



3 avril 2020

Rapport explicatif concernant la modification de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB)

Paquet d'ordonnances environnementales du printemps 2021

N° de référence: S392-1579

Table des matières

1	Contexte	3
1.1	Bruit des routes en Suisse	3
1.2	Obligation d'assainir le bruit émis par les routes	4
1.3	Coût de l'assainissement du bruit routier	4
1.4	Financement de l'assainissement des routes principales et des autres routes.....	4
2	Motifs et éléments essentiels de la révision (Grandes lignes du projet)	7
2.1	Teneur et intention des interventions parlementaires.....	7
2.1.1	Postulat Barazzone 15.3840.....	7
2.1.2	Motion Hêche 19.3237.....	7
2.2	Les points-clés du projet.....	8
2.2.1	Maintien des instruments existants	8
2.2.2	Accent mis sur la protection des personnes.....	8
2.2.3	Calendrier.....	9
2.2.4	Evaluation des besoins financiers.....	10
3	Relation avec le droit international	11
4	Commentaires des différentes modifications.....	12
4.1	Art. 21 al. 2 OPB.....	12
4.2	Art. 21 al. 3 OPB.....	12
4.3	Art. 22 al. 2 OPB let. a et c	12
4.4	Art. 23 al. 2 OPB let. a et a ^{bis} (nouveau)	12
4.5	Art. 24 al. 1 OPB.....	12
4.6	Art. 24 al. 2 OPB.....	12
5	Conséquences.....	13
5.1	Conséquences pour la Confédération.....	13
5.2	Conséquences pour les cantons et les communes	13
5.3	Autres conséquences	13

1 Contexte

1.1 Bruit des routes en Suisse

Le bruit porte atteinte à la qualité de vie et peut rendre malade. La sensibilité à la pollution sonore est spécialement prononcée durant la nuit. Les sons indésirables mettent le corps en état d'alerte, lequel produit alors des hormones de stress ; le cœur bat plus rapidement, la pression sanguine et la fréquence respiratoire augmentent. Dans le cas de perturbation du sommeil par le bruit routier, de la somnolence ainsi qu'une baisse de l'attention et des performances peuvent se manifester le lendemain. Une exposition au bruit permanente peut également engendrer des maladies cardio-vasculaires comme de l'hypertension ou une augmentation du risque d'infarctus. C'est pourquoi le bruit engendre d'importants frais de santé. Il entraîne également des pertes de valeur des biens immobiliers situés dans des endroits bruyants, car les loyers et les prix de vente y sont plus bas. Le coût économique du bruit de la circulation a été estimé en 2016 à 2,67 milliards de francs par an¹, dont 2,13 milliards sont imputables au bruit de la route. Depuis 2010, la tendance à la hausse des coûts externes se poursuit et l'évaluation du développement de cet indicateur est négative². Environ 55 % des coûts sont dus à des atteintes directes à la santé et 45 % sont liés à la perte de valeurs immobilières (cf. Figure 1).

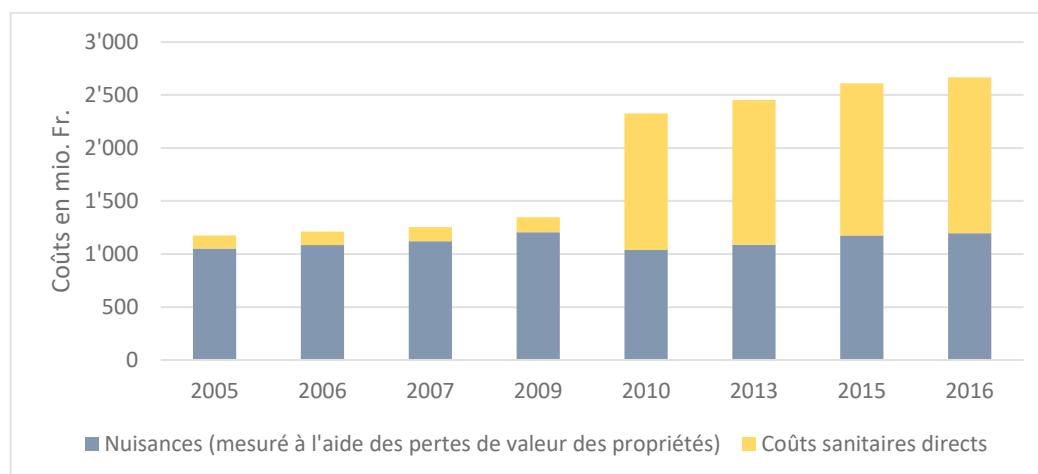


Figure 1 : évolution des coûts externes du bruit routier, ferroviaire et aérien en Suisse. La forte hausse en 2010 des coûts liés au bruit s'explique par le recours à de nouvelles méthodes et données de base. OFEV/ARE 2019.

Le trafic routier est la principale source de bruit en Suisse : pendant les heures de la journée, un habitant sur sept (1,1 million de personnes) est exposé au bruit routier nuisible ou incommodant ; durant la nuit, c'est un habitant sur huit (1 million de personnes).³ Ce sont principalement des logements situés en ville ou dans les agglomérations qui sont concernés. En effet, 90% des personnes affectées par le bruit routier habitent en zone urbaine.

Au vu de la croissance démographique, de l'augmentation de la mobilité et de la densification de l'habitat, il y a lieu de présumer que le bruit routier restera une source de pollution phonique importante à l'avenir et le combattre est devenu une tâche permanente.

¹ Office fédéral du développement territorial (ARE) (2019) : Coûts et bénéfices externes des transports en Suisse. Transports par la route et le rail, par avion et par bateau 2016

² Conseil fédéral suisse. Environnement suisse 2018. Rapport du Conseil fédéral.

³ Office fédéral de l'environnement (2018) : Pollution sonore en Suisse. Résultats du monitoring national sonBASE, état en 2015

1.2 Obligation d'assainir le bruit émis par les routes

L'art. 74 de la Constitution fédérale (RS 101), la loi sur la protection de l'environnement (LPE ; RS 814.01) et l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB ; RS 814.41) obligent le détenteur d'une installation qui produit un bruit nuisible ou incommodant à faire un assainissement. L'art. 11 LPE arrête que le bruit doit en premier lieu être limité par des mesures prises à la source afin de respecter les valeurs limites. Si ces mesures requises sont disproportionnées, il est possible d'accorder des dérogations (appelées allègements) pour les installations publiques telles que les routes. Ces exceptions autorisent à dépasser les valeurs limites déterminantes pour les immissions de bruit, mais sont toutefois accompagnées d'une obligation de poser des fenêtres antibruit dans les locaux à usage sensible au bruit ou de prendre des mesures analogues relevant de la construction dans le cas où les valeurs d'alarme sont dépassées.

L'obligation d'assainir le bruit émis par les routes existe depuis 1987. Initialement, il était prévu que les assainissements soient achevés en 2002. Cependant jusqu'alors, seul un tiers environ des travaux avaient été achevés. Les délais d'assainissement ont de ce fait été prolongés jusqu'au 31 mars 2015 pour les routes nationales et jusqu'au 31 mars 2018 pour les routes principales et les autres routes.

Bien que d'importantes mesures aient été prises pour limiter le bruit, les assainissements n'ont pas pu être achevés dans les délais, ni sur les routes nationales, ni sur les routes principales et les autres routes. En conséquence, il n'a pas été possible jusqu'ici de protéger la population contre le bruit nuisible des routes dans la mesure qu'exige la Constitution fédérale.

1.3 Coût de l'assainissement du bruit routier

Selon une estimation récente réalisée par l'office fédéral de l'environnement (OFEV), le coût global de l'assainissement des routes suisses est évalué à environ 6 milliards de francs⁴. Depuis 1985, plus de 4,3 milliards de francs ont déjà été investis ou le seront à très court terme et 1,7 milliard sont annoncés par les autorités compétentes comme encore à investir pour terminer le premier assainissement des routes. Les deux tiers des coûts d'assainissement incombe à la Confédération, détentrice des routes nationales ; le tiers restant est à la charge des cantons et des communes, en leur qualité de propriétaires des routes principales et des autres routes.

Certains développements futurs présagent néanmoins un effet positif sur l'évolution de la situation en matière de bruit routier. Ainsi, les progrès techniques dans les domaines des pneumatiques et des véhicules, et en particulier aussi l'augmentation de la part de moteurs électriques (spécialement pour les vitesses basses) réduiront les émissions de bruit. Parallèlement toutefois, la croissance de la population et de la mobilité, la constante augmentation du trafic ainsi que la densification croissante de l'habitat entraîneront probablement une augmentation du nombre de personnes exposées à un bruit routier excessif. La lutte contre le bruit routier est donc devenue une tâche permanente. On peut supposer aujourd'hui que des routes déjà assainies au sens des bases légales actuelles nécessiteront dans le futur des mesures supplémentaires afin d'assurer une protection effective des personnes.

1.4 Financement de l'assainissement des routes principales et des autres routes

L'assainissement du bruit routier est une tâche attribuée aux détenteurs des routes (confédération, cantons, communes). Les autorités fédérales allouent des subventions en faveur de l'assainissement des routes principales et des autres routes ainsi que pour les mesures d'isolation acoustique prises sur des bâtiments existants exposés afin des soutenir les autorités

⁴ Office fédéral de l'environnement (2019) : Assainissement du bruit routier. Bilan et perspectives : état 2018

cantonales et communales dans cette tâche. L'art. 50 al. 1 LPE et l'art. 21 al. 2 OPB stipulent que les subventions fédérales pour les autres routes sont octroyées dans le cadre de conventions-programmes (CP) conclues avec les cantons; dans le cas des routes principales, les subventions font partie des contributions globales selon l'art. 13 de la loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière et au trafic aérien (LUMin; RS 725.116.2).

Introduit en 2008, cet instrument des conventions-programmes établis avec les cantons permet une meilleure collaboration entre les services spécialisés de la Confédération et des cantons, une coordination technique plus efficace ainsi qu'une gestion adéquate des subventions pour l'assainissement du bruit des autres routes. La Confédération alloue ses contributions en fonction de l'efficacité des mesures par rapport aux personnes à protéger et en moyenne, les fonds fédéraux représentent environ 20% des frais d'assainissement investis par les cantons. Jusqu'en 2018, les contributions fédérales se sont élevées à environ 25 millions de francs suisses par an et ont été jusqu'ici couvertes par les recettes provenant de l'impôt sur les huiles minérales et de la redevance pour l'utilisation des routes nationales.

Il est possible d'affirmer aujourd'hui que l'instrument des conventions-programmes a de manière générale fait ses preuves. Ces accords et le soutien de la Confédération font que les cantons ont consenti d'importants investissements dans le domaine de la protection contre le bruit (cf. Figure 2).

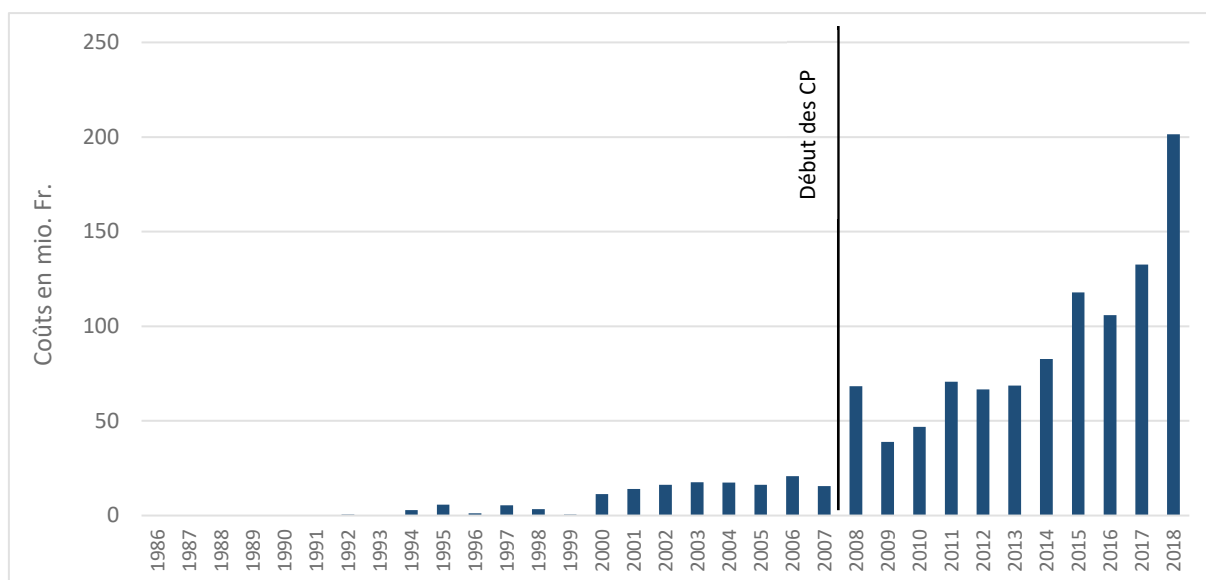


Figure 2 : évolution des dépenses globales consacrées à l'assainissement du bruit des autres routes. Les dépenses globales comprennent les sommes allouées par les cantons et les contributions de la Confédération. OFEV 2019.

Il a ainsi été possible d'améliorer nettement cette protection depuis l'introduction des conventions-programmes. Selon les rapports des cantons, environ 140 000 personnes ont pu être protégées le long des autres routes dans le cadre des conventions-programmes de 2008 à 2018 (CP 1, 2 et 3 en cours). Dans le cas des routes principales, les contributions fédérales font partie, ainsi que nous l'avons évoqué plus haut, des contributions globales selon l'art. 13 LUMin. Ces dernières sont allouées aux cantons pour la construction, l'entretien et l'exploitation des routes principales. À l'art. 21 al. 2 OPB, l'assainissement du bruit des routes principales est inclus dans l'affectation prévue des subventions. En 2018, les contributions globales se sont élevées à 168 millions de francs suisses⁵. Elles sont octroyées globalement pour les tâches énoncées ; il n'est pas précisé quelle part est dévolue à quelle affectation. Il appartient

⁵ Administration fédérale des finances, compte d'État 2018.

aux cantons de décider de la part des contributions globales qu'ils consacrent à l'assainissement du bruit des routes principales. Le controlling de l'OFEV permet de constater que le nombre total de personnes protégées jusqu'à la fin de 2018 contre le bruit excessif des routes principales est d'environ 16 000.

Le dernier délai légal d'assainissement accordé aux cantons et aux communes pour les autres routes et les routes principales était fixé au 31 mars 2018. L'échéance du délai impliquait également la fin du subventionnement fédéral. Faisant suite à l'adoption par le Parlement de la motion du Conseiller aux Etats Filippo Lombardi 15.4092, l'OPB a été modifié pour prolonger les subventions fédérales. Cette modification est entrée en vigueur le 1^{er} avril 2018 et a ainsi allongé la 3^{ème} convention-programme, initialement planifiée de 2016 à 2018, jusqu'au 31 décembre 2022. Les moyens financiers alloués au cantons jusqu'à la fin du délai d'assainissement mais non utilisés ont été remis à disposition des cantons. Des contributions de l'ordre de 9 millions de francs par année ont donc été prévues pour la prolongation accordée (2019-2022).

Les bases légales actuelles fixent donc l'arrêt des contributions fédérales pour les autres routes et routes principales au 31 décembre 2022.

2 Motifs et éléments essentiels de la révision (Grandes lignes du projet)

2.1 Teneur et intention des interventions parlementaires

2.1.1 Postulat Barazzone 15.3840

Le postulat Barazzone 15.3840 « plan national de mesures pour diminuer les nuisances sonores » charge le Conseil fédéral de présenter au Parlement un nouveau plan de mesures visant à réduire la formation et la propagation du bruit excessif. Ces mesures doivent compléter les instruments existants de la législation sur la protection de l'environnement. L'auteur du postulat motive sa demande en soulignant que de nombreuses personnes en Suisse sont affectées par la pollution sonore et que cela engendre des coûts importants. Il rappelle que la LPE exige que le bruit soit limité en premier lieu par des mesures à la source. De plus, malgré la législation en vigueur et les mesures d'assainissement du bruit qui ont été prises, les valeurs limites sont souvent dépassées. Les personnes exposées à un bruit excessif peuvent – dans certaines conditions fixées par le Tribunal fédéral – exiger du propriétaire de l'installation qu'il leur verse des dommages-intérêts en raison de la perte de valeur de leur bien immobilier imputée au bruit routier. L'auteur du postulat estime toutefois qu'il serait plus judicieux d'utiliser les fonds publics pour financer avant tout des mesures limitant le bruit à la source ou sur le chemin de propagation. Les collectivités territoriales qui œuvrent à la lutte contre le bruit ont besoin de soutien. Le Conseil fédéral est par conséquent invité à présenter un nouveau plan de mesures dans ce sens.

Le Conseil fédéral a adopté le 28 juin 2017 le rapport « Plan national de mesures pour diminuer les nuisances sonores » en réponse à ce postulat. Concernant le bruit routier, le plan de mesures contient entre autre la mesure 3.02 spécifique aux contributions fédérales versées pour les routes principales et les autres routes. Elle prévoit en substance le mandat suivant : « *L'assainissement du bruit routier est une tâche commune de la Confédération et des cantons, et elle est permanente. À l'avenir, il faudra miser davantage sur les mesures à la source afin que le nombre de personnes touchées par un niveau de bruit nuisible puisse être réduit plus efficacement que par le passé. Pour remplir cette tâche permanente de façon ciblée, Confédération et cantons doivent trouver des solutions pour le financement à long terme. C'est pourquoi il doit être examiné sous quelles conditions il est possible d'envisager une prolongation des actuelles conventions-programmes et des contributions fédérales.* »

La présente révision répond au mandat donné par le Conseil fédéral.

2.1.2 Motion Hêche 19.3237

La motion Hêche 19.3237 « Poursuivre la réduction de la pollution sonore routière afin de protéger les personnes exposées » vise la poursuite du soutien financier de la Confédération au-delà du 1er janvier 2023 afin de soutenir les cantons et les communes dans la tâche permanente de lutte contre le bruit routier et de protéger durablement la population. Cette motion a été adoptée par les chambres fédérales le 9 décembre 2019.

L'auteur de la motion motive sa demande en signalant que de nombreuses personnes sont encore soumises en Suisse à un bruit routier excessif et que les coûts externes liés à ces nuisances sont importants. Il souligne également l'efficacité des conventions-programmes dans la mise en place des mesures à la source, mesures les plus efficaces pour la protection des personnes. Ainsi, vu les résultats positifs constatés, il demande à ce que le soutien financier de la Confédération soit poursuivi au-delà du 1er janvier 2023 afin de continuer à appuyer les cantons et les communes dans la tâche permanente qu'est la lutte contre le bruit routier.

Complétant le postulat 15.3840 qui demande l'examen de la prolongation des contributions fédérales, la motion 19.3237 invite explicitement à la poursuite des instruments en place de soutien financier de la Confédération.

2.2 Les points-clés du projet

2.2.1 Maintien des instruments existants

Les instruments utilisés actuellement pour l'octroi de contributions fédérales – à savoir les conventions-programmes pour les autres routes et l'intégration de l'assainissement du bruit dans les contributions globales selon la LUMin – ont fait leurs preuves. Les conventions-programmes ont notamment permis d'assurer la coordination nécessaire avec les cantons et de contrôler les dépenses ainsi que leurs effets sur la protection de la population. Il en a résulté que cette protection et les dépenses ont fortement augmenté depuis la conclusion de ces accords. En particulier, l'efficacité visée par les mesures a pu être renforcée. Ainsi, le nombre de personnes protégées dans le cadre des conventions-programme a suivi une courbe ascendante depuis leur introduction (cf. Figure 3). Jusqu'en 2012, c'était environ 5 000 personnes qui étaient protégées annuellement pour un coût moyen d'environ 9 000 francs par personne. Dès 2013, le nombre de personnes protégées annuellement a pu être augmenté d'un facteur 4, soit environ 20 000 personnes par année. Les coûts moyens ont quant à eux été réduits à environ 6 000 francs par personne protégée.

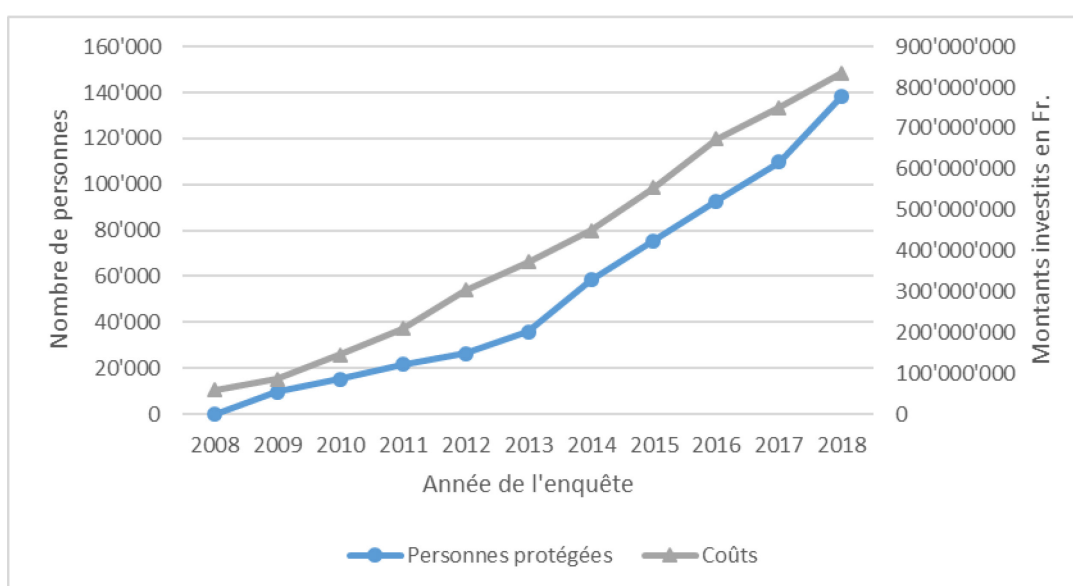


Figure 3 : évolution des dépenses globales consacrées à l'assainissement du bruit des autres routes et du nombre de personnes protégées par les mesures mises en place depuis l'instauration des conventions-programmes. OFEV 2019.

Une adaptation des instruments en place, à savoir l'intégration de l'assainissement du bruit routier des routes principales dans les conventions-programmes, entrainerait un bouleversement du système existant, une réduction des contributions globales selon la LUMin et une charge administrative conséquente, sans toutefois représenter une réelle amélioration du point de vue de la protection des personnes.

Il est par conséquent considéré comme judicieux de maintenir les instruments existants prévus à l'art. 50 al. 1 LPE pour octroyer les subventions. Il est ainsi possible d'utiliser les structures efficaces déjà en place.

2.2.2 Accent mis sur la protection des personnes

Tant le postulat Barazzone que la motion Hêche demandent à ce qu'une protection durable des personnes soit visée par les mesures mises en place. Une priorisation des mesures les plus efficaces, soit en particulier les mesures à la source, est donc nécessaire dans le futur. Afin de garantir cette priorisation, plusieurs modifications de l'OPB sont proposées dans le cadre de la présente révision :

- L'expérience acquise lors des 3 conventions-programmes réalisées jusqu'à présent a permis à la Confédération de constater que l'établissement d'un catalogue précis de tronçons et projets d'assainissement, défini au préalable et contraignant pour l'octroi des subventions était contreproductif et entraînait une charge administrative considérable pour la Confédération et les cantons. En effet, ces listes spécifiques, appliquées lors des CP 1 et 2, ont dû être régulièrement adaptées en raison de retards imprévus (oppositions, coordination avec d'autres projets de construction routière, restrictions budgétaires, etc.). Or, ces adaptations exigeaient à chaque fois une modification formelle des conventions avec le canton concerné. C'est pourquoi les contrats de la CP 3 en cours ont été conçus de façon flexible afin de laisser aux cantons la plus grande marge de manœuvre possible dans la mise en œuvre de leurs projets. Le nombre de personnes devant être protégées et le montant maximal des subventions lorsque l'objectif visé est atteint sont arrêtés, mais les projets d'assainissement relatifs ne sont pas définis à l'avance. La présente révision de l'OPB a donc pour but la concrétisation du procédé mis en place, à savoir l'attribution des contributions en fonction de l'efficacité visée par les mesures mises en place et non plus en fonction de tronçons précis définis dans les CP.
- L'efficacité des mesures d'assainissement doit être déterminée dans le futur par le nombre de personnes protégées (respect de la valeur limite d'immission grâce à la mesure) et également par le nombre (relatif ou absolu) de personnes bénéficiaires, à savoir dont les nuisances ont baissé de manière perceptible. Ainsi, une réelle appréciation de l'efficacité des mesures peut être faite, non seulement sur la base du respect des valeurs déterminantes mais également sur la base du bénéfice total apporté par ces mesures. Il est ainsi proposé que l'attribution des contributions soit fonction dans le futur de ces deux indicateurs.
- Une baisse des contributions versées pour les mesures d'isolation acoustique de 400 à 200 francs par fenêtre antibruit doit être mise en œuvre. En effet, les mesures d'isolation acoustique sont des mesures de remplacement qui ne protègent pas les personnes mais qui sont mises à titre exceptionnel lorsqu'aucune autre mesure n'est possible. Afin de garantir les fonds nécessaires à la mise en place de mesures de protection concrète, une priorisation des montants versés est nécessaire et de ce fait une baisse des contributions allouées aux fenêtres antibruit est souhaitée pour le futur.

Dans le cadre des conventions-programmes, les modalités précises d'attribution des contributions sont spécifiées dans les directives édictées par l'OFEV selon l'art. 23 al. 4 OPB (manuel sur les conventions-programmes). L'adaptation résultant de cette révision sera mise en œuvre dans le cadre de la prochaine convention-programme conclue entre la Confédération et les cantons (CP 5).

2.2.3 Calendrier

Les deux interventions parlementaires considérées demandent la mise en place d'un soutien financier à long terme de la part de la Confédération envers les cantons pour la lutte contre le bruit routier.

Aucune limitation temporelle des subventions n'est inscrite dans la présente révision de l'OPB, la lutte contre le bruit routier étant considérée comme une tâche permanente. Il est par contre proposé de mettre en place une limitation financière progressive au fil des années avec une réduction des contributions fédérales allouées dans le cadre des conventions-programmes, ayant pour but principal de créer un levier incitatif afin que les cantons continuent leur effort d'assainissement. Ainsi, les cantons pourront clore les travaux d'assainissement encore nécessaires à moyen terme en gardant un rythme de travail semblable au rythme actuel, voire en l'accéléralant, et cela avec le soutien de la Confédération.

. Il est prévu d'avoir une diminution progressive des contributions. Cependant, afin de juger du fonctionnement et de la pertinence d'un tel système, une évaluation périodique devra être

réalisée. Il est proposé de réaliser une évaluation après la conduite de deux conventions-programmes complètes, soit en 2032.

Pour la mise en œuvre de la présente révision, la CP 3, précédemment prolongée par la modification de l'OPB datant du 21 février 2018, sera à nouveau prolongée jusqu'au 31 décembre 2024. En effet, il n'est pas jugé opportun, compte tenu du travail administratif nécessaire, de mettre en place une CP 4 pour deux années de programme spécifique au bruit routier. Il est donc proposé d'entrer dans le rythme ordinaire des conventions-programmes dans le domaine de l'environnement dès 2025 avec la CP 5, 2023 et 2024 étant des années transitoires intégrées à la CP 3.

Par conséquent, la majorité des dispositions proposées dans le cadre de cette révision entre en vigueur le 1^{er} janvier 2025. Seule la prolongation des contributions fédérales est effective dès le 1^{er} juillet 2021.

2.2.4 Besoins financiers

Une enquête réalisée en 2019 et coordonnée par la Conférence des ingénieurs cantonaux (CIC) fait état d'un besoin par année de l'ordre de 36 millions de francs de contribution de la part des cantons après 2022 pour continuer les assainissements des autres routes. Les crédits d'engagement sont décidés périodiquement par le Parlement dans des décisions de financement pluriannuelles. À partir de 2025, la décision sera faite conjointement aux décisions de financement pluriannuelles relatives aux autres domaines de l'environnement. Les montants alloués par canton seront définis lors des négociations menées dans le cadre du rallongement des contrats CP 3 et des contrats pour les conventions-programmes suivantes et cela à hauteur des montants budgétisés par la Confédération.

Dans le cas des routes principales, les contributions fédérales font partie des contributions globales selon l'art. 13 LUMin. Le montant de ces dernières reste inchangé, indépendamment d'une prolongation des contributions fédérales.

3 Relation avec le droit international

La présente révision de l'OPB ne concerne que le droit national et n'a donc aucun rapport avec le droit international, ni n'influe sur ce dernier.

4 Commentaires des différentes modifications

4.1 Art. 21 al. 2 OPB deuxième phrase

La mention faite aux tronçons définis dans les conventions-programmes est supprimée. Les subventions pour les autres routes sont octroyées globalement dans le cadre des conventions-programmes conclues avec les cantons.

4.2 Art. 21 al. 3 OPB

L'art 21 al. 3 OPB a été introduit en 2018 dans le cadre de la mise en œuvre de la motion 15.4092. Cet alinéa prévoit la limitation des contributions au 31.12.2022. La présente révision ne prévoyant aucune limitation dans le temps, l'art. 21 al. 3 OPB est abrogé. Une diminution progressive du budget est proposée en lieu et place d'une limitation temporelle. Une évaluation périodique sera réalisée afin de juger du fonctionnement du système.

4.3 Art. 22 al. 2 OPB let. a et c

La demande cantonale ne doit plus contenir les routes et tronçons à assainir pendant la durée de la convention-programme. L'art. 22 al. 2 OPB let. a est donc abrogé. L'art. 22 al. 2 OPB let. c est adapté. La demande des cantons doit contenir les indications relatives à l'efficacité visée par les mesures d'assainissement.

4.4 Art. 23 al. 2 OPB let. a et a^{bis} (nouveau)

L'art. 23 al. 2 OPB, qui définit les objets de la convention-programme, est adapté. « Les routes et les tronçons routiers à assainir » mentionnés dans la lettre a sont remplacés par l'efficacité des mesures d'assainissement. Les mesures d'isolation acoustique sur les bâtiments existants sont ajoutées dans la nouvelle lettre a^{bis}.

4.5 Art. 24 al. 1 OPB

Il est proposé dans le cadre de cette révision d'adapter l'art. 24 al.1 et de définir le montant des subventions pour les assainissements en fonction du nombre de personnes qui seront protégées d'un bruit nuisible ou incommodant par les mesures d'assainissement et du nombre de personnes pour lesquels le bruit a pu être baissé de manière perceptible par ces mêmes mesures. Ces deux critères définissent l'efficacité des mesures d'assainissement.

4.6 Art. 24 al. 2 OPB

Une baisse des contributions allouées aux mesures d'isolation acoustique de 400 à 200 francs par fenêtre antibruit (ou autre mesure de construction ayant des effets anti-bruit équivalents) est proposée dans le cadre de la présente révision de l'ordonnance. L'art. 24 al. 2 OPB est adapté en conséquence.

5 Conséquences

5.1 Conséquences pour la Confédération

Avec cette révision, la Confédération affirme sa volonté de maintenir dans le futur sa collaboration avec les cantons dans l'assainissement du bruit routier. La modification du cadre d'attribution des contributions, qui donne la priorité aux mesures les plus efficaces, répond aux besoins d'une protection durable des personnes contre le bruit routier.

La poursuite des contributions fédérales représentera une charge financière conséquente pour la Confédération à court terme. Cet investissement fait par la Confédération permettra de maintenir le levier incitatif pour la mise en place rapide de mesures efficaces par les cantons. Toutefois, la diminution progressive des contributions, telle qu'envisagée dans la présente révision, jouera en soit le rôle de limitation temporelle. La charge financière consentie par la Confédération diminuera donc dans le futur et un transfert de la responsabilité financière se fera progressivement vers les cantons et les communes. Cependant, afin de juger du fonctionnement et de la pertinence d'un tel système, une évaluation périodique devra être réalisée. Il est proposé de réaliser une évaluation après la conduite de deux conventions-programmes complètes, soit en 2032.

Dans le cadre de la mise en œuvre de la présente révision, la poursuite des contributions fédérales pour l'assainissement des autres routes se fera à hauteur des montants budgétisés par la Confédération et convenues avec les cantons dans le cadre des futurs programmes.

Dans le cas des routes principales, les contributions fédérales font partie des contributions globales selon l'art. 13 LUMin. Le montant de ces dernières reste inchangé, indépendamment d'une prolongation des contributions fédérales. Les moyens financiers requis dans ce cas proviennent du Financement spécial pour la circulation routière (FSCR).

Du fait de la poursuite de l'octroi des contributions fédérales, les tâches d'exécution à accomplir par l'Office fédéral de l'environnement persistent. Ces travaux qui englobent l'établissement des contrats, le controlling, le soutien aux cantons et les travaux administratifs nécessaires auront la même envergure que jusqu'ici. Les deux équivalents plein-temps de poste prévus jusqu'à fin 2022 devraient également être reconduits.

5.2 Conséquences pour les cantons et les communes

Les cantons et les communes sont soulagés financièrement par la poursuite de l'octroi de contributions fédérales à l'assainissement et aux mesures d'isolation acoustique concernant les autres routes. La Confédération alloue ses contributions en fonction de l'efficacité des mesures. En moyenne, les fonds fédéraux représentent actuellement environ 20% des frais d'assainissement. Les coûts restants sont à la charge des cantons et des communes en tant que détenteurs des installations. La charge financière consentie par la Confédération diminuera dans le futur et un transfert de la responsabilité financière se fera progressivement vers les cantons et les communes.

5.3 Autres conséquences

Par cette prolongation des subventions dans le domaine de l'assainissement du bruit des routes, la Confédération apporte une contribution appréciable aux moyens financiers requis pour les mesures de réduction du bruit. Il est ainsi possible de réaliser une meilleure protection de la population contre le bruit routier nuisible et incommodant, et donc d'améliorer à long terme le bien-être et la santé des habitants de la Suisse. Les coûts externes dans le domaine de la santé et les pertes de valeurs des biens immobiliers peuvent être réduits. En outre, les conséquences territoriales d'une importante pollution sonore peuvent être limitées ou évitées.

La marge de manœuvre dans le domaine de l'aménagement du territoire s'en trouve augmentée, tout comme l'attrait des sites aujourd'hui fortement exposés. Qui plus est, le secteur de la construction profitera de ces investissements et différents projets de recherche assureront que d'importants moyens seront consacrés au développement et à la promotion de technologies d'avenir.