

39^e JOURNÉE RUE DE L'AVENIR

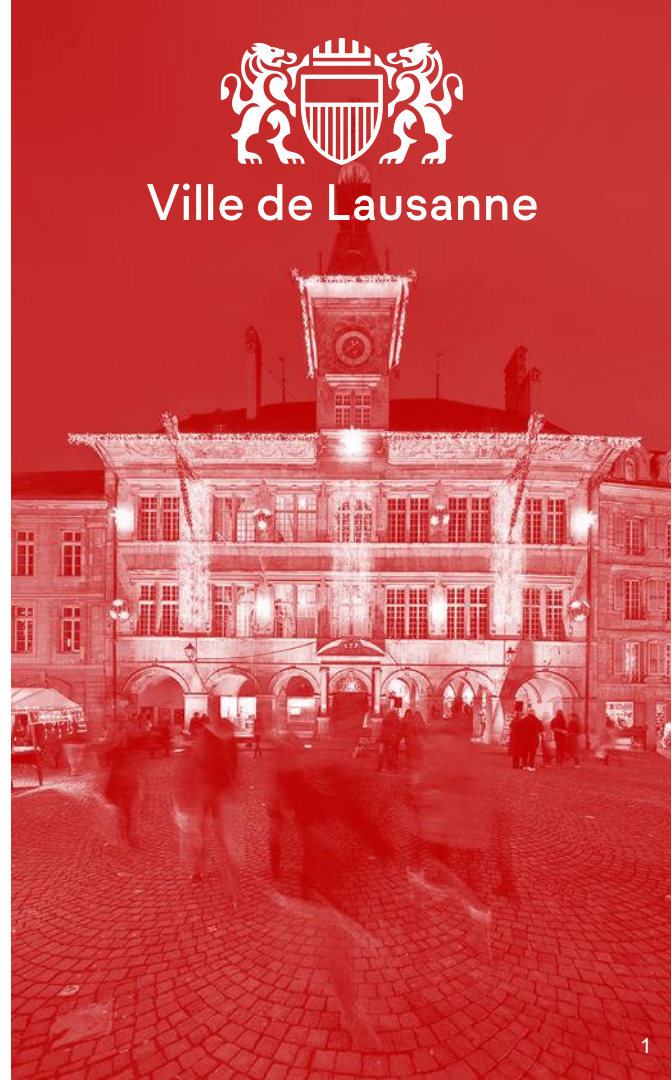
VILLE DE LAUSANNE

30 septembre 2022

Núria Medir Benito / Michael Sandoz – Division mobilité

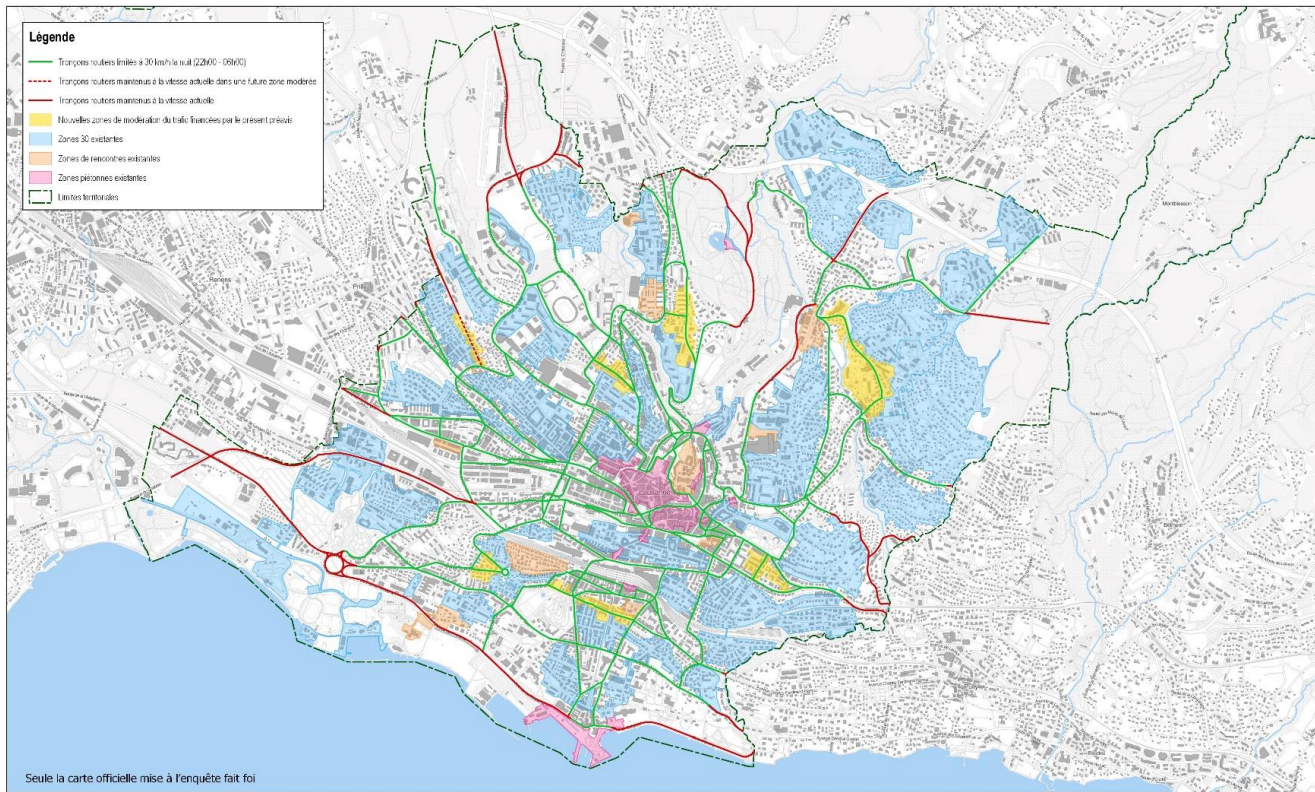


Ville de Lausanne

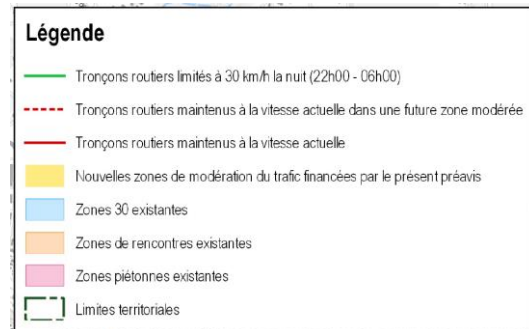


1. Bilan : le 30km/h de nuit, dix mois après sa mise en œuvre
2. Projets en cours : multiplication des zones modérées
3. A venir : les axes à 30

30 de nuit : mesure presque généralisée sur le territoire urbain



Carte de la mise à l'enquête
du 30 km/h de nuit, octobre
2019



Mise en œuvre

- Mise à l'enquête fin 2019, un recours déposé contre l'ensemble du projet par un particulier, le tribunal cantonal a validé l'ensemble de la mesure comme conforme au droit cantonal et fédéral, pas de recours au Tribunal Fédéral
- Mise en œuvre par secteurs durant 6 semaines (septembre – novembre 21)
- Installation de plus de 60 indicateurs de vitesse électroniques
- Mesures de communication lors de la mise en service
- Modification de la régulation des carrefours à feux (clignotant)
- Dialogue avec les transports publics



Copyright : Sarah Wisard – Ville de Lausanne

Synthèse des résultats du 30 de nuit

- Une vitesse de nuit à 30 km/h permet de réduire le bruit moyen de 2 à 3 dB, avec une diminution moyenne de 1 dB supplémentaire avec la pose du phono-absorbant (résultats du projet pilote)
- Après presque une année de mise à 30 km/h de nuit, les vitesses de nuit sont restées stables, confirmant une prise d'habitude des usagers
- Les valeurs de pointe (les plus dérangeantes) dues à des vitesses excessives de plus de 70 km/h ont quasi disparu
- Les indicateurs de vitesse, même éteints, modèrent de façon efficace les vitesses
- Pas de report de circulation sur d'autres d'axes

	V85 (Jour)	V85 (Nuit)	Écart (N-J)	% véhicules > 50km/h (N)*
Moyenne	43	36	-7	0.64%
Médiane	44	36	-7	0.48%

Données récoltées par les indicateurs de vitesse
(Janvier 2022 – 50 emplacements analysés)

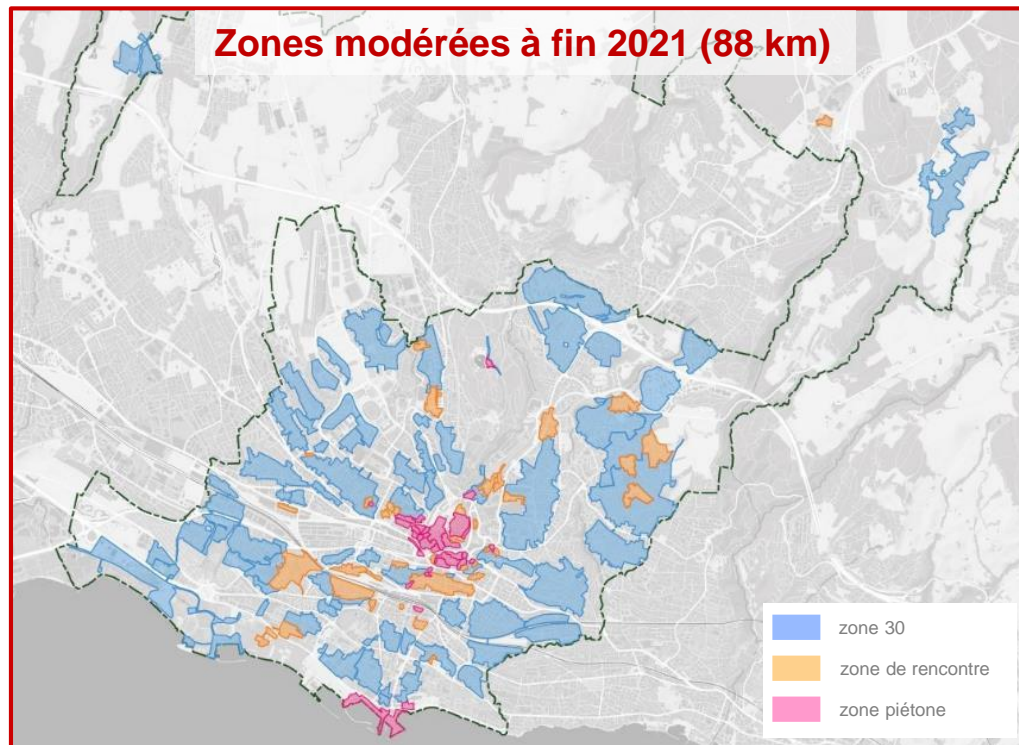
Retour des habitants

- La limitation des vitesses a suscité un grand nombre de réactions
- Tous les feed-back négatifs et contre la mesure sont issus de personnes qui ne résident pas sur Lausanne
- Les remarques négatives des Lausannois-e-s viennent de personnes qui habitent sur une rue qui n'a pas pu être modérée à 30 km/h (demande de modération de leur rue)
- Des courriers, mails, cartes de remerciements ont été adressées à l'administration communale, certifiant une meilleure qualité du sommeil (objectif principal atteint)

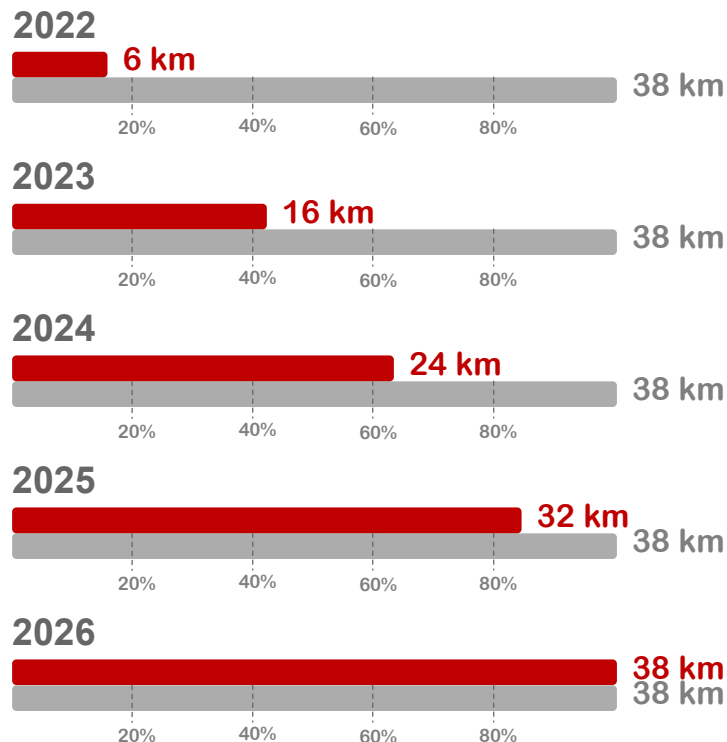
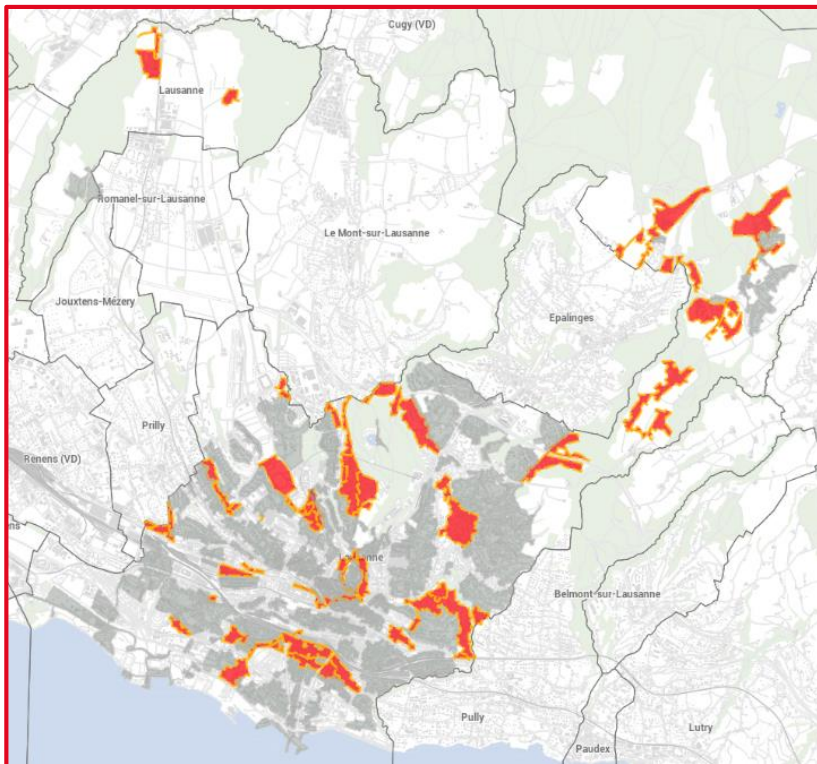


Zones modérées: mise en œuvre progressive depuis les années '60

- Les premières zones modérées à Lausanne ont été créées déjà pendant les années 1960
- Une progression lente de la modération a eu lieu, sans stratégie d'ensemble mais en fonction des besoins locaux (bruit, sécurité, demandes citoyennes, etc.)
- En 2021 on avait 88km de voirie en zone modérée et de nombreuses demandes citoyennes pour d'avantage de modération
 - Une étude sur le potentiel de modération de l'ensemble du réseau de distribution et de desserte (52 km manquants sur 138km) a été réalisée en 2021 afin de prioriser les zones à développer → 38 km de voirie à transformer en zone modérée



Préavis rues vivantes 2 : les zones modérées 2022-2026



Av. des Jordils: zone de rencontre





Av. des Oiseaux



Av. de Valmont



Ch. Du Bois-Gentil



Ch. Des Matines



Rte de Marin



Av. du Grammont

A venir : les axes à 30 km/h – Pourquoi?

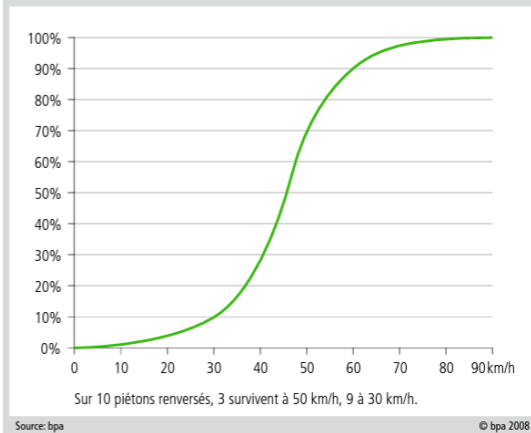
La limitation à 30 km/h au lieu de zones 30, car:

- Les règles de circulation habituelles s'appliquent toujours (pas de priorité de droite, passages piétons maintenus,...) → compatible avec la circulation des bus prioritaires ou des itinéraires vélos principaux
- La limitation ne nécessite pas de mesures d'aménagement infrastructurelles

Tout en conservant les avantages du 30 km/h

- Diminution du bruit routier (réduction de -2 dB(A) en passant de 50 à 30 km/h)
- Augmentation de la sécurité des usagers (la chance de survie lors d'une collision à 50km/h n'est que de 30%, elle augmente à 90% à 30 km/h)
- Promotion du vélo (le 30km/h augmente le sentiment de sécurité des cyclistes grâce à un différentiel de vitesse moindre et incite au report modal)
- Une vitesse constante favorise la diminution de la pollution atmosphérique (particules fines, CO₂) et la fluidité du trafic (prévient l'effet accordéon)
- Amélioration de la santé des habitants (moins de bruit, moins de pollution)

Probabilité pour un piéton d'être tué dans une collision avec un véhicule



Axe à 30 km/h – Comment ?

Méthodologie – mise en œuvre par étapes

COHERENCE DU RESEAU POUR

- Une bonne lisibilité pour l'utilisateur
- Une bonne fluidité du trafic (Ø effet accordéon)
- Freiner le report de trafic
- Faciliter la communication et l'acceptation de la mesure

PRISE EN COMPTE DE

- Hiérarchie du réseau
- Coordination zones 30 : pas d'axe avant réalisation des zones adjacentes
- Continuité du réseau
- Coordination chantiers
- Coordination avec les dérégulations des passages piétons
- Autres spécificités,
ex. caractère uniforme de l'axe, ...

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
1	Limitation 30 - réseau communal - 07.2022												Lausanne
2	Réalisation	N°expertise	Axe	Hiérarchie du réseau	Km	Etablissement	Bruit VLI,VA bâtiment	Bruit VLI,VA habitan	VLI/VA post 30	TJM	V85*		
3	2023	1	Ch.de Pierrefleur	Desserte	1.3	Ecole, APEMS	14					629 (2019)	46 (2019)
4	2023	2	Av. d'Ouchy (Quai Belgique - Grancy)	Desserte, Distribution	1	Clinique Bois-Ce	20					7397	
5	2023	3	Av. F.C. de la Harpe (Rhodanie - E. -Dapples)	Desserte, Distribution	0.9		13					3853	
	2023	4			0.8								

Méthodologie – De quelle manière?

Expertise approfondie par tronçon

PROUVER LA PROPORTIONNALITE DE LA MESURE (art. 108, Ordonnance sur la signalisation routière (OSR))

- **Nécessité:** Mesure nécessaire si l'abaissement de la limitation de vitesse est un moyen modéré pour atteindre le but visé (sécurité, fluidité, bruit et pollution)
- **Adéquation:** Mesure jugée adéquate lorsque ses effets sont perceptibles
- **Acceptabilité:** Mesure acceptable si en tenant compte de tous les acteurs concernés, il existe un rapport raisonnable entre l'objectif de la mesure et ses effets. La détermination du caractère acceptable d'une mesure s'effectue ainsi sur la base d'une pesée d'intérêts.

Récolte des données et analyses en cours :

- Densité d'habitants et emplois
- Impact bruit (VLI, VA)
- Accidentologie
- Trafic journalier moyen, vitesses actuelles
- Demandes citoyennes
- Réseau bus
- Hiérarchie cyclable
- Aménagements piétonniers
- Établissements sensibles
- etc.

Merci de votre attention
Questions?