

## **Rapport de la commission n° 68 chargée d'examiner les deux postulats suivants:**

### **Postulat 1) Postulat de M. Johann Dupuis et consorts : « Pour un fonds d'assainissement et d'indemnisation en matière de bruit routier »**

### **Postulat 2) Postulat de Mme Anne-Françoise Decollogny et consorts : « A 30 km/heure à toute vitesse »**

La commission a siégé le 4.09.2018 de 16h00 à 17h45 à Chauderon et était composée des conseiller/-ères suivant(e)s:

Daniel Dubas, Anne-Françoise Decollogny, Benoît Gaillard, Louis Dana, Musa Kamenica, Jean-Daniel Henchoz, Xavier de Haller, Philipp Stauber, Vincent Vouillamoz, Johann Dupuis et la sous-signée qui la présidait.

Etaient également présents: Madame la municipale Florence Germond (FM<sup>1</sup>) accompagné de Mr Patrick Etournaud (Chef du Service des routes et de la mobilité), Pierre Treyvaud (Chef de la division Construction et Maintenance - Service des routes et de la mobilité), François Mukundi (Adj. Administratif - Service des routes et de la mobilité)

---

#### **Rappel des demandes du postulant et de la postulante:**

#### **Postulat 1) M. Johann Dupuis et consorts : « Pour un fonds d'assainissement et d'indemnisation en matière de bruit routier »**

Ce postulat est complémentaire au postulat 2), qui se concentre plus sur l'instauration de mesures de réduction du bruit, alors que celui-ci est plus axé sur le financement de ces mesures et **demande de création d'un fonds communal dédié à l'indemnisation des victimes du bruit routier.**

Il existe une obligation des propriétaires des infrastructures routières (Communes, Cantons et Confédération) d'indemniser les personnes soumises à des dépassements de limite du bruit routier; **les autorités avaient un délai jusqu'au 31 mars 2018 pour procéder à l'assainissement, passé ce délai des indemnisations peuvent être demandées aux autorités publiques.**

La Confédération a fixé à fin 2020 (prolongé jusqu'en 2022) l'arrêt du subventionnement des cantons et communes propriétaires d'infrastructures routières qui en auront fait la demande pour mettre en œuvre des mesures d'assainissement du bruit routier La Ville de Lausanne pourrait se trouver dans l'obligation d'indemniser les propriétaires, mesure prévue dès le 31 mars de cette année, en l'absence d'assainissement. Elle devrait donc faire une étude en amont pour montrer comment elle va faire face à ces possibles obligations.

Le postulat demande de :

- **Planifier une solution permettant d'indemniser les victimes du bruit routier sur le territoire communal ;**
- **Etablir l'opportunité ou pas d'un fonds d'indemnisation ;**

---

<sup>1</sup> Direction Finances et mobilité

- *Etudier la possibilité juridique **pour que ce fonds soit alimenté en appliquant le principe de causalité et du pollueur-payeur**, pour éviter qu'il ne soit alimenté par l'ensemble de la population à travers l'impôt.*
- *Etablir ce fonds de manière à ce **qu'il serve à financer les mesures permettant d'agir à la source pour obtenir une réduction conséquente du bruit**, comme la mise en place de gendarmes couchés, de panneaux de réduction de la vitesse ou des mesures d'adaptation phonique sur les routes, etc.*

**Postulat 2) Mme Anne-Françoise Decollogny et consorts : « A 30 km/heure à toute vitesse »**

La postulante avait déjà déposé un premier postulat en 2011 dans lequel elle demandait la réduction de vitesse au centre-ville et celle du bruit du trafic routier en particulier (conformément aux exigences de l'Ordonnance de protection contre le bruit) et également une interpellation « Véhicules trop bruyants, l'impunité ? ».

Elle rappelle l'évolution positive dans les dix dernières années dans ce domaine:

- rapport qui montre que la limitation de la vitesse à 30km/h est une mesure efficace pour lutter contre le bruit<sup>2</sup>;
- mise en place de contrôles du bruit des véhicules et dénonciation des véhicules trop bruyants;
- l'arrivée du plan national du DETEC des mesures pour diminuer les nuisances sonores;
- publication de l'Association suisse des ingénieurs et experts en transport qui aboutit au renversement de la règle en vigueur et préconise que le 50 km/h en ville soit considéré comme une exception et que le 30 km/h devienne la règle;
- action de la Ligue suisse contre le bruit (Lärmliga) pour réclamer des dommages et intérêts suite à l'expiration du délai pour l'assainissement du bruit routier;
- accord de la Ville de Lausanne et le Canton de Vaud pour lancer le test du 30 km/h la nuit sur les avenues de Beaulieu et Vinet, où le niveau sonore du bruit est très élevé;
- étude du CHUV et l'EPFL, qui établit un lien entre la somnolence diurne et le bruit du trafic routier auquel sont confrontés certains quartiers de la ville pendant la nuit. Cette étude met également en évidence le fait que la ville de Lausanne est la plus bruyante de Suisse (rues en pente et fortes accélérations des véhicules montants ou au démarrage)

A propos des tests réalisés à Lausanne, la vitesse moyenne à Vinet est descendue à 35,4 km/h. Les pics de bruit sont passés de 300 à 50, ce qui correspond à un passage d'un pic de bruit par nuit environ à un pic par semaine. A Beaulieu en revanche, la vitesse moyenne est descendue à 40 km/h, mais avec une diminution de 3 db, mais le dépassement était de 10db de plus que les exigences légales au départ.

**Le postulat demande :**

- 1. L'établissement d'une zone de réduction de la vitesse à 30 km/h dans tout le centre-ville (sans aucune obligation d'adopter des mesures d'aménagement) ;**
- 2. L'extension de la limitation à 30 km/h de jour comme de nuit ;**
- 3. L'extension du nombre de rues à 30 km/h en commençant par celles où les pics de bruits sont dépassés selon le cadastre du bruit.**

---

<sup>2</sup> Rapport de la Commission fédérale pour la protection contre le bruit

## Résumé de la discussion:

- Les postulats présentés abordent un enjeu essentiel de santé publique auquel la Municipalité est confrontée et sur lequel elle travaille (test 30km/h Vinet-Beaulieu mentionné plus haut).
- L'intention de la Municipalité de présenter un préavis au second semestre 2019 qui détaillera la panoplie des mesures structurelles et des mesures de limitation des vitesses permettant de se conformer aux exigences de l'ordonnance sur la protection contre le bruit.
- Il y a eu à ce jour deux courriers de doléance déposés et il n'existe aucun fonds destiné à indemniser les plaignants à l'heure actuelle.
- A Bâle, le 30 km/h est imposé même dans des zones de transit, avec l'appui du Tribunal fédéral (recours ACS-TCS invalidés) pour lutter contre le bruit qui est un grand problème de santé publique.
- La réduction de la vitesse contribue à améliorer la sécurité sur les routes concernées. La ville de Zurich se lance également dans les tests de réduction de la vitesse comme à Lausanne. ZH a déjà identifié 90 routes sur lesquelles elle veut introduire la réduction à 30 km/h contre lesquelles 85 plaintes de commerçants ont déjà été déposées. Il faudra donc s'armer de patience avant de voir réalisées la généralisation de ces limitations.
- La Lärmliga est en train de réunir toutes les plaintes déposées dans les différents cantons pour les porter devant le Tribunal fédéral afin d'obtenir une jurisprudence.
- Les mesures de réduction de vitesse à 30 km/h, s'appliquent évidemment à tous les usagers de la route, donc à tous les véhicules, y compris aux véhicules électriques.
- Il existe une différence entre la réduction de la vitesse à 30km/h et l'instauration d'une zone 30 km/h qui est soumise à une législation spécifique et implique la mise en place de mesures structurelles comme la pose de blocs de béton aux entrées de la zone, la suppression des passages piétons et l'instauration de la priorité de droite. En revanche, sur les routes à vitesse limitée à 30 km/h, seule la signalisation est modifiée, ce qui rend cette mesure beaucoup moins coûteuse, même si l'introduction d'une telle mesure nécessite la mise à l'enquête publique et l'obtention de l'autorisation cantonale s'il s'agit de routes principales.

### **Postulat 1) M. Johann Dupuis et consorts : « Pour un fonds d'assainissement et d'indemnisation en matière de bruit routier »**

<b>Arguments pour</b>	<b>Arguments contre</b>
Le fonds appliquerait le principe du pollueur-payeur	En instituant une taxe spécifique selon ce principe, on pourrait donner l'impression que ceux qui paient s'achètent un droit au bruit et à la pollution
Le droit fédéral en général, et l'OPB en particulier, laissent une bonne marge de manœuvre aux cantons et aux communes pour régler le bruit	Même s'il est légitime de se préoccuper du dépassement du délai OPB au 31 mars 2018, il n'y a pas que la Ville de Lausanne qui est confrontée à ce problème et qu'il se posera à plusieurs collectivités publiques jusqu'à ce que ce délai soit péremptoire.
Les deux postulats sont complémentaires, il faut les traiter ensemble. Même en fermant certaines rues au trafic, cela ne va pas suffire à résoudre de bruit et de pollution et il faut un financement pour des mesures	La base légale communale ou cantonale permettant la constitution d'un fonds destiné à indemniser les personnes qui actionneraient l'Etat en dommages et intérêts pour le dépassement des limites de bruit selon l'OPB est absente. La levée d'une telle taxe serait

d'accompagnement.	probablement illégale
	Le recours au principe de causalité à l'instar de ce qui a été fait en matière d'élimination des déchets n'est pas envisageable en l'état, puisque c'est un amendement à loi fédérale qui prévoit spécifiquement la levée de cette taxe. Par ailleurs, l'art 32 de la Constitution fédérale prévoit que l'usage des routes doit être gratuit pour tous et que seule l'Assemblée fédérale peut prévoir des taxes, le CC n'a pas cette compétence.

**Postulat 2) Mme Anne-Françoise Decollogny et consorts : « A 30 km/heure à toute vitesse »**

<b>Arguments pour</b>	<b>Arguments contre</b>
Il faut avancer rapidement dans l'instauration des réductions de vitesse à Lausanne: toutes les grandes villes de Suisse sont en train de mettre en oeuvre des réductions de vitesse ont déjà passé à 30km/h. Certaines passeront bientôt à 20 km/h (zone rencontre)	Le postulat vient trop vite car il faut attendre les résultats des tests Vinet-Beaulieu (30 km/h jusqu'à fin mars 2019 ensuite retour à 50km/h et comparaison des données avant après)
Il existe une confusion entre les zones 30km/h et les rues limitées à 30km/h et il est dès lors important d'avoir une cohérence en Ville pour éviter de passer constamment de zones/rues à différentes vitesses	
La réduction à 20 ou 30 km/h est aussi une mesure de réappropriation de l'espace public par les habitants qui amène rapidement de nouvelles habitudes et un changement de comportement social	

**Conclusions de la commission:**

**Postulat 1) M. Johann Dupuis et consorts : « Pour un fonds d'assainissement et d'indemnisation en matière de bruit routier »**

7 voix pour; 3 voix contre; 0 abstention

**Postulat 2) Mme Anne-Françoise Decollogny et consorts : « A 30 km/heure à toute vitesse »**

7 voix pour; 0 voix contre; 3 abstentions

Lausanne, le 12 octobre 2018

  
Sara Gnoni