

Postulat « 30km/h : pour une meilleure qualité de vie, levons le pied ! »

Depuis le 31 mars 2018, le délai prévu par l'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB) pour assainir le bruit causé par le trafic routier est échu.

La commune de Morges a établi un plan d'assainissement du bruit routier qui a été approuvé par le Conseil d'État le 14 décembre 2016. Parmi les mesures prévues figurait la pose de revêtements phono-absorbants sur les tronçons où la vitesse doit être maintenue à 50 km/h. Plusieurs tronçons ont déjà été assainis ces dernières années.

Cela étant, la mesure la plus efficace permettant de diminuer le bruit routier est la réduction de la vitesse de circulation. Le Tribunal fédéral a récemment confirmé le bien-fondé de la réduction de la vitesse pour protéger les habitants du bruit. Il ressort de la jurisprudence que pour réduire le bruit routier, il faut agir à la source en premier, soit réduire la vitesse avant toute autre mesure. Et il est possible de réduire la vitesse également sur des axes principaux lorsque les valeurs-limites de bruit sont dépassées. Rappelons que celles-ci se situent à 65 décibels la journée et à 55 décibels la nuit. Dès lors qu'elles sont dépassées, il y a obligation d'assainir.

À la recherche de solutions efficaces et proportionnées, le Canton de Vaud et la Ville de Lausanne ont lancé en 2017 un essai pilote d'abaissement de la vitesse à 30 km/h de nuit sur deux avenues. Arrivé à son terme, le protocole de tests livre un bilan très positif, démontrant la pertinence d'une telle mesure pour protéger du bruit routier un grand nombre de riverains, avec des coûts de mise en œuvre modérés.

Les résultats du test lausannois démontrent qu'une vitesse de nuit à 30 km/h permet de réduire le bruit moyen de 2 à 3 décibels. Cela correspond à une réduction de moitié du niveau sonore perçu. Associé à la pose d'un revêtement phonoabsorbant, ce dernier baisse encore de 1 décibel, soit une diminution globale de 3 à 4 décibels. L'essai démontre également que le 30 km/h nocturne a un impact considérable sur les

vitesses excessives, qui diminuent drastiquement en comparaison aux mesures faites avec la vitesse à 50 km/h. Essentielle pour la qualité du sommeil, la diminution des bruits de pointe est de 80% lorsque le 30 km/h était en place.

Par ailleurs, les sondages auprès des automobilistes dans le cadre du test lausannois ont montré que cette mesure était bien acceptée par les usagers, d'autant que, limitée aux heures nocturnes, elle n'a d'impact que sur 10% du nombre de véhicules circulant sur le réseau routier. Une enquête auprès des riverains a montré qu'ils sont favorables à la mesure et qu'elle produit des effets positifs significatifs sur leur qualité de vie.

Le 30 août 2019, le Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH) a annoncé que dès le premier trimestre 2020, d'autres communes du canton de Vaud pourront demander à mettre en œuvre le 30 km/h de nuit sur leurs axes routiers où les valeurs limites sont dépassées. Le 30 km/h nocturne pourra être déployé sur les tronçons à grand trafic aujourd'hui à 50 km/h, s'ils répondent aux critères établis garantissant que la mesure est appropriée. L'axe devra avoir fait l'objet d'une analyse du bruit et avoir à ses abords une densité de population de plus de 200 habitants par kilomètre en dépassement des valeurs limites.

La réduction de la vitesse s'impose comme le moyen le plus simple, le moins cher et n'entraînant pas d'effets indésirables pour les conducteurs. Elle est donc une mesure « proportionnée » au sens de l'OPB. Elle permet également de limiter, voire d'éviter des demandes en dommages et intérêts que pourraient déposer des propriétaires de biens immobiliers situés sur des axes nécessitant un assainissement.

Ainsi, par ce postulat, nous demandons à la Municipalité :

1. De recenser quels sont les axes susceptibles de bénéficier de la limitation nocturne à 30km/h de nuit en regard des normes de bruit établies par l'OPB
2. D'étudier la possibilité d'introduire la limitation à 30 km/heure de nuit sur toutes les rues où les normes de bruit sont dépassées
3. D'étudier la possibilité d'introduire la mesure à la journée, puisque la protection contre le bruit ne

s'arrête pas à la nuit.

4. En fonction du nombre de rues à assainir, d'étudier la possibilité de limiter la vitesse à 30 km/heure sur tout le centre-ville, pour des raisons de cohérence du système de mobilité.



Pour le groupe PSIG,  
Frédéric Eggenberger



