

Conseil communal de Lausanne

Rapport de la commission N° 58

chargée de l'examen du Rapport-Préavis 2019/33 - Assainissement du bruit routier - Définition de la stratégie d'intervention de la Ville de Lausanne - Réponses à un postulat et six pétitions

Présidence : Alice GENOUD (Les Verts)

Membres présents :

Valéry BEAUD (Les Verts)
Anne-Françoise DECOLLOGNY (Socialiste)
Louis DANA (Socialiste)
Karine BEAUSIRE BALLIF (Socialiste)
Jacques-Etienne RASTORFER (Socialiste)
Jacques PERNET (Libéral-Radical)
Xavier DE HALLER (Libéral-Radical)
Vincent VOUILLAMOZ (Le Centre)
Claude CALAME (Ensemble à Gauche)
Anita MESSERE (UDC)

Membres excusés :

Membres absents : Philipp STAUBER (PLC)

Représentant-e-s de la Municipalité : Florence GERMOND, directrice Finance et Mobilité
Patrick ETOURNAUD, chef de service des routes et de la Mobilité
Christelle BENAGLIA, adjointe du chef de service

Invité-e(-s) : Alem SUTA, vice-président de l'Association des fonctionnaires de la Police de Lausanne

Notes de séances : Juliette Boyer, administration routes et mobilité. Merci à elle pour l'efficacité et la clarté de ses notes.

Lieu : FIM, salle de réunion, Chauderon 9

Date : 3 octobre 2019 (séance 1) et 10 octobre 2019 (séance 2)

Début et fin de la séance : séance 1 : de 16h30 à 18h35
séance 2 : de 16h30 à 18h55

Séance n°1, 3 octobre 2019 :

Mme la Municipale présente le rapport-préavis. Elle rappelle notamment le cadre du PDcom qui vise à diminuer le trafic individuel motorisé et les mesures prises jusqu'à présent pour arriver à cet objectif (attractivité des transports publics, offrir des infrastructures de qualité pour les piétons et cyclistes, réaliser une nouvelle hiérarchie du réseau).

L'assainissement du bruit routier s'inscrit dans cette politique et répond aux exigences fédérales légales. Les propriétaires de routes avaient en effet jusqu'à mars 2018 pour réaliser l'assainissement de leur infrastructure.

Conseil communal de Lausanne

Le rapport-préavis permet cet assainissement grâce à la création de nouvelles zones modérées ainsi que la mise en place d'une limitation à 30km/h la nuit. Il sera aussi recours au phono-absorbant dans les lieux qui s'y prêtent. Les résultats du test à 30km/h de nuit mené sur Vinet-Beaulieu sont aussi présentés par Mme la Municipale.

Discussion générale :

La postulante déclare ses intérêts, étant une habitante de la rue Vinet et donc bénéficiaire du test de 30km/h la nuit. Elle exprime sa satisfaction quant à la réponse à son postulat et le rapport-préavis dans sa globalité. Elle met en exergue le côté novateur de la démarche (Lausanne est la première ville à le faire en Suisse) et comprend que cela ait pu prendre du temps à se réaliser. Elle ajoute que les riverains attendent avec impatience que le 30km/h de nuit soit de nouveau mis en place.

Le pétitionnaire exprime aussi sa satisfaction. Il ajoute que ces pétitions viennent de quartier très divers, ce qui montre l'engouement pour la réalisation rapide du 30km/h de nuit en Ville de Lausanne.

L'ensemble des commissionnaires qui se sont exprimés saluent la qualité du rapport ainsi que des mesures préconisées. Un commissaire aurait voulu aller plus loin, avec un 30km/h pas seulement pour la nuit mais aussi la journée. Plusieurs interrogations subsistent quand même, dont les réponses sont données par Mme la Municipale et ses services (en italique).

- Pour faciliter la circulation la nuit, est-il envisagé de supprimer les feux (feux clignotants) de 22h à 6h ?
Cela serait opportun, le service routes et mobilité est en train d'y travailler.
- Un commissaire se pose la question de la répression. Comment seront pénalisés les gens qui feront un excès de vitesse à 22h01 (lors du passage à 30km/h), est-ce qu'il y aura une sorte de tolérance ?
Il s'agit d'un vrai problème, la législation fédérale devrait être adaptée car de plus en plus de villes vont adopter ce 30km/h de nuit et donc de plus en plus de personnes vont être soumises à cette problématique.
- Pour les « feux bleus », la question de la répression se pose aussi. Ils ont déjà pris position publiquement sur la question en alarmant sur cette problématique. Comment la Municipalité se positionne-t-elle ?
*Pour les « feux bleus », la législation semble contradictoire. En effet, l'article 100 alinéa 4 de la Loi sur la circulation routière (LCR) dispose que « Si le conducteur d'un véhicule du service du feu, du service de santé, de la police ou de la douane enfreint les règles de la circulation ou des mesures spéciales relatives à la circulation lors d'une course officielle urgente ou nécessaire pour des raisons tactiques, il n'est pas punissable s'il fait preuve de la prudence imposée par les circonstances. ». Ainsi, un principe de proportionnalité est posé. A l'inverse, l'article 90 de la LCR et les mesures Via sicura prévoient une automatisation des sanctions pour les auteurs d'infraction.
Dans les Cantons de Vaud et de Genève, le ministère public n'applique pas systématiquement l'article 100 alinéa 4 précité aux services d'urgence, faisant primer l'article 90. Cela peut engendrer des conséquences pénales graves pour ces professionnels.*

C'est pourquoi, à la demande de plusieurs associations (Association des fonctionnaires de police de Lausanne, Association cantonale vaudoise des ambulanciers, Association des sapeurs pompiers professionnels), la Municipalité a interpellé l'Office fédéral des routes (OFROU) sur cette problématique, réclamant l'adjonction d'une plaque complémentaire aux futurs panneaux 30km/h de 22h à 6h « Exceptés police, service du feu, ambulance » afin que

Conseil communal de Lausanne

les véhicules d'interventions puissent y déroger lors de courses officielles urgente. L'OFROU n'a pu autoriser la pose de ces plaques, le cadre légal, selon lui, ne le permettant pas.

Depuis lors, la Municipalité de Lausanne a entamé de nouvelles démarches auprès du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC). Une lettre a ainsi été adressée à la conseillère fédérale Mme Simonetta Sommaruga. La Municipalité attend sa réponse. Des parlementaires sont également intervenus pour relayer cette problématique.

- Comment se déroulera l'enquête publique ?
Elle sera faite en un bloc, ce qui permettra de garder la cohérence du système qui repose sur une stricte application des critères cantonaux.
- Un commissaire aimerait garder des accès à 50km/h la nuit jusqu'à la petite couronne.
La cohérence du plan tient en ce qu'il est établi sur des données objectivables (nombre de personnes impactées par le bruit routier en dessus des normes pour la nuit). Il faut respecter cette cohérence pour que ce plan puisse tenir autant devant la population que devant des instances judiciaires en cas de recours lors de l'enquête publique.
- Un commissaire aimerait connaître les sanctions que pourraient avoir la Ville si elle ne respecte pas les obligations légales dans le domaine de l'assainissement routier ?
La Municipalité souligne qu'aucune plainte n'a été reçue à ce jour. Sur la question de l'indemnisation, elle fera l'objet d'une réponse spécifique avec un préavis qui traitera le postulat de M. Johann Dupuis (Postulat de M. Johann Dupuis et consorts du 12.08.2018 : « Pour un fonds d'assainissement et d'indemnisation en matière de bruit routier »).
- Un commissaire demande quelle est la position de l'OFROU par rapport à ce plan d'assainissement ?
L'OFROU est intégré au processus mais ne se prononce pas de manière formelle. L'OFROU a monté un groupe de travail par le biais de la SVI (Association Suisse des ingénieurs et experts en transports) dans lequel chaque Ville a pu venir présenter ses expérimentations (Lausanne avec le test Vinet-Beaulieu). C'est par ce biais que l'OFROU synthétise les actions de toutes les villes pour voir quelles sont les mesures qui fonctionnent.
- Un commissaire s'inquiète du fait que des rues soient sur deux communes et que le régime de circulation change ainsi à la frontière communale. Il demande à ce que la Municipalité prenne contact avec les communes limitrophes pour limiter les problèmes.
Lausanne est pionnière dans ce 30km/h de nuit, il faut donc bien commencer par le territoire lausannois. Mais plusieurs communes se sont montrés intéressées par la démarche. Elles attendent les résultats lausannois pour aussi se lancer. On peut donc espérer que le réseau du 30km/h de nuit sera bientôt étendue, notamment pour les communes limitrophes.

Rapport point par point

Seuls les points ayant fait l'objet d'une question ou remarque sont repris.

7.4.3 Bilan et perspectives de déploiement de la mesure

Plusieurs tronçons sont l'objet de questions, Mme la Municipale y répond (en italique).

- Le haut de l'Avenue de la Sallaz qui n'est pas compris dans le périmètre

Conseil communal de Lausanne

A fait l'objet de beaucoup de discussions avec la DGMR mais il n'y a pas le nombre d'habitants nécessaires.

- Chemin de la Vuachère, Chemin du Levant et Avenue de France qui ne sont pas compris dans le périmètre.

La densité est aussi insuffisante mais des zones 30km/h sont prévues à moyen terme.

- Partie de l'Av. du Léman qui n'est pas comprise dans le périmètre
La position des panneaux 30 km/h dépend aussi de conditions de terrain, en évitant de les mettre sur la limite communale ; Pully étant toutefois intéressé par la démarche, la situation pourrait être amenée à évoluer.

- « Petites rues » restant à 50km/h, qui sont encadrées par des voies à 30km/h, par exemple, le chemin de la Forêt.

Le but est d'en faire des zones 30km/h (notamment grâce au préavis rue vivante) mais il y aura sûrement une petite phase de latence entre la réalisation du 30km/h de nuit et ses réalisations de zones 30km/h.

7.4.4 Mesures d'accompagnement

Un commissaire revient sur la question des contrôles de vitesse. Pour lui, les mesures d'accompagnement ne sont pas suffisantes. Il serait nécessaire d'en avoir d'autres, par exemple la pause de marquage au sol ou des panneaux lumineux.

Mme la Municipale insiste sur le fait que la communication est essentielle pour la réussite de ce projet, et que ce rapport-préavis le prend en compte. 65 radars pédagogiques seront aussi posés sur le territoire lausannois, pour que les automobilistes aient conscience de la vitesse à laquelle ils roulent. Une période de tolérance sera aussi instaurée concernant les éventuelles amendes pour des dépassements de vitesse.

Deux propositions sont énoncées pour la séance suivante : auditionner un représentant des « feux bleus » et avoir une présentation des résultats du test sur Vinet-Beaulieu. La majorité des membres acceptent ces deux propositions.

2^{ème} séance, 10 octobre 2019

Audition de M. Suta, représentant des « feux bleus »

M. Suta est vice-président de l'Association des fonctionnaires de la Police de Lausanne (AFPL) et travaille depuis dix ans à Police secours. Il représente ses collègues policiers mais aussi ambulanciers.

Il rappelle que les services d'urgence sont soumis comme tout un chacun à la LCR. Toutefois, il existe une tolérance de 30km/h en cas d'urgence (sauver des vies, préserver la sécurité publique, poursuivre des fuyitifs, ou conserver des choses de valeur). Ainsi, lorsque la vitesse est limitée à 50 km/h, il est possible en cas d'urgence de rouler jusqu'à 80 km/h maximum. Avec le 30 km/h de nuit, cette vitesse maximale va être ramenée à 60km/h. Pour lui, ces 20 km/h vont augmenter le délai d'intervention des services d'urgence et pénaliser les citoyens.

Autre conséquence du 30km/h de nuit, les professionnels de l'urgence risquent d'être plus exposés à des conséquences pénales en cas de dépassement de la vitesse limite de 60 km/h. Ainsi, à 70 km/h au lieu de 30 km/h, l'urgentiste sera passible d'une peine privative de liberté de 1 à 4 ans, et d'une durée minimale de retrait du permis de conduire de deux ans (retrait définitif pour les récidivistes). Il faut ajouter à cela les conséquences plus larges sur la vie professionnelle et privée de la personne.

C'est pourquoi, en avril 2018, trois associations (Association des fonctionnaires de police de Lausanne, Association cantonale vaudoise des ambulanciers, et Association des sapeurs pompiers

Conseil communal de Lausanne

professionnels) ont écrit à la Municipalité pour l'interpeller sur les conséquences du 30km/h de nuit pour les services d'urgence et demander l'adjonction de plaques complémentaires « Exceptés police, service du feu, ambulances ». La Municipalité, dans sa réponse du 22 août, a fait part de la réponse négative de l'OFROU à ce sujet.

Pour les « feux bleus » le cadre juridique doit donc être adapté pour qu'ils puissent faire leur travail dans les meilleures conditions possibles.

Mme la Municipale rappelle que la Municipalité soutient entièrement une clarification du cadre juridique sur ce point mais qu'actuellement, la balle est dans le camp de la Confédération.

Suite aux questions des commissaires, M. Suta apporte plusieurs compléments d'informations :

Concernant la tolérance de 30km/h en dessus de la limite légale, M. Suta précise qu'il s'agit d'un ordre de service du commandant de la police de Lausanne mis à jour le 01.01.2009. Si l'urgentiste respecte cette limite (80 km/h lorsque la vitesse est limitée à 50 km/h), c'est au commandant de décider, en fonction des circonstances de l'espèce, s'il faut porter le cas ou non devant le procureur. Au-delà de cette limite, c'est automatique.

Concernant comment la vitesse des policiers est contrôlée, M. Suta répond qu'un policier peut se faire flasher ou impliquer dans un accident (comme tout conducteur).

Concernant les zones piétonnes, les services d'urgence circulent très lentement.

Présentation des résultats du test Vinet-Beaulieu

Un test a été mené pour le 30km/h sur le tronçon Vinet-Beaulieu. Pour documenter cet essai, une enquête a été réalisée avant, pendant et après le test.

Le test a eu les résultats suivants : baisse de la vitesse moyenne, baisse du nombre décibels (-2.7 et avec pose de phonoabsorbant -6.1), baisse aussi des niveaux de bruit de pointe. Pour les riverains, ils ont ressenti beaucoup de moins de gêne dû au bruit, une augmentation de la sécurité routière et une baisse de la pollution atmosphérique.

Après le test, le retour à 50km/h a démontré un retour à des vitesses proche d'avant le test, il y avait juste moins d'excès de vitesse.

Des questions supplémentaires sont posées de la part des commissaires. Les réponses sont donnée par Mme la Municipale et ses services (en italique).

- Comment ont été choisis les participants à l'enquête ?
L'enquête a été réalisée par un mandataire indépendant. Les riverains ont répondu sur une base volontaire, il n'y a pas eu d'échantillon représentatif.
- Quels sont les effets du test sur la pollution de l'air ?
Le test n'a pas pris en compte cet aspect mais il serait possible de faire une corrélation en prenant les compteurs qui mesurent la pollution de l'air sur le territoire lausannois. La Municipalité s'est intéressée à la question, mais n'a pas trouvé d'étude qui démontre qu'une baisse de la vitesse a un effet sur la pollution de l'air.

Suite du traitement du rapport-préavis, point par point

7.4.4 Mesures d'accompagnement

Conseil communal de Lausanne

Un commissaire propose deux amendements à ce rapport-préavis :

- mettre en veille les feux de circulation entre 22h00 et 06h00 sur les axes limités à 30km/h durant ces heures et pour autant qu'aucun motif sécuritaire ne s'y oppose.
- mettre en place un marquage au sol permettant d'identifier clairement l'entrée sur un axe limité à 30km/h de 22h00 à 06h00.

Mme la Municipale et plusieurs commissaires insistent sur le côté limitatif du terme « marquage au sol », d'autres moyens efficaces pourraient être utilisés. Le commissaire ayant proposé les amendements change donc « marquage au sol » par « une signalisation ».

Les différents commissaires qui prennent la parole soutiennent ces deux amendements.

7.5 Extension des zones modérées comme mesure d'assainissement du bruit routier

Un commissaire s'interroge sur le fait que plusieurs petites rues restent dans un périmètre à 50km/h, est-ce qu'il ne serait pas plus judicieux de les mettre dans les zones 30km/h ?

Madame la Municipale répond que de fait, ce sont des rues où il n'est pas possible de circuler à 50km/h. Pour certaines petites rues, les aménagements pour en faire une zone 30 sont faciles, mais pour d'autres cela demandent plus de temps et de moyens. Il faut donc faire du cas par cas.

7.6 Poursuite de la généralisation de la pose d'enrobés phono-absorbants

Suite à une question d'un commissaire, Mme la Municipale explique que pour les nouveaux aménagements, un enrobé phono-absorbant est posé de façon systématique. Pour les axes où le 30km/h de nuit ne suffirait pas à faire descendre le bruit en dessous des valeurs limites fixées par l'OPB, un revêtement phono-absorbant sera posé en complément. Ces derniers sont 10% à 15% plus cher qu'un enrobé classique mais le Canton offre des subventions qui compensent la différence de prix. Le coût est neutre pour la ville.

10. Réponse au postulat de Mme Decollogny

La postulante réitère sa satisfaction sur ce rapport-préavis. Le 30km/h de jour sera sûrement le prochain pas et il aura pour effet une meilleure fluidité du trafic.

11. Réponse à six pétitions de M. Dana

Le pétitionnaire réitère sa satisfaction.

13. Cohérence avec le développement durable

Suite à une question d'un commissaire, Mme la Municipale explique que le fond pour le développement durable n'a pas été utilisé, car il a déjà été utilisé pour des montants relativement conséquents par sa direction.

14. Répartition des dépenses par type de mesure

Un commissaire demande la raison de la différence pour le prix des aménagements entre les nouvelles zones à 30km/h. Il lui est répondu que cela dépend bien sûr des mètres linéaires mais que par exemple les coûts pour l'aménagement des arrêts de bus changent la donne.

16. Conclusions

Un commissaire souhaite ajouter qu'il trouve le rapport-préavis bon, mais que la question de l'adaptation de la LCR à cette nouvelle donne du 30km/h de nuit l'indispose, pour le conducteur lambda mais aussi pour les « feux bleus ». Il propose deux vœux dans ce sens à la commission :

Conseil communal de Lausanne

- *la commission souhaite que la Municipalité intervienne auprès des instances compétentes dans le but d'adapter les dispositions légales ou leur application de manière à permettre aux services d'urgence d'accomplir leur mission avec la plus grande efficacité.*
 - *la commission souhaite que la Municipalité intervienne auprès des instances compétentes pour que la législation prenne en compte les impacts en termes de sanctions des changements de limitation de vitesse entre le jour et la nuit.*
-

Conclusion(s) de la commission :

- Vœu 1

La commission souhaite que la Municipalité intervienne auprès des instances compétentes dans le but d'adapter les dispositions légales ou leur application de manière à permettre aux services d'urgence d'accomplir leur mission avec la plus grande efficacité.

Le vœu est accepté par 10 oui et 1 refus.

- Vœu 2

La commission souhaite que la Municipalité intervienne auprès des instances compétentes pour que la législation prenne en compte les impacts en termes de sanctions des changements de limitation de vitesse entre le jour et la nuit.

Le vœu est accepté par 7 oui, 2 absentions et 2 refus

Nouvelle conclusion 1 (amendement)

De mettre en veille les feux de circulation entre 22h00 et 06h00 sur les axes limités à 30km/h durant ces heures et pour autant qu'aucun motif sécuritaire ne s'y oppose.

Acceptée par 10 oui, 1 refus

Nouvelle conclusion 1bis (amendement)

De mettre en place une signalisation permettant d'identifier clairement l'entrée sur un axe limité à 30km/h de 22h00 à 06h00.

Acceptée par 10 oui, 1 refus

Conclusion 1ter (ancienne conclusion 1)

Acceptée par 10 oui, 1 non

Conclusion 2 à 5

Acceptée par 10 oui, 1 refus

Conclusion 6

Acceptée par 9 oui, 1 abstention et 1 refus

Conclusion 7-12

Conseil communal de Lausanne

Acceptée par 10 oui et 1 refus

Lausanne, le 4 novembre 2019

La rapportrice Alice Genoud