

MUNICIPALITE DE VUFFLENS-LA-VILLE

Préavis municipal N° 5/2014

Réponse au postulat déposé le 29 octobre 2013 par le Conseiller communal M. Gheorghe Giban

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

En réponse au postulat susmentionné, la Municipalité se positionne de cette manière :

1. Rappel du texte du postulat

Le postulat déposé par M. Giban a la teneur suivante : « *nous demandons à la Municipalité de Vufflens-la-Ville d'entreprendre les démarches nécessaires auprès des autorités cantonales, la COOP, la SEVA et toute autorité concernée, pour la construction d'un mur anti-bruit protégeant les habitants contre les nuisances sonores et les vibrations produites par les activités de triage sur les voies de chemins de fer qui desservent la Zone Industrielle de la Plaine* ».

2. Bref historique de la Zone industrielle (ZI) de la Plaine

L'histoire de la ZI débute dans les années 1960. Le Département Fédéral de l'Intérieur accorde alors une autorisation de principe pour un défrichement de 188'023 m² de forêt en vue de l'aménagement d'une ZI dans la plaine de la Venoge, sur le territoire des Communes de Vufflens-la-Ville et d'Aclens.

En novembre 1975, le Conseil d'Etat Vaudois ordonne le remaniement parcellaire de la ZI. Un premier plan partiel d'affectation est adopté par la Municipalité de Vufflens-la-Ville le 17 mai 1976 puis par le Conseil Général le 5 avril 1977 et le Conseil d'Etat le 30 juillet 1980. En parallèle, le syndicat d'améliorations foncières de Vufflens-Aclens est constitué le 23 mai 1977. Son but est l'aménagement de la propriété foncière pour permettre la réalisation de la ZI.

Souhaitant ne pas « subir » les projets de la ZI, la Municipalité obtient le 11 mars 1994 un crédit d'étude pour établir un nouveau PPA. Après de nombreuses étapes le projet initial est profondément remanié dans le sens d'une plus grande protection de la nature.

Le nouveau PPA définit 4 zones d'activités :

- Zone 1 : entreprises industrielles, artisanales et de services pouvant entraîner dans d'autres zones des inconvénients pour le voisinage. Cette zone peut également accueillir des magasins en hauteur et des centres de distribution.
- Zone 2 : entreprises industrielles, artisanales et de services.

- Zone 3 : entreprises de services et de la petite et moyenne industrie, non desservie par des voies ferrées.
- Zone 4 : établissements industriels, fabriques, entrepôts, garages-ateliers ou industriel, et entreprises artisanales pouvant entraîner dans d'autres zones des inconvénients pour le voisinage.

Le PPA crée également une zone de verdure, une aire forestière et une surface réservée au faisceau d'échange ferroviaire.

Ce PPA est mis à l'enquête en 1997. Le préavis municipal 8/1997 est soumis tout d'abord à l'examen d'une commission qui constate que l'existence de la zone industrielle est un état de fait et que le projet de la Municipalité est considérablement plus favorable que le PPA de 1976. La commission relève encore que si le nouveau PPA n'était pas accepté, celui de 1976 resterait applicable, ce qu'elle juge inacceptable. La commission relève l'important travail de la Municipalité dont les propositions améliorent les conditions cadres de la ZI, cela malgré une marge de manœuvre très faible.

Le 4 décembre 1997, le Conseil Communal adopte à l'unanimité le nouveau PPA. Les oppositions émanant d'un particulier et de plusieurs associations écologiques sont ainsi écartées. Il n'y aura aucun recours au Tribunal Administratif.

3. Rappel de quelques éléments importants du Plan partiel d'affectation (PPA) de la Plaine de la Venoge

Outre les affectations autorisées dans les différentes zones d'activités, le PPA fixe les degrés de sensibilité au bruit et définit les nuisances pour le voisinage.

Pour la zone d'activité 1, le degré de sensibilité IV est attribué. Tout usage ou activité doit être limité de façon à ne pas provoquer, au-delà du périmètre du PPA, des nuisances sensibles du point de vue bruit, trépidations et émanations.

Les mêmes règles s'appliquent aux zones d'activités 2 et 3. Le degré de sensibilité IV est également attribué à la zone d'activité 4.

Enfin, il existe une zone de verdure, réservée à l'aménagement de prés arborisés ou non. L'aménagement de cheminements piétonniers et d'installations récréatives de plein air, tels que bancs, places de jeu et abris de faible envergure est autorisé. L'aménagement d'un nombre limité de places de stationnement publiques est autorisé à proximité de la gare de Vufflens-la-Ville.

4. Définition de la notion de degré de sensibilité au bruit IV et II

Le Service de l'Environnement et de l'Energie (SEVEN) définit comme il suit les zones industrielles colloquées en zone de sensibilité au bruit :

- Degré IV : zones où sont admises des entreprises fortement gênantes, notamment dans les zones industrielles ; dans ces zones, un logement ne peut être autorisé que s'il est nécessité par une obligation de gardiennage ou de service.
- Degré II : zones où aucune entreprise gênante n'est autorisée, notamment dans les zones d'habitation ainsi que dans celles réservées à des constructions et installations publiques (zone de villas, d'habitation collective, mixte habitat et activités tertiaires ou de service, zone d'utilité publique, etc).

5. Actions entreprises par la Municipalité en 2013 et en 2014

La Municipalité est sensible depuis toujours aux nuisances liées à l'activité de la zone industrielle. Depuis le début de l'année 2013, moment depuis lequel les nuisances sont plus marquées, elle a agi sur plusieurs plans :

a) Examen de la situation sur le plan juridique

La problématique du bruit est régie par diverses lois et ordonnances fédérales et cantonales, en particulier la Loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE), l'Ordonnance fédérale relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (OEIE), l'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB) et le Règlement cantonal d'application de l'ordonnance fédérale relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (RVOEIE).

La base légale pose des principes juridiques, mais les textes ont une très forte composante technique. A titre d'exemple, elles comprennent de nombreuses formules mathématiques.

La LPE pose le principe de causalité à son article 2 : « *celui qui est à l'origine d'une mesure prescrite par la présente loi en supporte les frais* ». L'exécution de la Loi incombe aux cantons.

L'OPB régit notamment (article 1. a.) « *la limitation des émissions de bruit extérieur produites par l'exploitation d'installations nouvelles ou existantes au sens de l'article 7 de la Loi et (article 1. f.) la détermination des immissions de bruit extérieur et leur évaluation* ».

L'article 7 a la teneur suivante : « *les émissions de bruit d'une nouvelle installation fixe seront limitées conformément aux dispositions de l'autorité d'exécution* :

- a. *dans la mesure où cela est réalisable sur le plan de la technique et de l'exploitation et économiquement supportable, et*
- b. *de telle façon que les immissions de bruit dues exclusivement à l'installation en cause ne dépassent pas les valeurs de planification.*

L'autorité d'exécution accorde des allègements dans la mesure où le respect des valeurs de planification constituerait une charge disproportionnée pour l'installation et que cette dernière présente un intérêt public prépondérant, notamment sur le plan de l'aménagement du territoire. Les valeurs limites d'immission ne doivent cependant pas être dépassées ».

L'article 38, alinéa 1 a la teneur suivante : « *les immissions de bruit sont déterminées sous forme de niveau d'évaluation (Lr) ou de niveau maximum (Lmax) sur la base de calculs ou de mesures* ».

L'article 39, alinéa 1 a la teneur suivante : « *pour les bâtiments, les immissions de bruit seront mesurées au milieu de la fenêtre ouverte des locaux à usage sensible au bruit* ».

Pour ce qui concerne le bruit ferroviaire, l'exploitation moyenne de jour et de nuit est décrite au paragraphe 32 de l'annexe 4 de l'OPB : « *(alinéa 1) l'exploitation moyenne de jour et de nuit est la moyenne annuelle de la circulation respectivement des trains et des manœuvres entre 6 et 22 heures et entre 22 heures et 6 heures. (Alinéa 2) La circulation des trains comprend tous les trains qui circulent régulièrement ou selon les besoins, y compris les déplacements de service. (Alinéa 3) Les manœuvres comprennent tous les*

mouvements de matériel ferroviaire et les opérations d'exploitation qui servent à la dislocation ou à la formation des trains ».

Les valeurs limites d'exposition sont définies comme il suit :

| Degré de sensibilité (art. 43) | Valeur de planification | | Valeur limite d'immission | | Valeur d'alarme | |
|-----------------------------------|-------------------------|------|---------------------------|------|-----------------|------|
| | Lr en dB (A) | | Lr en dB (A) | | 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 |

Rappel : II zone villas / IV zone industrielle

b) **Contacts et actions entreprises avec la Direction Générale de l'Environnement (DGE)**

La Municipalité relève d'emblée qu'elle a, pour tout ce qui a trait aux nuisances liées à la zone industrielle, une démarche prospective.

Elle n'a donc pas attendu le postulat Giban pour entreprendre des démarches.

Suite notamment à diverses questions posées par un citoyen domicilié à l'Arzillier, la Municipalité est intervenue auprès de la DGE.

Celle-ci a rappelé les éléments suivants : *« un degré de sensibilité (DS) est attribué à chaque zone constructible susceptible de recevoir des lieux à usage sensible conformément aux exigences des articles 43 et 44 de l'OPB. Cette attribution est nécessaire pour la définition des valeurs limites d'exposition. Les valeurs d'exposition au bruit d'un point récepteur sont définies dans les annexes 3 à 9 de l'OPB et tiennent compte du DS attribué à la zone dans lequel il se situe.*

L'annexe 6 de l'OPB fixe les valeurs limites d'exposition au bruit de l'industrie et des arts et métiers (bruits d'exploitation). Chaque entreprise autorisée après 1985 doit respecter les valeurs de planification. Cette exigence a été rappelée dans les synthèses CAMAC pour l'élaboration des permis de construire.

On peut résumer comme suit la méthodologie présente dans l'annexe 6 de l'OPB : pour les périodes diurne et nocturne (7h-19h/19h-7h), il convient d'évaluer et de sommer les contributions des différentes phases de bruit telles que : manutention / trafic sur l'aire d'exploitation / équipement technique (froid, ventilation). Il faut relever que les équipements frigorifiques de wagons à l'arrêt sont évalués selon l'annexe 6 de l'OPB ».

La Municipalité a également reçu M. Belly, ingénieur de la DGE, en novembre 2013. Il en est notamment ressorti ce qui suit : *« l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) fixe dans ses annexes des valeurs limites pour chaque source de bruit : le bruit routier, le bruit ferroviaire et le bruit industriel.*

Pour le bruit industriel (à l'instar de tous les autres types de bruit), chaque entreprise autorisée après 1985 est soumise aux valeurs de planification. Dans

ce cas, les nuisances sonores ne se mesurent pas de manière groupée mais individuellement. Par ailleurs, l'évaluation du bruit industriel doit tenir compte de facteurs de correction qui varient selon le type de bruit, à savoir les équipements techniques, le trafic sur l'aire d'exploitation, le chargement/déchargement et les wagons frigorifiques à l'arrêt sur l'aire d'exploitation ; cela implique une distinction de chaque type de bruit lors de l'évaluation.

Les bruits de manœuvres de trains sont évalués selon l'annexe 4 de l'OPB concernant le trafic ferroviaire, avec un facteur de correction spécifique.

Dans une zone de degré de sensibilité 2 (zone villa), les valeurs limites de planification sont de 55 dB(A) le jour et 45 dB(A) la nuit. Ces valeurs basées sur un niveau sonore quantifiable tiennent compte de facteurs de correction liés à la gêne.

En un point récepteur exposé uniformément à plusieurs entreprises, le niveau sonore augmente de 3dB(A) chaque fois que le nombre d'entreprise double. Par exemple, si 40dB(A) vis-à-vis d'une entité → 40+40=43 dB(A) pour 2 entités → 46dB(A) pour 4 entités, etc.

L'article 11 de la loi sur la protection de l'environnement concrétise le principe de précaution et précise que les émissions doivent toutefois être limitées dans la mesure que le permettent l'état de la technique, les conditions d'exploitation et en considération de l'économiquement supportable ».

Des mesures de bruit ont été effectuées, en plaçant des capteurs de bruit au milieu de la fenêtre ouverte d'une maison sise dans la zone d'habitation (soit avec un degré de sensibilité au bruit II).

Dans son analyse, M. Belly a constaté que les normes légales étaient respectées, en particulier les exigences découlant de l'annexe 4 de l'OPB. La méthodologie suivante a été utilisée : « les mesures de bruit ont été réalisées sur plusieurs nuits, du mercredi 5 au lundi 10 mars 2014. L'emplacement de la mesure est situé devant la villa de M. et Mme XXX, à l'Arzillier. La distance aux voies de triage est d'environ 340m. Des enregistrements audio ont été réalisés simultanément afin d'identifier les sources sonores et distinguer les bruits liés aux manœuvres ferroviaires.

Compte tenu des périodes d'exploitation et des exigences légales, seule la période critique de nuit 22h-6h (cf. annexe 4 de l'OPB) a été étudiée ».

L'analyse et l'évolution sont les suivantes : « le niveau sonore moyen des manœuvres pour chaque nuit (22h-6h) est déterminé de manière pessimiste (dans le sens du plaignant) en tenant compte des périodes identifiées sur les enregistrements audio et d'un bruit résiduel sur le reste de la nuit. Le bruit résiduel retenu (indice fractile L50) permet de tenir compte d'une éventuelle activité peu audible non identifiée sur les enregistrements audio tout en excluant les événements sonores extérieurs aux manœuvres les plus bruyants (circulation des trains, aboiements de chiens...).

Cette méthode peut cependant surestimer les niveaux sonores liés aux manœuvres en considérant que l'activité est audible en continu toute la nuit.

L'analyse des enregistrements audio montre que les manœuvres de formation et dislocation de trains engendrent différents bruits : mouvements de locomotives et wagons y compris groupes frigorifiques, crissements.

Un facteur de correction (K2) est fixé conformément à l'annexe 4 de l'OPB selon les caractéristiques des évènements sonores liés aux manœuvres.

Les niveaux d'évaluation partiels (Lr) du bruit de manœuvre pour chaque nuit de mesure sont les suivants :

| date période 22h-6h | du | au | Leq manœuvres identifiées dB(A) | K2 retenu dB(A) | L50 résiduel dB(A) | Lr manœuvres dB(A) |
|-----------------------|----------|----------|---------------------------------------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|
| Nuit 5 - 6 mars 2014 | mercredi | jeudi | 41.7 | 6 | 34.6 | 41.1 |
| Nuit 6 - 7 mars 2014 | jeudi | vendredi | 43.7 | 6 | 33.5 | 42.8 |
| Nuit 7 - 8 mars 2014 | vendredi | samedi | 40.5 | 6 | 33.7 | 40.8 |
| Nuit 8 - 9 mars 2014 | samedi | dimanche | 39.1 | 2 | 32.3 | 34.0 |
| Nuit 9 - 10 mars 2014 | dimanche | lundi | 42.6 | 6 | 33.9 | 43.3 |

Niveau Lr moyen des 5 nuits mesurées : 41.3 dB(A)

Niveau Lr moyen des 4 nuits de semaine (les plus bruyantes) : 42.1dB(A).

Les résultats montrent que la valeur de planification de 45 dB(A) est respectée pour toutes les nuits ».

c) Intervention auprès de COOP et de railCare

La Municipalité est intervenue en septembre 2013 auprès de ces deux entreprises, qui ont indiqué avoir pris des mesures temporaires pour les wagons stationnés et chercher une solution définitive pour réduire les nuisances au maximum.

Des tests acoustiques ont été effectués par COOP et railCare en juin 2014.

La Municipalité est réintervenue auprès de railCare en août 2014 suite à de nouvelles nuisances sonores, suscitant la réaction de plusieurs habitants. RailCare a pris les mesures nécessaires pour supprimer ces nouvelles nuisances.

d) Intervention auprès du SIVA

La Municipalité est intervenue auprès du SIVA en novembre 2013 au sujet des containers avec groupe froid stationnés sur le faisceau d'éclairage de la gare.

La COOP ne stationnera plus de tels containers avec le groupe froid enclenché sur ce faisceau.

e) Intervention auprès du bureau Biner et Nicole (BBHN SA)

Ce bureau de géomètres travaille pour le SIVA. La Municipalité l'a interpellé le 27 août 2013 au sujet des nuisances sonores.

Le bureau BBHN SA a répondu ce qui suit le 2 septembre 2013 : « *La zone industrielle est colloquée en zone de sensibilité du bruit IV, ce qui signifie selon la définition du SEVEN relative à ce degré de sensibilité : zones où sont admises des entreprises fortement gênantes, notamment dans les zones industrielles; dans ces zones, un logement ne peut être autorisé que pour une obligation de gardiennage ou de service.*

La limitation des émissions sonores dans les limites légales (selon l'OPB) incombe aux propriétaires et/ou aux détenteurs des installations à l'origine de

l'émission du bruit. Dans ce cadre, le Syndicat d'entretien de la plaine de Vufflens-la-Ville Aclens pourrait être un interlocuteur qui se chargerait de transmettre d'éventuelles requêtes aux détenteurs des installations ».

f) Mandat à M. Roland Kalberer

En complément aux mesures effectuées par la DGE, la Municipalité a décidé de mandater un spécialiste de l'acoustique, M. Roland Kalberer, retraité, ayant été durant 25 ans chef de la section « bruit et rayonnement non ionisant », auprès du Service de l'environnement de l'Etat de Fribourg.

De l'entretien qu'ont eu MM. Gruaz et Berthoud avec M. Kalberer le 2 juin 2014, il ressort ce qui suit : « l'OPB comprend 9 annexes. Les annexes 1 (fenêtres) et 2 (appareils et méthodes) peuvent être laissées de côté dans ce contexte. L'annexe 3 concerne le bruit routier, l'annexe 4 le bruit ferroviaire et l'annexe 6 concerne le bruit de l'industrie, arts et métiers. Les autres annexes ne sont pas pertinentes pour le genre de bruit en question.

En ce qui concerne la ZI, il y a 3 sources de bruit qui peuvent jouer un rôle :

- *Les voies CFF, qui tombent sous le coup de l'annexe 4 ;*
- *Les voies privées, qui tombent également sous le coup de l'annexe 4 ;*
- *La production d'énergie (exemple : système de réfrigération), qui tombe sous le coup de l'annexe 6.*

De manière générale, l'OPB implique une plus grande sévérité pour le bruit « non public », par exemple celui lié à la réfrigération du contenu des wagons. En résumé, voies ferroviaires : bruit « public », réfrigération = bruit « non public ». Les nouvelles voies sont à considérer comme de nouvelles installations, d'où l'application de l'article 7 OPB. Ce dernier exige le respect de la valeur de planification (VP), la plus sévère.

Une zone résidentielle requiert, selon l'article 43 de l'OPB, l'attribution du degré de sensibilité au bruit (DS) de 2. De ce fait, la VP nocturne vaut 45 décibels (dB). Le niveau d'évaluation (nommé Lr, qui tient compte des facteurs de correction et qui est à comparer à la VP) indiqué dans l'étude de la DGE est de 42 dB. La marge avec laquelle la VP est respectée est dès lors de 3 dB. C'est relativement peu, mais il faut tenir compte de la méthode employée, laquelle offre une marge de sécurité, en raison du choix de conditions plutôt défavorables à l'activité.

L'article 7 de l'OPB s'applique à chaque nouvelle installation. Il y a peu de risque que la VP soit dépassée. Une augmentation de 3 dB correspond en effet à une multiplication de l'activité (ou de l'énergie acoustique) par 2. Pour l'ensemble des installations qui sont à considérer sous l'angle de la même annexe, la norme à respecter (valeur limite d'immission (VLI) est de 50 dB

Il faut noter qu'une nouvelle installation (permis entré en force après 1985) reste ad aeternam une nouvelle installation, la VP doit donc être respectée selon l'article 7 OPB, pour cette installation.

D'autre part, on ne cumule pas les bruits régis par des annexes différentes. En revanche, on doit cumuler les bruits régis par une même annexe.

La sensibilité de la zone où se trouvent les récepteurs (villas) est fixée par un DS 2. C'est le degré le plus sévère applicable en l'état.

Dans cette zone les immeubles, et dès lors les habitants, sont protégés à hauteur de 45 dB durant la nuit. La protection serait de seulement 50 dB en DS 3, laquelle concerne le village, ou toute zone à caractère mixte (habitat et activités autorisés).

Lors de l'arrivée d'une nouvelle entreprise, la VP doit être respectée pour l'entier des activités de cette entreprise. Si l'activité de l'ensemble de la zone industrielle doublait, l'augmentation serait de 3 dB. Pour augmenter de 10 dB, il faudrait alors multiplier l'activité par 10.

Lorsque la non-conformité est démontrée, un assainissement doit avoir lieu. Les mesures nécessaires doivent être prises en charge par tous les pollueurs (principe de causalité), selon une clé de répartition généralement basée sur leur contribution au dépassement. Par exemple, si deux entreprises produisent des émissions de 43 dB chacune, le total émis est donc de 46 dB. Dans ce cas, les frais pourraient être répartis à 50% puisque les contributions au dépassement sont égales.

On doit par ailleurs appliquer le principe de prévention exprimé dans l'article 11 LPE. Ainsi toute mesure économiquement supportable et techniquement réalisable doit être prise. L'application de ce principe est même requise si aucun dépassement n'existe. Dans ce dernier cas l'application du principe de prévention est généralement ardue...

M. Kalberer rappelle que la DGE a estimé les nuisances de manière pessimiste, donc « au détriment » des propriétaires de la zone industrielle. Cette manière de faire conduit à une surestimation des nuisances sonores et est parfaitement valable lorsque, malgré cela, la norme fédérale demeure respectée.

Lors de mise à l'enquête de nouveaux projets, si des nuisances sonores non-négligeables sont à attendre, l'étude acoustique devrait être jointe au dossier. D'autre part, s'il y a une mise à l'enquête à Aclens, il faudrait faire opposition en cas de doute quant au respect de la VP (en ce qui concerne la nouvelle activité) ou de la VLI (pour ce qui est de l'ensemble des activités de même type).

L'évaluation des nuisances se base sur des valeurs annuelles moyennes. Les pointes ne sont pas prises en compte spécifiquement, mais seulement par le biais de leur contribution à la moyenne.

De manière grossière, le coût d'une paroi anti-bruit est de CHF 1'000.- le m². Ce montant est naturellement fonction de la qualité de la paroi (stabilité, durabilité, genre de matériaux). Dans ce contexte, le minimum concevable (de manière à tirer un bénéfice réel/sensible de l'opération) est de 200 mètres de long et 2 mètres de haut. En cas de bruit ferroviaire, la source du bruit réelle se situe entre 50cm et 100cm du sol, ce qui limite quelque peu l'efficacité de l'obstacle. Les parois anti-bruit doivent être les plus proches possible de la source. Il faut dans tous les cas l'accord des propriétaires du terrain sur lequel les parois sont érigées, que la norme soit respectée ou non ».

Il n'est pas possible d'imposer des parois anti-bruit à un propriétaire si les normes légales sont respectées.

En synthèse, et même si ce constat n'est pas satisfaisant pour nos concitoyens, la Municipalité, qui doit agir dans le cadre légal, ne peut que constater que les normes juridiques en vigueur sont respectées.

6. Suite des opérations / Suivi des nuisances de la zone industrielle

La Municipalité va continuer à être vigilante, cela à la fois en cas de nuisances ponctuelles comme celles constatées en août 2014, et quant au strict respect des normes légales.

Afin d'acquiescer la certitude absolue que les mesures effectuées par la DGE l'ont été dans des conditions d'exploitation représentatives de la moyenne, des mesures complémentaires peuvent être faites par un bureau spécialisé, pour un coût que l'on peut estimer de CHF 5'000.- à CHF 10'000.-.

La Municipalité propose de confier un mandat en ce sens à M. Kalberer.

7. Conclusions

La Municipalité a répondu de manière détaillée aux questions soulevées par le postulat Giban. Trois éléments sont à mettre en exergue :

- Les normes légales sont respectées ;
- Il n'est pas possible dans ces conditions d'imposer aux propriétaires la pose de parois anti-bruit ;
- La Municipalité souhaite mandater un expert pour des mesures de bruit complémentaires à celles de l'Etat.

Actuellement, il n'existe pas de mesures techniques permettant de réduire significativement (soit de manière perceptible) les nuisances sonores.

* * * * *

Au de ce qui précède, nous vous proposons, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers, de bien vouloir prendre la décision suivante :

LE CONSEIL COMMUNAL DE VUFFLENS-LA-VILLE

- vu le préavis municipal N° 5/2014 du 29 septembre 2014 ;
- ouï le rapport de la commission chargée d'étudier cet objet ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour ;

DECIDE

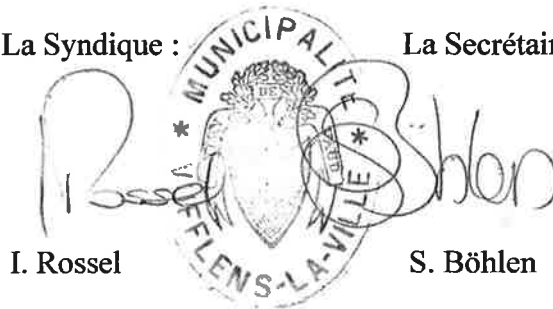
- de prendre acte de la réponse de la Municipalité au postulat de M. Gheorghe Giban ;
- d'accepter la proposition de mandater un expert extérieur à l'Etat pour effectuer périodiquement des mesures anti-bruit.

Nous vous remercions de la prise en considération de notre préavis et nous vous présentons, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers, nos salutations distinguées.

Au nom de la Municipalité

La Syndique :

La Secrétaire :



I. Rossel

S. Böhlen

The image shows two handwritten signatures, 'I. Rossel' on the left and 'S. Böhlen' on the right, written in black ink. These signatures are superimposed over a circular official stamp of the Municipality of Vufflens-la-Ville. The stamp features a central coat of arms with a crown on top and two stars on either side. The text 'MUNICIPALITE' is written along the top inner edge of the circle, and 'VUFFLENS-LA-VILLE' is written along the bottom inner edge. The word 'COMMUNE' is partially visible in the center of the stamp.

Vufflens-la-Ville, le 6 octobre 2014

Dossier traité par Olivier Berthoud