

BRUIT ROUTIER: TEST D'UN 30 KM/H NOCTURNE

—
AVENUES
VINET ET BEAULIEU

Séance publique d'information
Lundi 13 mars 2017



Programme de la soirée

- ▶ **Le bruit routier et son traitement** **Florence Germond**
Directrice des finances et de la mobilité
Ville de Lausanne
- ▶ **Le test d'un 30 km/h nocturne** **Laurent Tribolet**
Chef de la division entretien
Direction générale de la mobilité et des
routes, Etat de Vaud
- ▶ **Lausanne comme cadre du test** **Laurent Dutheil**
Chef de la division espaces publics
Service des routes et de la mobilité
Ville de Lausanne
- ▶ **Un temps d'échange** **Laurent Bonnard**
Modérateur, journaliste

Introduction

Florence Germond

Directrice des finances et de la mobilité

Conseillère municipale

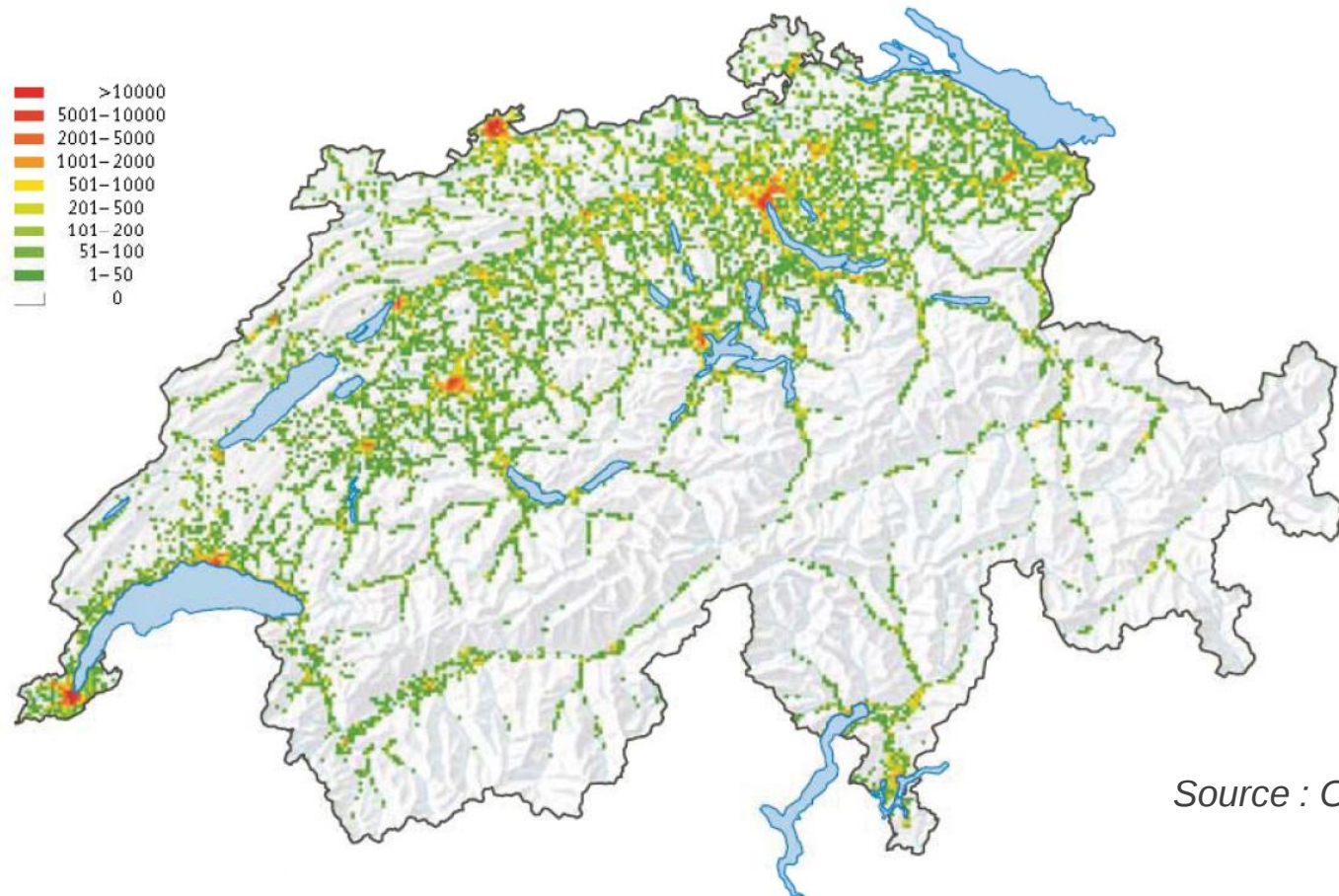
Ville de Lausanne

Le bruit routier en Suisse et à Lausanne, un défi majeur pour les collectivités

Le bruit routier, une prise de conscience récente et importante en Suisse, entre environnement et qualité de vie.

Personnes exposées au bruit routier en Suisse

(par km² au delà des valeurs limites entre 6h et 22h)



Source : OFEV

Le bruit routier est devenu un défi majeur pour les collectivités

A Lausanne actuellement, 25 % des logements subissent des dépassements des valeurs limites de nuit.

1% des logements dépassent les valeurs d'alarme.

(Estimation réalisée par un bureau d'ingénieur dans la cadre de la révision du Plan directeur communal et de son évaluation environnementale)

« Diminuer les nuisances sonores dues au trafic, la nuit en particulier, est une **mesure de santé publique indispensable** en milieu urbain. »



Plusieurs études d'assainissement du bruit routier sont en cours sur l'ensemble de la ville.

Diminuer le bruit routier de nuit pour améliorer la qualité de vie et la santé des riverains

Le bruit routier a des effets...

Physiologiques

- Problèmes cardiovasculaires
- Diminution de la profondeur du sommeil

Psychologiques

- Stress, nervosité, tension
- Baisse de productivité

Economiques

- Coûts de la protection contre le bruit
- Coûts de la santé

Sociaux

- Difficultés de communication
- Ségrégation sociale (ghettos de bruit)



L'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) du 15 décembre 1986 : support juridique et objectif à atteindre pour les villes.

Son but : protéger la population contre le bruit nuisible ou incommodant

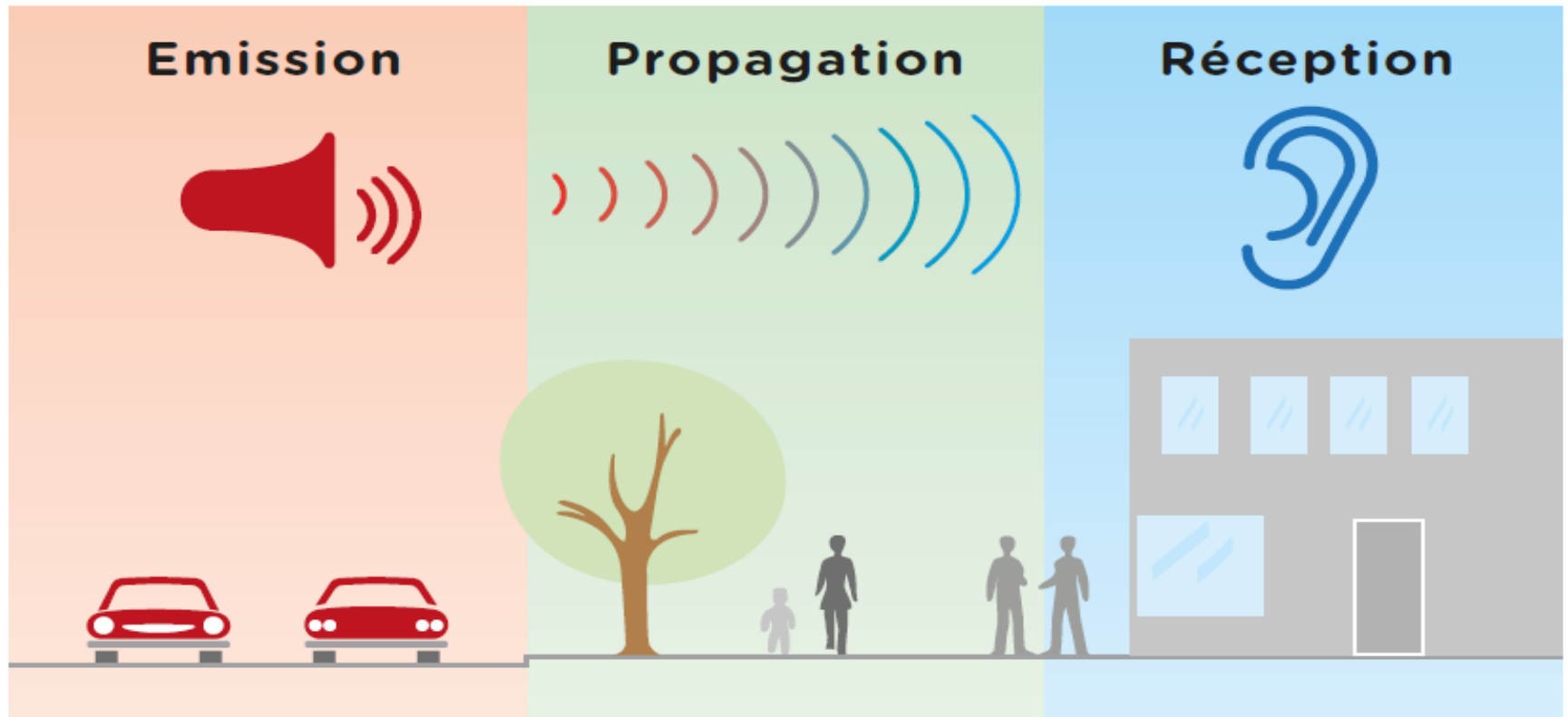


L'OPB donne une définition des valeurs limites
(bruits gênants, perturbants)

*Prenant en considération données scientifiques et
enquêtes auprès de la population.*

3 façons d'agir contre le bruit

En priorité, à l'émission.



- planification des déplacements
- gestion du trafic
- mesure sur les véhicules
- revêtement à faible indice de bruit

- aménagement des espaces publics
- obstacle à la propagation du bruit (parois anti-bruit)

- écran phonique (balcons, ...)
- isolation phonique des fenêtres

Ordre de priorité

L'assainissement du bruit routier se traite à plusieurs échelons

Au niveau de la **confédération**



Normes environnementales
sur les émissions



Normes sur les
pneumatiques

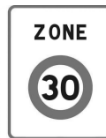


Promotion des
mobilités alternatives

Au niveau du **canton** et de la **commune**

Contrôle des véhicules & revêtements

Aménagement des axes
Modération du trafic



+



+

Organisation du trafic



+



Report modal

+



+

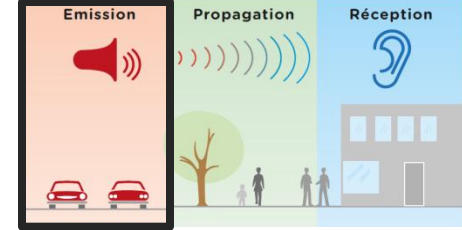


P+R



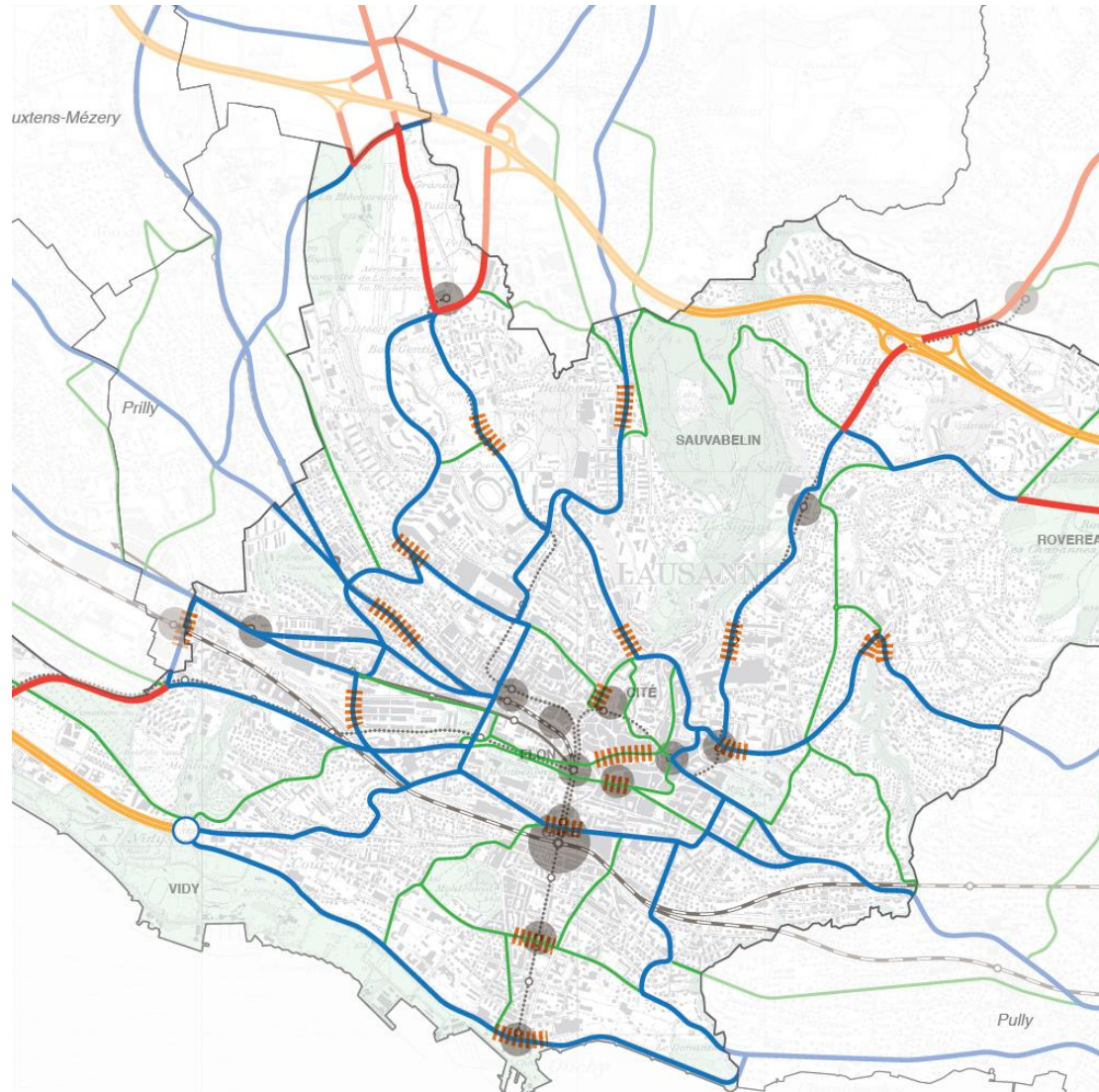
Politique du stationnement

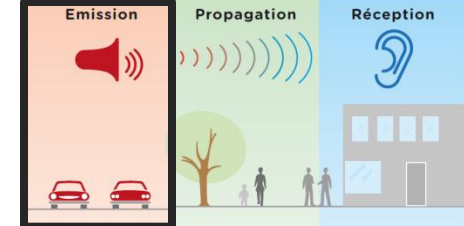
De nombreux outils pour lutter contre le bruit routier



Au niveau Emission,
le plan directeur
communal
et la **hiérarchisation du
réseau**

Entre 2000 et 2015, +60% de
superficie couverte par des
zones modérées
(de 411 à 656 ha).





Pour Lausanne,
entre 2008 et 2016

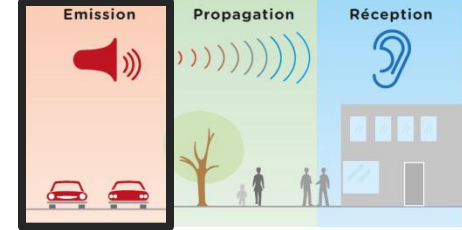
**200'000 m² de
phono-absorbant
posés**

Coût : 10 Millions CHF

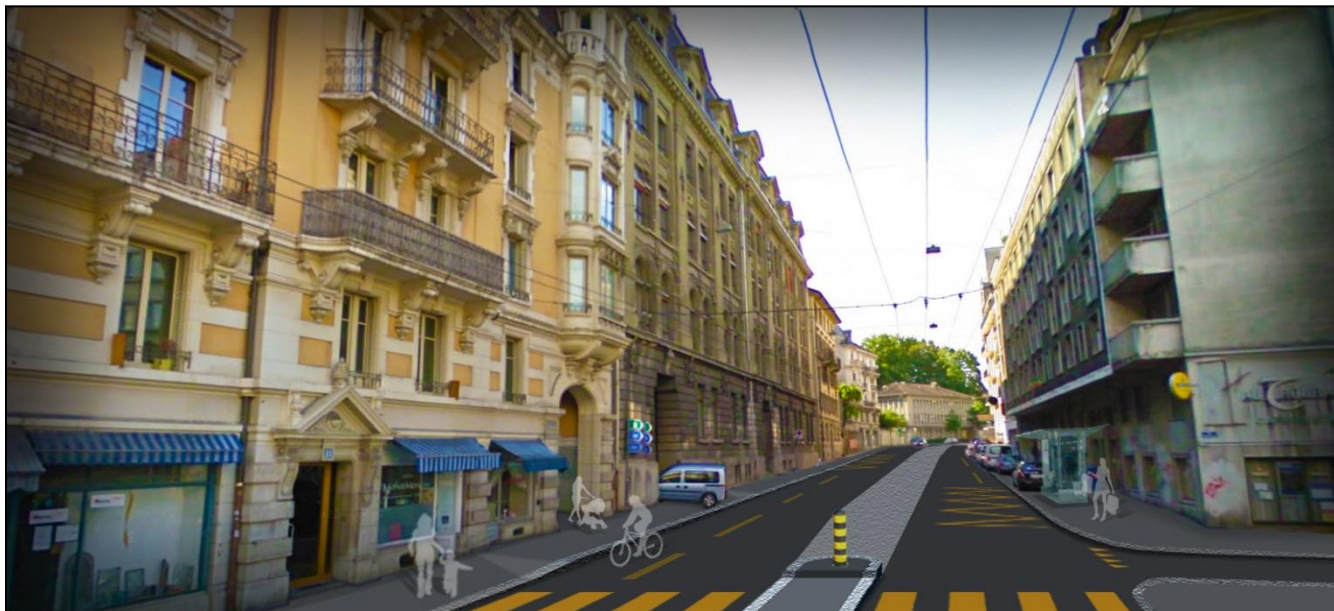
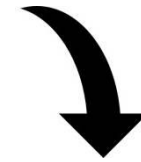
Soit 26% de la
surface totale à
assainir

Requalification des axes principaux pour l'ensemble des mobilités

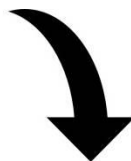
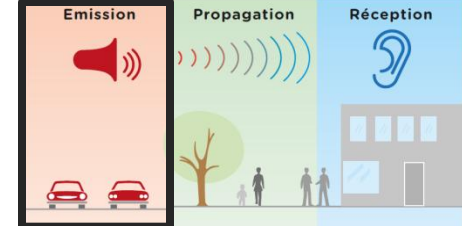
Amélioration de la progression des transports publics et de la mobilité douce.



Exemple de la rue
César Roux



Sur l'avenue E. Dapples,
la modération a permis de passer de 43 à 37 km/h (V.85*)

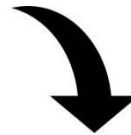
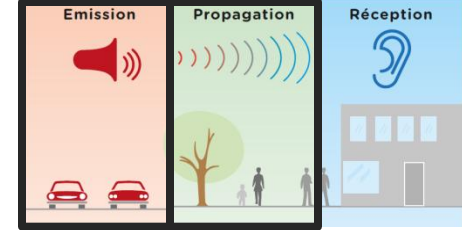


*La vitesse V85 définit la vitesse en dessous de laquelle circulent 85 % des automobilistes.

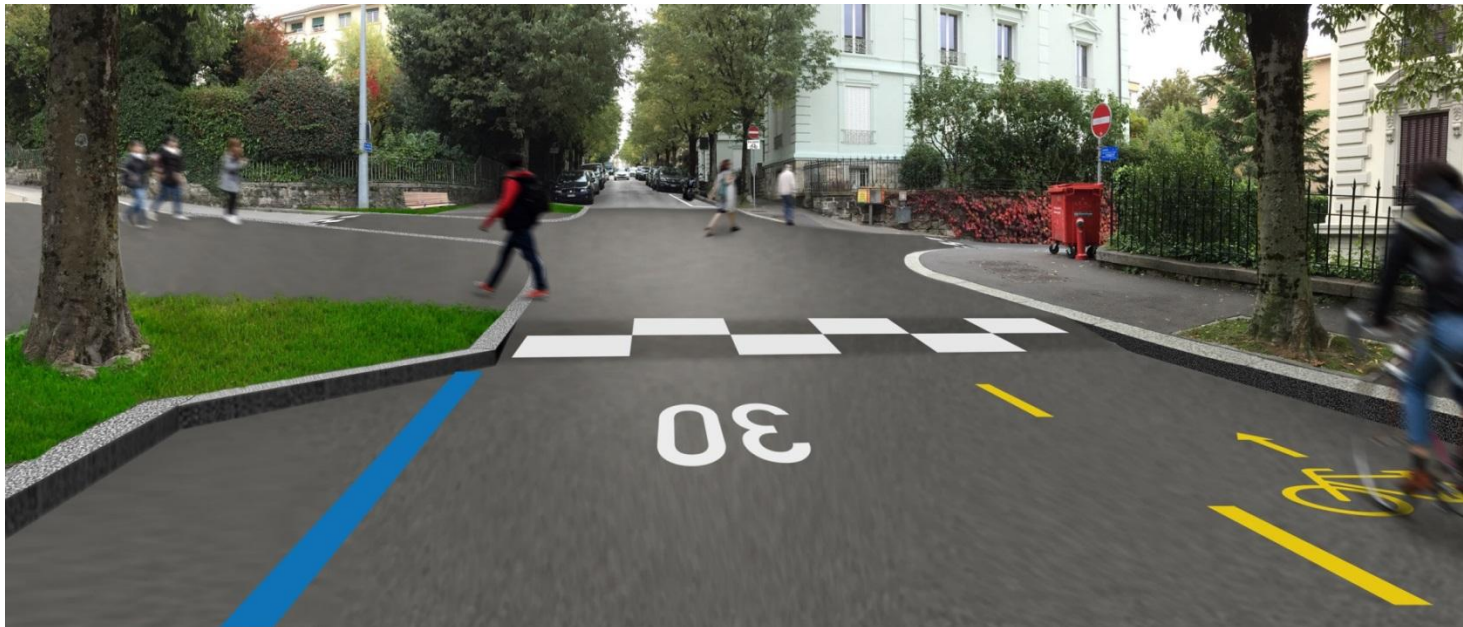
Modération & aménagements dans des quartiers d'habitation

Diminuer le bruit routier

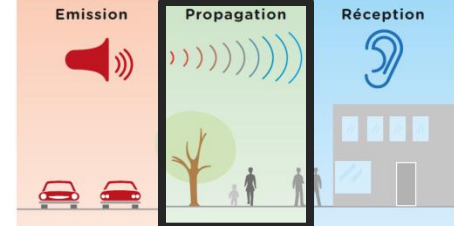
Orienter le trafic de transit vers des axes prévus à cet effet



Exemple de l'avenue Tissot



Parois anti-bruit, ponctuellement et dans la mesure du possible



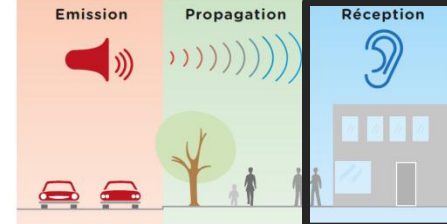
Diminuer le bruit routier sur le chemin de propagation par la pose de parois anti-bruit

Exemple de le route de la Feuillère (dans le cadre de la route de contournement de la Sallaz)



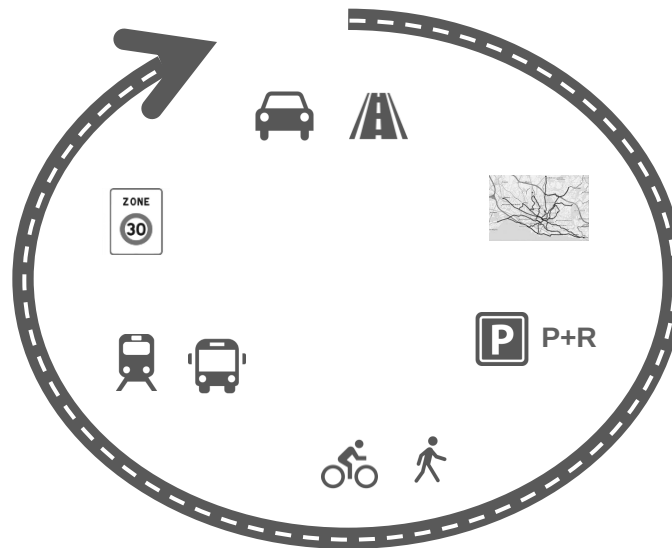
Mesures d'isolation acoustique

Une mesure de dernier recours dans certains cas bien précis.



En synthèse, l'amélioration de la qualité de vie et de la santé des riverains comme objectif de la diminution du bruit routier de nuit

L'abaissement à 30 km/h de nuit pourrait rejoindre l'ensemble des mesures planifiées et réalisées qui contribuent chacune à son niveau à diminuer l'impact du trafic sur la vie des lausannois.



Test d'un 30 km/h nocturne pour assainir le bruit routier

Laurent Tribolet

Chef de la division entretien

Direction générale de la mobilité et des
routes, Etat de Vaud

*Un projet pilote national pour vérifier la pertinence de la mesure
sur un axe principal.*

Portage politique : un projet pilote national pour vérifier la pertinence d'une telle mesure sur un axe principal

Cet essai s'inscrit dans le projet pilote national d'aménagement d'une limitation à 30km/h sur des axes principaux.

| *Office Fédéral des Routes (OFROU)*

| *Association suisse des ingénieurs et experts en transports (SVI)*

Le projet est mené conjointement par la Direction générale de la mobilité et des routes du Canton et le service des routes et de la mobilité de la Ville de Lausanne.



L a u s a n n e

Le projet implique des associations de défense des intérêts de l'ensemble des modes de déplacement et des riverains.

Ce groupe de travail aide à définir des mesures d'accompagnement du test.

Actions du Canton pour lutter contre le bruit au niveau cantonal

Environ 170 communes concernées pour 600 km de routes

Depuis 2008

- **CHF 29 millions investis par le Canton et les communes pour la lutte contre le bruit**
 - études: 4 mio
 - modération: 11 mio
 - revêtement: 7.5 mio
 - parois: 6.5 mio
- **45 km de revêtement phono-absorbant posés**

Exemple: RC 780, Lutry-Cully

- **Pose de revêtement sur 2,6 km**
- **Gain de 8 à 10 dB**



Une limite à 30 km/h de nuit comme mesure de protection contre le bruit ?

Arrêt du tribunal fédéral sur un essai de limitation à 30km/h de nuit au centre-ville de Zoug : la mesure doit être testée pour mesurer son efficacité.

30km/h nocturne: une **mesure peu coûteuse** qui améliore la **sécurité routière** et la **qualité de vie** des habitants

Un essai **limité dans le temps** et des **analyses scientifiques** pour évaluer l'effet de cette mesure



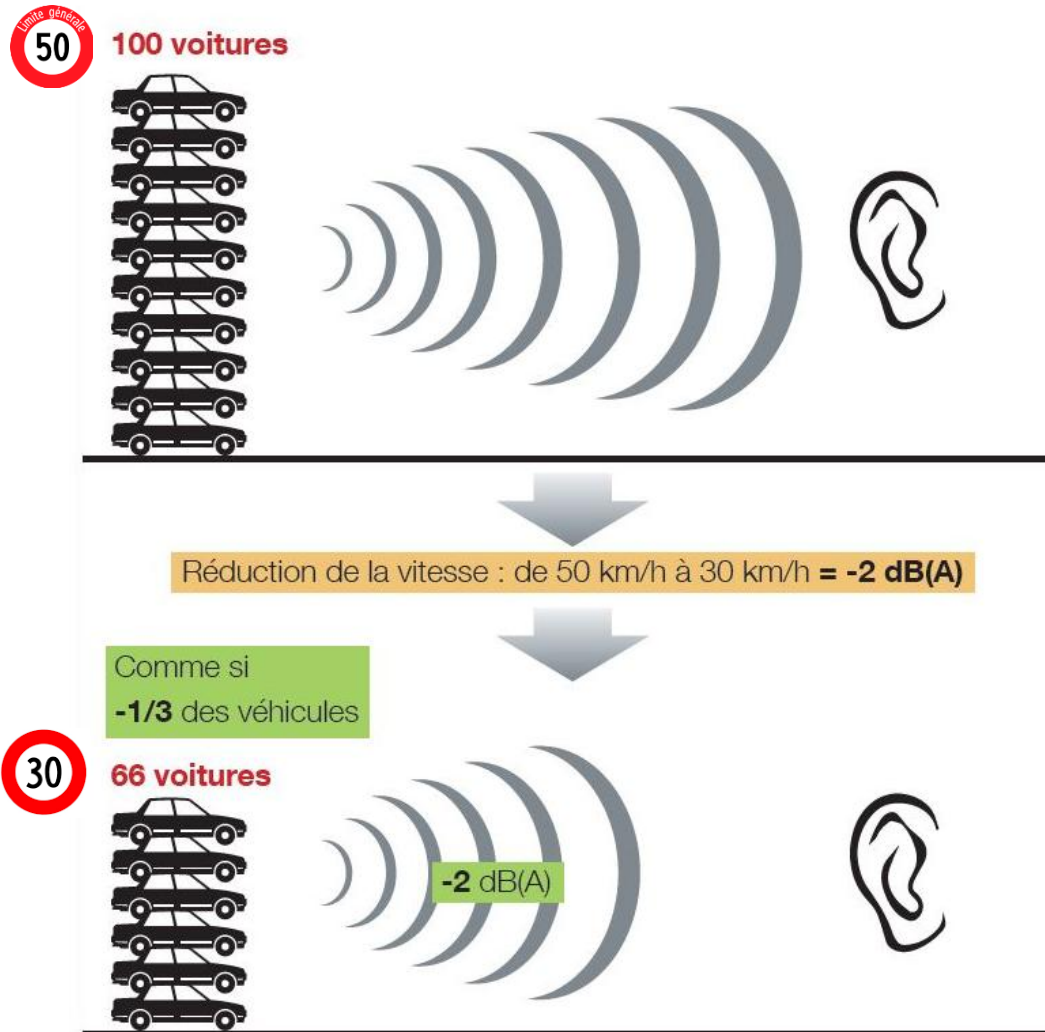
Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun Svizra



Bundesrechtliche Kommission für Lärmschutzfragen EPLB
Commission fédérale pour la lutte contre le bruit CFLB
Commissione federale per la lotta contro il rumore CFLR
Commission federala per il cumbat cunter la rumore CFCR

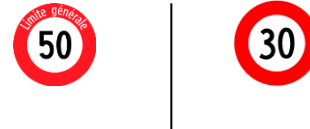
Que signifie une diminution de 2 dB du bruit ?

L'oreille humaine perçoit un changement de bruit dès 1 à 3 dB(A).



5 phases de test, en mesurant bruit, vitesses, charges de trafic

Protocole de test alternant des phases de test à 50 km/h et à 30 km/h.



Les comptages de trafic permettront d'obtenir des données sur

les charges de trafic journalières et horaires

les vitesses

les catégories de véhicules (poids lourds, voitures, deux-roues)

les volumes et parts de trafic nocturne (22h-6h) et diurne (6h-22h)

les transports publics

Un quartier de Lausanne comme cadre du test de 30 km/h nocturne

Laurent Dutheil

Chef de division espaces publics
Service des routes et de la mobilité
Ville de Lausanne

Un quartier devant subir une intervention planifiée, avec de forts enjeux de mobilité et de qualité d'espace public.

La situation avant le test, aux avenues de Vinet et de Beaulieu





The image displays two sets of traffic signs. The top set consists of a red circular speed limit sign with the number '30' in black, and a rectangular white plate with a black border containing the text '22h-6h'. The bottom set consists of a circular white sign with a black border, a black diagonal line from the bottom-left to the top-right, and the number '30' in black, with a rectangular white plate with a black border containing the text '22h-6h' below it.



Quelques dates à retenir du protocole de test

Mise à l'enquête 30 km/h

Mars - avril 2017

Passage à 30 km/h:



22h-6h

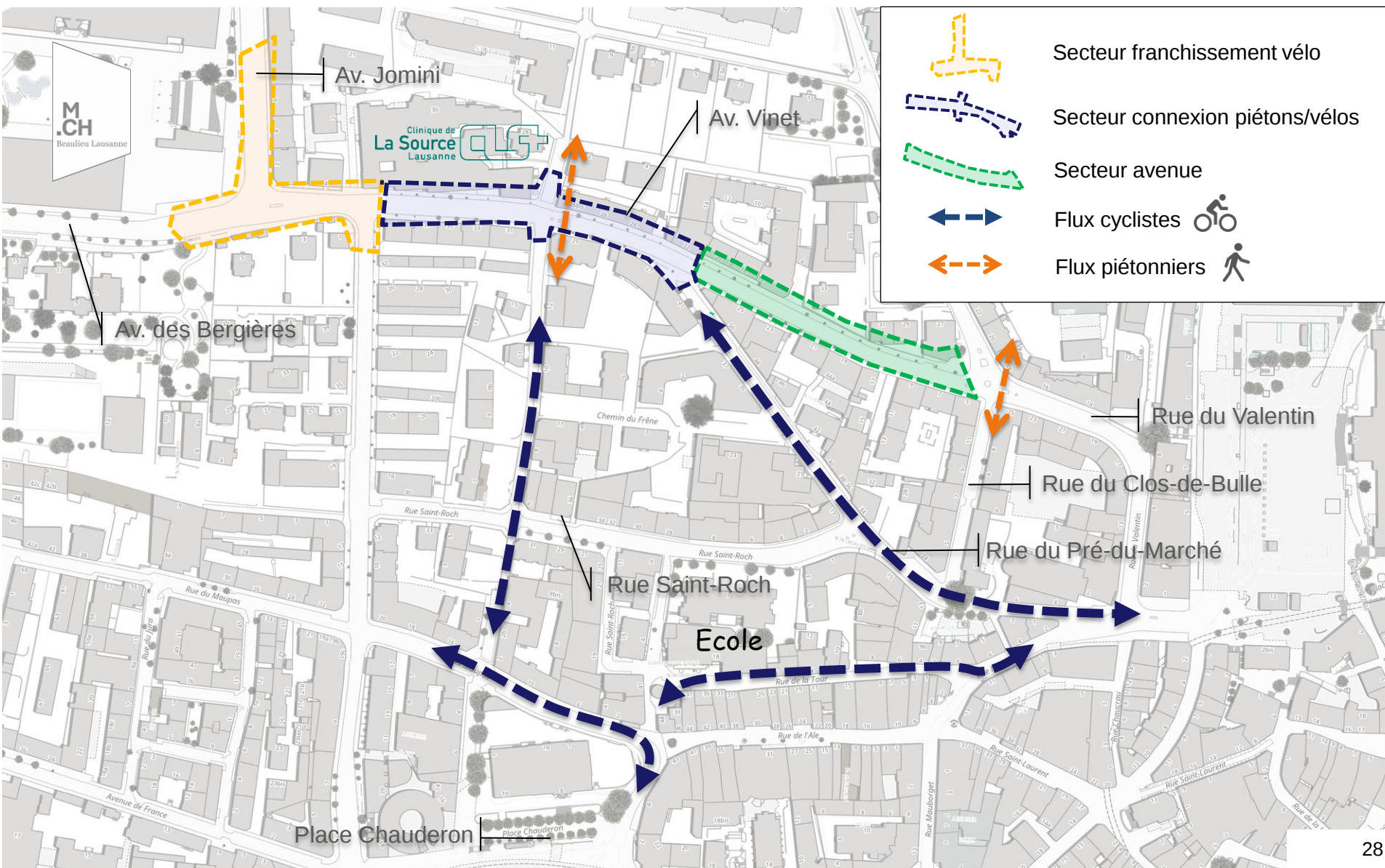
Juin 2017

	2017											
	janvier	février	mars	avril	mai	juin	juillet	août	septembre	octobre	novembre	décembre
Limitation vitesse autorisée de nuit	50		Publication FAO pour mise à 30km/h (21/03)	50				30				
Prise de mesures (session de 15 jours)					1ère session (8/05->21/05)	2ème session (12/06->25/06)				3ème session (25/09->8/10)		
Travaux d'aménagement sur l'avenue Vinet								mise à l'enquête				
Bilans											bilan 1	

	2018											
	janvier	février	mars	avril	mai	juin	juillet	août	septembre	octobre	novembre	décembre
Limitation vitesse autorisée de nuit	30		Publication FAO pour prolongement du 30km/h				30				30	
Prise de mesures (session de 15 jours)										4ème session (24/09->7/10)		
Travaux d'aménagement sur l'avenue Vinet		travaux sur l'avenue Vinet										
Bilans												

	2019					
	janvier	février	mars	avril	mai	juin
Limitation vitesse autorisée de nuit			50			
Prise de mesures (session de 15 jours)					5ème session (13/05->26/05)	
Travaux d'aménagement sur l'avenue Vinet						
Bilans						bilan 2

L'attractivité et les flux de mobilité dans le secteur de l'avenue Vinet conduisent à un réaménagement de l'artère.



Un projet d'aménagement des espaces publics et de la mobilité est planifié. A chaque segment son enjeu spécifique.



Favoriser, compléter et
sécuriser les itinéraires vélo

Modérer les vitesses
Diminuer le bruit routier
Favoriser la progression des bus

Valoriser les espaces « délaissés »
Requalifier les périmètres à fort
potentiel
Renforcer l'attractivité de la rue et
la trame verte

Merci pour votre attention.

**Direction générale de la mobilité et des routes
Etat de Vaud
Service des routes et de la mobilité
Ville de Lausanne**

