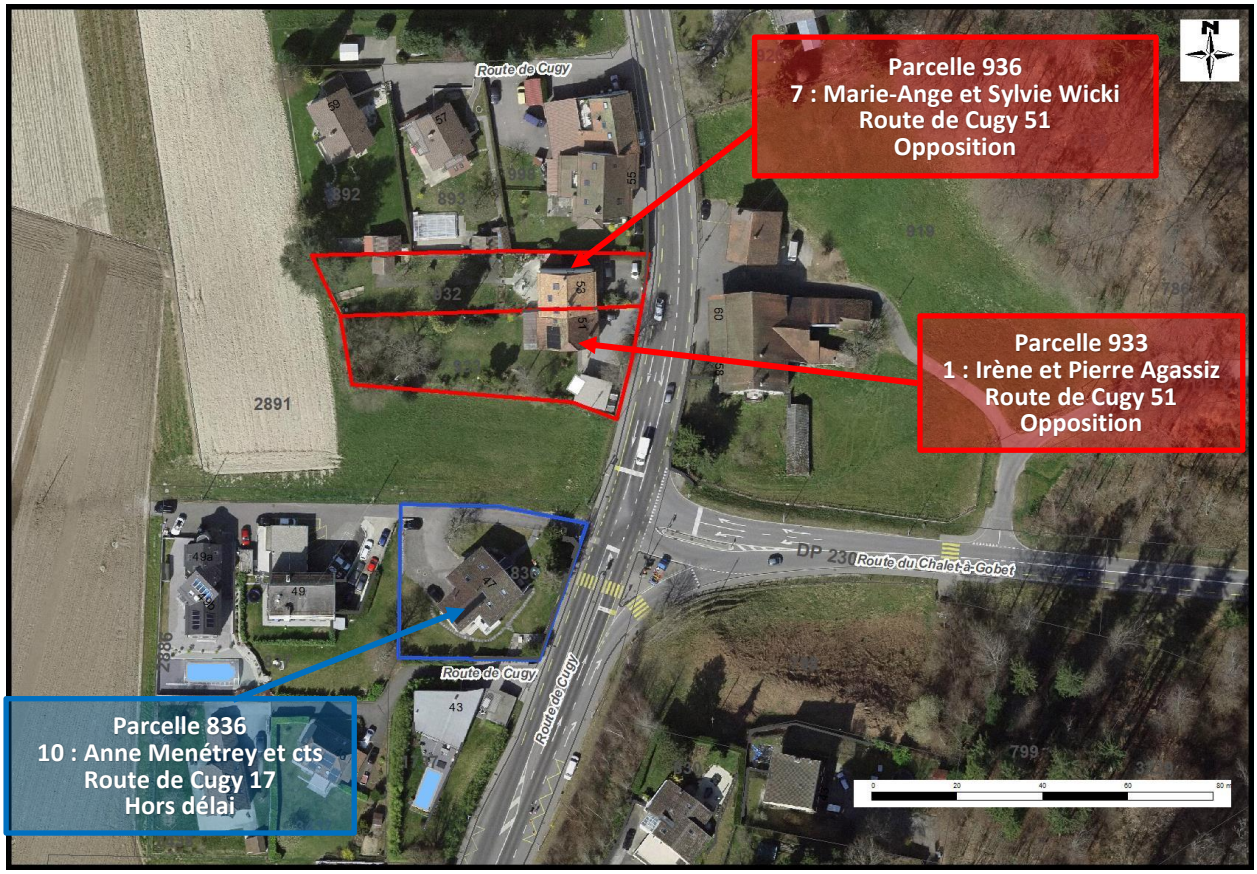
Les dix correspondances/oppositions/observation reçues sont présentées dans le tableau et les cartes ci-dessous :

Propriétaires	N° parcelle	Adresse	Statut
1. Agassiz Pierre et Irène	933	Route de Cugy 51	Opposition
2. Crettenand Jean-Pierre et Jenny	234	Chemin du Verger 29	Opposition
3. Corlet Claude	1239	Route de la Blécherette 50	Opposition
4. Mariano Angelo et Antonia	234	Chemin du Verger 27	Opposition
5. Chêne Ruth	233	Chemin du Verger 41	Hors décision d'allègement
6. Salamolard Gremion Liliane & Viso-Rocha Manuel et Maria del Carmen	308	Chemin de la Praz 18	Opposition
7. Wicki Marie-Ange et Sylvie	932	Route de Cugy 53	Opposition
8. Brunner Christine	194	Route des Martines 29	Opposition
9. Parietti Jean-François et Josiane	2027	Route du Jorat 7a	Observation
10. Menétrey Anne et cts	836	Route de Cugy 17	Hors délai d'enquête

Parcelle 233
5 : Ruth Chêne
Chemin du Verger 41
Hors décision
Parcelle 234
2 : Jenny et Jean-Pierre Cretennand
Chemin du Verger 29
Opposition
Parcelle 234
4 : Antonia et Angelo Mariano
Chemin du Verger 27
Opposition
Parcelle 194
8 : Christine Brunner
Route des Martines 29
Opposition
Route de Lausanne
Chemin du Verger
Chemin des Cerisiers
Chemin du Saux
Route de Sauvabelin
Route des Martines
Chemin du Chêne
Chemin des Morettes

Parcelle 1239
3 : Claude Corlet
Route de la Blécherette 50
Opposition
Parcelle 308
6 : Salamolard Gremion Liliane
Chemin de la Praz 18
Opposition
Route de la Blécherette
Chemin de la Praz
Chemin de la Croix


Parcelle 2027
9 : Josiane et Jean-François Parietti
Route du Jorat 7a
Observation
Route de Cugy
Route du Jorat
Route du Jorat


Parcelle 936
7 : Marie-Ange et Sylvie Wicki
Route de Cugy 51
Opposition
Parcelle 933
1 : Irène et Pierre Agassiz
Route de Cugy 51
Opposition
Parcelle 836
10 : Anne Menétrey et cts
Route de Cugy 17
Hors délai
Route de Cugy
Route de Cugy
Route de Cugy
DP 230 Route du Chalet-à-Gobet
2891

4.2.2 Motifs et propositions de réponse

Les oppositions sont présentées ci-dessous par ordre chronologique d'enregistrement au secrétariat du Service de l'urbanisme avec l'exposé des motifs, des extraits des oppositions et des propositions de réponse de la Municipalité à ces dernières. L'intégralité des oppositions et des propositions de réponses de la Municipalité est reproduite à l'annexe 5.

Opposition n°1 du 17 septembre 2020 : parcelle n° 933, Agassiz Irène et Pierre

Le motif de l'opposition porte sur la surcharge de trafic induisant diverses nuisances à la route de Cugy.

Extrait de l'opposition :

… « Nous nous opposons formellement aux mesures d'allègements, à sens unique, sans contreparties pour les propriétaires touchés, impactés par le non-respect des normes concernant l'assainissement du bruit routier tel qu'ordonné par le Canton » …

… « Causes :

- *Hausse du trafic véhicules, avec augmentations des poids lourds,*
- *Surcharge du trafic dus aux travaux de la route Berne (Chalet à Gobet - Epalinges), véhicules, qui prennent les bois du Mont comme raccourci pour prendre l'autoroute,*
- *De plus en plus de véhicules avec des échappements trafiqués, qui utilisent le « shifter » passage des vitesses utilisé en course mais de plus en plus populaire sur nos véhicules,*
- *Coup de klaxon pour ceux qui ne démarrent pas assez vites,*
- *Radios à fond, avec les basses au maximum, lors de l'attente aux feux tricolores,*
- *Détritus, mégots de cigarettes, bouteilles en PET, emballages Mc Donald, jetés par la fenêtre lors de l'arrêt aux feux tricolores,*
- *Sortie de nos logements de plus en plus difficiles avec la vitesse des véhiculent qui arrivent et leur manque de courtoisie,*
- *Bus TL 60 nouveau à deux étages, lourd et bruyant, roule vite car les feux passent au vert avant leur passage, cela fait trembler la maison,*
- *Nouvelle ligne TL avec le 54 et augmentations des cadences. »…*

Extrait de la réponse de la Municipalité pour la levée de l'opposition :

⇨ L'objet de la mesure d'allègement se situe le long d'une route principale cantonale en traversée de localité au carrefour de la route de Cugy et de celle du Châlet-à-Gobet. Il s'agit d'une route de transit desservant, au nord, la zone industrielle et les communes environnantes et, au sud, donnant accès à l'agglomération et la jonction autoroutière de la Blécherette. Cette situation implique qu'aucun délestage n'est possible. Dans ce contexte et en référence aux lettres reçues durant l'été 2020 (30 juillet et 5 août), il faut préciser que la vitesse a déjà été limitée à 50 km/h en 2021 dans le secteur et que les feux tricolores clignotants ont déjà été mis en place entre 21h00 et 05h00. Concernant le revêtement peu bruyant de type ACMR 8 VD (-1 à -2 dB(A) à 50 km/h), celui-ci a déjà été posé sur la route du Châlet-à-Gobet et le sera sur la route du Cugy lors de sa prochaine réfection.

Les autres solutions proposées par les opposants (route de contournement, aménagements physiques, etc.) sont hors de compétence stricte communale au vu du statut de la route et ne sont actuellement pas envisagées. Les incivilités ne peuvent malheureusement qu'être constatées ; l'indiscipline des conducteurs étant un facteur incontrôlable.

Opposition n°2 du 27 septembre 2020 : parcelle n° 234, Crettenand Jenny et Jean-Pierre

Le motif de l'opposition porte sur l'inefficacité de la mesure préconisée, à savoir pose d'un revêtement ACMR8.

Extrait de l'opposition :

… « Nous observons dans le récapitulatif des mesures d'assainissement retenues une seule et unique mesure : la pose d'un revêtement ACMR 8 VD » …

… « S'agissant du revêtement phonoabsorbant proposé, il convient de savoir qu'il n'aura qu'un effet dérisoire sur le bruit » …

« On doit malheureusement ici convenir que la mise en place d'un tel revêtement serait sans effet sur une route en pente. Elle ne déploie d'effets significatifs, comme indiqué précédemment, que sur une route ou autoroute planes à vitesse constante » …

Extrait de la réponse de la Municipalité pour la levée de l'opposition :

- ⇨ L'objet de la mesure d'allègement se situe le long d'une route communale qui remplit sa fonction collectrice en vertu du plan directeur communal des circulations. Le type de mesure préconisée par la fiche d'allègement est la pose d'un revêtement peu bruyant macro-rugueux ACMR8, déjà effectuée dans le giratoire et sur le chemin du Verger. Sa durée d'utilisation globale génère un gain acoustique entre 1 et 3 dB supérieur à un revêtement conventionnel, d'après la norme SNR 640 425. Cependant, un autre type de revêtement plus efficace et normalisé, le SDA, permet, selon la vitesse, un rabattement sonore de l'ordre de 4 à 5 dB contre les 1 à 3 dB précités, mais est nettement moins résistant au vu des conditions topographiques et altimétriques communales (déneigements relativement nombreux selon les hivers, notamment). Le revêtement posé ACMR8 permet, selon le principe de proportionnalité, de ne pas devoir procéder à la réfection totale des routes régulièrement à brève échéance.

Opposition n°3 du 28 septembre 2020 : parcelle n°1239, Corlet Claude

Le motif de l'opposition porte sur l'abandon de la mesure permettant la construction de parois antibruit (PAB).

Extrait de l'opposition :

… « Par conséquent, je conteste et m'oppose aux raisons d'abandons et désire pouvoir le cas échéant me protéger par un écran antibruit comme l'ont déjà fait plusieurs propriétaires et voisins sur cette même route »…

Extrait de la réponse de la Municipalité pour la levée de l'opposition :

- ⇨ L'objet de la mesure d'allègement se situe le long d'une route principale cantonale en traversée de localité. La mesure préconisée est la pose d'un revêtement peu bruyant ACMR8, qui a déjà été réalisée.

  En référence à l'étude précitée, la construction de parois antibruit (PAB) n'a pas été retenue. En effet, les PAB installées à ce jour sur le territoire communal sont antérieures à cette étude. A défaut d'une base légale claire relative à ce type d'ouvrage, elles ont bénéficié d'une dérogation à l'art. 75 du règlement communal sur les constructions et l'aménagement du territoire (RCCAT) pour des questions de protection contre le bruit. Ce régime dérogatoire n'est plus en vigueur aujourd'hui pour les raisons évoquées ci-dessus (*ndsurb : cf. chapitre 3*).

  En effet, les conclusions de cette expertise démontrent que la construction de PAB sur l'ensemble des parcelles concernées générerait un coût économiquement disproportionné. De plus, de telles constructions tout le long de la route auraient un impact paysager inacceptable, dont l'aspect provoquerait l'opposé de l'effet escompté (diminution du bruit) et tendrait à faire augmenter la vitesse de trafic. De plus, les PAB incarnent une réelle entrave pour les déplacements de la faune, de part et d'autre de la route, ne lui permettant pas de se réfugier aisément.

  Cependant, la construction d'un mur/palissade avec des qualités antibruit est toujours possible, mais dans le respect des dispositions de l'art. 75 du RCCAT, à savoir que sa hauteur ne peut être supérieure à 1.2m.

Opposition n°4 du 24 septembre 2020: parcelle n°234, Mariano Antonia et Angelo

Le motif de l'opposition porte sur l'inefficacité de la mesure préconisée, à savoir pose d'un revêtement ACMR8.

Extrait de l'opposition :

… « En raison de la constante augmentation du trafic et de la situation du chemin du Verger qui accuse une déclivité de 10%, nous sommes confrontés journellement et nuitamment à des nuisances sonores insupportables et intolérables pour nos oreilles » …

… « Il nous est par exemple impossible de dormir les fenêtres ouvertes tellement le vacarme provoqué par certains automobilistes qui utilisent le chemin à partir du rond-point où ils font déjà crisser les pneus avant de s'engager dans la pente pleins gaz » ...

… « Et cela, à toutes les heures du jour et de la nuit. Notre chemin du Verger est de fait utilisé par des fous du volant qui utilisent cette portion de route comme d'une piste d'essais pour bolides et autres motos » ...

… « Au sujet du tapis anti-bruit proposé, en tant que garagiste professionnel, je peux vous certifier qu'une telle solution restera sans effet. En raison de la pente, ce sont les bruits du moteur en mouvement (haut régime des tours) ainsi que la transmission et l'échappement qui vont faire grimper le niveau de bruit » ...

Extrait de la réponse de la Municipalité pour la levée de l'opposition :

⇨ Cf. réponse à l'opposition n°2.

Correspondance n°5 du 28 septembre 2020 : parcelle n°233, Chêne Ruth

Cette lettre n'est pas partie prenante à la procédure, car le bâtiment ne fait pas partie des décisions des mesures d'allégement. Néanmoins, elle est traitée comme suit.

Extrait de la correspondance :

… « D'autre part, suite au dépôt de notre plainte, je vous demande de suivre les communes qui ont décidé de contrôler régulièrement les nuisances sonores, en particulier celle de Lausanne pour avertir les conducteurs en cas de dépassement des 83 décibels ! »…

Extrait de la réponse de la Municipalité :

⇨ En ce qui concerne les radars acoustiques, un test a été effectué durant deux semaines fin 2020, à la route de Cugy au lieu-dit Sous-la-Culiaironne sur initiative cantonale. Cette expérience n'est pour l'instant pas renouvelée, mais reste une possibilité intéressante à étudier dans le cadre de la lutte contre les nuisances sonores.

Opposition n°6 du 26 septembre 2020: parcelle n° 308, Salamolard Gremion Liliane & Viso-Roche Manuel et Maria del Carmen

Le motif de l'opposition porte sur l'abandon de la mesure permettant la construction de parois antibruit (PAB).

Extrait de l'opposition :

…« Comme les seules mesures qui ont été prises pour diminuer le bruit à la source sont très largement insuffisantes, comme mentionné plus haut, nous refusons que le problème soit purement et simplement ignoré et carrément mis sous le tapis par des décisions d'allègement, Nous demandons que des mesures d'aménagement soient réalisées, à savoir la pose d'une paroi anti-bruit en bordure de la route de la Blécherette afin de ramener les mesures de bruit à des niveaux plus proches des limites légales »…

Extrait de la réponse de la Municipalité pour la levée de l'opposition :

⇨ Cf. réponses à l'opposition n°3.

Opposition n°7 du 25 septembre 2020 : parcelle n°932, Wicki Marie-Ange et Sylvie

Les motifs de l'opposition portent sur la limitation de la vitesse à 50 km/h sur l'ensemble de la route de Cugy et sur la pose d'un revêtement phonoabsorbant.

Extrait de l'opposition :

… « Suite à la consultation du dossier à la Commune et à la participation à la séance du 16 septembre, nous nous opposons aux différentes décisions prise par la Commune, soit :

A) Limitation de la vitesse impossible. Argument de la Commune : route de transit et accès à la zone industrielle.

B) Pose d'un revêtement phonoabsorbant pas possible. Argument de la Commune : pas utile, pas possible car tronçon à plus de 700 mètres d'altitude et trop onéreux car il faudrait le refaire tous les 5 ans.

… « Au vu de ce qui précède, nous nous opposons formellement aux différentes mesures d'allègement décidées par la Commune concernant les nuisances sonores.

Nous demandons la pose d'un revêtement phonoabsorbant et la limitation de la vitesse à 50 km/h sur l'ensemble de la route de Cugy » ...

Extrait de la réponse de la Municipalité pour la levée de l'opposition :

- ⇨ Cf. réponses aux oppositions n°1 et 2.

Opposition n°8 du 29 septembre 2020: parcelle n° 194, Brunner Christine

Les motifs de l'opposition portent sur non-prise en compte de la route de Sauvabelin dans l'étude d'assainissement du bruit routier, le périmètre de la zone 30 km/h et le revêtement phonoabsorbant.

Extrait de l'opposition :

… « A titre général, nous n'acceptons pas cette tentative de dédouanement de la Commune pour le respect des normes anti-bruit sous sa responsabilité, par cet allègement. Nous désirons maintenir tous nos droits légaux présents et futurs à l'absence de nuisance sonores, et n'acceptons pas l'augmentation de la limite du bruit proposée » ...

« Cette valeur ne tient pas compte du bruit cumulé avec la Rte de Sauvabelin au passages nombreux de parent-taxis avec l'école communale et l'école internationale, entre autres, et aux bruits nocturnes aussi » ...

« La Route de Sauvabelin n'a pas été retenue dans le cadre de l'étude et ne bénéficie pas de propositions d'assainissement. Elle représente pourtant une nuisance importante côté est du bâtiment, celui-ci se situant encore plus près de la route, et le bruit de la route des Martines s'additionne au bruit au nord et à l'ouest » ...

Extrait de la réponse de la Municipalité pour la levée de l'opposition :

- ⇨ L'objet de la mesure d'allègement se situe le long d'une route communale qui remplit sa fonction collectrice en vertu du plan directeur communal des circulations. Les routes prises en compte dans l'étude relative à l'assainissement du bruit routier ont un trafic journalier moyen (TJM) supérieur à 3000 y compris avec une projection à 2035 en tenant compte des futurs projets de développement ; raison pour laquelle certains tronçons n'ont pas fait l'objet de mesures, dont fait partie la route de Sauvabelin.
- ⇨ La mise en zone 30km/h dont la porte d'entrée se situera à la montée du chemin du Verger est planifiée et intègre les alentours de la parcelle 194. Ce projet sera mis à l'enquête publique au printemps 2022. Sa réalisation est prévue dans le courant du deuxième semestre de cette année, sous réserve de la clôture de toutes éventuelles procédures contentieuses.
- ⇨ Type de revêtement : cf. réponses oppositions n°2.

Observation n°9 du 30 septembre 2020: parcelle n°2027, Parietti Josiane et Jean-François

Les motifs de l'observation portent sur la limitation de la vitesse à 30 km/h, le délestage et la construction de parois-antibruit (PAB).

Extrait de l'observation :

… « La densité en augmentation constante du trafic qui passe devant chez nous est à la limite du tolérable et il serait peut-être temps que la Commune envisage à terme un délestage des perturbations liées à la circulation par un projet de route de contournement. Dans l'intervalle, et afin de réduire le bruit, nous ne comprenons pas pourquoi une limitation de la vitesse à 30 km/h est inenvisageable sur les tronçons concernés alors que d'autres communes du canton recourent à cette solution » ...

… « En outre, la Commune devrait songer à autoriser les propriétaires qui le souhaitent et pour lesquels il y a dépassement de la valeur limite d'immission (VLi) à ériger des palissades antibruit sur toute la longueur de leur parcelle jouxtant la route à une hauteur excédant les normes actuellement en vigueur selon le règlement de construction, ceci afin d'atténuer les désagréments causés par la multitude croissante de véhicules de passage. Si nous pouvons comprendre les réticences vu les incidences esthétiques il semblerait néanmoins que le bien-être des habitants de la commune devrait être priorisé à ce niveau » ...

Extrait de la réponse de la Municipalité pour la levée de l'observation :

- ⇨ L'objet de la mesure d'allègement se situe sur une route de transit cantonale selon le plan directeur des circulations. Cette route remplit pleinement sa fonction. Pour cette raison, le délestage n'est actuellement pas possible ni envisagé, sachant que le route de contournement citée n'a à ce jour fait l'objet d'aucune étude, ce qui renvoie sont éventuelle réalisation au très long terme. En ce qui concerne la mise en zone 30 km/h, il est désormais envisageable de l'évaluer, notamment de nuit. Cette mesure a fait l'objet d'un postulat au Conseil communal fin 2021.
- ⇨ PAB : cf. réponses aux oppositions n°3 et 6.

Lettre n°10 du 15 octobre 2020 : parcelle n° 836, Menétrey Anne & cts

Cette correspondance a été enregistrée hors délai d'enquête et n'est par conséquent pas recevable. Néanmoins, elle est traitée comme suit.

Extrait de la correspondance :

« Nous nous référons à l'objet cité en titre et vous informons que nous nous opposons aux décisions de votre Autorité, en particulier :

- *L'impossibilité de limiter la vitesse, du fait qu'il s'agit d'une route de transit et d'un accès à la zone industrielle.*
- *L'impossibilité de poser un revêtement phono absorbant, jugé ni nécessaire ni utile sur un tronçon situé à plus de 700 mètres d'altitude et trop onéreux à l'entretien.*

Nous sommes déçus qu'il ne soit pas pris de mesures pour favoriser le bien vivre des habitants de la Route de Cugy où les nuisances sonores ne font que s'accentuer depuis plusieurs années » ...

La Municipalité propose de répondre selon lettre réponse annexée :

- ⇨ Cf. réponses aux oppositions n°1 et 7.

4.3 Procédure

L'acte par lequel l'autorité compétente accorde un allégement de l'obligation d'assainir en vertu de l'art. 14 OPB présente les caractéristiques d'une décision au sens de l'art. 5 de la loi fédérale sur la procédure administrative (PA) et de l'art. 3 de la loi sur la procédure administrative vaudoise (LPA-VD). Il en découle que la procédure d'assainissement qui porte sur l'octroi d'allégements doit être organisée de manière à permettre aux propriétaires concernés d'exercer leur droit d'être entendu tel qu'il est

réglementé par les art. 33 à 36 LPA-VD. Dans cette procédure, tout propriétaire peut notamment contester les mesures d'assainissement prévues.

Les décisions d'allégement sont fondées sur les résultats de l'étude d'assainissement des nuisances sonores le long des routes cantonales et communales concernées. Celle-ci a été approuvée par la Municipalité le 22 mai 2017 et par le Conseil d'État le 23 janvier 2019.

Les 145 décisions d'allégement ont été mises à l'enquête publique du 1er septembre au 30 septembre 2020, période durant laquelle le dossier a pu être consulté au secrétariat des services techniques pendant les heures d'ouverture au public. A son issue, sept oppositions et une observation ont été déposées. En complément, deux autres lettres ont été adressées à la Municipalité dans ce cadre, la première ne faisant pas l'objet d'une décision et la seconde reçue hors délai d'enquête. Une réponse est néanmoins adressée à leurs auteurs.

Au préalable, les propriétaires dont le bien-fonds est touché par les décisions d'allégements ont été informés par courrier recommandé du 28 août 2020 et invités à poser leurs questions et recevoir des compléments d'information à une permanence organisée le mercredi 16 septembre 2020 de 16h30 à 19h00 à la salle du Conseil communal en présence des représentants des services cantonaux et communaux compétents. Toutes les personnes qui ont fréquenté cette permanence ont reçu une réponse aux questions soulevées.

Il est important de relever que, outre cette permanence, les services techniques ont été très sollicités pendant le délai d'enquête pour informer de manière circonstanciée tous les riverains touchés désirant obtenir davantage de précisions sur les résultats de l'étude et la manière dont ils étaient impactés (méthode de mesures sonores, détermination des VLi et VA, régulation des circulations, etc.). Cette importance donnée à l'écoute des citoyens et au soin des réponses apportées à leurs préoccupations a certainement contribué au fait de ne finalement enregistrer que huit oppositions/observation sur 145, soit moins de 6% du total des décisions d'allègement notifiées.

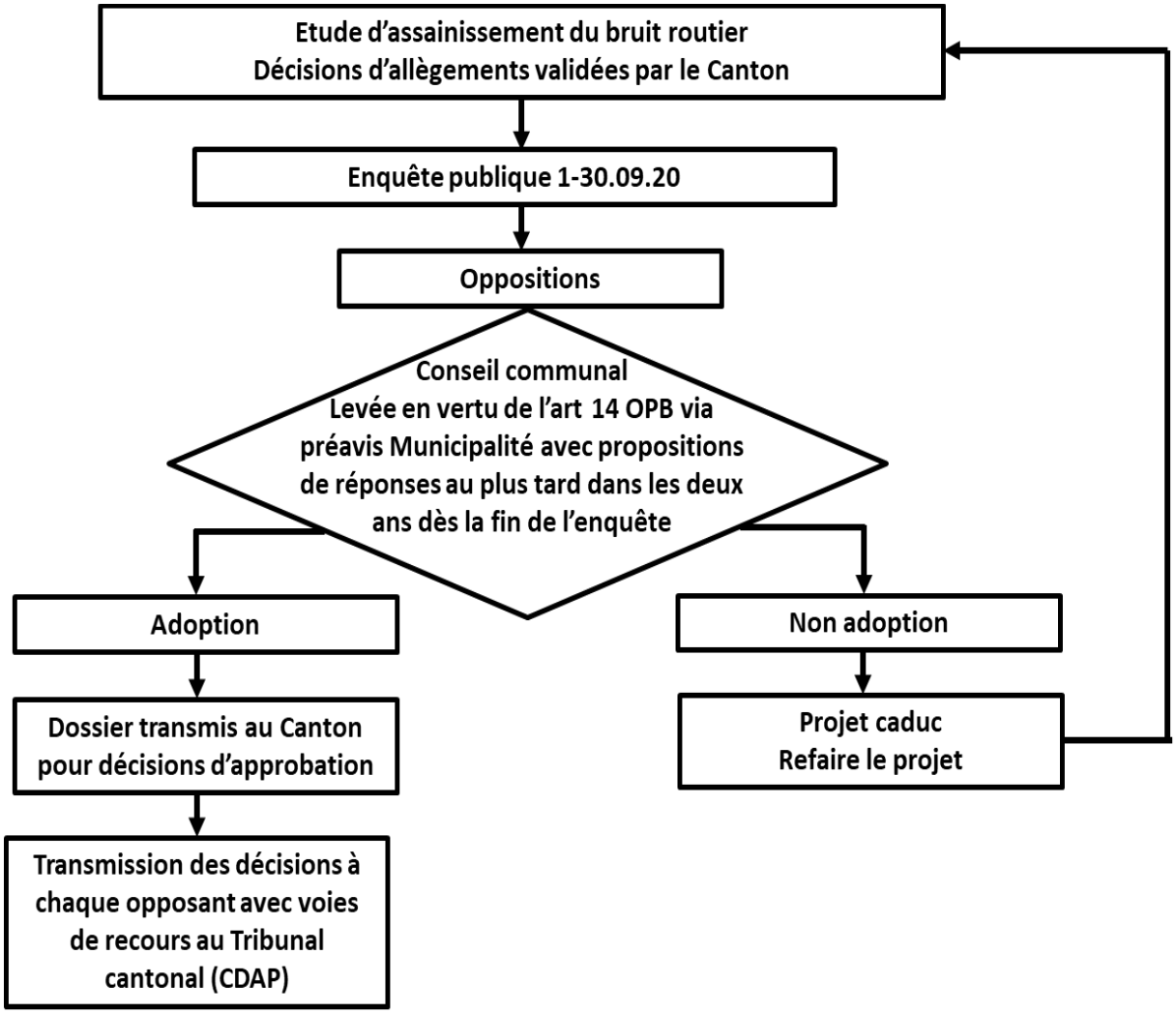
La Municipalité doit maintenant se déterminer quant aux oppositions dans un délai de deux ans, soit d'ici septembre 2022, afin de pourvoir obtenir les subventions destinées au remplacement des fenêtres (cf. chapitre 3 ci-dessus). Ces oppositions ont été analysées et la Municipalité propose, via le présent préavis au Conseil communal, de les lever tout en adoptant les réponses y relatives.

Ces oppositions sont présentées globalement au chapitre 4.2.2 ci-dessus, tout comme les extraits de propositions de réponse de la Municipalité. Toutes ces pièces sont intégralement reproduites à l'annexe 5.

En cas d'adoption du présent préavis par le Conseil communal, la décision de levée des oppositions sera transmise à l'Etat, qui sera alors chargé de les confirmer et d'ouvrir les voies de recours usuelles. L'Etat sera alors également chargé de répondre aux éventuels opposants ayant choisi de faire recours contre la décision du Conseil communal, respectivement de l'Etat.

En cas de non adoption par le Conseil communal, tout le projet devient caduc et doit être repris dans son intégralité. Un nouveau préavis sera alors à nouveau présenté au Conseil communal dans quelques années.

Le schéma de la page suivante illustre la procédure d'adoption en vigueur en vertu de l'art. 13 al. 3 Lrou et des art. 34 à 44 LATC.



5 Programme prévisionnel d'améliorations

Pour rappel, l'obligation d'assainir subsiste indépendamment d'octrois de subventions y relatives. A cet effet, la Municipalité agit de manière circonstanciée à divers niveaux et en fonction de ses prérogatives. Ainsi, les mesures destinées à réduire et limiter les impacts dus aux nuisances sonores quelle que soit leur origine sont prises en compte en fonction du type de projet et de son état d'avancement, que ce soit au niveau de la planification, des projets de constructions et/ou de réalisation/réaménagement/régulation des axes routiers de sa compétence.

Au niveau politico-stratégique, le schéma directeur du développement territorial (SDDT), dont le volet stratégique est en cours d'élaboration, contient déjà des orientations spécifiques qui contribueront globalement à la lutte contre le bruit : réseau d'espaces publics en lien avec des centralités tranquillisées et créatrices de lien social, renforcement des réseaux de mobilité active, régulation du trafic, etc.

Au niveau de la planification, le respect des normes relatives au bruit est pris en compte dans les règlements des plans d'affectation sur la base d'études acoustiques détaillées afin de respecter les prescriptions de l'OPB. Tous les plans d'affectation planifiés via le Plan général d'affectation (PGA) ont fait l'objet d'une telle étude, dont les résultats sont retranscrits dans les règlements et appliqués au stade du permis de construire.

Au niveau des projets de construction, le Plan d'affectation communal (PACom), légalisé en 1993, attribue des degrés de sensibilité au bruit (DS) en fonction du type de zone et du niveau d'exposition au bruit. Il s'agit de l'une des trois composantes fondamentales de cette planification impérative, qui prend

également en compte l'affectation et de l'indice d'utilisation du sol. Ainsi, à chaque projet est attribué un DS qui conditionne en partie les constructions. La révision du PACom, qui sera initiée cette année encore dans le prolongement du volet stratégique du SDDT, constitue l'occasion de réviser l'attribution des DS par types de zones en fonction de leurs affectations. A ce propos, une étude couvrant l'ensemble du territoire devra être menée, incluant l'actualisation de l'étude décrite au chapitre 3 ci-avant. Celle-ci intégrera les éventuels éléments mis à jour en cours d'étude à l'OFEV, qui tendent vers un durcissement des valeurs limites.

Au niveau des projets de réaménagement du réseau routier, le Service des travaux et infrastructures rend progressivement conforme le réseau routier cantonal en traversée de localité et communal, au gré des opportunités ou selon une planification en fonction de l'état du revêtement et/ou de modération/régulation du trafic. Le type de revêtement appliqué est le type macro-rugueux ACMR8. Il a été préféré au type SDA pour les raisons déjà évoquées *supra*.

Outre la pose systématique de revêtement peu bruyant de type ACMR8, la Municipalité prend, là où les conditions le permettent, les mesures nécessaires à réguler les volumes de trafic par la modération de la vitesse et à apaiser la circulation dans les quartiers, en favorisant activement le report du trafic automobile pendulaire vers les transports publics et la mobilité active.

Ainsi, la Municipalité a par exemple récemment posé un nouveau revêtement sur la route de la Blécherette, changé la priorité au carrefour Verger/Martines/Sauvabelin/Saux, a mis en place différentes bandes cyclables provisoires (Rionzi et Jorat) et installé, en phase test, deux bancs-bus en 2020 visant le report modal vers les transports publics.

En complément, la Municipalité travaille toujours de manière concertée avec l'Etat, le PALM-SDNL et les communes voisines, notamment la Ville de Lausanne, afin de chercher conjointement et concomitamment des solutions pour réguler et décharger le trafic routier régional.

Dans ce contexte régional d'agglomération, la question de la route de contournement reste toujours ouverte, même si aucune avancée significative n'a été réalisée dans ce sens depuis plusieurs années, notamment de la part du Canton, qui en assume le pilotage. Il s'agit d'une mesure d'accompagnement liée à l'éclatement de la jonction autoroutière de la Blécherette qui devrait être en fonction à l'horizon 2025-2027, selon les dernières informations de l'Office fédéral des routes (OFROU).

A titre illustratif et informatif, le tableau ci-dessous synthétise les mesures d'amélioration que la Municipalité entend conduire, par type et horizon temporel prévisionnel. Ces mesures permettront à terme de favoriser le report modal et constituer un réseau attrayant de déplacements actifs. Leur spatialisation est également illustrée à l'annexe 4.

BRUIT ROUTIER : PROGRAMME PREVISIONNEL D'AMELIORATIONS

Cité de l'énergie — Le Mont-sur-Lausanne — Cap vers la société à 2000 watts

Mesures	Années et législatures																																												REMARQUES
	21				22				23				24				25				26				27				28				29				30				31				
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	
Outils d'aménagement du territoire																																													
Schéma directeur du développement territorial																																													
Plan d'affectation communal																																													Révision
Plan communal des mobilités																																													
Plans de mobilité de projets privés																																													Grands projets privés avec impacts
Transports publics (TP)																																													
Prolongement TL 22																																													
Prolongement TL 3																																													
TL 21																																													
Mobilité active (MA)																																													
Réalisation progressive du réseau																																													Notamment mesures PALM
Interfaces multimodales																																													Coordination avec TL
Réfection de chaussées MA																																													(Châtaignier, Jorattez, etc.)
Transport individuel motorisé (TIM)																																													
Poche 30 km/h Martines																																													
Poche 30 km/h Pâquis																																													
Changement de revêtement bitumineux																																													Selon planification STIN et/ ou opportunités
30 km/h sur Maillefer																																													
Modération de trafic sur la route de la Clochatte																																													
Etude régional P+R B+R (lien avec TL 60)																																													SDNL
Extension zone 30 km/h Grand-Mont																																													SAF
Modération route de Penau																																													
Requalification du chemin du Rionzi																																													Lien éventuel avec la tl21
Requalification de la route de Lausanne																																													
Etude de opportunité/faisabilité																																													
30 km/h généralisé, notamment de nuit																																													
Installation de radars acoustiques																																													Cf. cadre légal cantonal ad hoc
Traversées piétonnes diverses																																													Ex: route de la Blécherette
Route de la Blécherette																																													Pénétrante urbaine
Route de Lausanne - Route de Cugy																																													Pénétrante urbaine

SURB, mai 2022

La Municipalité utilise toutes les possibilités qui lui sont offertes pour garantir et améliorer la qualité de vie de l'ensemble des habitants, dont la problématique du bruit routier est un important critère. A ce propos, l'aménagement du territoire constitue un levier fondamental pour atteindre cette fin, associé à d'autres dispositions comme le règlement de police, par exemple.

Il est encore important de relever que, hors cadre du bruit routier, d'autres sources de bruit n'ont pas de valeur limites, à savoir : voisinage, sports et loisirs, cloches d'église, places de jeux, appareils, machines, animaux, etc. De par son rôle de pesée des intérêts, l'aménagement du territoire permet d'anticiper par une évaluation circonstanciée de projets les potentiels conflits d'usage. Dans le cadre communal, via des séances de médiation/conciliation dues à des oppositions à des projets potentiellement gênants, des solutions satisfaisant toutes les parties ont été trouvées (pistes de pétanque, PAC, UAPE, établissement de restauration, etc.).

6 Conclusion

La Municipalité a traité ce dossier en considérant un objectif essentiel : la qualité de vie de sa population. Elle met tout en œuvre pour opérer le report modal vers les mobilités actives et durables, ayant comme avantage certain de minimiser le bruit à la source entre autre bienfaits. Si la Municipalité est chargée d'appliquer la loi, elle doit le faire en prenant en compte l'ensemble de l'intérêt public. Il est évident que toutes les mesures possibles, réalistes et économiquement supportables seront prises à l'avenir pour atteindre cet objectif essentiel.

Fondé sur ce qui précède, la Municipalité demande au Conseil communal de bien vouloir prendre les décisions suivantes :

LE CONSEIL COMMUNAL DU MONT-SUR-LAUSANNE

- Vu le préavis N° 10/2022 de la Municipalité du 10 mai 2022 ;
- Ouï le rapport de la Commission ad hoc désignée pour examiner cette affaire ;
- Considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour ;

décide

- D'adopter les propositions de réponses aux oppositions présentées dans le présent préavis ;
- De lever les oppositions ;
- D'autoriser la Municipalité à adresser le dossier au Conseil d'Etat pour approbation et suite de la procédure.

Au nom de la Municipalité

La syndique
Laurence Muller Achtari

Le secrétaire
Sébastien Varrin

Annexes :

- Annexe 1 : Réseau routier de référence concerné par l'étude d'assainissement.
- Annexe 2 : Liste des 145 décisions d'allègement de l'obligation d'assainir.
- Annexe 3 : Vue d'ensemble des dix correspondances/oppositions/observation.
- Annexe 4 : Spatialisation des projets réalisés et futurs en lien avec la lutte contre le bruit routier.
- Annexe 5 : Reproduction intégrale des dix correspondances/oppositions/observation et propositions de réponses y relatives de la Municipalité.