

**RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DES PETITIONS  
chargée d'examiner l'objet suivant :**

**Pétition Le 30 km/h généralisé pour des trajets à pied et à vélo sûrs et une ville conviviale et apaisée ! (22\_PET\_7)**

### 1. PREAMBULE

Pour traiter de cet objet, la Commission thématique des pétitions a siégé le jeudi 26 janvier 2023, à la Salle du Bicentenaire, Place du Château 6, à Lausanne. Sous la présidence de Madame la Députée Elodie Lopez, la Commission était composée de Mesdames les Députées Claire Attinger Doepper, Nathalie Jaccard, Sylvie Pittet Blanchette, Marion Wahlen (qui remplaçait Monsieur Guy Gaudard) et Valérie Zonca ; ainsi que de Messieurs les Députés Philippe Liniger, Pierre-François Mottier, Pierre-André Pernoud, Jean-Louis Radice et Thierry Schneider. Monsieur Guy Gaudard était excusé.

M. Florian Ducommun, Secrétaire suppléant de la Commission, a tenu les notes de séances.

### 2. PERSONNES ENTENDUES

*La délégation des pétitionnaires était composée de :*

Monsieur Olivier Thorens, Coordinateur du mouvement en faveur du 30 km/h, médecin interniste-urgentiste ; Monsieur Sylvain Croset, Membre du comité de l'Association Transports et environnement Section Vaud (ATE Vaud), infirmier.

*La délégation des représentants de l'État était composée de :*

Monsieur Tribolet, Responsable de la division Entretien à la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR).

### 2. DESCRIPTION DE LA PÉTITION

La pétition émane d'individus et d'associations, notamment « Chally 2030 », « Grands-parents pour le climat », « Engagé-e-s pour la Santé » ou encore l'ATE-Vaud. Adressée également à la commune de Lausanne, la pétition contient deux demandes :

- l'extension de la limitation de vitesse à 30 km/h de manière généralisée à Lausanne de jour comme de nuit ;
- l'assouplissement des critères cantonaux qui permettent aux communes d'instaurer la limite de vitesse à l'intérieur des localités de jour et de nuit.

La première concerne la commune de Lausanne, à qui la pétition a également été remise. La seconde concerne le Grand Conseil, et c'est donc sur cette demande que la Commission propose au Grand Conseil de se prononcer.

### 3. AUDITION DES PÉTITIONNAIRES

Les représentants des pétitionnaires exposent d'abord les avantages de la réduction de la vitesse dans les localités. Baisser la vitesse dans les localités est une mesure simple, peu coûteuse et proportionnée. Elle comporte de nombreux avantages :

- réduction des accidents graves et mortels ;
- réduction des nuisances sonores ;
- amélioration de la convivialité dans les localités ;
- accroissement de l'attractivité des commerces ;
- augmentation de la sécurité des cyclistes et des piétons.

Quelques faits et chiffres sont exposés à la Commission. Deux tiers des accidents graves sur les routes se produisent dans les localités. Environ 90 décès et plus de 1'900 blessés graves par an sont enregistrés sur les tronçons à 50 km/h (il s'agit majoritairement de piétons, de cyclistes et de motocyclistes). Il est démontré qu'à 50 km/h, un piéton a six fois plus de risques d'être tué qu'à 30 km/h. Le passage de 50 à 30 km/h pourrait réduire de moitié le nombre de blessés graves et de personnes tuées<sup>1</sup>. Au Canada, une diminution de près de 67 % de blessés graves et de décès sur les routes a été constatée sur certains tronçons avec l'introduction de la mesure<sup>2</sup>.

Le bruit du trafic, source principale des nuisances sonores dues aux activités humaines, a un impact négatif sur la santé mentale et cardio-vasculaire. Réduire la vitesse de 50 à 30 km/h permet de le réduire et de prévenir les problèmes de santé qui y sont liés. Une étude a par exemple modélisé la réduction de vitesse à Lausanne et démontré que la mesure pouvait diminuer les hospitalisations pour problèmes cardio-vasculaires. Sur le plan fédéral, l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) prévoit des critères variables selon les tronçons et les zones. Le bruit ne devrait pas dépasser 55 à 65 décibels (dB) de jour selon les zones. L'Organisation mondiale de la Santé (OMS) a émis des recommandations pour les villes européennes : pour limiter les impacts négatifs sur la santé, le bruit ne devrait pas dépasser 53 dB. Or sur de nombreux tronçons routiers vaudois, cette norme est dépassée, comme le révèle le cadastre fédéral du bruit.

Des mesures de diminution de la vitesse se développent ailleurs, en Europe et en Suisse. Les Pays-Bas les ont instaurées sur l'ensemble de leurs rues urbanisées ; l'Espagne, sur les routes à voie unique à l'intérieur des localités ; Bruxelles, Lyon, Paris et certaines communes d'Autriche ont instauré les 30 km/h.

Les représentants des pétitionnaires souhaitent répondre à différentes craintes vis-à-vis du 30 km/h :

- Congestion du trafic : ce qui explique les bouchons, ce n'est pas la vitesse, mais les véhicules et la capacité des carrefours. En localité, on atteint les capacités maximales de routes avec des vitesses de 30 à 35 km/h. Dans certains cas, l'axe à 30 km/h avec traversées piétonnes sans feux offre une meilleure capacité qu'un axe à 50 km/h avec des feux piétons.
- Report du trafic dans les quartiers alentour : Aucune situation ne démontre un report. Pour éviter cette situation, il est essentiel que l'aménagement soit adapté (renoncer aux priorités de droite ; inclure si possible le tronçon au sein d'une zone 30 [Z30]).
- Impact sur la vitesse des bus : l'impact sur la vitesse des bus est faible, car le trafic devient plus fluide. L'Association suisse des ingénieurs et experts en transports explique que les cas où l'on aurait constaté un allongement du temps de parcours sont rares et concernent

---

1 Bureau de prévention des accidents (BPA) – Plus de sécurité routière grâce à la limite de 30 km/h □ Faits et arguments – 3001 Berne, décembre 2020 ; [https://www.bfu.ch/media/rqcosvhp/2020-12-18\\_tempo\\_30\\_fakten\\_fr\\_fin.pdf](https://www.bfu.ch/media/rqcosvhp/2020-12-18_tempo_30_fakten_fr_fin.pdf)

2 Fridman, Liraz et al. "Effect of reducing the posted speed limit to 30 km per hour on pedestrian motor vehicle collisions in Toronto, Canada – a quasi experimental, pre-post study." BMC public health vol. 20,1 56. 10 Feb. 2020 ; <https://doi.org/10.1186/s12889-019-8139-5>

uniquement certaines lignes urbaines. Ces situations indésirables doivent être compensées ou évitées par des mesures d'accompagnement, comme la mise systématique en site propre. Dans les villes, le principal obstacle à la performance des bus aux heures de pointe est la charge de trafic automobile et non la vitesse.

#### *Demande de la pétition par rapport aux critères cantonaux*

Selon les représentants des pétitionnaires, le Canton de Vaud appliquerait des critères parmi les plus restrictifs de Suisse pour la mise en œuvre de la limitation à 30 km/h. La plupart des cantons édictent des critères basés sur l'article 108 de l'Ordonnance sur la signalisation routière (OSR), de façon moins contraignante que la DGMR. Début 2023, les axes non affectés à la circulation générale ont vu leurs critères être assouplis. En revanche, pour les axes affectés à la circulation générale – routes cantonales et communales à fort trafic – la DGMR se base sur les critères d'éligibilité de l'OSR :

- la plupart du temps, l'axe doit se localiser sur un tronçon densément bâti des deux côtés. Or, le long d'un axe densément bâti, mais sur un seul côté, les résidents peuvent également souffrir du bruit ;
- le tronçon doit conserver son caractère prioritaire aux intersections. Dans la plupart des cas, cela s'inscrit au sein d'une Z30 ;
- le tronçon doit être localisé au centre de localités, et le caractère urbanistique du bâti marqué avec une forte densité ;
- il y a lieu que de part et d'autre du tronçon se trouvent des pôles d'attractions induisant de nombreuses traversées piétonnes, usage commercial et résidentiel dense, places, établissements scolaires, homes, parcs, interfaces de transport, etc.

Selon eux, ces critères restreignent l'autonomie des communes qui souhaitent instaurer cette limitation, raison pour laquelle la pétition demande leur assouplissement. Ils estiment que les communes doivent pouvoir agir avec davantage d'autonomie, car ce sont elles qui connaissent le mieux les problématiques liées à leur réseau routier, ainsi que les craintes et attentes de leur population.

Les **questions** posées par les commissaires permettent de préciser quelques points supplémentaires :

- Pour expliquer les **raisons des oppositions**, le manque d'informations et les craintes concernant la fluidité du trafic sont évoquées. Avec la simplification de carrefours et la limitation de feux, on améliore la fluidité du trafic. Il est nécessaire de donner des explications sur ces aspects, de communiquer et d'informer les gens.
- Par rapport à la possible **suppression des passages piétons** qui pourrait inquiéter d'un point de vue de la sécurité aux abords des écoles, l'un des intervenants explique que le maintien de passages piétons serait possible dans des secteurs très fréquentés ou aux abords des virages dangereux.
- **Fixer une vitesse intermédiaire entre 30 et 50 km/h** prêterait à confusion.
- Des **priorités de droite** peuvent exister dans les Z30. En revanche, lorsque des axes principaux à 50 km/h traversent une Z30, ils ne sont pas affectés en priorité de droite afin de conserver leur caractère principal et collecteur. Il convient de maintenir la priorité du réseau.
- Il est confirmé que **les cyclistes sont amendables en cas de dépassement de vitesse**.

#### **4. AUDITION DU REPRÉSENTANT DE L'ÉTAT**

Le représentant de la DGMR précise être chargé des aspects de légalisation et de signalisation en la matière. Il est également président de la Commission consultative sur la circulation (CCC), qui

préavise tous les projets de limitations de vitesse dans les communes qui n'ont pas de délégation de compétences en la matière.

Par rapport à la première demande de la pétition, celle-ci s'inscrit dans le cadre du droit fédéral, qui ne prévoit pas de dispositions pour la généralisation des 30 km/h, à l'inverse des 50 km/h. En revanche, il est possible d'instaurer des Z30 ou d'abaisser la vitesse maximale à 30 km/h par tronçons de rue. Il y a lieu alors d'effectuer une expertise pour démontrer que la mesure est nécessaire, opportune et proportionnée au sens de l'ordonnance fédérale sur la signalisation routière. Dès le 1<sup>er</sup> janvier 2023, cette expertise n'est plus nécessaire pour instaurer des Z30 sur les routes non affectées à la circulation générale, à savoir le réseau communal collecteur, de dessertes et de quartiers. L'expertise reste obligatoire pour le réseau communal des routes principales, de liaison, de distribution et les routes cantonales en traversée de localité.

La Ville de Lausanne bénéficie d'une délégation de compétences pour mener le processus de limitation de vitesse sur le réseau communal exclusivement. La DGMR se charge des expertises pour les routes cantonales en traversée de localité à Lausanne et pour toutes les routes des Communes qui n'ont pas de délégation de compétences. La DGMR contrôle la légalité des demandes de limitation de vitesse pour les communes ayant une délégation. Les expertises sont soumises à la CCC qui délivre un préavis. Dans tous les cas, une limitation de vitesse est publiée dans la Feuille des Avis Officiels (FAO). Une voie de recours auprès de la Cour de droit administratif et public (CDAP) est ouverte durant 30 jours.

Depuis 2021, la DGMR a établi une directive conforme au droit fédéral qui permet la mise en Z30 d'un tronçon de route cantonale ou de route communale principale. La directive permet au tronçon de conserver son caractère principal et ses passages pour piétons. Pour être éligible à l'abaissement de vitesse, il y a lieu que de part et d'autre du tronçon se trouvent des pôles d'attraction induisant de nombreuses traversées piétonnes et la présence accrue de cyclistes – usage commercial dense, usage résidentiel dense, places, établissements scolaires, homes, parcs, interfaces de transport, etc. De part et d'autre du tronçon, le bâti doit présenter un caractère urbanistique marqué : forte densité, centralité urbaine, aspect historique, bâtiments proches de la chaussée, etc. Les bourgs de Grandson et de Coppet sont limités à 30 km/h sur ce critère.

Au premier janvier 2023, cette pratique est confirmée avec l'introduction de modifications légales. La directive sur la mise en place de Z30 et de zones de rencontre a ainsi été mise à jour<sup>3</sup>. Ces nouvelles dispositions légales seront communiquées aux partenaires, communes, associations de communes et préfetures notamment, qui pourront les mettre en œuvre. Tous les éléments techniques seront illustrés par des cas de figure.

Concernant le bruit, la limitation à 30 km/h de nuit est l'un des outils mis à disposition des communes dans le cadre des dossiers d'assainissement contre le bruit qu'elles doivent produire pour respecter l'OPB de 1985.

Le Tribunal fédéral et de nombreuses Cours cantonales ont statué sur la nécessité d'intégrer la limitation de vitesse dans le cadre d'assainissement contre le bruit. Les critères retenus par le Canton de Vaud sont les suivants :

- les dépassements des valeurs limites du bruit au sens de l'OPB doivent être avérés ;
- une étude d'assainissement du bruit doit être établie, y compris avec les éventuelles mesures d'allègements prévues, à savoir les décisions prises envers les propriétaires riverains pour lesquelles on ne peut rien faire contre le bruit – revêtements phonoabsorbants, aménagements pour limiter le bruit. L'étude doit être approuvée par le Conseil d'Etat ;

---

3 Voir : État de Vaud, Limitations de vitesse ; <https://www.vd.ch/themes/etat-droit-finances/communes/travaux-publics-amenagement-du-territoire-mobilite/mobilite-multimodale/limitations-de-vitesse>

- la commune doit intégrer la limitation de vitesse nocturne à 30 km/h de 22h00 à 06h00, si les objectifs d'assainissement ne sont pas atteints ;
- le seuil est fixé à 200 habitants/km en dépassement des valeurs limites d'émission.

Ce seuil a été déterminé sur la base de l'étude statistique des données disponibles à l'échelle du canton. Le passage à un seuil à 150 habitants/km ou même 100 habitants/km montre des gains marginaux de 4-5 % de personnes protégées supplémentaires. La mesure instaurée à Lausanne a été jugée proportionnelle par la CDAP avec les critères cités ci-dessus, dans un arrêt récent rendu en mai 2021. Cette limitation de vitesse s'inscrit donc dans une procédure liée à l'assainissement du bruit routier.

La mesure est en place à Lausanne, Vevey et Vich, et des études sont en cours dans sept à huit autres communes. Au total, 70 communes sont éligibles à la mesure, pour un potentiel de protection de 65'000 habitants en sus des 33'000 habitants de Lausanne qui bénéficient déjà de la mesure, soit près de 100'000 habitants. Cela représente 1 habitant sur 8 dans le canton. A contrario, 1 usager de la route sur 10 est concerné lorsqu'il circule sur les axes concernés.

Finalement, la réduction de la vitesse engendre une baisse d'environ 2,7 dB et le sentiment que le trafic baisse de moitié. Lausanne a supprimé près de 55 feux pour favoriser la fluidité du trafic durant la nuit. L'augmentation de la durée du trajet est compensée par la diminution voire la suppression du temps d'attente aux feux. Les bruits de pointe dus aux vitesses excessives ou aux démarrages intempestifs qui réveillent la population ont diminué de 80 %. Le Département de la culture, des infrastructures et des ressources humaines (DCIRH) et la DGMR n'envisagent pas de modifier les critères à court terme pour l'assainissement du bruit.

Les **questions** des commissaires permettent de préciser les points suivants :

- Il existe une norme fédérale en matière de **mesure de décibels**. La mesure s'effectue à la fenêtre du côté de la rue, à l'extérieur. Un échantillonnage est réalisé, puis confronté au modèle théorique imposé par la Confédération.
- **Position du département et de la DGMR** : Suite à une étude, les critères ont été passés au crible de la CDAP. Un arrêt du Tribunal cantonal conforte la proportionnalité de ces critères. Il importe de respecter le cadre légal, raison pour laquelle **ni le département ni la DGMR ne souhaitent assouplir ces critères**. L'OSR prévoit quatre raisons d'abaisser la vitesse : l'existence d'un danger imminent, la nécessité de protéger les plus faibles, la nécessité de fluidifier le trafic, la possibilité d'une atteinte excessive en matière environnementale selon la Loi sur la protection de l'environnement (LPE). Les critères couvrent déjà de manière statistique une large portion de la population.
- **Subventions pour des mesures liées au bruit** : Tant la pose de revêtements phonoabsorbants que l'isolation phonique des bâtiments (par exemple, triple vitrage) sont éligibles à des subventions fédérales. Il y a un ordre de priorité des mesures. L'OPB indique qu'il convient en premier lieu d'agir sur la source du bruit, puis sur son chemin de propagation. Dès lors, dans le cadre des études d'assainissement contre le bruit, on va tenter de travailler depuis la source jusqu'aux fenêtres des logements. Si l'on parvient à traiter le bruit à la source, on ne va pas subventionner des fenêtres à triple vitrage.
- **Application stricte des normes fédérales en comparaison des autres cantons** : La dynamique vaudoise est proportionnée au regard des objectifs à atteindre. On demande des expertises sur la base de la directive fédérale et il ne faut pas négliger le risque de recours. L'autorité ne doit pas être prise en défaut. Le Canton a été novateur en publiant en 2021 une directive permettant d'inclure les axes principaux dans des Z30, sous des conditions définies. Par ailleurs, un communiqué de presse récent indique qu'un test a été entrepris pour les

60 km/h hors traversées de localités. Le test à Lausanne, pour les 30 km/h, est une première suisse.

- **Pompiers et véhicules d'urgence** : La révision de la Loi sur la circulation routière (LCR), en cours au niveau fédéral, dispose de l'article 100 concernant les services d'urgence. À la suite d'un échange entre les Chambres, les peines seront atténuées pour les pompiers, ambulanciers, policiers ayant effectué un excès de vitesse en service. Seule la différence par rapport à la vitesse appropriée sera prise en compte pour déterminer la peine. Par exemple, sur une route limitée à 30 km/h pour des raisons environnementales, dans l'appréciation de la peine, le juge se basera sur 50 km/h. En revanche, dans une Z30, la différence par rapport à la vitesse de 30 km/h sera déterminante. La modification a été apportée en mai 2022. Il n'y a pas eu de contact particulier avec les syndicats ou les représentants des services d'urgence pour avoir un retour à ce sujet. Cette demande pourrait être adressée au Ministère public ou à la Police cantonale.
- **Intervention des pétitionnaires au niveau fédéral** : Les questions de dépassement de valeurs du bruit sont de compétences fédérales. Ensuite, le Département et la DGMR ont fixé les critères qui semblaient les plus proportionnés. Ceux-ci ont été englobés dans une vaste étude nationale et repris par l'OFEV. Pour assouplir ces critères, il est nécessaire de démontrer la proportionnalité de la mesure, exigée par l'OSR. Si l'on appliquait le critère de 100 à 150 habitants/km, les cas concernés seraient marginaux, et la mesure disproportionnée.
- **Étude ayant conduit à l'établissement des critères cantonaux** : Il est possible de consulter l'étude 30 km/h de nuit en ligne<sup>4</sup>, ainsi que le rapport de l'étude<sup>5</sup>. Pour accéder à une vision aussi globale que possible, dans l'étude technique sur le trafic, la DGMR s'est entourée de spécialistes du trafic pour évaluer les reports sur les réseaux subordonnés et la composition du trafic. Ensuite, un spécialiste en acoustique a été mandaté pour effectuer des mesures en continu durant deux semaines, pour chaque phase des cinq tests de l'étude Vinet-Beaulieu. Le volet social a été abordé dans une enquête en deux phases auprès des habitant-e-s de ce quartier avec plusieurs milliers de questionnaires dépouillés. Les personnes ont découvert que l'on peut dormir avec la fenêtre ouverte à Lausanne et elles se sont montrées toujours plus favorables à la mesure. On a aussi travaillé de nuit avec les usagères et usagers pour connaître leur avis : plus de 80 % d'entre eux comprenaient la mesure. L'étude prévue avec le Centre du sommeil du CHUV n'a pas pu être réalisée, en raison de l'épidémie du COVID-19.

## 5. DÉLIBÉRATIONS DE LA COMMISSION

Plusieurs commissaires ne soutiendront pas le renvoi de la pétition au Conseil d'État pour plusieurs raisons :

- la problématique concerne surtout Lausanne et il ne semble pas pertinent de généraliser la mesure à l'ensemble des communes du canton où la problématique se pose très différemment ;
- il est nécessaire de préserver l'autonomie des communes et ne pas s'immiscer dans ce dossier, au vu de l'exposé de la DGMR ;
- par ailleurs, limiter la vitesse à 30 km/h peut nuire à l'attractivité des commerces dans les localités, ce qu'il convient d'éviter à tout prix ;
- les revêtements phonoabsorbants et fenêtres à double vitrage permettent déjà un assainissement contre le bruit routier ;

---

4 Voir : <https://30kmhdenuit.ch/>

5 Voir : Ville de Lausanne, Canton de Vaud, « 30 km/h pour les avenues de Beaulieu et Vinet. Rapport technique », juillet 2019 ; [https://30kmhdenuit.ch/storage/2020/11/8012\\_1611-rap-mlu-Essai-Beaulieu-Vinet-v1.pdf](https://30kmhdenuit.ch/storage/2020/11/8012_1611-rap-mlu-Essai-Beaulieu-Vinet-v1.pdf)

- l'assouplissement du droit fédéral en vigueur dès le 1<sup>er</sup> janvier 2023, en particulier la suppression de l'obligation de l'expertise bruit, permet d'agir dans toutes les communes vaudoises. Les possibilités actuelles suffisent ;
- la pétition se heurte au droit fédéral.

D'autres commissaires soutiendront le renvoi de la pétition au Conseil d'État, même si d'aucuns regrettent un certain flou dans l'exposé des critères jugés trop restrictifs par les pétitionnaires pour les raisons suivantes :

- la pétition respecte totalement l'autonomie communale et cherche même à la favoriser. Certaines communes souhaitent mettre en place des Z30, mais en sont empêchées en raison des critères édictés par le Canton. Certes, une partie des critères relèvent d'ordonnances fédérales, mais d'autres servent à orienter des ordres de proportionnalité lorsqu'il y a une petite marge de manœuvre, comme l'atteinte environnementale, ou la protection des plus faibles. Certains aiguillages pourraient être revus et assouplis. Les questions de mobilité sont étroitement liées à l'urbanisme, qui est, lui, en mains des communes. Si une commune souhaitait développer une politique de convivialité dans le domaine de l'urbanisme avec une Z30, elle ne le pourrait pas, ce qui est regrettable ;
- le Canton pourrait émettre des propositions intéressantes pour assouplir les critères cantonaux dans le respect du cadre légal fédéral, car il existe une marge de manœuvre ;
- les Z30 comportent de nombreux avantages au-delà de l'aspect commercial dont on peut débattre – les Z30 sont considérées comme un atout ou un obstacle, selon les situations – et il faut faciliter leur généralisation.

## **6. VOTE DE RECOMMANDATION**

*La Commission recommande au Grand Conseil de renvoyer la présente pétition au Conseil d'Etat par 6 voix pour, 5 voix contre, et aucune abstention.*

Vevey, le 16 mai 2023

La rapporteuse :  
(Signé) Elodie Lopez