canton de vaud
LIBERTÉ ET PATRIE

GRAND CONSEIL

NOVEMBRE 2026 **RC-26_POS_8**

RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DE LA SANTE PUBLIQUE chargée d'examiner l'objet suivant :

Postulat Yolanda Müller Chabloz et consorts au nom des Vert-e-s vaudois-e-s - Quel est l'impact réel du 30 km/h sur le sommeil et la santé de la population vaudoise ?

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le 8 mai 2026.

Présent·e·s : Mmes Géraldine Dubuis, (présidence), Florence Bettschart-Narbel, Sandra Pasquier, Rebecca Joly, Chantal Weidmann Yenny, Marion Wahlen (en remplacement de François Cardinaux), Yolanda Müller Chabloz (en remplacement de Sylvie Podio), MM. Gérard Mojon, Olivier Petermann, Fabien Deillon, Sébastien Kessler, Stéphane Balet, Blaise Vionnet, Cédric Weissert (en remplacement de Michael Demont).

Excusé·e·s : Mme Sylvie Podio, MM. François Cardinaux, Michael Demont, Marc Vuilleumier.

Représentant·e·s de l'État : Mmes Rebecca Ruiz, Conseillère d'Etat, Cheffe du Département de la santé et de l'action sociale (DSAS), Laurence Boland, Directrice générale a.i. de la Direction générale de la santé (DGS), Stéphanie Boichat-Burdy, Médecin cantonale adjointe (DGS/OMC-Office du médecin cantonal), MM. Thierry Fumeaux, Médecin cantonal (DGS/OMC), Gaëtan Maury, Chef de section Bruit et rayonnement non ionisant à la Direction générale de l'environnement (DGE-Département de la jeunesse, de l'environnement et de la sécurité-DJES), Laurent Tribolet, Chef de la division entretien à la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR-Département des institutions, de la culture, des infrastructures et des ressources humaines-DICIRH).

2. POSITION DE LA POSTULANTE

La postulante indique que son texte vise à approfondir les connaissances sur les effets sanitaires de la réduction du bruit routier, en particulier sur le sommeil. Si les effets du bruit sur la santé mentale, cardiovasculaire et métabolique sont documentés, de même que la diminution du bruit obtenue par l'abaissement de la vitesse, les données établissant directement les bénéfices sanitaires du passage à 30 km/h restent, selon elle, moins nombreuses.

Elle relève l'existence de données recueillies auprès de la population vaudoise, notamment à Lausanne, qui pourraient être exploitées pour étudier les effets des zones à 30 km/h et du 30 km/h nocturne. Des analyses lausannoises ont notamment mis en évidence une répartition inégale de la somnolence diurne, davantage présente chez les personnes résidant à proximité des axes routiers les plus bruyants. Il serait intéressant de déterminer si la réduction de la vitesse s'accompagne d'une amélioration du sommeil et, à plus long terme, de la santé. Le postulat laisse au Conseil d'État le choix de la méthode et n'impose pas la réalisation d'une nouvelle étude.

3. POSITION DU CONSEIL D'ETAT

La conseillère d'État précise que la CTSAP examine le postulat en raison de sa dimension sanitaire, bien que sa mise en œuvre concerne également les domaines de la mobilité et de l'environnement. Des représentant·es de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) et de la Direction générale de l'environnement (DGE) participent ainsi à la séance.

Le Conseil d'État relève que l'abaissement de la vitesse de 50 à 30 km/h en milieu urbain constitue une mesure de santé publique qui dépasse la seule sécurité routière. Selon les études présentées, les bénéfices attendus de la réduction du bruit sur les troubles du sommeil, les maladies cardiovasculaires et le diabète pourraient être quantitativement supérieurs aux bénéfices sanitaires liés à la diminution des accidents. Les travaux réalisés notamment à Lausanne et à Zurich montrent également qu'à niveau sonore comparable, une circulation à 30 km/h est perçue comme moins agressive qu'à 50 km/h, ce qui peut favoriser le repos nocturne.

Le DSAS se déclare ouvert à des analyses complémentaires. Si le postulat est renvoyé au Conseil d'État, les travaux devront s'appuyer sur les compétences de la DGMR et de la DGE et s'inscrire dans une approche interdépartementale cohérente, notamment avec la stratégie cantonale de lutte contre le bruit alors en préparation.

4. DISCUSSION GÉNÉRALE

La discussion porte principalement sur l'utilité d'une nouvelle analyse au regard des connaissances scientifiques déjà disponibles. Plusieurs commissaires estiment que les effets du bruit sur la santé et les bénéfices de la réduction de la vitesse sont suffisamment documentés. Selon eux, demander un rapport supplémentaire risquerait de mobiliser inutilement l'administration sans apporter de résultats sensiblement différents ni modifier un débat public marqué par des positions déjà affirmées. L'étude lausannoise CoLaus|PsyCoLaus est notamment citée comme un travail de qualité, ayant déjà fait l'objet d'une diffusion auprès du public. Ces commissaires doutent par ailleurs que de nouvelles données permettent de modifier sensiblement les positions sur un sujet marqué par des convictions politiques et personnelles. Ils·elles considèrent dès lors que la réalisation d'une étude supplémentaire ne se justifie pas au regard des connaissances existantes et de la charge de travail qu'elle représenterait pour l'administration

À l'inverse, plusieurs commissaires soutiennent le postulat, considérant que le débat autour du 30 km/h demeure fortement marqué par des réactions émotionnelles et qu'une meilleure documentation scientifique de ses effets sanitaires pourrait contribuer à l'objectiver. Un·e commissaire, rappelle que l'OMS (Organisation mondiale de la Santé) a fixé une valeur seuil du bruit à 53 décibels. Au niveau du trafic routier, la journée, on est dans les valeurs moyennes autour de 60 décibels, et la nuit de 52 décibels. Tout ce qui est supérieur à ces 53 décibels entraîne des conséquences telle qu'une augmentation de la mortalité cardiovasculaire, notamment l'hypertension, les atteintes coronariennes et les accidents vasculaires cérébraux. Les perturbations du sommeil sont également évoquées, ainsi que les recherches portant sur d'éventuels effets neurologiques. Il est souligné que ces enjeux dépassent la seule question du confort acoustique.

Plusieurs intervenant·es distinguent par ailleurs les connaissances générales sur les effets du bruit des preuves directes concernant les conséquences sanitaires d'une limitation de vitesse à 30 km/h. La postulante relève que les données locales permettraient potentiellement de comparer l'évolution d'indicateurs de santé, tels que la pression artérielle ou la qualité du sommeil, entre des personnes exposées ou non au 30 km/h nocturne. Elle souligne l'intérêt d'exploiter les données déjà financées par les pouvoirs publics plutôt que de procéder nécessairement à une nouvelle collecte.

Un·e commissaire rappelle que le postulat demande un rapport au Grand Conseil et n'implique pas obligatoirement la réalisation d'une étude inédite : une synthèse des publications et des données existantes, éventuellement complétée par des analyses ciblées, pourrait répondre à la demande. La question est dès lors posée à l'administration de savoir dans quelle mesure une telle compilation serait suffisante.

Le médecin cantonal estime qu'une présentation plus accessible et mieux ancrée dans la réalité vaudoise des données disponibles serait utile. Sans prétendre qu'elle suffirait à lever toutes les oppositions, elle permettrait de rendre plus tangibles les conséquences du bruit sur la morbidité, la qualité de vie et les inégalités d'exposition, notamment en chiffrant les bénéfices sanitaires potentiels pour la population lausannoise. La

discussion met ainsi en évidence une divergence sur la valeur ajoutée d'un rapport complémentaire, plutôt que sur l'existence des effets sanitaires du bruit.

5. VOTE DE LA COMMISSION

Prise en considération du postulat

La commission recommande au Grand Conseil de prendre en considération ce postulat par 7 voix pour, 7 contre et 0 abstention, et de le renvoyer au Conseil d'Etat (voix prépondérante de la présidente de la commission)

Suchy, le 6 novembre 2026

La présidente :
(Signé) Géraldine Dubuis