

Direction des travaux

LI/cj

Idaff.120 729

12.01.2012

Réponse à l'interpellation de M. Valéry Beaud :
« Autoroute de contournement : 45 secondes pour annuler l'effet du M3 et de la certification énergétique des bâtiments »

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs,

Rappel de l'interpellation

Ces derniers mois, des travaux de réfection du revêtement ont été entrepris sur le contournement autoroutier de Lausanne (A9), entre l'échangeur de Villars-Ste-Croix et la jonction de Vennes. Le contournement présente aujourd'hui un trafic journalier moyen (TJM) de 77'100 véhicules par jour entre Villars-Ste-Croix et la Blécherette (4.8 km) et de 84'100 véhicules par jour entre la Blécherette et Vennes (2.7 km), ce qui en fait deux des tronçons autoroutiers les plus fréquentés de Suisse romande.

Une fois terminés, la vitesse a été immédiatement réaugmentée à 120 km/h. Or cette augmentation de vitesse a des conséquences inacceptables pour l'environnement et la qualité de vie et la santé des riverains, particulièrement en termes de pollution de l'air et de nuisances sonores.

En effet, des modélisations basées sur les données de TJM issues des comptages 2010 (Lausanne Région) et sur les coefficients d'émission du trafic routier pour l'année 2011 (Manuel informatisé des coefficients d'émission, MICET, version 3.1) montrent pour les oxydes d'azote (NO_x/NO₂) des émissions supplémentaires liées au passage d'une vitesse de 100 à 120 km/h sont équivalentes à celles qui seraient engendrées par une croissance du trafic d'environ 46 % à 100 km/h.

De la même façon, les émissions supplémentaires de particules fines de (PM) sont équivalentes à celles qui seraient engendrées par une croissance du trafic d'environ 53 % soit par exemple une augmentation de 84'100 à 129'000 véh./j entre la Blécherette et Vennes.

En ce qui concerne les émissions de dioxydes de carbone : toujours de la même manière, les émissions supplémentaires de CO₂ sont équivalentes à celles qui seraient engendrées par une croissance du trafic de 26 %.

Au niveau des nuisances sonores, des modélisations basées sur les mêmes données de trafic et effectuées avec le modèle StL-86 montrent une augmentation des émissions de 1.8 dB(A) sur les deux tronçons susmentionnés. Les émissions supplémentaires de bruits liées au passage d'une vitesse de 100 à 120 km/h sont ainsi équivalentes à celles qui seraient engendrées par une augmentation de trafic d'environ 58 %.

Enfin des limitations de vitesse ont déjà été fixées sur des tronçons autoroutiers pour des raisons de pollution de l'air, notamment dans les agglomérations de Zurich ou Berne. Ainsi la vitesse sur le tronçon A1 entre Winterthur-Wülflingen et Winterthur-Töss a été définitivement abaissée de 120 à 100 km/h malgré des recours déposés entre autre par le TCS. De même, le tronçon A+ entre Winterthur-Ohringen et Winterthur-Wülflingen est limité à 100km/h, ceux de l'A6 entre Wankdorf et Saali, A1 jusqu'à Neufeld et A12 de Weyermannshaus à Berne-Bümplitz à 80 km/h, et celui de l'A1 entre Zurich-Aubrugg et Zurich-Letten à 60 km/h.

L'objet de cette interpellation est donc de demander à la Municipalité :

Question 1

1. *Si elle a été informée ou consultée à propos de l'augmentation de la vitesse de 100 à 120 km/h sur le contournement autoroutier de Lausanne ?*

Question 2

2. *Si oui, quelle a été sa prise de position à ce propos ?*

Question 3

3. *Au vu des conséquences exposées précédemment, notamment sur la pollution de l'air, la Municipalité entend-elle prendre contact avec les communes voisines concernées et les partenaires cantonaux et fédéraux, afin de demander une réévaluation de la vitesse sur le contournement autoroutier de Lausanne ?*

Préambule

La loi fédérale sur la circulation routière (LCR) stipule un certain nombre de points qui touchent directement au contenu de l'interpellation, notamment :

- La compétence de la Confédération en matière d'ouverture des routes à la circulation, dont il est précisé qu'elle s'exerce « après avoir consulté les cantons » (LCR art. 2 al.1)
- La compétence du Conseil Fédéral pour définir la vitesse des véhicules automobiles sur toutes les routes (LCR art.32, al. 2). Vitesse fixée à 120 km/h sur les autoroutes (OCR art. 4a).
- La limitation des compétences de l'autorité compétente (en l'occurrence l'OFROU) qui ne peut abaisser ou augmenter la vitesse maximale fixée par le Conseil Fédéral qu'après expertise (LCR, art. 32, al.3)
- La compétence de l'OFROU concernant la réglementation locale du trafic sur les routes nationales, où la qualité pour recourir appartient exclusivement aux communes (LCR, art. 2, al. 3bis)
- Enfin, l'article 108 alinéa 1 de l'ordonnance du Conseil fédéral sur la signalisation routière (OSR) dispose que pour éviter ou atténuer des dangers particuliers de la circulation routière, pour réduire les atteintes excessives à l'environnement ou pour améliorer la fluidité du trafic, l'autorité cantonale compétente ou l'Office fédéral des routes peuvent ordonner des dérogations aux limitations générales de vitesse sur certains tronçons de route. Il y a cependant lieu de souligner qu'avant de fixer une telle dérogation à une limitation générale de vitesse, une expertise devra être ordonnée afin de déterminer la nécessité et l'opportunité de cette mesure, ainsi que sa conformité au principe de la proportionnalité ; il faudra notamment examiner s'il est possible de limiter la mesure aux heures de pointe (article 108 alinéa 4 OSR).

Ainsi, et conformément à l'article 32 LCR, l'OFROU a pour politique de maintenir une vitesse de 120 km/h pour toutes les autoroutes de Suisse. C'est l'état de l'usure du revêtement, suite à plusieurs accidents et un arrêt du Tribunal cantonal qui a diminué la responsabilité d'un automobiliste dont le véhicule avait pâti du caractère glissant lié à l'usure du revêtement, qui ont motivé l'OFROU à réduire la vitesse à 100 km/h dès le 6 juillet 2009. Le remplacement du revêtement était initialement prévu durant l'été 2010, pour diverses raisons, l'OFROU a repoussé ces travaux à l'été 2011, terminés à mi-octobre 2011. Dès la fin des travaux, la vitesse légale a été rétablie à 120 km/h, conformément à la LCR.

Le trafic routier et autoroutier constitue une source importante de la pollution de l'air ainsi que du réchauffement climatique. En ce qui concerne le périmètre de l'agglomération « Lausanne- Morges »,

qui fait l'objet d'un Plan des mesures pour la protection de l'air (PDM05), la part des émissions d'oxydes d'azote (NOx) due au trafic s'élève en 2003 à environ 64 %, alors que pour l'ensemble du territoire national cette proportion se situe à environ 50%. Grâce aux exigences techniques relatives à l'immatriculation des véhicules motorisés, sans cesse renforcées en Suisse, les émissions d'oxydes d'azote (NOx) du trafic routier ont été réduites de plus de 50% depuis 1990 et s'élèvent aujourd'hui à près de 39'000 t/an. Elles pourraient descendre à moins d'un tiers de ce volume d'ici 2035 dans la mesure où ces actions à la source sont reconduites. Cette tendance s'observe également pour d'autre polluant à l'exception des émissions de CO₂ qui diminue plus lentement.

Plus spécifiquement le tronçon autoroutier du contournement de Lausanne, entre Villars-Ste-Croix et Vennes traverse une portion de territoire où la valeur limite d'immissions de l'OPair pour le dioxyde d'azote (NO₂) est respectée. En effet et en référence aux différents points de mesures la valeur moyenne annuelle du NO₂ oscille entre 20 et 25 µg/m³ dans les quartiers riverains de l'autoroute, à 150 à 200 m de celle-ci.

En complément, les résultats du réseau de mesures de pollution de l'air NABEL, publiés par l'OFEV, montrent que la charge en PM10 a fortement diminué depuis 1990. Les charges très élevées en PM10 enregistrées en 2003 et 2006 s'expliquent par une persistance de la phase d'inversion thermique au cours de ces années là. La part du trafic automobile est évaluée à 35% en moyenne nationale. Dans les villes et les zones suburbaines, les moyennes annuelles mesurées de PM10 en 2010 variaient de 18 à 21 µg/m³, sur les sites exposés au trafic jusqu'à 27 µg/m³ (valeur limite d'immission PM10: 20 µg/m³). En zone rurale, le long des autoroutes, des valeurs de 19 à 21 µg/m³ ont été enregistrées. A l'écart des routes, les valeurs relevées en zone rurale (16 à 19 µg/m³) se situaient en dessous de la valeur limite.

La valeur limite journalière moyenne pour les PM10 de 50 µg/m³ a été dépassée dans les villes et les agglomérations durant 10 à 21 jours, atteignant des valeurs maximales entre 66 et 117 µg/m³. En zone rurale, la valeur de 50 µg/m³ a encore été dépassée durant 4 à 7 jours selon les régions.

En outre, il importe de relever que les comptages quinquennaux Lausanne région 2010 ont permis de tirer quelques renseignements précieux au niveau de la mobilité de l'agglomération. En premier lieu, le trafic a fortement baissé aux limites de la ville de Lausanne et de son centre-ville (-13% en cinq ans au centre-ville), en dépit d'une forte croissance démographique et des emplois. En second lieu, le trafic a augmenté très fortement sur l'autoroute (+6 à 14 % en cinq ans selon les tronçons), qui compte majoritairement la part de la croissance des déplacements en trafic individuel. Ceci démontre que la fonction de l'autoroute en termes de protection du centre-ville d'une part, et d'autre part de canalisation des échanges destinés à l'agglomération se renforce et pose aussi des problèmes ponctuels de saturation (par ex. goulet de Crissier).

En référence au plan de charges établi par le service des routes du Canton de Vaud, le trafic 2010 est de 77'100 véhicules par jour, dont 3% de poids lourds sur le tronçon Villars-Ste-Croix – Blécherette, respectivement de 84'100 véhicules par jour, dont 3% de poids lourds, sur le tronçon Blécherette – Vennes.

Les pourcentages d'augmentation d'émissions évoqués dans l'interpellation concernent uniquement les véhicules légers. Les émissions des poids lourds n'étant pas influencées par une limitation de la vitesse à 100 ou 120 km/h, les pourcentages d'augmentation des émissions en considérant l'ensemble

du trafic sont donc de 25% pour les NOx, de 49% pour les PM10 et de 17% pour le CO2 selon nos estimations.

L'Ordonnance sur la Protection contre le bruit (OPB) définit les objectifs en matière d'assainissement du bruit aux articles 13 et suivants. L'article 15 précise le délai d'assainissement des routes nationales au 31 mars 2015 au plus tard. L'établissement des cadastres de bruit afin de définir les mesures d'assainissement nécessaires est en cours. Dans la procédure de l'assainissement, les mesures prises à la source de bruit doivent être évaluées en premier, ainsi la vitesse de circulation devra être appréciée comme mesure d'assainissement.

Par ailleurs, le revêtement posé durant l'été 2011 est dit phono-absorbant. Ces caractéristiques permettent de diminuer de 3 dB(A) les niveaux sonores par rapport à un revêtement « standard », gain correspondant à une baisse de moitié des charges de trafic.

En référence à la jurisprudence du Tribunal fédéral (122 II 165) la limitation de la vitesse autorisée sur le réseau nationale motivée par le respect d'exigences environnementales (LPE, OPair, OPB) doit s'inscrire dans le Plan des mesures OPair (PDM) de la région traversée par l'infrastructure autoroutière. En ce qui concerne le tronçon cité par l'interpellateur la Municipalité constate qu'il est planifié avec une vitesse de 120 km/h dans la mesure MO-3 du PDM05. En conséquence elle préconise de réévaluer l'abaissement de la vitesse autorisée sur la RN9 lors de la prochaine réactualisation dudit Plan des mesures OPair.

Etant donné l'augmentation du trafic sur les autoroutes, l'OFROU gère de manière volontariste les limitations de vitesse. On peut citer l'exemple de la «BAU active» depuis janvier 2010, sur l'autoroute A1 entre la demi-jonction de Morges Est et l'échangeur d'Ecublens, permettant l'utilisation temporaire de la bande d'arrêt d'urgence en tant que 3^{ème} voie ouverte à la circulation. Cette mesure, activée depuis la centrale de la Blécherette par les opérateurs trafic, intègre une mesure du trafic en continu avec une proposition d'ouverture de la « BAU active » (bande d'arrêt d'urgence), en cas de surcharge, combinée à un abaissement de la vitesse. Par ailleurs, un système similaire est actif dans le périmètre de la jonction de Villars-Ste-Croix avec ici un abaissement de la vitesse automatique, lorsque les charges de trafic atteignent un seuil critique.

Réponse de la Municipalité

Question 1

La Municipalité a-t-elle été informée ou consultée à propos de l'augmentation de la vitesse de 100 à 120 km/h sur le contournement autoroutier de Lausanne ?

Réponse :

Non, L'OFROU n'a pas consulté directement la Municipalité sur ces limitations de vitesse. Néanmoins, comme pour tous les chantiers autoroutiers, l'OFROU a invité un grand nombre de partenaires (police, gendarmerie, pompiers, communes, centre patronal, etc.) à plusieurs séances d'information sur les étapes de chantier. Lors de ces séances, la question de la limitation de vitesse a été abordée et l'OFROU a répondu que suite à la remise en état des revêtements, la vitesse serait à nouveau limitée à 120 km/h.

Question 2

Si oui, quelle a été sa prise de position à ce propos ?

Réponse :

Aucune, car la Municipalité n'a pas été consultée principalement sur cette problématique, mais sur les étapes de chantier et ses effets en terme de report de trafic et d'accessibilité au CHUV notamment.

Question 3

Au vu des conséquences exposées précédemment, notamment sur la pollution de l'air, la Municipalité entend-elle prendre contact avec les communes voisines concernées et les partenaires cantonaux et fédéraux, afin de demander une réévaluation de la vitesse sur le contournement autoroutier de Lausanne ?

Réponse :

Comme cela a été évoqué, l'OFROU va devoir indiquer les mesures préconisées pour respecter les exigences de l'OPB et le service de l'environnement et de l'énergie (SEVEN) devra évaluer, dans le cadre de la révision du Plan des mesures OPair (PDM05), les éventuelles mesures complémentaires nécessaires pour atteindre les objectifs fixés par l'OPair. La Municipalité sera particulièrement attentive à ce que l'efficacité d'une réduction de la vitesse à 100 km/h sur le tronçon objet de l'interpellation soit évaluée dans ces planifications et que l'opportunité de cette réduction ou du maintien à 120 km/h soit clairement démontrée. Pour rappel, la vitesse peut être aujourd'hui abaissée à 100 km/h ou moins lors de charges de trafic importantes, comme c'est le cas aux heures de pointe ou en cas d'incident. Cette gestion à distance par les opérateurs trafic de la Blécherette vise d'abord à améliorer la sécurité des usagers.