

**Réponse à l'interpellation de Messieurs Hildbrand, Stauber et consorts :
« Les zones 30 km/h ont-elles été vérifiées pratiquement et juridiquement ? »**

Lausanne, le 22 mars 2012

Monsieur le président, Mesdames, Messieurs,

Rappel de l'interpellation

Les nombreux projets touchant la circulation lausannoise suscitent à la fois enthousiasme et craintes. Les habitants des différents quartiers, les commerces et les entreprises, les visiteurs tout comme les utilisateurs successifs des transports individuels motorisés et publics voire les cyclistes et les piétons constatent la multiplication des projets, avec ou sans soutiens cantonaux et fédéraux, sur le sol lausannois ou dans l'agglomération. Si l'on parle abondamment des axes forts de transports publics et des reports de trafics, il faut aussi y ajouter la présence des nombreuses zones 30 kilomètres/heure (30 km/h) dont certains groupes politiques du Conseil communal demandent par ailleurs la généralisation au centre-ville, petite ceinture comprise.

Au vu de ce vaste débat et notamment du point de vue financier et procédural, nous avons l'honneur de poser les questions suivantes à la Municipalité :

- 1) *A ce jour, combien de zones 30km/h existent sur le territoire communal, depuis quand et quelles sont-elles ?*
- 2) *Au-delà de leurs mises en place, ont-elles toutes fait l'objet d'une vérification au sens de l'art. 6 de l'ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre du 28 septembre 2001 (RS 741.213.3) ?*
- 3) *Quels sont les coûts d'instauration d'une zone 30 en moyenne et relativement aux distances concernées (études, marquages particuliers et autres aménagements modérateurs) ?*
- 4) *Dans le cadre des vérifications mentionnées plus haut, à combien se montent les coûts des aménagements supplémentaires postérieurement réalisés ?*
- 5) *Face à d'éventuelles absences de vérification au sens de l'art. 6, les amendes restent-elles juridiquement exigibles ?*

Pierre-Antoine Hildbrand, Philipp Stauber et Consorts
14.02.2012

Préambule :

L'autorité compétente en matière de signalisation routière est le Canton. Cependant, en date du 13 mars 1978, la Ville de Lausanne a obtenu une délégation de compétence pour toute la signalisation, à l'exception des signaux de limitation de vitesse et d'entrée de localité. Cette délégation de compétence a été modifiée le 9 mars 1995 en incluant les limitations de vitesse sur les routes communales situées à l'intérieur de la localité.

En 1995, le Conseil communal a adopté le Plan directeur communal contenant notamment le principe de mise en place de zones modérées (zones 30 et zones de rencontres). La première zone 30 lausannoise, celle de Vidy, a été créée en 1993. Suite à la multiplication des zones modérées en Suisse, le 1^{er} janvier 2002, l'ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontres entre en vigueur. Cette ordonnance a pour but de clarifier les démarches à entreprendre dans l'optique de la création d'une zone 30. L'aménagement de l'espace routier est également abordé aux articles 4 et 5. L'article 6 traite lui du suivi de ces zones et précise que : « *L'efficacité des mesures réalisées doit être vérifiée après une année au plus tard. Si les objectifs visés n'ont pas été atteints, il y a lieu de prendre des mesures complémentaires.* » Le BPA a édité plusieurs recommandations par rapport à la mise en place et au suivi des zones 30. La notion d'une valeur limite du $V_{85}^{(1)}$ fixée à 38km/h est issue de ces recommandations, mais cette valeur n'est pas inscrite dans la norme. Bien que non contraignante, cette valeur limite est reconnue par l'ensemble des organes responsables de la signalisation routière, dont le TCS, le Canton de Vaud et la Ville de Lausanne.

Pour rappel, la Ville de Lausanne a mandaté un bureau d'études privé en 2007 pour réaliser un audit des zones 30 aménagées sur le territoire communal. Cette démarche volontaire met en évidence l'implication de la Ville dans le suivi de ces zones. Cet audit a notamment permis de dégager des pistes d'améliorations qui sont exploitées aujourd'hui encore au gré des opportunités. Les résultats généraux de l'audit se sont avérés globalement positifs et ont fait l'objet d'une communication au Conseil communal le 7 janvier 2008.

Le Service des routes et de la mobilité effectue des mesures de vitesse sur 24 heures et reçoit mensuellement l'ensemble des résultats des contrôles de vitesse effectués par la police. Cet échange d'informations permet d'améliorer considérablement le suivi des zones modérées existantes.

Cela étant précisé, la Municipalité répond comme suit aux questions de l'interpellation.

Réponse de la Municipalité**Question 1 :**

A ce jour, combien de zones 30km/h existent sur le territoire communal, depuis quand et quelles sont-elles ?

Réponse :

Au 31 décembre 2011, il y a 39 zones 30 et 4 zones de rencontres, dont une privée sur l'esplanade du CHUV. La liste de toutes ces zones est disponible en annexe.

Question 2 :

Au-delà de leurs mises en place, ont-elles toutes fait l'objet d'une vérification au sens de l'art. 6 de l'ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre du 28 septembre 2001 (RS 741.213.3) ?

(1) : vitesse respectée par 85 % des usagers

Réponse :

Toutes les zones 30 sur le territoire communal font l'objet d'un suivi régulier et permanent. Le Service des routes et de la mobilité dispose de cinq radars qui sont régulièrement installés dans le fonctionnement des zones 30. Lorsque des valeurs anormales sont observées, une analyse plus détaillée de la situation est effectuée et si cela s'avère nécessaire, des mesures complémentaires sont prises. La zone 30 du chemin de Villard illustre le propos. Inaugurée en juin 2009, un contrôle sur 24 heures des vitesses a été effectué en mai 2010 et la valeur du V_{85} était de 38 km/h, soit juste à la limite de la recommandation du BPA. Compte tenu de ces valeurs, un suivi spécifique de cette zone a été mis en place. Durant l'année 2010, les résultats des contrôles radar de la police ont régulièrement montré un V_{85} proche de 38km/h ou même légèrement supérieur avec des pointes de vitesse parfois plus élevées. Compte tenu de ces observations, des mesures correctives ont été étudiées et trois seuils ont été construits pour abaisser la vitesse du trafic. Cet aménagement, validé par la Municipalité début 2011, a permis d'assainir la situation.

Question 3 :

Quels sont les coûts d'instauration d'une zone 30 en moyenne et relativement aux distances concernées (études, marquages particuliers et autres aménagements modérateurs) ?

Réponse :

Le coût d'une telle zone est variable, car il dépend de la situation antérieure de la voirie. En effet, dans certains cas, il est nécessaire de modifier des bordures de trottoir, de créer des carrefours surélevés, de mettre en place des seuils, de baliser des contresens vélo, etc. La palette d'aménagements est très large. Sur la base des aménagements effectués jusqu'ici, un investissement moyen de quelque 70'000 francs est nécessaire pour la création d'une zone 30.

Question 4 :

Dans le cadre des vérifications mentionnées plus haut, à combien se montent les coûts des aménagements supplémentaires postérieurement réalisés ?

Réponse :

A titre d'exemple, voici les coûts unitaires des différents types d'aménagements complémentaires pouvant être réalisés dans une zone 30 :

- création d'un seuil : entre 3 et 6'000 francs
- création d'un trottoir continu : entre 10 et 20'000 francs
- création d'un carrefour surélevé : entre 20 et 30'000 francs
- modification de bordures : 500 francs/m¹
- balisage : entre 10 à 15 francs/m¹
- mise en place de blocs Zone 30 : 500 francs/pièce

Question 5 :

Face à d'éventuelles absences de vérification au sens de l'art. 6, les amendes restent-elles juridiquement exigibles ?

Réponse :

Comme précisé par le responsable de la signalisation du Service des routes de l'Etat de Vaud dans un article du quotidien 24 Heures, il n'y a pas de jurisprudence par rapport à la mise en place de contrôles de vitesses dans une zone 30 dont le V_{85} serait supérieur à 38km/h. L'ordonnance sur les zones 30 et les zones de

rencontres n'aborde pas cet aspect. En effet, comme mentionné en préambule, l'article 6 de l'ordonnance mentionne : « *L'efficacité des mesures réalisées doit être vérifiée après une année au plus tard. Si les objectifs visés n'ont pas été atteints, il y a lieu de prendre des mesures complémentaires.* »

Cependant, une jurisprudence stipule qu'une signalisation officielle doit être respectée. Les contrôles de vitesses réalisés par la police communale font également partie des outils permettant d'améliorer la sécurité routière en abaissant la valeur du V_{85} . Sans ces contrôles, les vitesses augmentent et, au final, la sécurité des usagers, principalement celles des piétons et des cyclistes, se détériorent. Ces contrôles sont donc clairement justifiés pour autant que la signalisation d'entrée de zone soit claire, ce qui est le cas à Lausanne. En effet, les totems d'entrée de zone et les blocs de granit roses avec une armature métallique verte sont des éléments régulièrement mis en avant par le BPA comme un aménagement de qualité.

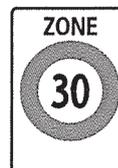
En conclusion, les zones 30 lausannoises sont régulièrement contrôlées et respectent l'ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontres. La création de nouvelles zones 30, comme le demande de nombreux habitants, doit faire l'objet d'un prochain préavis. Leur financement doit être encore défini dans le Plan des investissements.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :
Daniel Brélaz

Le secrétaire :
Christian Zutter

ZONE 30



- 2 Vidy (1993)
- 3 Devin (1995)
- 4 Fauvette (1995)
- 5 Mouettes (1996)
- 6 Bois-Gentil (1996)
- 7 Chablière (1996)
- 8 Renens (1996)
- 9 Servan (1996)
- 10 Florimont - Faverges (1996)
- 11 Saint-Roch (1996)
- 12 Mousquines (1996)
- 13 Montelly (1996)
- 14 Fontenay (1996)
- 15 Rosière (1998)
- 16 Presbytère (1998)
- 17 Montolieu (1998)
- 18 Boisy (1998)
- 19 Beaumont (1999)
- 20 Tribunal-Fédéral (2000)
- 21 Eterpeys (2001)
- 22 Midi (2002)
- 23 Sauvabelin (2002)
- 24 Salève (2002)
- 25 Crêtes (2003)
- 26 Entre-Bois (2003)
- 27 Taulard (2003)
- 28 Rouveraie (2004)
- 29 Grey (2005)
- 30 Beau-Rivage (2005)
- 31 France - Maupas (2005)
- 32 Bossons (2007)
- 35 Primerose (2007)
- 36 Stade (2007)
- 37 Liseron (2008)
- 38 Villars (2009)
- 39 Richesson (2009)
- 40 Esserts (2009)
- 41 Bruyères (2009)
- 43 Davel (2011)

ZONE DE RENCONTRE

- 1 Maisons Familiales (1986)
- 33 Fleurettes (2006)
- 34 CHUV (2007) privé
- 42 Cité (2010)
- 44 Sallaz (2011)

