

30 km/h de nuit : foire aux questions

Une diminution des niveaux sonores moyens de 2 à 3 décibels permet-elle d'améliorer le sommeil des riverains ?

Une réduction des niveaux sonores moyens de 2 à 3 dB(A) - dB : dixième partie du bel (symbole dB), unité servant en acoustique à définir une échelle d'intensité sonore - correspond à une réduction de moitié du niveau sonore perçu. C'est comme si on entendait le bruit de deux fois moins de voitures. C'est donc très significatif.

De manière générale, on considère comme perceptibles des variations du niveau sonore moyen d'au moins 1 décibel. Les études et essais menés jusqu'à présent en Suisse et à l'étranger démontrent que l'abaissement de la vitesse autorisée de 50 à 30 km/h peut entraîner une diminution du bruit de plusieurs dB(A). De nombreuses études de laboratoire et de terrain ont montré que le bruit de la circulation engendrait des troubles du sommeil, allant jusqu'à affecter le bien-être et le comportement. Du fait de la diminution des séquences d'accélération et de la plus grande fluidité du trafic, l'impact sur le sommeil est moins marqué lorsque la vitesse est limitée à 30 km/h. Diminuer les nuisances sonores dues à la circulation routière, la nuit en particulier, est clairement une mesure de santé publique indispensable en milieu urbain notamment.

Quel est le but de l'étude menée à l'échelle nationale par l'Office fédéral des routes (OFROU) et l'Association suisse des ingénieurs et experts en transports (SVI) et quelles villes y participent, avec quels particularités et objectifs ?

Cet essai s'inscrit dans le projet pilote national d'aménagement d'une limitation à 30km/h sur des axes principaux, sous l'égide de l'OFROU, de l'Office fédéral de l'environnement et de la SVI. Ce mandat de recherche, lancé par la Confédération sur plusieurs tronçons suisses dont ceux de Lausanne, permettra de comparer les résultats entre eux. Il édictera des fiches pour chacun des tronçons avec les caractéristiques des rues testées et les résultats des mesures de vitesse et de bruit. Suite à l'arrêt du Tribunal fédéral concernant la Ville de Zoug, ce mandat de recherche permettra de porter ce débat conjointement avec d'autres agglomérations et d'autres cantons. Il donne aussi l'opportunité à Lausanne et au Canton de Vaud d'être les seules entités de Suisse romande à participer à ces tests et par conséquent d'avoir une visibilité nationale en lien avec le résultat. Les travaux de cette commission ont déjà démarré fin 2016 et le planning lausannois s'inscrit parfaitement dans cette recherche.

Concrètement, nous transmettrons les résultats des mesures de trafic à l'OFROU et à la SVI pour que leurs mandataires les intègrent dans le monitoring national. La

comparaison avec les autres villes de Suisse sera enrichissante pour nos propres essais.

Les Chambres fédérales ont débattu en 2018 et 2019 de l'initiative Rutz qui demandait que l'abaissement de la vitesse à 30km/h sur les grands axes ne soit appliqué que pour des questions de sécurité, et non pour des questions de protection contre le bruit.

Si le Conseil national est entré en matière, le Conseil des Etats a de son côté refusé et classé sans suite cette motion. Avec cette décision, le Parlement a estimé que les villes et communes devaient disposer de la marge de manœuvre nécessaire pour préserver la population et que le 30km/h nocturne était une mesure proportionnée et pertinente.

La limitation de la vitesse à 30km/h ne va-t-elle pas augmenter le temps de parcours des bus ?

La mesure va améliorer fortement la qualité de vie des habitants et c'est une priorité des autorités et porteurs du projet qui se préoccupent aussi du bon fonctionnement des transports publics. Des premières analyses, il ressort que le 30km/h entre 22h00 et 6h00 aura un impact limité sur le temps de parcours des transports publics à Lausanne, les bus n'assurant pas de service entre 0h30 et 5h30. Des contacts ont été établis avec les entreprises de transport et un monitoring sera établi pour évaluer précisément l'effet du 30km/h nocturne sur l'exploitation des transports publics.

A noter que le 30 km/h de nuit ne concerne pas les transports publics en site propre.

La Ville de Lausanne peut-elle permettre aux services d'urgences de déroger à l'abaissement de la vitesse nocturne ?

La Municipalité de Lausanne est consciente que les risques accrus d'exposition à des conséquences pénales, dans le cadre des mesures Via sicura, inquiètent les professionnels des métiers d'urgence. Elle est cependant contrainte de respecter la décision de l'Office fédéral des routes, excluant la possibilité d'adjoindre une plaque complémentaire à l'application de la limitation de la vitesse nocturne, afin que les véhicules de la police, du service du feu, du service de santé et de la douane puissent y déroger lors de courses officielles urgentes.

Outre la Ville de Lausanne et son agglomération, d'autres Villes et Communes vaudoises ont déjà fait part de leur volonté d'appliquer cette mesure sur leur territoire, de même que d'autres cantons. Cette question dépasse donc le cadre de Lausanne. La Municipalité œuvrera à voir ce sujet discuté au niveau fédéral.

Les conséquences pour les services d'urgences en cas d'infraction ne risquent-elles pas d'être disproportionnées ?

Une infraction aux règles de la circulation routière se doit d'être interprétée de manière proportionnée face à la situation. Il s'agit de savoir si les circonstances dans leur ensemble justifient le dépassement de la vitesse en question et si la prudence était de mise.

Quelle que soit l'issue de la décision du Ministère public, il appartient à la Municipalité, en sa qualité d'employeur, d'apprécier chaque situation au regard de l'infraction commise, et de prendre ainsi la décision qui s'impose, conformément à l'art. 70 du RPAC.

Je roule en véhicule électrique (voiture, scooter), suis-je soumis aux mêmes règles ?

Les règles de circulation sont applicables à tous, quel que soit le type de véhicule (la part de véhicules électriques représente à l'heure actuelle moins de 2% du parc automobile suisse). Par ailleurs, le bruit routier résulte également du son produit par le contact des pneumatiques sur la chaussée.

En quoi cet abaissement à 30km/h diffère-t-il d'une zone 30 ?

Dans le cadre d'un abaissement de la vitesse à 30km/h nocturne, la route conserve son aspect routier, n'entraînant donc pas la perte de la priorité de droite ni de suppression des passages pour piétons. Aucun aménagement spécifique aux zones 30 n'y sera aménagé.

Sur les axes connaissant un abaissement de la vitesse à 30km/h de nuit, la route doit pouvoir être parcourue à 50 km/h durant la journée.

Un test similaire sera-t-il fait de jour ?

Des tests diurnes ne sont pour l'heure pas à l'ordre du jour.

D'autres villes ont-elles généralisé le 30 km/h de nuit comme mesure contre le bruit ?

A notre connaissance, aucune ville n'a encore généralisé l'abaissement de la vitesse de circulation à 30 km/h la nuit comme mesure d'assainissement du bruit. Toutefois, plusieurs villes ont déjà mis à l'enquête des abaissements de vitesses sur des axes principaux afin de contribuer à l'assainissement du bruit comme Zoug, Zürich ou encore Bâle. Le Tribunal fédéral a validé le principe de ces abaissements les estimant compatibles avec le cadre juridique et non disproportionnés. Pour cela, le Tribunal a confirmé qu'une expertise était nécessaire afin de prouver l'efficacité et la proportionnalité de cette mesure, parmi les nombreuses qui peuvent être mises en place.

Nous n'avons pas la statistique de l'étendue des zones 30 au niveau suisse. Mais la tendance est à la hausse dans de nombreuses villes suisses comme à Fribourg où il y a 3 fois plus de zones 30 qu'en 2007, ou à Berne où il y a 356 zones à vitesse limitée.

Qu'a fait la Ville de Lausanne pour lutter contre le bruit routier ?

L'exposition des riverains au bruit routier représente un enjeu de santé publique, les effets néfastes multiples allant de la fatigue chronique à l'apparition de problèmes cardiovasculaires. C'est pourquoi la Ville de Lausanne s'est engagée activement, et ce

depuis plusieurs années, dans une politique volontaire de diminution de la pollution sonore afin de protéger tout à la fois la qualité de vie des riverains et l'attractivité des lieux d'habitation et d'activités.

En effet, le Plan directeur communal de 1996 posait déjà les bases d'une volonté de maîtrise du trafic en encourageant le transfert modal, via une politique favorable à la mobilité douce, au développement d'infrastructures de transports publics performant et à la modération du trafic avec la multiplication des zones 30. Cette politique s'est vue renforcée par l'utilisation d'un revêtement de route phonoabsorbant en fonction des projets coordonnés et d'aménagement tandis que la pose de fenêtres antibruit n'est envisagée qu'en derniers recours lorsque les mesures prises ne suffisent pas à assainir les nuisances sonores.

Lien entre le bruit et la santé ?

A Lausanne, les études *Geolaus* et *HypnoLaus* dans le cadre du projet CoLaus/PsyCoLaus ont démontré en 2018 un lien entre le lieu de vie des personnes souffrant de somnolence diurne et le bruit nocturne causé par les trafics routier et ferroviaire.

Effets physiologiques : manque de sommeil, baisse de concentration, maux de tête, problèmes cardiovasculaires, etc.

Effets psychologiques : stress, baisse de productivité, irritabilité, etc.

Effets sociaux : agressivité, difficultés de communication.

Effets économiques : niveau des loyers et des prix immobiliers, coûts de la santé, coûts des protections contre le bruit, etc.

Etude SIRENE : sur 20'000 décès/an en Suisse dus à des problèmes cardiovasculaires, 500 sont dus au bruit, soit 2 fois le nombre de morts par accident.

Pourquoi abaisser la limite de vitesse alors qu'un revêtement phonoabsorbant a été posé à l'avenue Vinet ?

L'objet de ce projet pilote est de voir si l'abaissement de la vitesse à 30 km/h la nuit diminue de manière significative les nuisances sonores. On parle ici d'une mesure simple à appliquer et peu coûteuse, contrairement à la pose d'un revêtement phonoabsorbant ou la pose de fenêtres et parois antibruit.

Dans le cas de l'avenue Vinet, le test a permis de constater que l'abaissement de la vitesse couplé au revêtement phonoabsorbant amène des meilleurs résultats.

Est-ce qu'un 30 km/h de nuit pourrait engendrer des reports de trafic dans des zones résidentielles ?

Non. L'axe à 30 km/h de nuit garde une attractivité naturelle, car il n'y a pas d'aménagement spécifique.

Où puis-je trouver les détails du test ?

Sur la page internet www.30kmhdenuit.ch

Le 30 km/h sera-t-il généralisé dans toutes les communes et zones urbaines du canton ?

Les tests menés sur deux avenues lausannoises ont confirmé l'efficacité du 30 km/h nocturne comme mesure d'assainissement du bruit nocturne. Cette mesure simple, peu coûteuse, proportionnelle, dont l'acceptabilité parmi les usagers progresse, vient donc s'ajouter à la palette des mesures pour lutter contre le bruit routier, à l'instar des revêtements phonoabsorbants ou encore des parois antibruit. La Ville de Lausanne a décidé de la mettre en œuvre sur son réseau, parmi d'autres mesures de modération du trafic et elle soumettra un préavis en ce sens à son conseil communal cet automne.

Quelles démarches une commune doit-elle faire pour mettre en œuvre un abaissement de la vitesse à 30km/h de nuit ?

Le Canton a fixé un certain nombre de critères qui doivent être remplis pour entrer en matière sur l'introduction d'un 30km/h de nuit sur un axe routier. Tout d'abord, seuls les tronçons à 40 ou 50km/h peuvent voir leur vitesse de nuit abaissée à 30km/h. La commune doit avoir réalisé son étude de bruit ou celle-ci doit être en cours de réalisation. Les valeurs limites d'émission ou valeurs d'alarmes pour la nuit doivent être dépassées sur les axes en question. La densité de population le long de l'axe est également un critère d'éligibilité, celle-ci devant dépasser les 200 habitants/kilomètre.

Si ces critères sont remplis, en terme de procédure, le projet de réduction de la vitesse doit faire l'objet d'une expertise au sens de l'art 108 OSR (Ordonnance sur la signalisation routière), notamment pour démontrer que la mesure est proportionnée. Au sens de la loi vaudoise sur la circulation routière, le rapport est soumis au préavis de la Commission consultative de circulation. La Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) ensuite décide de la suite à donner et publie la mesure dans la FAO. Cette mesure peut faire l'objet d'un recours auprès de la CDAP. Dès l'épuisement des voies de recours, la mesure entre en force et peut être déployée sur le terrain.

Lausanne, le 30 août 2019