

Conseil communal de Lausanne

Rapport de la commission N° 42

chargée de l'examen du postulat de M. David Raedler et consort : « des nuits sans trafic pour le bien et la santé des lausannoises et lausannois »

Présidence :	Mme Berguerand Anne, rapportrice	Les Verts
Membres présents :	Mme Decollogny Anne-Françoise	Socialiste
	Mme Messere Anita	UDC
	M. Calame Claude	Libéral-Radical
	M. Dana Louis	Socialiste
	M. De Haller Xavier	Libéral-Radical
	M. Gazzola Gianfranco	Socialiste
	M. Pernet Jacques	Libéral-Radical
	M. Raedler David	Les Verts
	M. Stauber Philippe	Libéral-Conservateur
Membres excusés :	Mme Schaller Graziella	Le Centre
	M. Gigon Dominique	Socialiste
Représentant-e-s de la Municipalité :	Mme Germond Florence	Directrice des finances et mobilité
	Mme Benaglia Chistelle	Adjointe du chef de service des routes et de la mobilité. (RM)
Notes de séances	M. Gigandet Claude	Administration RM

Lieu : salle de conférence de la direction des finances et de la mobilité, Place Chauderon 9, 1^{er} étage, salle de conférences du Service des finances

Date : 1^{er} octobre 2019

Début et fin de la séance : 16h30 à

Après nous avoir présenté sa collaboratrice et son collaborateur, Madame la Municipale cède la parole au postulant.

Conseil communal de Lausanne

Celui-ci, après avoir déclaré ses intérêts en tant que Président de l'ATE, revient sur son postulat qui s'inscrit dans le cadre des différentes mesures que la Ville a planifiées pour lutter contre le bruit nocturne. Il rappelle que, selon des mesures réalisées par le TCS, le bruit routier est un des principaux problèmes environnementaux dans notre pays et que ses conséquences sont considérables. Il revient également sur l'étude faite en 2018 par le professeur Joost de l'EPFL qui a analysé les effets du bruit routier sur la santé des Lausannoises et des Lausannois. Il en est notamment ressorti que, selon le cadastre du bruit édité par l'Office fédéral de l'environnement, Lausanne est la ville où le bruit routier est le plus fort, ceci à cause de sa topographie (démarrages en côte, accélérations). Les 55 dB légalement autorisés sont donc régulièrement dépassés.

Dans ce cadre, le 30 km/h nocturne généralisé préconisé par les autorités est une mesure efficace, mais elle n'est pas suffisante car les problèmes de bruit persistent. Si le professeur Joost salue cette initiative, il propose cependant d'autres mesures, dont l'interdiction de circuler de nuit sur certains tronçons particulièrement problématiques en termes de bruit selon le cadastre du bruit. Cette mesure pourrait permettre aux habitants concernés de ne plus souffrir du bruit nocturne et notamment de somnolence diurne, qui génère des problèmes de santé tels que le stress, l'obésité, et des maladies cardio-vasculaires.

En précisant que des interdictions de circuler existent déjà à Lausanne, comme aux abords du CHUV, le postulant ajoute que sa démarche reste raisonnable et ne vise pas à une interdiction totale du trafic, mais plutôt à le réduire et prévoit des exceptions pour les habitants des endroits touchés par cette mesure, ainsi que les transports publics ou encore les taxis qui ramèneraient les riverains à leur domicile.

Un commissaire a l'impression que ce sujet a déjà été traité. Le postulant, confirme que la lutte contre le bruit a déjà été évoquée mais pas sous l'angle proposé par son postulat. Ces mesures seraient un complément aux limitations nocturnes à 30km/h qui restent prioritaires. Il demande à la Municipalité d'étudier ces possibles interdictions sur des tronçons identifiés.

Un commissaire voudrait comprendre ce qu'on entend par « interdiction partielle ». Le postulant rappelle que le but étant de lutter contre le bruit, ces tronçons pourraient être autorisés aux riverains, taxi, Uber ...tout en interdisant les poids-lourds et motos.

Un commissaire qui affiche toute sa sympathie à ces mesures s'étonne que le postulat ne fait pas référence aux mesures de lutte contre le bruit déjà proposées par la ville, en particulier l'instauration de la limitation nocturne à 30km/h et s'inquiète des risques de report de circulation sur d'autres axes. Pour le postulant, ces mesures viennent utilement compléter celles déjà prises ou envisageables, afin de lutter contre le bruit. Il est donc demandé à la Municipalité d'en tenir compte dans le cadre de son évaluation des mesures d'assainissement du bruit. Il est persuadé que l'instauration du 30 km/h généralisé sur la petite ceinture est la meilleure solution à envisager dans ce cadre, mais se référant à l'étude menée par l'EPFL, le CHUV et les HUG, il ajoute que les propositions évoquées ne suffisent pas à régler tous les problèmes dus au bruit et notamment la somnolence diurne. Dans ce cadre, des mesures d'interdictions partielles sur certains axes identifiés comme problématiques au niveau du bruit nocturne prennent tout leur sens, les grands axes étant exclus de ces mesures pour éviter des reports de circulation.

Ce point doit être pris en compte lors de la mise en place des mesures préconisées. Il ajoute qu'une interdiction partielle de circulation ne provoquera pas nécessairement de report, ou plutôt sur les grands axes.

Conseil communal de Lausanne

Un autre commissaire s'inquiète aussi des reports de circulation tout en étant intéressé par l'idée contenue dans ce postulat qui entre dans l'éventail des mesures pour contrer contre le bruit.

Pour un autre commissaire, ce postulat vient trop tôt, étant donné que les mesures préconisées par la ville n'ont ni été discutées au Conseil Communal, donc non encore testées. Il estime qu'il sera difficile de mettre en œuvre cette proposition et de déterminer quelles personnes seront autorisées à circuler sur ces tronçons déterminés, vu que l'on parle d'interdiction partielle.

Pour un autre commissaire, ce postulat n'a pas lieu d'être, vu les mesures proposées par la ville. Il s'interroge sur le fait que les différence entre les véhicules bruyants et non bruyants ne sont pas évoquées dans le postulat, ni la prise en compte des sens montant ou descendant. Il n'est pas d'accord non plus avec les conclusions de de l'étude citée dans le postulat. Pour lui, cette étude ne veut rien dire car elle omettrait certains facteurs. Cette étude contiendrait trop d'incertitudes et ne serait ainsi pas crédible.

Aujourd'hui, selon lui, au vu des études réalisées, il n'est pas possible de conclure que même si les voitures ne roulent plus durant la nuit la population aura un meilleur sommeil. Il se dit donc dubitatif envers les arguments contenus dans le postulat.

Pour un commissaire, ces mesures sont trop radicales et seront dérangeantes pour les visiteurs de la ville. Il estime que d'autres mesures pourraient être prises, telles une meilleure isolation des bâtiments, n'immatriculer que des voitures non bruyantes et la mise au clignotant des feux de signalisation, évitant ainsi les accélérations et freinages.

Une autre commissaire doute que les maladies citées dans l'étude puissent être dues au bruit routier.

Madame la Municipale rappelle que la Ville est soumise au respect de l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), en tant que propriétaire des infrastructures routières. L'OPB fait une différence entre le niveau de bruit admissible entre le jour et la nuit. Dans ce cadre, la Municipalité pense que la mesure d'adaptation du 30 km/h de nuit est pertinente.

Depuis près de deux ans, la Ville travaille sur ce projet pour lequel il reste encore plusieurs étapes avant sa mise en place. Avec le 30 km/h de nuit généralisé, il en ressortira une équité de traitement pour les habitants, selon la carte des rues sur lesquelles cette mesure sera appliquée.

Elle pense que dans le cadre du postulat, on peut effectivement s'interroger si une interdiction de circulation la nuit serait à envisager à proximité des hôpitaux, comme c'est encore le cas sur l'avenue de Beaumont, entre 22 h et 6 h. La question des interdictions liées à des types de véhicules pourrait aussi être prise en compte, comme aujourd'hui pour les avenues de Cour et du Mont d'Or, interdites à la circulation des poids lourds la nuit. Enfin, il y aurait lieu de considérer également les reports de trafic.

Suite à une question d'un commissaire, le postulant répond que la que la législation (LCR) permet la pose de panneaux mentionnant des exceptions, comme par exemple « interdiction de circuler et riverains autorisés », ou encore « interdiction de la circulation aux poids lourds ». Il n'est par contre pas possible actuellement de faire une distinction entre véhicules bruyants ou non bruyants.

Pour ce commissaire, la mise en pratique de cette signalisation, ainsi que le contrôle de son respect seront difficiles. Pour le postulant, ce n'est pas un critère déterminant.

Conseil communal de Lausanne

Un exemple de tronçon identifié comme problématique est cité par le postulant, il s'agit du carrefour des avenues de Montétan/Echallens, à proximité de l'hôpital de l'Enfance. Ce secteur une forte déclivité ne présenterait pas de risque de report de circulation.

Par contre le haut de l'avenue d'Ouchy, ne pourrait pas être retenu pour l'application d'une interdiction de la circulation de nuit, car il s'agit d'un important axe routier, ne comportant pratiquement pas d'habitation.

Un commissaire demande le retrait du postulat et d'amender le préavis concernant le 30km/h, pour regrouper ainsi les propositions. Madame la Municipale répond que la problématique soulevée par le postulat mérite d'être étudiée, il serait difficile d'y répondre de manière circonstanciée lors de la commission sur le préavis bruit du 3 octobre 2019.

Pour un autre commissaire, le risque de report de trafic en cas d'interdiction partielle est trop important. Il préconise donc une limitation à 30km/h, de jour et de nuit sur la petite ceinture et dans son périmètre.

Conclusion(s) de la commission :

Par 5 voix pour, 4 voix contre et 1 abstention, le postulat est renvoyé à la municipalité.

Lausanne, le 7^r novembre 2019

La rapportrice :
Anne Berguerand