

Etude Philippe Bauer

Avocats

Philippe Bauer

Avocat au barreau neuchâtelois
Ancien Bâtonnier

Collaborateurs

Marc Zürcher

Avocat au barreau neuchâtelois

Hélène Ecoutin

Titulaire du brevet d'avocat français

Consultant

Alain Bauer

Avocat

Office fédéral des routes

OFROU

A l'att. de Monsieur Stefano Corraducci
et de Madame Valérie Gauthier

Place de la Gare 7

1470 Estavayer-le-Lac

Neuchâtel, le 27 juin 2011

*N/Réf. : PB/sp
V/Réf. : J504-0506*

N5 – TRANCHEE COUVERTE DE BEVAIX – NUISANCES SONORES

Madame, Monsieur,

Le Groupement du Quartier du Vignoble et ses membres, à savoir en particulier Messieurs Vincent Goulet, Philippe Henry, Raymond Clottu et Charles Porret, tous domiciliés à 2022 Bevaix, m'ont consulté au sujet des nuisances sonores qu'ils subissent depuis la mise en service de l'A5.

Mes clients m'ont remis plusieurs documents dont en particulier l'étude de l'impact sonore et des vibrations de 10 juin 1994 ; l'étude de l'impact sur l'environnement de la route nationale 5, tronçon Treytel-Areuse de septembre 1994 ; le rapport technique des kilomètres 27.000 à 32.800 du 12 juillet 1995 ; les plans sanctionnés ; les échanges de correspondances qu'ils ont eus aussi bien avec le Service neuchâtelois des Ponts et Chaussées qu'avec votre Office, les tous-ménages distribués avant, pendant et après les travaux, leur pétition du 20 mars 2009 complétée le 11 octobre 2009 ainsi que votre réponse du 23 décembre 2010.

Comme vous devez l'imaginer, cette réponse ne les a absolument pas satisfaits et ce surtout qu'elle est émaillée d'inexactitudes, voire de contre-vérités.

Les premières concernent votre affirmation selon laquelle les modifications apportées au projet initial ne sont que de « petites modifications » ne justifiant pas une nouvelle mise à l'enquête du projet. Cette affirmation est à l'évidence erronée puisque la route n'est pas enterrée à la profondeur prévue, que le maître d'ouvrage n'a pas installé de parois phonoabsorbantes et qu'il n'a pas limité la vitesse. Ces manques constituent sans aucun doute une modification importante du projet au sens de l'article 15 ORN. Le projet définitif devait dès lors être à nouveau soumis à l'enquête publique.

Les secondes concernent les modifications apportées au projet mis à l'enquête et donc aux promesses faites à l'époque aux riverains. Ceux-ci ont en effet renoncé à faire opposition au projet en se fiant aux documents qui leur ont été présentés, notamment l'étude de l'impact sonore et des vibrations, l'étude d'impact sur l'environnement, le rapport technique, les plans mis à l'enquête et les documents distribués. C'est dès lors à leur lumière qu'il convient de déterminer le niveau de bruit acceptable et pas à celle des normes maximales prévues aujourd'hui dans l'OPB. Les études d'impact ne sont en effet ni de simples documents de travail ni uniquement destinées à satisfaire quelques écologistes en mal de combats politiques ou quelques voisins soucieux de défendre uniquement leurs intérêts. Elles servent en effet à « apprécier la compatibilité du projet définitif avec les exigences de la protection de l'environnement » et à proposer « les mesures qui permettront de diminuer ou de compenser les impacts négatifs du projet sur l'environnement » (étude d'impact sur l'environnement, page 3).

Il est dès lors patent que le maître d'ouvrage qui a l'obligation de réaliser une étude d'impact sur l'environnement lorsqu'une construction est susceptible d'affecter sensiblement l'environnement, ne peut pas, cette étude faite et le projet sanctionné, immédiatement s'écarter dans le but d'économiser, valeur 1993, Fr. 6 millions (étude de l'impact sonore, page 19). A quoi servirait sinon d'exiger de telles études ?

En l'espèce mes clients tiennent dès lors à relever ce qui suit de ces documents :

a. De l'étude d'impact sonore et des vibrations du 10 juin 1994

- Les protections contre le bruit ont été un souci permanent, déjà lors de la planification initiale de l'ouvrage routier, puis durant l'élaboration du projet de détail. Les différentes modifications intervenues contribueront à réduire encore les émissions sonores le long du futur tracé N5 (page 1).
- Ce rapport final de la 3^{ème} étape de l'étude d'impact commente les derniers développements du projet définitif du point de vue des émissions sonores pour la variante retenue, avec une demi-jonction à Areuse, sur la base des pronostics effectués pour l'étape future en l'année 2010 (page 1).

- Les évaluations ont été faites en considérant le traitement de l'intérieur de la galerie à l'aide de revêtements absorbants, de façon à réduire au maximum la gêne pour le village. Un tel traitement réduit les émissions à l'extérieur de la semi-couverture d'une manière sensible, c'est-à-dire de 5 à 8 dBA. Dans les zones urbanisées sensibles au bruit, la pose d'absorbant à l'intérieur d'une galerie correspond à l'état de la technique en matière de protection contre le bruit. Son efficacité a été mise en évidence pour les tronçons en semi-couverture de la traversée de Neuchâtel par la N5 en tunnel (page 7).
 - Les protections contre le bruit intégrées au projet figurent sur les plans de génie-civil du dossier d'enquête... Elles sont aussi représentées et décrites sur le plan général de l'annexe A5... (page 16).
 - Les murs et le plafond de la tranchée N5 semi-couverte seront à revêtir de matériaux absorbants (mesures n° 1 et 2). Il en va de même du côté de Treytel, ce qui nécessite une coordination avec le projet du tronçon « la Béroche » (page 16).
- b. De l'étude d'impact sur l'environnement de septembre 1994
- Cet ouvrage est entièrement situé en déblai avec des profondeurs de fouille atteignant 8 mètres environ... (page 21).
 - Le trafic en 1990 était de 13'300 véhicules par jour et il était prévu qu'il passerait à 24'000 par jour (page 36).
 - Des revêtements absorbants seront disposés sur les parois et le plafond de la tranchée semi-couverte de Bevaix ainsi qu'aux portails des tranchées de Chanélaz et d'Areuse (page 101).
- c. Du rapport technique du 12 juillet 1995
- Les principaux paramètres géométriques suivants permettent d'assurer une vitesse de projet des véhicules de 100 km/h sur le tronçon (page 3).
 - ... l'ouvrage est entièrement situé en déblai avec des profondeurs de fouille atteignant 8 mètres (page 5).
 - La tranchée semi-couverte constitue en elle-même un ouvrage paraphone. De surcroît, des revêtements absorbants sont disposés au plafond et contre les murs... (page 15).

- d. Du plan, "vitesse admissible", situation synoptique du 8 juin 1995
 - Vitesse admissible 100 km/h (in fine).
- e. Du plan d'enquête, "profil en travers parties 1 et 2" du 25 mai 1993
 - Présence de revêtements absorbants km. 27.000, 27.700, 27.800 et 28.200.
- f. Du plan d'enquête "Bevaix est, profil type N5" du 16 juin 1993
 - Présence de revêtements absorbants sur le mur nord.
- g. Du dépliant tous-ménages "Béroche et Basse-Areuse, les artères vitales d'une région".
 - Tranchée de Bevaix... L'autoroute reste en partie dénivelée dans une tranchée ouverte de 2 à 8 mètres de profondeur.
 - Figure sur la coupe de la tranchée semi-couverte de Bevaix, la présence de parois absorbantes.
- h. Des documents édités en octobre 2005, "Basse-Areuse, une nouvelle ère routière"
 - Présences d'une limitation de vitesse à 100 km/h sur une photo (page 2).
 - Autre aspect sécuritaire de ces piliers, leur espacement est calculé de manière à éviter le « papillotement » optique provoqué par l'alternance ombre/lumière, critique à la vitesse admise de 100 km/h qui est de règle sur ces tronçons (page 6).

Vous conviendrez dès lors que mes clients étaient fondés à croire, au moment de la mise à l'enquête du projet, que la tranchée semi-couverte serait enterrée profondément, que les parois nord et le toit seraient recouverts de revêtements absorbants et qu'enfin la vitesse serait limitée à 100 km/h.

Il convient aussi de noter qu'entre Colombier et Areuse, soit à quelques kilomètres sur la même route, l'augmentation du trafic a été beaucoup plus importante que celle qui était prévue. Il ressort en effet des chiffres publiés par l'OFS qu'en 2009, le trafic était déjà de plus de 35'000 véhicules par jour (comptage automatique de la circulation routière par l'OFS).

De plus, mes clients tiennent à rappeler que d'une part à Vaumarcus, soit à peine à 6 kilomètres de Bevaix à un endroit où aucun dépassement des valeurs limites de l'OPB n'a été constaté, le Maître d'ouvrage a posé des absorbant phoniques à l'intérieur de la galerie

comme le préconisait l'étude de l'impact sonore et des vibrations et que d'autre part – et c'est un comble – le même maître d'ouvrage justifie cette pose en mentionnant que la section de Béroche Bevaix (Treytel) a servi de référence, le projet de Vaumarcus s'inscrivant dans la même continuité. Comment comprendre cette inégalité de traitement?

Il est par ailleurs indéniable (étude de l'impact sonore, page 7) que la pose d'un revêtement absorbant aurait réduit les émissions extérieures de 5 à 8 dBA, comme il est communément admis qu'à une augmentation de vitesse de 100 km/h à 120 km/h correspond une augmentation de bruit de 2 dBA. Le fait de n'avoir pas enterré la route à la profondeur prévue a par ailleurs sans aucun doute aussi augmenté les émissions. S'il est possible d'estimer que ces nouvelles émissions ont été durant quelques années compensées par le revêtement phonoabsorbant, tel n'est plus le cas actuellement. Le revêtement absorbant PA11 posé en 2005 est en effet sensible aux contraintes de cisaillement, ce qui diminue sa qualité. De plus, les fortes charges de trafic provoquent un colle matage des pores, ce qui diminue son pouvoir d'atténuation de 3dB durant les trois premières années. A ce sujet, mes clients se réfèrent à une étude réalisée à l'intérieur des localités avec une charge de trafic et des sollicitations moins élevées que sur le tronçon en cause sur lequel circule actuellement à 120km/h 24'000 véhicules et 2'400 poids-lourds par jour. Il est en conséquence patent que la pose de ce revêtement n'est plus un argument et ceci sans même discuter que le revêtement phono absorbant n'est pas installé sur la voie nord alors que c'était précisément cette voie qui aurait dû être bordée par les panneaux absorbant.

Les travaux non-effectués, le réhaussement de l'ouvrage, les mesures non prises et l'augmentation de vitesse ont dès lors entraînés une augmentation du bruit de 7 à 10 dBA et ceci sans même tenir compte de l'augmentation du trafic.

Or et si l'on sait qu'une augmentation de 10 dBA correspond à un doublement du bruit, je vous laisse imaginer le calvaire que vivent mes clients et la plupart des signataires de la pétitions du 24 mars 2009 par la faute des promesses qui n'ont pas été tenues.

Je vous rappelle aussi que même en tenant compte des mesures Bureau P+ de l'été 2009 qui sont en partie contestées, le bruit global de jour et de nuit aurait été de respectivement de 41 et 36 dBA, ce qui correspondrait à un degré de sensibilité 1, plutôt qu'aujourd'hui mes clients se trouvent confrontés en particulier de nuit et lorsque le vent porte depuis la route à du bruit se situant à la limite du degré de sensibilité 3.

Il ne fait donc aucun doute qu'il appartient aujourd'hui à votre Office de prendre toutes les mesures pour qu'enfin l'A5 soit conforme à ce que les différentes études et les différents plans mis à l'enquête avant le chantier soient respectés, que se soit au niveau du bruit vis-à-vis des voisins ou même en ce qui concerne les problèmes d'effets stroboscopiques des piliers.

Il ne saurait enfin être question pour votre Office de simplement affirmer que le coût des travaux de mise en conformité de la route serait excessif à mesure que le maître d'ouvrage a économisé 6 millions en ne posant pas le revêtement absorbant et vraisemblablement aussi quelques millions en renonçant à enterrer la tranchée semi-couverte à la profondeur prévue.

En résumé, il paraît aujourd'hui établi que, par la faute essentiellement des modifications apportées en cours de travaux et notamment les renonciations du maître d'ouvrage d'enterrer la route à la profondeur indiquée dans une multitude de documents, d'installer des parois absorbantes alors que celles-ci étaient prévues aussi dans une multitude de documents et enfin de ne pas limiter la vitesse, mes clients sont victimes de nuisances sonores dépassants largement non pas l'OPB mais bien ce qui leur avait été promis dans le cadre de la mise à l'enquête du projet de construction de la N5.

Il est aussi établi que si à l'époque le maître d'ouvrage n'avait pas, contrairement à ce qu'il avait indiqué lors de la procédure de mise à l'enquête, décidé de ne pas prendre toutes les mesures pour lutter contre le bruit, la situation de mes clients serait très différente.

La situation n'est dès lors pas acceptable et ce surtout qu'il ne s'agit pas d'un malheureux concours de circonstances mais bien d'une volonté délibérée du maître d'ouvrage de ne pas exécuter la construction selon les modèles proposés par les spécialistes lors des études d'impacts et présentées aux voisins durant la procédure de mise à l'enquête.

Il appartient dès lors à votre Office, en sa qualité de nouveau maître d'ouvrage, de prendre sans délai les mesures nécessaires au respect des engagements pris.

Mes clients sont à votre disposition pour vous rencontrer et, si nécessaire vous montrer les documents en leur possession.

Dans l'attente de vos nouvelles, je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, mes salutations distinguées.

Philippe Bauer, av.

Copie pour information :

- **Monsieur Claude Nicati, Chef du DGT**
- **Monsieur Nicolas Merlotti ingénieur cantonal**
- **Conseil communal de Bevaix**