

**N° 16/6.21**

**PRÉAVIS N° 16/5.21**

**RÉPONSE AU POSTULAT DE M. FRÉDÉRIC EGGENBERGER ET CONSORTS « 30 KM/H : POUR UNE MEILLEURE QUALITÉ DE VIE, LEVONS LE PIED ! »**

---

Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs,

La commission chargée de l'étude de la réponse au postulat cité en titre s'est réunie à une seule reprise, le 17 mai 2021 via visio-conférence. Elle était composée de Mesdames Laetitia BETTEX, Émilie BOVET, Messieurs Yvan CHRISTINET, Frédéric EGGENBERGER, Jérôme MASSEREY, Marc TISSOT et Madame Camille ROBERT, Présidente-rapporteuse.

Le rapport a été présenté aux commissaires par Monsieur Éric ZUGER, Municipal en charge du dicastère Urbanisme, constructions et mobilités, ainsi que par Monsieur Matthieu PLawecki, ingénieur en transports et mobilités, que les commissaires remercient chaleureusement pour leur présentation claire et les réponses apportées aux différentes questions.

## **1 HISTORIQUE**

Le postulat a été déposé par le groupe PSIG lors de la séance du 4 septembre 2019. En séance du 4 mars 2020, la Municipalité ne s'est pas opposée à sa prise en considération. Le Conseil communal a décidé lors de cette même séance de renvoyer ce postulat en commission de prise en considération, qui a délibéré en septembre 2020. Le Conseil communal a accepté de prendre le postulat en considération le 3 février 2021.

Le postulat demande à la Municipalité d'étudier les points ci-dessous :

1. De recenser quels sont les axes susceptibles de bénéficier de la limitation nocturne à 30km/h de nuit, en regard des normes de bruits établies par l'OPB ;
2. D'étudier la possibilité d'introduire la limitation à 30km/h 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 30km/h sur tout le centre-ville, pour des raisons de cohérence du système de mobilité.

## 2 PRÉAMBULE

Le bruit est un problème de santé publique. La recherche montre en effet que le bruit peut être à l'origine de nuisances et de troubles du sommeil. Dans les études épidémiologiques, le bruit du trafic est associé à un risque accru de maladies cardiovasculaires, de diabète, de dépression chez l'adulte et de troubles cognitifs chez l'enfant. Une étude récente soutenue par la Commission fédérale pour la lutte contre le bruit (CFLB) indique qu'environ 25% de la population suisse vit dans des zones où la valeur limite respective est dépassée durant la nuit ou la journée. Selon cette même étude, le bruit routier serait à l'origine de 450 décès prématurés ainsi que de l'apparition de 2'500 nouveaux cas de diabète par an<sup>1</sup>.

Le bruit est également une thématique d'actualité pour les autorités politiques. Le Canton de Vaud a ainsi récemment communiqué un renforcement de ses mesures de lutte contre le bruit routier<sup>2</sup>. Lors de sa séance du 12 mai dernier, le Conseil fédéral a quant à lui adopté une modification d'ordonnance concernant le soutien financier octroyé aux cantons pour l'assainissement du bruit routier<sup>3</sup>. Cette révision de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) vise à faire de la protection des personnes impactées par le bruit une tâche permanente, en mettant l'accent sur les mesures prises à la source, telles que les revêtements phonoabsorbants et les réductions de vitesse.

Les expériences de réduction de vitesse à 30km/h réalisées dans d'autres communes suisses, telles que Köniz (BE) ou Lucerne, ont débouché sur des retours très positifs de la population. Non seulement la qualité de vie des riverain-e-s s'en est trouvée améliorée, mais de plus l'abaissement de la vitesse a également donné lieu à une réduction des temps de parcours pour les automobilistes grâce à la fluidification du trafic.

La Ville de Morges n'est évidemment pas épargnée par cette problématique. Le fait que la commune soit scindée en deux par l'autoroute et les voies de chemin de fer génère déjà d'importantes nuisances sonores sur lesquelles la commune n'a que peu (voir pas) de prise. Le rapport présenté par la Municipalité en réponse au postulat montre qu'en outre, les axes routiers internes à la commune génèrent à eux seuls des dépassements des valeurs limites d'immission (VLI) atteignant jusqu'à 10 dB, et ce de jour comme de nuit. Le rapport rappelle que le respect des VLI est une obligation légale.

Ainsi, le rapport soumis à la Commission indique que la Ville de Morges se trouve dans une situation critique vis-à-vis du bruit routier. L'ensemble du territoire communal est concerné par des dépassements des limites de bruit légales, avec certains axes routiers particulièrement problématiques. La pose de revêtement phonoabsorbant conjuguée à un abaissement de la vitesse à 30km/h permettrait une diminution de 4-5 dB (sachant qu'une réduction de 3dB correspond à une baisse de moitié du bruit perçu). Toutefois, même avec ces mesures, certaines routes morgiennes continueront d'émettre des nuisances sonores supérieures aux limites légales (Av. Ignace-Paderewski, Av. de Marcelin et rue de Lausanne, notamment). C'est dire à quel point la situation est insatisfaisante.

---

<sup>1</sup> Rösli, M., Wunderli, J.-M., Brink, M., Cajochen, C., Probst-Hench, N. (2019). « Bruit du trafic, mortalité cardiovasculaire, diabète, troubles du sommeil et nuisance : l'étude SiRENE », *Forum Médical Suisse*, 19(05-06) ; 77-82. <https://medicforum.ch/fr/detail/doi/fms.2019.03433>

<sup>2</sup> Etat de Vaud, Communiqué de presse du 11 mai 2021 : <https://www.vd.ch/toutes-les-actualites/communiques-de-presse/detail/communiqué/letat-renforce-ses-mesures-de-lutte-contre-les-nuisances-sonores-provoquees-par-les-engins-motorise/>

<sup>3</sup> Communiqué du Conseil fédéral du 12 mai 2021 :

<https://www.admin.ch/gov/fr/accueil/documentation/communiques.msg-id-83495.html>

### 3 DISCUSSION

Les commissaires ont tout d'abord tenu à saluer la qualité du rapport soumis par la Municipalité. Tout le monde s'est rallié au fait que le sujet est important et que le travail fourni dans ce rapport est complet. En particulier, le postulant s'est déclaré satisfait par la réponse et estime que la stratégie proposée dans ce rapport, notamment via le « projet pilote », est la bonne.

Quelques préoccupations sont néanmoins soulevées par les commissaires :

La première concerne l'impact de l'abaissement de la vitesse à 30km/h sur les interventions d'urgence (police, ambulance et pompiers). Comme le signale le rapport de la Municipalité, la limitation de vitesse à 30km/h implique qu'en cas d'urgence, la vitesse maximale des véhicules d'intervention passe de 100km/h à 70km/h. En cas de dépassement de ces limites, les conductrices et conducteurs s'exposent à des amendes ainsi qu'à des peines privatives de liberté. Ces aspects sont réglés dans le programme Via sicura. L'ensemble des commissaires reconnaissent que cette situation est problématique. Cependant, pour la majorité des commissaires (4 sur 7), ce point ne doit pas remettre en cause l'ensemble du projet, dans la mesure où :

- Selon l'art. 100 ch. 4 de la Loi sur la circulation routière (LCR), les conductrices ou conducteurs de véhicules d'urgence ne sont pas punissables s'ils ont fait preuve de la prudence imposée par les circonstances (principe de la proportionnalité)<sup>4</sup> ;
- Via sicura est contestée sur différents aspects au niveau fédéral. Plusieurs objets fédéraux demandent sa modification<sup>5</sup>. Dans un rapport du 31 mars 2021, le Conseil fédéral indique se soucier de cette problématique et entend proposer une solution dans le cadre de la révision en cours de la LCR<sup>6</sup>. Il est donc raisonnable de penser que des modifications légales devraient survenir ces prochaines années ;
- M. Matthieu PLawecki a informé les commissaires qu'en attendant une modification légale, Mme la Conseillère fédérale Simonetta SOMMARUGA a émis une note complémentaire à Via sicura, qui devrait produire ses premiers effets prochainement ;
- Le bruit routier à Morges est un problème qui affectera presque 30% de la population morgienne d'ici l'horizon 2030, soit plus de 6'000 personnes, de jour comme de nuit. Il est donc urgent d'agir.

La deuxième préoccupation relevée par les commissaires concerne la confusion que l'accumulation de différentes zones de limitation de vitesse pourrait occasionner chez les automobilistes. La succession d'axes routiers à 30km/h, 50km/h, en zone 30 ou en 30km/h de nuit pourrait en effet perturber les usagers et usagères de la route. Selon le rapport, la Municipalité et ses services sont cependant conscients de ce risque et seront attentifs à proposer une solution cohérente et compréhensible pour toutes et tous.

---

<sup>4</sup> A noter toutefois, selon la jurisprudence du Tribunal fédéral, qu'en cas d'excès de vitesse très important, il est pratiquement impossible de justifier le risque d'accident mortel par un gain de temps minime (cf. arrêt 6B\_755/2020 du 3 novembre 2020)

<sup>5</sup> Voir, par exemple, Motion 19.4068 « Adapter Via sicura pour que les services d'urgence puissent accomplir leur travail dans les conditions requises par leur mission, y compris lorsque la vitesse est limitée à 30 kilomètres heures. »

<sup>6</sup> Rapport du Conseil fédéral du 31 mars 2021 en réponse au postulat 19.4113 Aebischer du 24 septembre 2019 « Adaptation des amendes pour les conducteurs de véhicules prioritaires effectuant des interventions d'urgence » : <https://www.parlament.ch/centers/eparl/curia/2019/20194113/Bericht%20BR%20F.pdf>

La troisième préoccupation des commissaires concerne le fait que certains axes routiers particulièrement bruyants soient exclus de la stratégie présentée. En effet, la Municipalité ne propose pas d'inclure le bas de l'Avenue de Marcelin ainsi que la rue de Lausanne dans le projet d'abaissement de la vitesse à 30km/h, alors même que ce sont les tronçons parmi les plus bruyants, ce que la commission regrette.

Une quatrième préoccupation relevée par la commission concerne les aménagements cyclables et piétonniers dans les éventuelles futures zones 30. Dans une zone 30, les aménagements cyclables (pistes et bandes) sont généralement supprimés, la mixité des modes de déplacement contribuant directement à la modération de vitesse. De plus, l'aménagement de passages piétons n'y est pas admis (sauf exception au droit des écoles et des homes)<sup>7</sup>. Pour les commissaires, il est cependant difficile d'imaginer des espaces tels que la Rue Louis-de-Savoie sans bandes cyclables et passages piétons. La suppression de ces aménagements cyclables et piétonniers péjorant grandement la sécurité des modes doux.

La discussion se termine en rappelant qu'il s'agit dans ce cadre de déterminer si la Municipalité a bien répondu au postulat cité en titre via le rapport préavis n°16/5.21 et non de déterminer si l'on soutient ou non le principe de l'abaissement de vitesse à 30km/h sur le territoire morgien. La majorité des commissaires, dont le postulant, se déclarent globalement satisfaits des mesures proposées et espèrent vivement que la Municipalité reviendra prochainement vers le Conseil communal avec une proposition d'application concrète.

#### 4 CONCLUSION

Le bruit routier est un problème de santé publique. Troubles du sommeil, stress, maladies cardiovasculaires, diabète : les conséquences néfastes du bruit routier sur notre santé sont nombreuses. Selon une étude récente, les nuisances sonores dues au trafic sont à l'origine de 450 décès prématurés et 2'500 nouveaux cas de diabète détectés chaque année en Suisse.

La Ville de Morges n'est évidemment pas épargnée par cette problématique. Selon le préavis étudié par la Commission, plus de 6'000 Morgiennes et Morgiens seront exposé·e·s à des valeurs de bruit dépassant les limites légales à l'horizon 2030, et ce de jour comme de nuit. À signaler que les valeurs calculées ici ne prennent pas même en compte le bruit généré par l'autoroute et les voies de chemin de fer qui scindent la Ville de Morges en deux. Il est donc urgent d'agir contre ce problème.

L'ensemble de la Commission salue la qualité de la réponse au postulat « 30km/h : pour une meilleure qualité de vie, levons le pied ! ». Les solutions proposées par la Municipalité ont séduit la majorité des membres de la Commission qui espère les voir se concrétiser prochainement. Ces solutions ont été discutées par la Commission qui émet trois vœux :

1. Que la Municipalité accorde un soin particulier à l'étude des aménagements cyclables (pistes ou bandes) et piétonniers (trottoirs et passages pour piétons) lors de l'abaissement de la vitesse à 30km/h ou de l'aménagement de zones 30 (vœu adopté par quatre voix pour et trois abstentions) ;

---

<sup>7</sup> Art. 4 al. 2 de l'ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre.

2. Que la Municipalité étudie l'opportunité d'inclure le bas de l'avenue de Marcelin ainsi que la rue de Lausanne dans les axes limités à 30 km/h projetés, dans la mesure où ces tronçons font partie des axes les plus bruyants avec un dépassement pouvant atteindre 10 dB(A) au-dessus des limites légales (vœu adopté par quatre voix pour et trois abstentions) ;
3. Que la Municipalité étudie la possibilité d'introduire dès que possible la réduction de vitesse à 30km/h de nuit comme mesure transitoire, dans la mesure où les dépassements du bruit maximum autorisé actuels représentent un réel danger pour la santé des Morgiennes et des Morgiens, particulièrement de nuit (vœu adopté à l'unanimité).

C'est à l'unanimité moins 3 abstentions que la Commission vous recommande d'accepter ce préavis.

Vu ce qui précède, nous vous prions, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir voter les conclusions suivantes :

### **LE CONSEIL COMMUNAL DE MORGES**

- vu le préavis de la Municipalité,
- après avoir pris connaissance du rapport de la Commission chargée de l'étude de cet objet,
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

#### **décide :**

1. de prendre acte du présent rapport ;
2. de dire qu'il est ainsi répondu au postulat de Frédéric Eggenberger et consorts « 30 km/h : pour une meilleure qualité de vie, levons le pied ! » déposé lors de la séance du Conseil communal du 5 février 2020.

au nom de la commission  
La présidente-rapporteuse

Camille Robert