



Réponse au postulat de M. Vincent Rossi et consorts

« Lutter efficacement contre le bruit excessif des deux-roues motorisés et autres engins bruyants à Lausanne »

Rapport-préavis N° 2022 /18

Lausanne, le 30 juin 2022

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

1. Résumé

La lutte contre le bruit est un axe fort de la politique municipale. Elle est matérialisée dans le programme de législature 2021-2026 dans divers objectifs, mais plus particulièrement dans le contexte d'apaisement de la circulation afin de lutter contre les nuisances dues au trafic : bruit routier, pollution et accidents. Les contraintes et axes de travail des services de l'administration sont détaillés dans le présent rapport-préavis.

2. Objet du rapport-préavis

Ce rapport-préavis expose le cadre dans lequel s'inscrivent différentes mesures de lutte contre le bruit des véhicules à moteur mises en œuvre par la Municipalité.

Il développe le cadre légal contraignant en matière de contrôle. Il est précisé que ledit cadre légal est actuellement en discussion au niveau fédéral, et d'éventuelles modifications sont encore lointaines.

Les services de l'administration œuvrent déjà intensément en matière de lutte contre le bruit routier, dans le cadre légal existant sous l'angle de la répression et de la prévention, mais également avec des mesures structurelles innovantes, à l'instar des 30 km/h de nuit, pour lesquelles la Ville de Lausanne est pionnière et de diverses subventions incitatives.

Le présent rapport-préavis expose ces différentes mesures phares.

3. Préambule

La Municipalité partage depuis plusieurs années les préoccupations de la population quant aux nuisances sonores, notamment celles provoquées par le trafic routier. Elle agit sur plusieurs axes dont certains particulièrement novateurs. En effet, depuis le mois de septembre 2021, Lausanne est la première ville de Suisse à déployer, à large échelle, le « 30 km/h de nuit ». Cette mesure, comme explicité à son lancement, contribue à améliorer la qualité de vie de milliers d'habitant-e-s de Lausanne avec une réduction significative du niveau sonore de l'ordre de 2 dB(A) à 3 dB(A) en moyenne, qui correspond à une réduction de la moitié de l'émission sonore du trafic routier, c'est-à-dire à la source du bruit (pour tout autre paramètre inchangé)... Cette mesure phare est emblématique des efforts entrepris ces dernières années, également, en matière d'infrastructure, par le déploiement systématique de revêtement routier phono-absorbant, l'augmentation considérable des voies réservées aux cyclistes et, plus généralement, à la mobilité active afin de limiter le trafic motorisé. Afin de réduire le bruit lié à la mobilité, la Municipalité offre également des subventions pour l'achat de vélos électriques et de scooters électriques par le biais du programme Equiwatt, et a installé des bornes de recharges pour scooters électriques sur tout son territoire, comme cela ressort du rapport-préavis N° 2018/19 : « réponse au postulat de Mme Séverine Evéquo et consorts « Toujours plus de deux-roues motorisés à Lausanne, limitons le bruit et la pollution au centre-ville, encourageons le scooter électrique ! » et réponse au postulat de Mme

Aude Billard et consorts « Mise en place de stations de recharge pour deux-roues électriques avec toitures couvertes de panneaux solaires »

Malgré toutes ces mesures, la situation peut encore s'améliorer, notamment en sensibilisant les conducteur-trice-s d'engins motorisés à cette thématique. La Municipalité a loué, fin 2020, à titre expérimental, un indicateur de bruit et mis en place une campagne de prévention. Suite au succès de cette démarche, elle a fait l'acquisition d'un de ces dispositifs en 2021, lequel est déployé depuis le mois de juillet, par phase d'un mois, en rotation dans divers endroits de la ville.

Au-delà de toutes ces dispositions incitatives, la Municipalité a mandaté ses services pour œuvrer en matière répressive. Actuellement, la Police municipale de Lausanne (PML) effectue de nombreux contrôles spécifiques sur ces thématiques, et y est attentive en tout temps, particulièrement lors de sa présence en rue. Toutefois, les bases légales font défaut, notamment en matière de contrôles automatiques. En effet, les engins motorisés sont homologués selon une norme qui les autorise à produire un certain volume sonore. Cette homologation ne prend bien évidemment pas en compte le comportement du conducteur-trice, de la topographie des lieux (typiquement la résonance en ville) ou des dispositifs activables à la demande pour augmenter le bruit du moteur. Ainsi, seuls des contrôles actifs conduits par des agents-e-s de police peuvent aujourd'hui permettre de qualifier les infractions. La PML fait régulièrement appel à des spécialistes du Service des automobiles et de la navigation (SAN) pour les contrôles techniques, étant donné que les normes d'homologations et les innombrables dispositifs pouvant être installés sur les véhicules nécessitent des connaissances extrêmement pointues.

La Municipalité suit attentivement l'évolution des débats au niveau national sur les changements du cadre légal et elle profitera de chaque opportunité pour améliorer son dispositif.

4. Mesures déployées par la Municipalité

4.1 Cadre légal

En matière de contrôle et répression du bruit routier, la Municipalité et ses services œuvrent dans un cadre légal bien spécifique.

Diverses bases légales sont pertinentes pour les contrôles en matière du bruit routier, notamment dans la loi sur la circulation routière (LCR), l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR), l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV) et l'ordonnance sur le contrôle de la circulation routière (OCCR).

Dans ce cadre, toute infraction constatée par un système de mesure doit être saisie de manière à ce que les valeurs mesurées puissent être affectées de manière fiable à un véhicule ou à un-e conducteur-trice spécifique. A défaut, aucune infraction ne peut être établie.

Il est à relever que les contrôles au passage du véhicule ne peuvent s'effectuer dans les conditions analogues à un contrôle routier classique. Dans certaines situations, les contrôles à l'arrêt peuvent s'avérer complexes pour les services de police. C'est pourquoi, une collaboration étroite s'est mise en place avec le SAN qui dispose de moyens plus étendus pour ce type de contrôle.

Comme évoqué en préambule, des évolutions légales sont en discussions et elles nécessiteront encore de nombreux débats. La mise en œuvre concrète d'une nouvelle législation n'est pas attendue avant plusieurs années. Cela étant, la Municipalité restera attentive à toutes les évolutions qui lui permettront d'adapter ses dispositifs, que cela soit au niveau de la prévention ou de la répression.

4.2 Actions de prévention

La politique de la Ville au sujet du bruit routier ne se base pas seulement sur des actions de répression, mais aussi sur des actions de sensibilisation. Actuellement, la plus importante

est l'utilisation d'un indicateur du bruit routier. Ce dispositif est composé d'un capteur de bruits à poser au bord d'une route et d'un display (doté d'un radar) accroché quelques dizaines de mètres plus loin. Le display combine les données reçues du capteur et du radar et informe l'usager-ère de la route s'il-elle produit un bruit excessif.

Après une concluante période de tests en automne 2020, la Ville de Lausanne a décidé de faire l'acquisition d'un appareil. L'indicateur du bruit est installé pour la durée d'un mois à des emplacements où des fortes nuisances sonores sont identifiées. Il effectue ainsi un travail de sensibilisation dans différents quartiers, ce en tenant compte des contingences locales très variées.

En outre, la Ville entretient des contacts réguliers avec l'Office fédéral de l'environnement (OFEV), qui est en charge de l'assainissement du bruit au niveau de la Confédération. L'OFEV est en train de mener une étude sur les effets des indicateurs de bruit sur la production de bruit routier. Les expériences et les études qui ont été menées dans toute la Suisse seront centralisées afin de disposer d'un bilan d'efficacité le plus complet possible.

4.3 Actions de répressions

Depuis plus d'une décennie, la PML effectue des contrôles routiers spécifiques dont l'objectif est la lutte contre le bruit produit par les véhicules, indépendamment de son activité quotidienne. Initialement effectuées sur la « petite ceinture » du centre-ville, ces opérations ont pour but de dénoncer les régimes moteur, les modifications effectuées aux véhicules, les circuits inutiles et la diffusion de musique à haute intensité. Chaque année, ce sont plusieurs centaines d'usager-ère-s en quatre ou deux-roues qui sont réprimandés (2019 : 285 dénonciations pour 275 opérations de contrôles effectués – 2020 : 296 dénonciations pour 272 opérations de contrôles réalisés – 2021 : 231 dénonciations pour 225 opérations de contrôles effectués). Le phénomène ayant pris de l'ampleur ces dernières années, des contrôles sont également organisés en collaboration avec le SAN, ce depuis 2016, afin de pouvoir bénéficier en soirée des compétences de cette autorité et d'assurer un suivi immédiat des infractions constatées.

Les personnes, dont le contrôle technique du véhicule ne s'avère pas conforme, s'exposent à une amende dont le montant est fixé par la Préfecture de cas en cas.

D'autres comportements de nature à générer du bruit, tels que faire tourner/chauffer inutilement le moteur d'un véhicule à l'arrêt, sont passibles d'une amende d'ordre de CHF 60.-.

4.4 Mesures structurelles

La politique d'assainissement de la Ville de Lausanne a été présentée de façon détaillée dans le cadre du rapport-préavis N° 2019/33 « Assainissement du bruit routier. Définition de la stratégie d'intervention de la Ville de Lausanne ». Pour rappel, cette stratégie se base en priorité sur le transfert modal de la mobilité privée vers les transports publics et la mobilité active. En diminuant le nombre de véhicules en circulation en ville, il est effectivement possible de réduire les nuisances sonores et environnementales qui affectent la population. En outre, la réalisation continue de nouvelles zones modérées permet également de diminuer le bruit routier, tout en revalorisant l'espace public et en améliorant la sécurité des adeptes de la mobilité active. La création de nouvelles zones modérées nécessite toutefois des importants investissements financiers et en ressources humaines, ce qui oblige la Ville à établir des priorisations et échelonner dans le temps leur réalisation.

Pour terminer, il est relevé qu'une autre mesure structurelle à disposition de la Ville est la généralisation de la pose d'enrobés phonoabsorbants. Ces revêtements routiers spéciaux permettent d'absorber une partie du bruit émis par le roulement des pneumatiques. Toutefois, le pouvoir absorbant de la surface diminue avec le temps et peut devenir nul plusieurs années après avoir été posé (environ dix ans, dépendant notamment des conditions locales). Il s'agit donc d'une mesure nécessitant des moyens financiers conséquents et dont l'efficacité n'est que de court/moyen terme.

4.5 La lutte contre le bruit par l'abaissement de la vitesse

La mesure phare de l'assainissement du bruit routier à Lausanne a été l'introduction de la limitation des vitesses à 30 km/h durant la nuit (22h–6h) sur la quasi-totalité du réseau routier de la zone urbaine de la ville. Pour rappel, après avoir mené un test sur les avenues de Beaulieu et de Vinet pendant deux ans, la Ville et le Canton ont pris acte de l'efficacité de la mesure dans la diminution sensible des nuisances sonores. Les nombreuses séries de mesures (nombre de véhicules, vitesses, niveaux de bruit, enquêtes qualitatives) ont permis de quantifier la diminution du bruit réalisée par cette mesure et qui a été corroborée par les enquêtes qualitatives. Il a également été relevé que son coût de réalisation est modéré et que ses bénéfices sont durables à long terme. Le Canton a ainsi autorisé les communes qui le souhaitent à appliquer cette mesure.

Le déploiement de cette mesure a été retardé en raison d'un recours interjeté contre le déploiement du 30 km/h de nuit, qui a été rejeté par le Tribunal cantonal en juin 2021. Celui-ci ayant validé dans son ensemble le projet lausannois, la pose des panneaux routiers a pu débuter en septembre 2021. Dans le même temps, plus de 60 indicateurs de vitesse ont été posés à des emplacements ciblés afin d'inviter les usagers de la route à adapter leur vitesse. Les premiers relevés de vitesse effectués en janvier 2022 ont indiqué une bonne adhésion à la mesure. En effet, la moyenne des vitesses V85 (c'est-à-dire la vitesse respectée par le 85% des véhicules enregistrés) se situe autour de 36 km/h, ce qui est considéré comme acceptable par les normes VSS correspondantes. De plus, seulement le 0.5% des véhicules dépassaient les 50 km/h, indiquant ainsi la disparition des bruits de pointe, les plus susceptibles de perturber le sommeil de la population. Ces constats ont été confirmés par les nombreux retours positifs de la population lausannoise.

4.6 Mise en place d'un réseau test de mesure

La Ville est en train de mettre en place un réseau de mesure de paramètres environnementaux, dont le bruit. Une dizaine de microphones ont déjà été posés en ville. En l'état les premiers résultats montrent que les appareils testés aujourd'hui sont adéquats pour l'évaluation de la gêne due à des bruits d'une durée minimale de quelques dizaines de minutes, mais ne conviennent pas pour la détection et le suivi de bruits courts. En fonction des besoins et des moyens à disposition, d'autres modèles pourront être évalués à l'avenir qui pourront fournir une information plus détaillée sur les pics de bruits comme le passage d'un véhicule bruyant.

5. Impact sur le développement durable

Ce rapport-préavis n'a pas d'impact direct sur le développement durable. Toutefois, il convient de relever que la politique d'assainissement du bruit routier permet, en général, de diminuer les atteintes à l'environnement via la politique de transfert modal.

6. Impact sur l'accessibilité des personnes en situation de handicap

Ce rapport-préavis n'a aucun impact sur l'accessibilité des personnes en situation de handicap.

7. Aspects financiers

7.1 Incidences sur le budget d'investissement

Ce rapport-préavis n'a pas d'incidence sur le budget d'investissement de la Ville.

7.2 Incidences sur le budget de fonctionnement

Ce rapport-préavis n'a pas d'incidence sur le budget de fonctionnement de la Ville.

8. Conclusion

Eu égard à ce qui précède, la Municipalité vous prie, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir prendre les résolutions suivantes :

Le Conseil communal de Lausanne,

vu le rapport-préavis N° 2022/18 de la Municipalité, du 30 juin 2022 ;

ouï le rapport de la commission nommée pour examiner cette affaire ;

considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

1. de prendre acte de la réponse au postulat de M. Vincent Rossi et consorts « Lutter efficacement contre le bruit excessif des deux-roues motorisés et autres engins bruyants à Lausanne ».

Au nom de la Municipalité

La vice-syndique
Natacha Litzistorf

Le secrétaire
Simon Affolter