

30 km/h de nuit

Moins de vitesse et de bruit, plus de bien-être et de mobilité

Présentation du projet à la presse – 30.08.2019



Ville de Lausanne

SOMMAIRE

- **Introduction**

- **Retour sur le test du 30 km/h de nuit**

- **Méthodologie de déploiement cantonal**

Nuria Gorrite - Cheffe du Département des infrastructures et des ressources humaines, Etat de Vaud

- **Plan d'assainissement du bruit à Lausanne**

Florence Germond - Directrice des finances et de la mobilité, Ville de Lausanne

- **Intentions de déploiement à Montreux et Cossonay**

Laurent Wehrli - Syndic de Montreux

Georges Rime - Syndic de Cossonay

INTRODUCTION

« Le 30 km/h de nuit est une mesure qui se situe au croisement des préoccupations actuelles. Elle concerne autant la santé que la sécurité ou l'environnement. »

Nuria Gorrite - Cheffe du Département des infrastructures et des ressources humaines, Etat de Vaud

UNE MESURE DE SANTÉ PUBLIQUE INDISPENSABLE, EN PLUS D'ÊTRE UNE OBLIGATION LÉGALE

- En Suisse, **1 million de personnes** sont incommodées par le bruit.
- Le bruit a des **effets nocifs** sur la santé.

Confédération, Cantons et Communes sont tenues d'assainir leur réseau routier respectif en fonction des niveaux fixés par l'**Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB)**.

→ Responsabilité des entités publiques d'agir contre les méfaits reconnus du bruit.

À LA RECHERCHE DE SOLUTIONS EFFICACES ET PROPORTIONNÉES

Le Canton et la Ville de Lausanne ont mis en place un **essai pilote d'abaissement de la vitesse à 30 km/h de nuit**, de mai 2017 à juin 2019.

Avec, pour cadre, le **projet pilote national** d'aménagement d'une limitation à 30 km/h sur des axes principaux.

- Office fédéral des routes (OFROU)
- Association suisse des ingénieurs et experts en transports (SVI)



RETOUR SUR LE PROTOCOLE DE TEST



Avant la mise en place de la limitation à 30 km/h la nuit



Première session de comptages réalisée **du 8 au 21 mai 2017**



1^{er} juin 2017 : mise en place de la mesure de limitation de vitesse à 30 km/h sur les avenues de Beaulieu et Vinet

Pendant la mise en place de la limitation à 30 km/h la nuit



Deuxième session de comptages réalisée **du 12 au 25 juin 2017**



Troisième session de comptages réalisée **du 27 septembre au 8 octobre 2017**

1^{re} semaine **avec** radar pédagogique



2^e semaine **sans** radar pédagogique



Chantier sur l'avenue Vinet
(notamment pose de phone-absorbant)



Quatrième session de comptages réalisée **du 30 avril au 20 mai 2019***

NB : déroulement d'événements pouvant influencer les résultats
→ exclus des analyses



1^{er} juin 2019 : retour de la limitation de vitesse à 50 km/h sur les avenues de Beaulieu et Vinet

Après le retour de la limitation à 50 km/h la nuit



Cinquième session de comptages réalisée **du 12 au 25 juin 2019**

** il est à noter que les radars pédagogiques ont connu des dysfonctionnements durant les semaines de mesures, fonctionnant par intermittence*

LES RÉSULTATS DU TEST MONTRENT UNE RÉDUCTION DES NIVEAUX SONORES

- Une vitesse de nuit à **30 km/h** permet de réduire le bruit moyen de **2 à 3 dB(A)**.
- Associé à la pose d'un revêtement **phono-absorbant**, baisse supplémentaire de **1 dB(A)**.
- Impact considérable sur les vitesses excessives qui diminuent drastiquement, et sur les bruits de pointe (baisse de 80%).

UNE MESURE PARTICULIÈREMENT EFFICIENTE : TRÈS EFFICACE, ET PEU COÛTEUSE

- **Impact** important sur la **perception du bruit** : -3 dB(A) équivaut à -50% du trafic, en termes de volume sonore ressenti.
- La mesure produit des **effets positifs significatifs sur la qualité de vie** de riverains qui y sont largement favorables.
- Limitée aux heures nocturnes, cette mesure n'a d'impact que sur **10% du nombre de véhicules circulant sur le réseau routier**.
- **Peu coûteuse** en comparaison d'autres mesures (revêtement phono-absorbant, etc.).
- **Durable**, elle s'inscrit dans les efforts de protection de l'environnement, de sécurité routière et de modernisation de la mobilité.

DÈS DÉBUT 2020, LES COMMUNES ÉLIGIBLES POURRONT DEMANDER LE 30 KM/H DE NUIT

Les **critères d'éligibilité** permettent de déployer la mesure sur les routes adaptées :

- **Etude d'assainissement** réalisée
- Vitesse maximale de **50 km/h**
- **Densité de population** en dépassement des valeurs limites > 200 habitants/km.

65'000 personnes habitant le long d'axes cantonaux pourraient bénéficier de cette mesure.

PLAN D'ASSAINISSEMENT DU BRUIT À LAUSANNE

« Le bruit est nocif, au même titre que la pollution de l'air et de l'eau. Les collectivités publiques ont donc un devoir d'agir pour combattre ces nuisances. »

Florence Germond - Directrice des finances et de la mobilité, Ville de Lausanne

LAUSANNE : UN PRÉAVIS DE CHF 4.487 MILLIONS POUR L'ASSAINISSEMENT DU BRUIT ROUTIER

Le préavis offre une vision d'ensemble et planifie l'assainissement du bruit routier, avec l'enjeu de **concilier mobilité et bien-être des résidents**.

Le financement permettra la concrétisation de nombreux objectifs contenus dans le projet de révision en cours du Plan Directeur Communal.

La stratégie d'assainissement du bruit routier s'appuie sur une amélioration des **infra-structures de transports publics**, l'extension des **zones modérées**, la poursuite de la généralisation de la pose des **revêtements phono-absorbants**, et enfin un recours au 30 km/h de nuit.

PREMIER SEMESTRE 2020, DÉPLOIEMENT DE LA MESURE SUR LE RÉSEAU COMMUNAL

Le bruit va diminuer pour 33'000 habitants dont les foyers présentent aujourd'hui un dépassement des valeurs limites de nuit.

Sept nouvelles zones modérées prioritaires ont été identifiées comme présentant des enjeux liés au bruit routier et à la sécurité routière (CHF 2.7 mios).

→ Druey, Pavement, France, Dufour/Mont-d'Or, Avant-Poste, Temple/Devin et Dapples

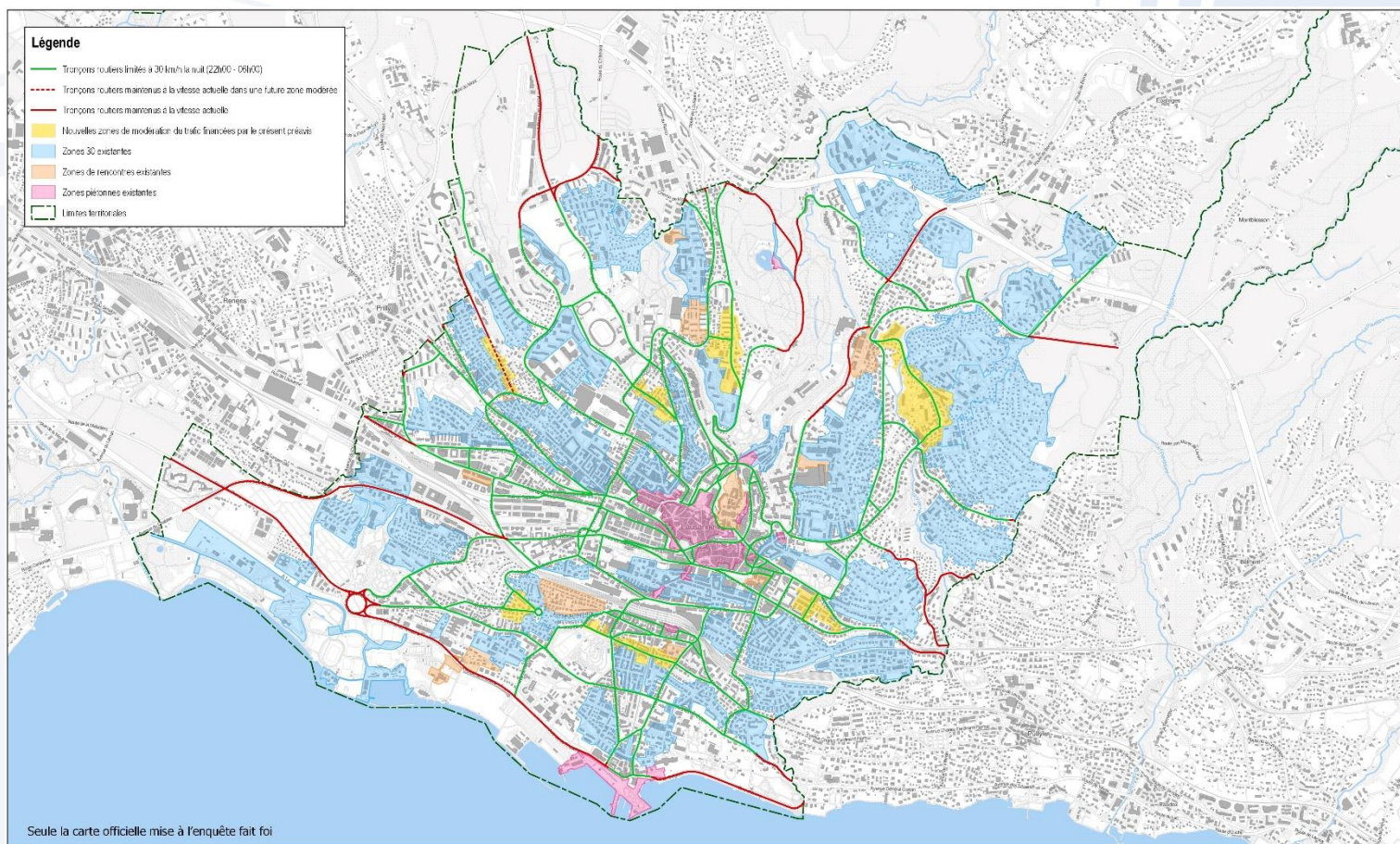
Autres mesures :

- Revêtement phono-absorbant et fenêtres (CHF 750'000.-)
- Panneaux et radars pédagogiques (CHF 800'000.-)

Mesures d'accompagnement :

- Radars pédagogiques (60 fixes et 5 mobiles)
- Communication

DÉPLOIEMENT DU 30KM/H DE NUIT ET DES ZONES MODÉRÉES



LE PRÉAVIS EST ESSENTIEL POUR LA QUALITÉ DE VIE DES HABITANTS ET POUR L'ATTRACTIVITÉ DE LA VILLE

Il va permettre de **mettre les infrastructures routières en conformité** avec la législation fédérale sur la protection de l'environnement et l'OPB.

Il s'inscrit parfaitement **dans la continuité d'une démarche entreprise à Lausanne** pour une ville à la fois accessible et apaisée, grâce à une politique de modération du trafic, d'extension des zones modérées ainsi que du développement des transports publics et de la mobilité douce.

INTENTION DE DÉPLOIEMENT DU 30 KM/H DE NUIT À MONTREUX

« Cette mesure va dans le sens de nos objectifs d'assainir le bruit au centre-ville, d'améliorer la sécurité et de répondre à des demandes des riverains. »

Laurent Wehrli - Syndic de Montreux

INTENTION DE DÉPLOIEMENT DU 30 KM/H DE NUIT À COSSONAY

« Si la pose d'un revêtement phono-absorbant permet d'améliorer sensiblement la situation, le 30 km/h de nocturne est la dernière mesure possible pour réduire le bruit et assurer une qualité de vie décente aux habitants. »

Georges Rime - Syndic de Cossonay

UN SITE INTERNET POUR TOUT SAVOIR SUR LE PROJET ET SUIVRE SA RÉALISATION

Pour tout savoir sur le projet et le suivre, une adresse en ligne : www.30kmhdenuit.ch





22h00 à 06h00

**Moins de vitesse et de bruit,
plus de bien-être et de mobilité**

www.30kmhdenuit.ch

ANNEXES



RÉSULTATS DU TEST

Effets 30 km/h de nuit à **Beaulieu** :

- Baisse des niveaux sonores moyens (Leq) de -2.7 dB(A)
- Baisse des niveaux de bruit de pointe (Lmax) : -4.0 dB(A)

Effets 30 km/h de nuit à **Vinet** :

- Baisse des niveaux sonores moyens (Leq) de -2.6 dB(A)
- Baisse des niveaux de bruit de pointe (Lmax) : -4.9 dB(A)

Effets des réaménagements à Vinet (niveau sonore moyen Leq) :

- - 2.6 dB(A) de jour à 50 km/h
- - 3.6 dB(A) de nuit à 30 km/h
- - 4.9 dB(A) de nuit à 50 km/h

Effets cumulés de la limitation 30 km/h de nuit et des réaménagements à Vinet (niveau sonore moyen Leq) :

- - 2.6 dB(A) de jour / - 6.2 dB(A) de nuit

ENQUÊTES RIVERAINS

Atténuation de la gêne ressentie au fil du temps.

Report partiel de la gêne la plus forte durant la journée.

Respect croissant de la limitation de vitesse par les usagers, malgré des « mauvais élèves » toujours nombreux parmi les usagers TIM selon le riverains.

Plébiscite largement majoritaire de la mesure par les riverains, en particulier lors de la troisième vague.

Une population structurellement différente lors de la dernière enquête.

Augmentation de la sécurité routière et réduction de la pollution de l'air identifiés comme des effets de la mesure en plus de la réduction du bruit.

Pérennisation de la mesure, extension à la journée et mise en place d'obstacles au bruit souhaités par les riverains.

ENQUÊTES USAGERS

Les usagers, lorsqu'interrogés, connaissent bien la limitation et l'existence de l'expérimentation.

Un **assentiment globalement majoritaire** (> 60%) mais les motifs de déplacement et les contraintes y étant liées influencent l'approbation de la mesure.

Avec le temps, la limitation est déclarée plus facile à respecter mais l'inertie des habitudes, l'aménagement de la voirie et la fluidité du trafic ne favorisent pas les changements de pratique.

Une meilleure information et la mise en place de contrôles sont identifiés comme des mesures pouvant permettre un meilleur respect de la limitation.

La réduction du bruit et l'amélioration de la sécurité sont identifiés comme les effets principaux ce qui témoigne d'**une compréhension des buts de l'expérimentation** par les usagers.

GLOSSAIRE

Degrés de sensibilité au bruit (DS)

Ils sont déterminés en fonction des zones d'affectation, par le Plan général d'affectation (PGA) de la commune territoriale, conformément à la loi sur l'aménagement du territoire. Le PGA doit être validé par le Canton.

Valeurs limites d'immission (VLI)

Elles définissent le seuil général à partir duquel le bruit devient nuisible ou incommodant; elles ont été fixées de manière à ce qu'une majorité de la population ne soit pas gênée sensiblement dans son bien-être lorsque les VLI sont respectées. Elles s'appliquent aux installations existantes au moment de l'entrée en vigueur de l'OPB.

GLOSSAIRE (SUITE)

Valeurs de planification (VP)

Elles sont imposées aux nouvelles réalisations ou à celles dont l'affectation est notablement modifiée (la fermeture d'un axe routier peut notablement modifier l'affectation d'une autre chaussée, sans pour autant qu'elle ne subisse de travaux).

Valeurs d'alarme (VA)

Elles sont supérieures de 5 à 15dB(A) aux valeurs limites d'immission. Les niveaux d'évaluation dépassant cette limite sont considérés comme extrêmes et correspondent à des installations qui doivent être assainies en priorité.