

# Conseil communal de Lausanne

---

## Rapport de la commission N° 14

chargée de l'examen du Postulat de M. Denis Corboz et consorts :  
« 30km/heure de jour comme de nuit maintenant ! »

---

Présidence :	Mme Anne BERGUERAND	Les Verts (remplace M. Raedler)
Membres présents	Mme Axelle COPPE	Parti Socialiste
	Mme Christiane SCHAFFER	Le Centre
	M Vincent Brayer	Parti Socialiste
	M. Alix BRIOD	PLR
	M. Jean-François CACHIN	PLR
	M. Claude CALAME	Ensemble à Gauche
	M. Jean-Luc CHOLLET	UDC
	M. Denis CORBOZ	Parti Socialiste
	M. Louis DANA	Parti Socialiste
	M. Nicola DI GIULIO	Libéral Conservateur
	M. Daniel DUBAS	Les Verts

Représentant-e-s de la Municipalité :

Mme Florence GERMOND	Directrice des finances et de la mobilité
M. Patrick ETOURNAUD	Chef du Service des routes et de la mobilité

Je remercie chaleureusement :

M. Ludovic SAULET de l'Administration Routes et Mobilité, pour ses notes de séances.

---

Lieu : salle 2-3 Chauderon, niveau R

Date : jeudi 4 février

Début et fin de la séance : de 16h00 à 16h45

---

Après la traditionnelle présentation des membres de l'administration par Mme la Conseillère municipale, la parole est donnée au postulant.

Celui-ci annonce en préambule qu'il souhaite affiner quelques points de son postulat, vu le nombre de débats suscités par le 30km/h en ville. Il explique qu'il a notamment mieux réalisé l'importance de ce postulat, suite au premier déconfinement et au retour de la circulation avec son lot de pollutions atmosphériques et sonores.

Ce postulat a pour but de pacifier et tranquilliser la ville en considérant mieux la santé de ses habitant.e.s. De plus en plus d'études relatives au sommeil démontrent plus précisément les différents maux que génère la circulation en milieu urbain, tels que la somnolence diurne, la fatigue chronique, la nervosité ou encore l'irritabilité ainsi que l'hypertension ou des maladies cardiovasculaires. Cette liste non exhaustive de problèmes de santé liés aux bruits dus à la circulation et notamment la nuit, ne se prête plus au débat scientifique.

# Conseil communal de Lausanne

---

Il lui semble important aussi de rappeler que les coûts économiques liés à la circulation, dont fait état le site internet de l'office fédéral de l'environnement, se chiffraient à plusieurs millions de francs en 2017.

Cette limitation à 30km/h paraît simple à appliquer et tout à fait proportionnée. En effet, le temps supplémentaire pour traverser la ville est estimé à environ 3 minutes. Cette mesure impacterait aussi le trafic de transit, en le réduisant. Celui-ci représente aujourd'hui 50% de la circulation à Lausanne.

Lausanne va bénéficier, ces prochaines années, de nettes améliorations en transports en commun, le moment est donc tout à fait opportun pour passer le pas et adopter ce 30km/h de jour comme de nuit.

À ce stade de la prise en considération, la discussion générale est ouverte.

Plusieurs commissaires se manifestent en soutien à ce postulat, relevant que les essais qui ont eu lieu ont démontré la pertinence de cette mesure et qu'autant en Suisse qu'à l'étranger, de plus en plus de villes font ce choix, le Canton de Genève même a annoncé vouloir déployer ce concept sur son territoire. Cette mesure peu onéreuse aura un impact important dans la réduction des nuisances sonores et de la pollution.

Lors du rappel d'un postulat<sup>1</sup> déposé en 2016 demandant la limitation à 30 km/h sur la "Petite Ceinture" et dans son périmètre, la nécessité d'accompagner cette mesure par une suppression des feux de circulation est évoquée. Leur remplacement, entre autres, par des giratoires, fluidifierait la circulation qui ne serait plus soumise aux accélérations et freinages intempestifs.

Les pétitions concernant la limitation à 30km/h de nuit dans un certain nombre de quartiers ont montré la volonté de beaucoup d'habitants.e.s pour cette mesure la nuit. Étendre cette limitation à la journée fait sens car il ne faut pas oublier que plus de 50 % des ménages lausannois ne possèdent pas de véhicule mais en subissent les nuisances. Cette mesure produirait également un effet important sur la sécurité. En effet, les chances de survie d'une victime d'un accident à 30km/h sont multipliées par 9 par rapport à un même cas à 50km/h.

Il est demandé que cette limitation soit accompagnée de mesures complémentaires luttant contre d'autres nuisances sonores comme les motos et les voitures trop bruyantes par exemple, mais il n'est par contre pas possible pour l'instant, de sanctionner les excès mesurés par les radars antibruit, la législation fédérale ne le permettant pas.

Certaines mesures d'accompagnement ont été proposées dans un autre postulat<sup>2</sup> déposé en 2020. La diminution du trafic de transit en fait partie, tout comme l'augmentation et l'amélioration des Transports Publics. Plus de zone piétonnes et des quartiers d'habitation débarrassés au maximum de la circulation, permettraient aussi de préserver les habitants.e.s de ces nuisances. Il ne faut pas oublier que plus de la moitié de la circulation à Lausanne est due au trafic de transit, qui n'apporte rien à Lausanne.

---

1 Postulat de Claude Calame - 30 km/h sur la "Petite Ceinture" et dans son périmètre déposé le 27.09.2016

2 Postulat de Vincent Brayer et crts - De la route à la rue déposé le 12.06.2018 et renvoyé à la Municipalité le 24.11.2020

# Conseil communal de Lausanne

---

Un commissaire évoque une étude réalisée à Berlin, portant sur le bruit émis par des pneumatiques à 30km/h et à 50km/h, il apparaît que celui-ci diminue de deux décibels, ce qui lui semble imperceptible. Mais il a été précisé que même si cela peut paraître faible, l'échelle témoignant du bruit n'étant pas linéaire mais logarithmique, cette diminution est donc conséquente. Il nous a été expliqué que jusqu'à 30km/h c'est surtout le moteur que l'on entend ; au-delà de cette vitesse, ce sont les pneus qui émettent le plus de bruit ! Même l'électrification du parc automobile n'y changera rien, d'autant plus que les véhicules électriques se trouvent être plus lourds que ceux à essence. Madame la Municipale confirme ces précisions en démontrant que les multiples expériences menées à Lausanne, et également dans d'autres villes, font état d'une diminution par deux de ces nuisances sonores.

Certains commissaires trouvent difficile de conserver le 30 km/h et craignent un pléthore d'amendes. Il leur est précisé que ces mesures n'ont pas pour vocation de sanctionner les automobilistes, mais de diminuer les nuisances subies par la population lausannoise. La possibilité d'avoir une phase de transition afin de sensibiliser les automobilistes, par exemple à l'aide de radars dits « smiley », est proposée. A noter qu'en journée il est rare de pouvoir dépasser les 30km/h en ville.

Des questionnements concernant les véhicules d'urgence et l'absolue nécessité d'y trouver une réponse ont été formulés. Il est évident que pour ces professions la vitesse est souvent capitale. Un aide-mémoire récent de la Confédération a été évoqué, celui-ci mentionne que l'intervenant peut, notamment de nuit, enclencher uniquement les feux bleus, sans sirène quand qu'il avance de manière rapide et sans déroger de manière significative aux règles de la circulation, mais que cela lui fait perdre sa priorité. Une réponse a été apportée par Madame la Municipale précisant que la Ville avait écrit à la Confédération, concernant cet important sujet. Elle porte à la connaissance de la commission, que plusieurs objets parlementaires sont en cours et vont dans le sens d'un consensus politique, protégeant les conducteurs de véhicules d'urgence, de poursuites devant les tribunaux.

Un des points importants qui a été relevé, est l'obligation de protéger la population du bruit, à laquelle les autorités doivent veiller. En effet, en cas de dépôt de plainte contre les pouvoirs publics sur ce sujet, cela pourrait coûter extrêmement cher.

Des membres de la commission n'adhèrent pas à ce postulat mais désirent tout de même le renvoyer à la Municipalité. Ils estiment le sujet complexe et que le débat ne pourrait pas se faire sans un élément concret tel qu'un rapport préavis. Celui-ci devra apporter des explications sur les avantages du passage à 30km/h, de son impact sur la fluidité du trafic, les démarrages en pente, sur les diminutions de décibels et sur la sécurité. La compatibilité de cette limitation à 30km/h avec la «loi fédérale sur les routes nationales et le trafic d'agglomération» est questionnée, notamment sur le fait que le Canton de Vaud doit améliorer la fluidité du trafic dans ses villes .

Il a été remis en mémoire la différence entre «zone 30» et limitation à 30km/h. En effet, une «zone 30» est souvent établie dans des quartiers résidentiels où les activités des riverains sont privilégiées par rapport à la circulation, et sont soumises à toutes une série de réglementations à respecter, la priorité de droite y est de mise et généralement les passages pour piétons sont supprimés, sauf parfois lorsqu'une école se trouve dans le secteur. Lors d'une limitation à 30km/h, seule la vitesse est impactée.

Tous les véhicules devront être concernés par ces mesures, même les cycles : il est stipulé que dans cette optique aussi, la Ville soutient les vélos électriques à 25km/h et non ceux à 45km/h.

# Conseil communal de Lausanne

---

Concernant la suppression des feux, certains craignent que cela ne génère une certaine insécurité ; pour le moment une dizaine de feux ont été supprimés et, la nuit, une vingtaine de carrefours sont au clignotant ; cela fonctionne plutôt bien. Il est porté à notre connaissance que des études menées démontrent qu'avec un régime à 30 km/h, de nombreuses signalisations lumineuses peuvent être supprimées et que la fluidité du trafic bénéficie également. En effet, avec la baisse de la vitesse, les distances d'arrêt sont nettement réduites. Dès lors, certains feux perdent leur utilité.

Plusieurs villes en France ou encore en Espagne ont déjà fait le choix de déployer cette limitation de vitesse sur l'ensemble de leur territoire, cela n'a donc rien d'utopique et s'avère être l'avenir des agglomérations.

Il a été évoqué que lorsque les premières zones piétonnes se déployaient à Lausanne il y a une trentaine d'années, cela s'apparentait à une révolution et les inquiétudes étaient multiples. Aujourd'hui une large majorité les apprécie et les doutes sont levés. Les changements se font mais ils doivent être bien préparés et expliqués.

Le sondage effectué auprès des habitant.e.s après les essais du 30 km/h de nuit sur certains tronçons, illustre que 98 % des personnes sondées plébiscitent la mesure. Pour la mise en place du 30km/h de nuit, tout est prêt en termes de logistique, de stratégie et de technique. Toutefois, le dossier est actuellement bloqué et une décision de la justice est attendue afin de permettre à la Ville de déployer cette mesure.

Selon le planning de réalisation actuel, les quartiers résidentiels lausannois bénéficieront du statut «zone 30» d'ici 2023. Par contre, pour le réseau principal, les réglementations évoquées pour les «zones 30» ne peuvent pas s'appliquer, d'où l'intérêt d'y déployer une limitation à 30km/h. Toujours selon Madame la Municipale, les dernières décisions prises par le Tribunal fédéral sur cette thématique confirment la pertinence d'appliquer cette réglementation, notamment pour lutter contre le bruit et accroître la sécurité.

A l'issue de cette discussion, le postulat est soumis au vote de la commission.

**Conclusion de la commission :** Par 10 voix pour, 1 voix contre et une abstention, la commission décide le renvoi du postulat à la Municipalité.

---

Lausanne, le 13avril 2021

La rapportrice :  
Anne Berguerand

