

Conseil communal de Lausanne

Rapport de la commission n° 53

chargée de l'examen du postulat de M. Johann DUPUIS et crts :

« Lausanne doit passer au 30 km/h au plus vite ! »

Président :	M. Valentin CHRISTE
Membres présents :	Mmes Séverine GRAFF, Mathilde MAILLARD, Gaëlle MIELI, Ariane MORIN, Anouck SAUGY MM. Valéry BEAUD, Johann DUPUIS, Henri KLUNGE, Yusuf KULMIYE, Andrea MÜNGER, Olivier THORENS, Vincent VOUILLAMOZ
Membres excusés/absents :	Néant
Représentants de la Municipalité :	M. Patrick ETOURNAUD, chef du Service de la Mobilité et de l'Aménagement des espaces publics
Notes de séance :	Mme Chloé AUGSBURGER, procès-verbaliste auprès du Secrétariat du Conseil communal, que nous remercions vivement, accompagnée de M. Frédéric TÉTAZ, Secrétaire du Conseil communal.

Lieu : Hôtel de Ville, salle des Commissions

Date et heure : Lundi 13 novembre 2023, 17h30 - 18h30

Après les opérations préliminaires d'usage, le postulant présente son texte. Il rappelle que la généralisation de la limitation de la vitesse routière à 30 km/h figure dans de nombreux documents stratégiques (Programme de législature, Plan directeur communal [PDCom], Plan climat). Il exprime sa surprise face à l'annonce de la signature, par la Municipalité, d'un certain nombre de conventions avec des acteurs privés (représentants des parkings, commerçants) garantissant que la limitation à 50 km/h serait maintenue sur 21 axes routiers jusqu'à la fin de la législature en cours, soit 2026. Il note cependant le caractère pragmatique de la conclusion de ces accords, permettant ainsi de débloquer les oppositions à la construction du tram Lausanne-Renens. Il observe que parmi les 21 axes en question, certains relèvent de la compétence du Canton, les chances pour la commune d'obtenir une baisse de la vitesse étant par conséquent limitées. Son souhait est que, s'agissant des tronçons communaux, la Municipalité étudie l'opportunité d'introduire une limite à 30 km/h à l'échéance des conventions signées ; s'agissant des tronçons cantonaux, qu'elle entre en discussion avec le Canton avec le même objectif. Enfin, il rappelle les bénéfices d'un abaissement de la vitesse maximale autorisée, notamment en termes de sécurité routière et de limitation de la pollution sonore et atmosphérique.

En réponse à la question préliminaire d'un commissaire, le chef du service de la mobilité et de l'aménagement des espaces publics rappelle que l'Ordonnance sur la signalisation routière (OSR ; RS 741.21) a été révisée avec effet au 1^{er} janvier 2023. Il en découle que les communes disposent d'une certaine marge de manœuvre dans la définition des limitations

Conseil communal de Lausanne

générales de vitesse. Le Canton a déterminé les axes affectés à la circulation générale (au sens de l'OSR). Ceux-ci sont subdivisés en axes dits principaux et axes dits de distribution. Lorsqu'il s'agit de déterminer si un tronçon doit être limité à 30 km/h durant la journée, une analyse est menée, laquelle repose sur deux notions principales : réduction des nuisances sonores et amélioration de la sécurité des usagers. Dans le cadre de la mise à l'enquête, un rapport technique démontrant la plus-value de la mise en place d'une zone 30 km/h en ce qui concerne les deux aspects susmentionnés doit être produit. Cette démarche relève de la compétence de la Municipalité. Une publication dans la FAO est nécessaire, soumise à une autorisation cantonale préalable, et une voie de recours est ouverte à la Cour de droit administratif et public du Tribunal cantonal.

La discussion est ouverte.

Les partisans du postulat avancent des arguments pouvant être résumés comme suit :

- La législation fédérale évolue dans le sens d'un développement facilité des zones limitées à 30 km/h et le postulat s'inscrit dans cette tendance ;
- Les rapports du Bureau de prévention des accidents (BPA) et de l'Office fédéral des routes (OFROU) mettent en évidence la diminution de la fréquence et de la gravité des accidents de la route lorsque la vitesse maximale autorisée est plus basse ;
- S'il y a certes quelques frais de mise en œuvre (marquage, signalisation, etc.), ceux-ci sont contrebalancés par les non-dépenses découlant des accidents évités (frais médicaux, dégâts matériels, arrêts de travail) ;
- Le passage à 30 km/h améliore la fluidité du trafic dans les localités, n'allonge la durée des trajets que de manière anecdotique et ne provoque pas de report de trafic particulier¹ ;
- Les mesures d'accompagnement à la généralisation de la limitation à 30 km/h, notamment la suppression des feux de circulation ou la création de giratoires, pourraient contribuer à fluidifier le trafic, ainsi que la création du tram, du réseau de BHNS et du M3 ;
- Des études menées ailleurs dans le monde confirment les bénéfices de la proposition en termes de santé publique, notamment du fait de la réduction des nuisances sonores ;
- Plutôt que de braquer les opposants à la généralisation du 30 km/h, il convient de fluidifier les négociations afin d'éviter les oppositions, et donc d'adopter le postulat dans l'optique des discussions qui auront lieu lors de la prochaine législature ;

Ceux qui s'y opposent le font pour les motifs qui suivent :

- La Municipalité cherche déjà à généraliser le 30 km/h, conformément au PDCom, le présent postulat est par conséquent redondant ;
- Le bruit routier est certes un problème, mais de manière moins marquée durant la journée, et la route n'est pas la seule source de bruit en ville ;
- S'agissant des nuisances sonores, les secteurs qui sont restés limités à 50 km/h ne le sont que durant la journée et non la nuit ;
- Il conviendrait d'examiner les accidents de la route sur l'ensemble du territoire communal, et non uniquement sur les axes visés par le postulat ;
- Par souci de cohérence, il faudrait s'assurer que tous les modes de transport respectent les limitations de vitesse ;

¹ https://www.svi.ch/media/upload/publications_fr/64600225_SVI_Merkblatt_2021-01_20210923_f.pdf

Conseil communal de Lausanne

- Lausanne, en tant que poumon économique vaudois et carrefour de mobilité important en Suisse romande, doit demeurer accessible à tous les modes de transports ;
- La généralisation du 30 km/h supprime les incitatifs à emprunter les axes dédiés à la circulation générale, autrement dit crée un risque de report de trafic dans les zones d'habitation ;
- Le maintien d'un réseau cohérent d'axes à 50 km/h en ville permet une connexion efficace entre les parkings du centre-ville et les axes cantonaux et autoroutiers ;
- D'autres mesures de nature technique sont possibles pour réduire le bruit routier : urbanisation, réaménagement des appartements (avec les pièces à vivre du côté opposé aux axes routiers majeurs), pose de revêtements routiers phono-absorbants ;
- L'OSR a certes été révisée², mais pas dans le sens évoqué par les partisans du texte : selon le Conseil fédéral, la circulation sur les routes affectées à la circulation générale doit en principe rester limitée à 50 km/h³ - il convient donc de ne pas prévoir un schéma de circulation contraire à cette approche ;
- Les conventions signées par la Municipalité vont dans le sens de ce que la Confédération et le Canton prévoient en matière de mobilité, ce dernier ayant notamment publié une directive le 2 janvier 2023, dont il ressort en substance que les routes affectées à la circulation générale comprennent les routes cantonales en traversées de localité, mais aussi le réseau communal des routes principales de liaison et de distribution ;
- Si l'on souhaite de bonne foi fluidifier le débat, il faut aussi que la Municipalité renonce à certains aménagements inutilement chicaniers sur les axes principaux (arrêts de bus bloquants, pistes cyclables aux tracés questionnables, etc.).

Parvenue au terme de ses délibérations, la commission passe au vote.

Conclusion de la commission : la commission recommande la prise en considération du postulat par **7 oui** contre **5 non**, sans abstention.

Lausanne, le 14 mai 2024

Le rapporteur :

Valentin Christe

² <https://www.fedlex.admin.ch/eli/oc/2022/498/fr>

³ <https://www.admin.ch/gov/fr/accueil/documentation/communiques.msg-id-90055.html>