

**RAPPORT DE LA COMMISSION THÉMATIQUE DES PÉTITIONS
chargée d'examiner l'objet suivant :**

Pétition Oui aux 50km/h la nuit en Ville de Lausanne

1. PREAMBULE

Pour traiter de cet objet, la commission thématique des pétitions a siégé le jeudi 17 mars 2022, à la salle du Bicentenaire, Place du Château 1 à Lausanne.

Sous la présidence de M. Vincent Keller, elle était composée de Mmes Sylvie Pittet Blanchette, Claude Nicole Grin (remplaçant Olivier Epars), de MM. Daniel Trolliet, Pierre-André Pernoud, Olivier Petermann, Guy Gaudard, Philippe Liniger, Pierre-François Mottier (remplaçant François Cardinaux), Pierre Zwahlen, rapporteur. M. Daniel Ruch était excusé.

M. Jérôme Marcel, secrétaire de la commission, a tenu des notes de séance détaillées, et nous l'en remercions cordialement.

2. PERSONNES ENTENDUES

La délégation des pétitionnaires est composée de : MM. Maxime Meier, président des JLRV et municipal à Breteigny-sur-Morrens, et Barry Lopez, conseiller communal au Mont-sur-Lausanne.

La délégation représentant l'État est composée de : M. Laurent Tribolet, chef de division entretien à la DGMR.

3. DESCRIPTION DE LA PETITION

Entre 22 et 6 heures à Lausanne, automobiles, bus, services d'urgence doivent rouler à 30 km/h, rendant les trajets plus longs depuis septembre 2021. Accompagnée de 840 signatures, la pétition demande que la Municipalité de Lausanne et le Canton de Vaud reviennent à la situation antérieure, pour que le 50 km/h soit la règle tant de jour que de nuit, le 30 km/h devant rester l'exception pour les quartiers résidentiels.

Résumé de l'examen de la pétition

Restreignant l'autonomie communale, la pétition met en cause une mesure de santé publique, protégeant les personnes vivant le long des axes durant la nuit. Le canton a collaboré avec la Ville pour faire respecter l'ordonnance fédérale contre le bruit. La commission propose le classement de la pétition par neuf voix contre une, sans abstention.

4. AUDITION DES PETITIONNAIRES

Les pétitionnaires se présentent et expliquent leur demande en relation avec le communiqué de l'Etat de Vaud du 6 juillet 2021¹, annonçant l'autorisation donnée à la ville de Lausanne de limiter la vitesse à 30 km/h la nuit. Le but de la pétition est de réserver le 30 km/h aux zones résidentielles et de revenir au 50 km/h sur les axes principaux, afin de maintenir un trafic fluide.

Des agents de sécurité, des livreurs, des services de nettoyage ou taxis seraient désavantagés. Des transports publics subiraient des problèmes de cadence. Le parc des véhicules, qui évolue vers l'électrique, deviendrait lentement moins bruyant. Souvent citées en exemple, Barcelone et Madrid ont introduit le 30 km/h, sauf sur des axes forts restés à 50 km/h. Plus onéreux, les revêtements de route phono absorbants diminueraient le bruit de 3 à 8 décibels (dB), la réduction de 20 km/h abaissant le bruit de 2 à 3 dB seulement. La même pétition est adressée au Conseil communal de Lausanne.

Un commissaire demande si les pétitionnaires sont sensibles à la tranquillité et au sommeil des personnes qui habitent le long des axes urbains. Oui, répondent les représentants de la pétition, des revêtements absorbant le bruit seraient plus efficaces. De plus, la Ville pourrait cibler les tronçons les plus bruyants.

Une pétition semblable a été déposée à Lausanne, relève un commissaire. La réduction de la vitesse est-elle crainte dans d'autres communes du canton ? Dans son communiqué du 6.7.2021, soulignent les pétitionnaires, le Conseil d'Etat estime que ce modèle pourrait impliquer jusqu'à 70 communes vaudoises. C'est pourquoi la pétition est soumise au Grand Conseil aussi. Un commissaire allègue que certaines pentes lausannoises, montées à 30 km/h, imposerait une conduite en 2^e voire en 1^e vitesse, perçue plus bruyante.

Une autre commissaire peine à comprendre que la demande soit adressée au Canton pour une question concernant la capitale. Les pétitionnaires entendent défendre l'autonomie communale mais contestent les termes publiés le 6 juillet 2021 : *« l'axe devra avoir fait l'objet d'une analyse du bruit et avoir à ses abords une densité de population de plus de 200 habitant-e-s par kilomètre, en dépassement des valeurs-limites. »* Ils mettent en garde contre cette affirmation du même communiqué : *« considérant les routes cantonales en traversée de localité, près de 70 communes vaudoises sont potentiellement concernées, soit près de 65'000 habitant-e-s. »*

Une commissaire se réfère à des études montrant qu'une vitesse réduite suscite moins d'accidents et intéresse ainsi l'ensemble des communes du canton. Il lui est répondu que la vitesse doit diminuer dans les petites rues et quartiers. En revanche, de grands axes comme l'avenue de Provence sont suffisamment sécurisés pour rouler à 50 km/h.

Connaît-on la perception des Lausannois-es à propos de ces mesures, s'inquiète un commissaire ? Des études l'ont-elles vérifiée ? La communication de la Ville aurait informé uniquement de la vitesse ainsi abaissée, sans indiquer d'autres impacts pour de nombreux usagères et usagers. La capitale vaudoise se devrait d'agir non pour ses seuls habitant-e-s mais pour tous les utilisatrices et utilisateurs de ses infrastructures.

Les services d'urgence (pompiers, police, ambulance...) font-ils exception, interroge un commissaire ? C'est au parlement fédéral que se règle cette question. La révision en cours de *via sicura* devrait résoudre la difficulté. Les services d'urgence seraient ralentis de toute manière par la vitesse des autres véhicules. En revanche, les taxis usuels perdent peu d'argent, car le décompte mixe la durée et la distance. Les chauffeurs Uber diminuent leur gain en

¹ <https://www.vd.ch/toutes-les-actualites/communiqués-de-presse/detail/communiqué/première-en-suisse-le-30-kmh-de-nuit-devient-une-réalité-a-lausanne-et-dans-le-canton-1625557345/>

fonction du trajet pour leur part, tout comme certains services de livraison. Les pétitionnaires soulignent enfin les solutions alternatives à la baisse de vitesse uniforme, telles qu'ils les ont évoquées. Ils quittent la séance.

5. AUDITION DU REPRESENTANT DE L'ETAT

Laurent Tribolet, représentant de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR), commence par dresser un historique de cette mesure². Dans une affaire concernant le canton de Zoug, le TF a imposé à la collectivité publique de faire un essai pour un 30 km/h de nuit. Il y a eu d'autres arrêts allant dans le même sens.

En 2017, il a été décidé dans le canton de Vaud de faire un essai à Lausanne sur les avenues de Vinet et de Beaulieu pour objectiver l'effet du 30 km/h de nuit. Pendant deux ans, des mesures ont évalué, aux moments les plus propices, l'efficacité du 30 km/h de nuit. Le bruit effectif selon les normes de l'ordonnance pour la protection contre le bruit (OPB), les charges de trafic, les vitesses, les reports sur d'autres axes ont été calculés. Pour éviter des biais, toutes les mesures ont été faites durant les périodes de pneus d'été, hors vacances scolaires. Trois périodes ont permis de tester les phénomènes d'accoutumance, l'effet de radars pédagogiques. Sur l'avenue Vinet, il a par ailleurs été possible de poursuivre l'essai à la suite d'un changement de revêtement pour comparer les effets entre tapis normal et phono absorbant. En fin de processus, les rues ont été remises à 50 km/h, permettant de mener une nouvelle campagne de mesures.

Les résultats sont exemplaires : la vitesse moyenne s'est abaissée de 12 km/h, le bruit entre 22h et 6h s'est réduit de 2 à 3 dB et, ce qui est intéressant, les bruits de pointe (accélérations intempestives, vitesses excessives au-delà de 60 km/h) ont diminué de 80%. Il s'agit de résultats marquants. L'Ordonnance sur la signalisation routière (OSR) obligeant à déterminer la proportionnalité d'une telle mesure, on a évalué où fixer le curseur pour mettre en place le 30 km/h de nuit. Via des systèmes d'information géographique, on a pu déterminer que l'optimum se situe dans les secteurs où on peut protéger 200 habitants par kilomètre d'un dépassement des valeurs limite de l'OPB. Il s'agit de personnes jusqu'ici non protégées, alors que l'obligation court depuis 1985, quand l'OPB est entrée en vigueur. Il faut encore préciser, en regard de la proportionnalité, que la période de 22 h à 6 h ne représente que 10% du trafic journalier moyen total. Ces essais ont été conduits en collaboration avec les associations de défense des automobilistes et des usagers de la route (ACS, TCS, ASTAG, ATE, ProVelo), consultées durant le processus.

A l'échelle de la ville de Lausanne, la baisse de vitesse permet de protéger du bruit 33'000 personnes, pendant la nuit. Cela équivaut à préserver le sommeil d'un-e habitant-e sur quatre. A l'échelle du canton, l'application de mesures comparables – là où c'est possible et nécessaire – permettrait de protéger 65'000 autres personnes, soit un-e habitant-e sur neuf du canton.

Une fois le résultat des études connues, une phase de mise à l'enquête s'est déroulée en 2019. Il y a eu un recours d'un chauffeur de taxi, craignant une possible perte économique et estimant que la mesure était disproportionnée. Un an et demi plus tard, le tribunal a rendu un arrêt de 26 pages, qui conclut à la proportionnalité de la mesure, à des pertes économiques minimales. Quelques inquiétudes subsistaient sur le retard de transports publics. Depuis que la mesure est effective depuis septembre 2021, les TL ont relevé une seule ligne de l'agglomération qui nécessitait d'ajouter un bus pour assurer la même qualité de prestation. En effet, parallèlement au 30 km/h nocturne, Lausanne a réglé aux carrefours des feux de signalisation clignotants, permettant aux bus de gagner en vitesse commerciale car ils ne doivent plus s'arrêter à chaque intersection.

² La DGMR a transmis ces deux liens Internet :

<https://30kmhdenuit.ch/> (site du Canton de Vaud et de la Ville de Lausanne)

https://30kmhdenuit.ch/wp-content/uploads/2020/11/8012_1611-rap-mlu-Essai-Beaulieu-Vinet-v1.pdf

A ce jour, une dizaine de communes étudient une mise en place similaire, notamment Vich, Cossonay, Cugy, Vevey, Montreux. Il s'agit donc d'un système appelé à s'étendre sur le territoire du canton.

La baisse de vitesse contribue aussi à la santé publique. Les études mettent en évidence les effets du bruit nocturne sur les troubles cardio-vasculaires, du sommeil, etc. L'art. 108 OSR a en effet des critères permettant de déroger au régime normal de vitesse (50 km/h en localité, 80 km/h hors localité, 120 km/h sur les autoroutes), dont l'exposition excessive aux nuisances environnementales (bruit, polluants). Ces mesures sont inscrites dans ce cadre. Les publications dans la FAO s'appuient sur ce critère environnemental.

Le 9 mars dernier, le Conseil national a validé une modification de l'art. 100 de la LCR, qui protège les services d'urgence en matière d'excès de vitesse : désormais, si le service d'urgence reste punissable, la peine doit être atténuée par l'autorité qui traite le cas.

Ce projet a été mené par Lausanne et le Canton. Il s'agit d'un instrument tiré de la boîte à outils à disposition des communes qui connaissent des dépassements des valeurs limites d'émissions sonores la nuit.

Plusieurs questions sont posées par les commissaires.

Les pétitionnaires mettent en avant l'utilisation de revêtements phono absorbants, un autre outil utilisable. Cela a-t-il été évalué ? L. Tribolet explique qu'on tente de traiter le bruit à la source, ce qui est imposé par l'OPB. Le revêtement phono absorbant est un outil efficace à cet égard. Cependant, on ne peut pas poser partout ces revêtements, notamment sur les rues en pente ; leur capacité mécanique étant insuffisante, au bout de deux ou trois hivers ils perdent leurs agrégats et deviennent plus bruyants qu'un revêtement normal. C'est un produit très fragile, également sujet aux poids lourds et aux transports publics, en hiver. A Lausanne, nombre de rues ne sont pas adaptées. Ce n'est pas une solution qu'on peut mettre en œuvre partout.

Qu'en est-il dans d'autres cantons ? Nous sommes les premiers à avoir conduit un essai d'une telle ampleur sur deux ans. Lausanne est la première ville de Suisse à bénéficier de cette mesure. A-t-on des exemples intéressants à l'international ? Nous nous sommes beaucoup inspirés de ce qui a été fait à Berlin, pionnière en la matière.

Les pétitionnaires ont cité Zurich en Suisse, et Barcelone et Madrid à l'international - qu'en penser ? Zurich suit l'exemple lausannois : on leur a présenté la méthode. Nous ne nous sommes pas renseignés du côté des villes espagnoles.

Lors de l'instauration d'une zone 30, il était impératif de disposer d'obstacles, de places de parc, etc. pour contraindre à rouler lentement ; cela est-il toujours valable ou peut-on désormais mettre une zone 30 sur un tronçon rectiligne sans obstacles ? Evitons des confusions. Le droit suisse prévoit dans une ordonnance spécifique des zones 30 dans les quartiers d'habitation pour modérer le trafic, soit un tronçon dans lequel on roule à 30 km/h, avec une porte d'entrée, la modération de trafic, la priorité de droite, l'effacement des passages piétons. Il s'agit de l'appliquer aux quartiers d'habitation. En revanche, ce qui a été mis en place sur les axes en ville de Lausanne est une limitation *nocturne* à 30 km/h, durant laquelle on n'a pas d'obligation de mettre des priorités de droite, de déclasser chaque intersection, d'effacer des passages pour piétons. On a remarqué que l'usage des radars pédagogiques permet d'accompagner efficacement cette mesure, sans piéger les automobilistes. Ainsi, Lausanne a investi pour placer 60 radars pédagogiques sur l'ensemble de la ville, afin de sensibiliser. Lors des essais, on a constaté que, sans ces radars pédagogiques, la vitesse avait tendance à remonter. C'est une bonne mesure d'accompagnement.

Des tribunaux ont condamné des services d'urgence qui devaient poursuivre des automobilistes. S'agissant d'une possibilité d'interprétation, le juge aura-t-il toute latitude en matière de services d'urgence ? La loi est en cours d'évolution. Le texte actuellement validé par le Conseil national stipule que la peine *doit* être atténuée. Il ne s'agit pas d'une formule potestative, mais d'une obligation. L'article 100 LCR traitait déjà des exceptions concernant les excès de vitesse des services d'urgence, pour autant qu'ils soient proportionnés à la situation. Le législateur a voulu faire en sorte que le conducteur d'un service d'urgence se pose la question de la proportionnalité d'un dépassement de vitesse. Il cite un arrêt genevois portant sur un policier qui avait roulé sans feu bleu à plus de 98 km/h en ville, alors qu'il savait que les voleurs avaient déjà quitté le bancomat qu'ils avaient fait exploser. Le procureur du canton de Vaud s'est exprimé sur ce sujet : « *Les pros des urgences peuvent dormir sur leurs deux oreilles. L'appréciation du cas se ferait en prenant en considération la limite de vitesse généralisée (50 km/h), et non la limite abaissée pour la nuit* ».

Quelle est la pollution d'un véhicule comparée entre 30 km/h et 50 km/h ? Ce n'était pas l'objet de l'étude, L. Tribolet n'a pas d'éléments pour répondre. La thématique du bruit s'inscrit dans un cadre de protection des habitants et d'une jurisprudence de plus en plus contraignante.

La Ville de Lausanne pense-t-elle appliquer le 30 km/h jour et nuit. A ce stade, aucune étude ne permet de l'objectiver.

Des études ne montrent-elles pas que le 30 km/h favorise la sécurité routière ? En matière de sécurité, ce sont d'autres dispositions de l'art. 108 OSR, qui permettent d'abaisser la vitesse lorsqu'il y a un danger non clairement perceptible ou lorsqu'il s'agit de protéger certains usagers. La législation oblige à effectuer des expertises. Présidant la commission consultative de la circulation, L. Tribolet relève qu'on analyse l'accidentologie, les vitesses pratiquées, les charges de trafic, les points de dangers dans toutes les demandes, pour objectiver la limitation de vitesse. Celle-ci doit être proportionnée, comme stipulé à l'art. 108, al. 4. D'expérience, un panneau de signalisation va rarement sauver une vie : c'est la qualité de l'aménagement qui permet d'atteindre l'objectif.

La pétition demande que « le Canton revienne à la situation antérieure, et que le 50 km/h soit la règle tant de jour que de nuit » ; le Canton pourrait-il imposer à la commune de Lausanne de revenir à 50 km/h la nuit ? Il s'agit de mesures pour l'assainissement du bruit, qui ont été mises à l'enquête. Un arrêt de la CDAP juge que l'action est proportionnelle. La réversibilité de la mesure est improbable dans le contexte actuel, sachant que la jurisprudence fédérale est très attentive à la protection contre le bruit.

Lausanne prévoit de limiter les voitures thermiques. Avec des véhicules électriques, qui font moins de bruit, pourrait-on revenir au 50 km/h ? Dans la gamme de 0 à 50 km/h, le bruit des pneumatiques crée énormément de soucis. Il y a des progrès dans l'industrie du pneumatique, mais cela ne suffit pas encore pour résoudre le problème – sans compter les pneus d'hiver qui émettent encore plus de bruit. Les véhicules sont également sources de nuisances sonores.

Le canton a identifié 70 communes où des mesures accrues seraient justifiées. Approchent-elles sur une base volontaire le canton ? Y a-t-il une volonté de forcer des communes à passer au 30 km/h nocturne ? Les communes, propriétaires des infrastructures, ont l'obligation depuis 1985 d'assainir contre le bruit. Elles doivent faire des études et démontrer qu'elles atteignent les objectifs prévus par l'OPB, qui met à disposition une boîte à outils (paroi anti-bruit, revêtement phono absorbant, aménagements de modération de trafic, limitation à 30 km/h la nuit...).

Dispose-t-on d'éléments pour distinguer le bruit des moteurs de celui des pneumatiques ? Les bruits se mélangent bien ; il est difficile de faire des distinguos avec des échelles logarithmiques. A 50 km/h, les deux sources de bruit sont assez équivalentes, au-delà le moteur prend le dessus. Le représentant de l'Etat quitte la séance.

6. DELIBERATIONS DE LA COMMISSION

Un tour de table des commissaires fait apparaître les arguments suivants.

Un membre d'un exécutif communal relève à quel point le bruit préoccupe la population. Les mesures lausannoises offrent plus de tranquillité nocturne aux citoyennes et citoyens.

Le sommeil doit être préservé. Dans des villages aussi, des habitant-e-s demandent une action contre le bruit.

La santé des personnes qui vivent proches des routes est importante. Dans le Pays d'Enhaut, sa commune est passée au 30 km/h. Il n'y a pas lieu de mettre son nez dans les affaires de la Ville de Lausanne.

Un-e commissaire soutient la pétition. Limiter les quartiers à 30 km/h et les grands axes à 50 km/h lui semble une meilleure solution. 10% du trafic la nuit ne devrait pas réveiller 50% de la population lausannoise.

Une vitesse abaissée la nuit apporte une vraie plus-value pour les personnes qui vivent à proximité des routes. Entre 22 h et 6 h, une partie des automobilistes sont des fêtards ou des gens qui sortent d'activités culturelles.

Même si la vitesse paraît lente aux automobilistes, il faut se préoccuper du sommeil des habitant-e-s. Cette commissaire a vécu autrefois le long d'axes lausannois.

La pétition affirme que « Lausanne n'appartient pas à ses habitant-e-s mais est la capitale vaudoise. » C'est un débat dépassé : nous n'avons pas le droit de venir faire tout le bruit que nous voulons dans cette capitale.

Le rôle de pionnier joué par Lausanne rend fier à l'échelle suisse. Quand on a instauré le 50 km/h il y a plusieurs décennies, les conductrices et conducteurs ont aussi mis quelque temps à s'adapter à la baisse de vitesse.

30 km/h est suffisant pour traverser la capitale : le trajet n'est pas beaucoup plus long, d'autant plus avec des feux clignotants aux croisées. Les avantages sont nombreux en contrepartie.

Un syndic a bénéficié de bons conseils de la DGMR, puisque la loi fédérale demande aux communes de protéger les gens des nuisances sonores. On peut aussi placer des fenêtres isolantes, des revêtements phono absorbants, etc. La pétition relève de l'ingérence dans les affaires communales.

7. VOTE DE RECOMMANDATION

Par une voix pour le renvoi au Conseil d'Etat, neuf voix pour le classement et aucune abstention, la commission recommande au Grand Conseil de classer cette pétition.

Lausanne, le 15 juin 2022

*Le rapporteur:
(Signé) Pierre Zwahlen*