

**Assainissement du bruit routier  
Publication des décisions d'allégement conformément à  
l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB)  
Périmètre hors « Poste - Samson Reymondin » et hors  
« PP8 »**

---

**Levée des oppositions**

**Responsabilité(s) du dossier :**

- Direction des travaux et des services industriels,  
M. M. Zolliker, Conseiller municipal

## TABLE DES MATIÈRES

1. Objet du préavis .....	3
2. Contexte.....	3
2.1. Mesures retenues dans le dossier d'assainissement du bruit routier .....	3
2.2. Périmètre concerné.....	4
3. Procédures.....	4
3.1. Validation du dossier par le Conseil d'Etat .....	4
3.2. Publication des décisions d'allègement relatives au bruit routier .....	4
3.3. Propositions de réponse aux oppositions portant sur les décisions d'allègement relatives au bruit routier du périmètre « Hors PP8 » .....	5
3.4. Proposition de réponse à l'observation portant sur les décisions d'allègement relatives au bruit routier du périmètre « Hors PP8 » .....	12
4. Conséquences financières .....	13
5. Communication .....	13
6. Programme de législature.....	13
7. Conclusions.....	14

Monsieur le Président,  
Mesdames les Conseillères et Messieurs les Conseillers communaux,

## **1. Objet du préavis**

En vertu de la loi fédérale sur la protection de l'environnement du 7 octobre 1983 (ci-après LPE) et de l'ordonnance sur la protection contre le bruit du 15 décembre 1986 (ci-après OPB), la Ville de Pully, en tant que propriétaire de routes communales, a l'obligation d'assainir à ses frais les routes dont le trafic émet un bruit trop important.

La Municipalité a confié l'étude des mesures d'assainissement du bruit routier à réaliser sur le réseau pullièran à un bureau d'ingénieurs spécialisé. Ces mesures, qui constituent le plan d'assainissement du bruit routier de la Ville de Pully, ont été approuvées par le Conseil d'Etat du Canton de Vaud.

Les mesures d'assainissement du bruit, qui doivent être proportionnées et économiquement supportables, ne permettent pas dans tous les cas de faire baisser le bruit au-dessous des valeurs limites d'immission fixées par l'OPB. Les bâtiments concernés font alors l'objet d'une décision d'allègement rendue par la Direction générale de l'environnement (DGE) de l'Etat de Vaud (art. 14 de l'OPB). Ces décisions d'allègement doivent être mises à l'enquête publique et peuvent faire l'objet d'une opposition ou d'une observation.

Par ce préavis, la Municipalité présente les mesures retenues dans le dossier d'assainissement du bruit routier et demande au Conseil communal de lever les oppositions reçues dans le cadre de l'enquête publique « Assainissement du bruit routier : Publication de 242 décisions d'allègement » qui s'est déroulée du 25 janvier au 24 février 2022.

## **2. Contexte**

### **2.1. Mesures retenues dans le dossier d'assainissement du bruit routier**

Les études d'assainissement du bruit routier ont comme principaux objectifs :

- de déterminer les niveaux sonores actuels au droit des bâtiments le long des routes où le trafic produit un bruit important ;
- de définir les bâtiments où les valeurs sonores sont dépassées et pour lesquels un assainissement doit être envisagé ;
- de proposer des mesures de protection contre le bruit économiquement supportables et techniquement réalisables.

Les mesures de protection contre le bruit retenues sont les suivantes :

- la mise en place d'un revêtement phonoabsorbant (-1dB) sur les axes principaux de la Ville de Pully ;
- la réduction des charges de trafic à l'av. du Prieuré et la limitation de la vitesse à 30 km/h au ch. des Tilleuls ;
- le 30 km/h de nuit de 22h00 à 6h00.

Si les mesures citées ci-dessus s'avèrent insuffisantes ou disproportionnées, ou si un intérêt prépondérant s'y oppose, il faut agir au point récepteur, c'est-à-dire au niveau des habitations, au moyen de la pose de fenêtres phoniques pour les bâtiments dont la construction est antérieure à l'entrée en vigueur de l'OPB, soit 1986.

Ces mesures doivent être proportionnées et économiquement supportables selon une méthode de calcul coût-efficacité préconisée par l'Office fédéral de l'environnement (OFEV).

## **2.2. Périmètre concerné**

Bien que le dossier d'assainissement ait fait l'objet d'une étude sur l'ensemble de la Commune de Pully, les décisions d'allègement ont quant à elles été sectorisées en trois périmètres :

### Périmètre « Poste – Samson Reymondin »

- 34 décisions d'allègement relatives au bruit routier ont été mises à l'enquête publique du 22 novembre au 23 décembre 2019, parallèlement au projet de réaménagement de l'espace public ainsi que de renouvellement et de renforcement des infrastructures. Celles-ci ont été traitées via le préavis au Conseil communal N° 11-2020 « Rue de la Poste et av. Samson Reymondin ».

### Périmètre « PP8 »

- 74 décisions d'allègement ont été publiées dans le cadre du dossier d'aménagement du Projet partiel 8 du réseau des axes forts de transports publics (PP8) : réaménagement de l'av. de Lavaux (RC 780), de l'av. du Tirage, du ch. des Roches, du ch. de la Clergère et de la partie Ouest de l'av. de Rochettaz, qui a été mis à l'enquête publique du 22 octobre au 22 novembre 2021, et dont la suite de la procédure sera traitée par le biais d'un préavis séparé dédié à ce projet.

### Périmètre « Hors PP8 »

- 242 décisions d'allègement relatives au bruit routier ont été mises à l'enquête du 25 janvier au 24 février 2022.

L'objet de ce préavis est de traiter la suite de la procédure relative à ce dernier périmètre.

## **3. Procédures**

### **3.1. Validation du dossier par le Conseil d'Etat**

Le dossier d'assainissement du bruit routier « Hors PP8 » a été approuvé par le Conseil d'Etat du Canton de Vaud le 10 novembre 2021.

### **3.2. Publication des décisions d'allègement relatives au bruit routier**

Quinze oppositions et une observation ont été consignées sur les feuilles d'enquête ou envoyées à la Municipalité dans les délais. Une opposition n'a pas été prise en considération dans le cadre de la présente procédure car l'opposant n'est pas touché directement par une décision d'allègement.

Quatorze oppositions et une observation ont ainsi été jugées recevables pour la suite de la procédure.

Toutes les personnes ayant formulé une opposition ou une observation lors de la mise à l'enquête ont reçu un courrier de réponse résumant la détermination de la Municipalité et ont eu la possibilité, conformément à l'art. 40 de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (ci-après LATC), de demander une séance de conciliation.

A la suite de ces démarches, quatre oppositions ont été retirées.

Les dix oppositions et l'observation maintenues sont annexées au présent préavis. La Municipalité propose au Conseil communal de lever l'ensemble de ces oppositions.

Conformément à l'art. 42 LATC, il appartient au Conseil communal de statuer sur les projets de réponse de la Municipalité, présentés ci-après.

### **3.3. Propositions de réponse aux oppositions portant sur les décisions d'allègement relatives au bruit routier du périmètre « Hors PP8 »**

#### **3.3.1. *Opposition de MM. Christophe Bonnard et Thierry Martin, respectivement président et trésorier de la SI Le Jardin des Désertes SA, av. des Désertes 24***

##### **Détermination de la Municipalité**

###### Changement parcellaire et de propriétaire en cours d'élaboration du projet et périmètre du degré de sensibilité au bruit

Les parcelles ont en effet été modifiées durant l'élaboration du dossier. L'allègement a été calculé sur la parcelle n° 796 en limite de construction. L'allègement publié sur la parcelle n° 796 est un dépassement des valeurs limites d'immission de nuit de 3 dB, soit une valeur maximale autorisée de 58 dB. Cette valeur est indépendante du nom du propriétaire de la parcelle. Ainsi, par analogie, cet allègement s'applique à la façade la plus exposée au bruit, soit celle située face à l'axe de la route. Les autres façades sont bien moins exposées et ne nécessitent pas d'allègement au sens de l'OPB.

C'est également la raison pour laquelle la sensibilité au bruit de la face la plus exposée est ainsi bien de degré III.

###### Mise en œuvre du 30 km/h de nuit

Il n'est aujourd'hui pas possible d'indiquer un horizon précis pour l'application du 30 km/h de nuit. L'introduction de cette mesure suit un processus assez long, imposé par les procédures juridiques et démocratiques qui l'encadrent (publier la signalisation dans la Feuille des avis officiels avec droit de recours, garantir le financement des mesures, etc.).

Il est cependant à noter que cette mesure est de la compétence de la Municipalité, que celle-ci l'a validée dans le cadre du dossier d'assainissement du bruit routier et que sa mise en œuvre sera traitée une fois la procédure relative au traitement des allègements finalisée.

###### Pourquoi un revêtement phonoabsorbant de -1dB est-il posé et non pas un revêtement plus performant de -3dB

Du point de vue « bruit », l'efficacité d'un revêtement routier est dépendante du volume de vide qu'il contient. Les revêtements à forte porosité présentent l'inconvénient d'être beaucoup moins résistants et ne sont par conséquent aujourd'hui pas adaptés en milieu urbain, en particulier dans les carrefours, sur les tronçons en pente, ou ceux empruntés par des véhicules lourds tels que les bus, à plus forte raison s'ils sont chaînés, comme cela peut être le cas dans l'agglomération lausannoise durant la période hivernale.

Si la technologie évolue et que les revêtements -3dB deviennent plus performants, ce type de revêtement pourra bien entendu être posé. Nos services techniques restent attentifs à l'évolution de ces nouveaux produits.

### **3.3.2. Opposition de Mme Susanne Etter, propriétaire de la parcelle sise av. de Villardin 1**

#### **Détermination de la Municipalité**

##### Limiter à 30 km/h la vitesse aussi le jour ou réduire le trafic sur l'av. de Villardin

L'av. de Villardin et la portion inférieure du ch. de la Joliette font partie du réseau routier de distribution et, à ce titre, sont considérées comme routes affectées à la circulation générale, au sens de la loi sur la circulation routière (LCR) et de la directive cantonale sur la mise en place de zones 30 et de zones de rencontre. Une limitation maximale de la vitesse à 50 km/h est cohérente avec cette classification routière et le contexte. Un abaissement de la vitesse la nuit est par contre prévu, dans l'unique but de diminuer les nuisances sonores du trafic.

Différents projets de réaménagements routiers à Pully sont étudiés pour favoriser un report modal du trafic sur les transports publics et la mobilité douce, comme le réaménagement de l'av. de Villardin, qui a eu lieu entre 2016 et 2017, ou le développement de la ligne de bus 47 qui y circule. Depuis plusieurs années, les charges de trafic sont par ailleurs relativement constantes sur les différents axes pulliérans malgré l'augmentation de la population dans l'Est lausannois.

Il est à noter que les transports publics de la région lausannoise ont élaboré et validé une stratégie de décarbonation de leur flotte de véhicules. Cette politique prévoit que tous leurs véhicules circuleront à terme grâce à l'énergie électrique. Ce programme ambitieux aura un effet positif sur le bruit routier à Pully. La planification actuelle prévoit que des bus électriques circuleront sur la ligne 47 à partir de 2027. Ce projet connexe fera l'objet d'une procédure séparée.

### **3.3.3. Oppositions de MM. Maurice Tardy et Pierre Loth, av. Général Guisan 43**

#### **Détermination de la Municipalité**

##### Augmentation considérable de la circulation sur l'av. Général Guisan

Nous ne constatons pas « d'augmentation considérable de la circulation sur l'av. Général Guisan » ces dernières années. Les campagnes de comptage effectuées sur mandat de Lausanne Région montrent une stabilité du trafic sur cet axe.

##### Remplacement de fenêtres

Selon l'art. 15, al. 1 de l'OPB, il est exigé le remplacement des fenêtres uniquement si les valeurs d'alarme sont dépassées, ce qui n'est pas le cas pour le bâtiment construit sur la parcelle n° 2146.

##### Planification de la pose du revêtement phonoabsorbant

La stratégie retenue est de poser progressivement un revêtement phonoabsorbant sur les routes principales lorsque le revêtement traditionnel existant est en mauvais état.

##### Pose d'un radar bruit

Aujourd'hui, la Police et l'administration communale ne disposent pas d'un radar bruit. Si l'administration acquérait ce type d'appareil, l'objectif viserait avant tout à sensibiliser la population et à fournir des données à ce sujet.

Si des contrôles répressifs sont souhaités, ils peuvent uniquement être réalisés par la Police. Il est à noter que les contrôles de bruit des véhicules sont complexes et que seul le Service des automobiles et de la navigation (ci-après SAN) est à même de le mesurer précisément.

La Police peut quant à elle dénoncer et demander aux propriétaires de se présenter au SAN. Des discussions sont en cours avec Police Est Lausannois à ce sujet.

La Municipalité peut néanmoins s'engager à mettre en place ponctuellement un radar pour sensibiliser la population lors de la mise en œuvre du 30 km/h de nuit.

### **3.3.4. *Opposition de M. Alain Toscan, av. de Villardin 16***

#### **Détermination de la Municipalité**

##### Réduction de la vitesse sur l'av. de Villardin à 30 km/h de jour et de nuit

L'av. de Villardin et la portion inférieure du ch. de la Joliette font partie du réseau routier de distribution et, à ce titre, sont considérées comme routes affectées à la circulation générale, au sens de la loi sur la circulation routière (LCR) et de la directive cantonale sur la mise en place de zones 30 et de zones de rencontre. Une limitation maximale de la vitesse à 50 km/h est cohérente avec cette classification routière et le contexte. Un abaissement de la vitesse la nuit est par contre prévu, dans l'unique but de diminuer les nuisances sonores du trafic.

##### Remplacement des bus thermiques par des bus électriques

Il est à noter que les transports publics de la région lausannoise ont élaboré et validé une stratégie de décarbonation de leur flotte de véhicules. Cette politique prévoit que tous leurs véhicules circuleront à terme grâce à l'énergie électrique. Ce programme ambitieux aura un effet positif sur le bruit routier à Pully. La planification actuelle prévoit que des bus électriques circuleront sur la ligne 47 à partir de 2027. Ce projet connexe fera l'objet d'une procédure séparée.

##### Position des arrêts de bus

Le choix de l'emplacement des arrêts de bus répond à de nombreux critères et contraintes, notamment géométriques (distances de visibilité, position des accès riverains, mise en conformité au sens de la loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand), alignement des véhicules, espace à disposition sur le trottoir, position des arbres vis-à-vis des portes des véhicules, pentes longitudinales et transversales) ou de desserte (bassins versants de population desservie, interdistance entre arrêts et sécurité des accès à pied). Les zones d'arrêt font également l'objet de renforcements structurels de la chaussée.

Dans ce contexte, il n'est pas prévu de modifier l'implantation des arrêts de bus situés à l'av. de Villardin.

##### Installation de « gendarmes couchés » ou d'îlots

Ces équipements visent avant tout à modérer les vitesses de circulation. L'av. de Villardin est limitée à 50 km/h et une limitation de nuit à 30 km/h est prévue. Aucun dépassement des vitesses maximales légales, pouvant justifier l'installation de modérateur de trafic, n'est constaté.

Dans le présent contexte, la pose de tels éléments n'est pas pertinente et conduirait à des effets négatifs sur la sécurité et le bruit : comportements de type « accélérations et décélérations brutales », péjoration de la sécurité des passagers des transports publics et usure prématurée des bus.

##### Mise en œuvre du 30 km/h de nuit

Il n'est aujourd'hui pas possible d'indiquer un horizon précis pour l'application du 30 km/h de nuit. L'introduction de cette mesure suit un processus assez long, imposé par les procédures

juridiques et démocratiques qui l'encadrent (publier la signalisation dans la Feuille des avis officiels avec droit de recours, garantir le financement des mesures, etc.).

Il est cependant à noter que cette mesure est de la compétence de la Municipalité, que celle-ci l'a validée dans le cadre du dossier d'assainissement du bruit routier et que sa mise en œuvre sera traitée une fois la procédure relative au traitement des allègements finalisée.

#### Dédommagement

Aucun dédommagement financier n'est prévu par la loi. Seules des mesures compensatoires sont prévues dans le dossier d'assainissement du bruit routier si elles sont jugées proportionnées (coût-efficacité). En dernier recours, un remplacement des fenêtres est proposé par la Commune en cas de dépassement des valeurs d'alarme, ce qui n'est pas le cas du bâtiment situé sur la parcelle n° 1193.

### **3.3.5. Opposition de M. et Mme Stéphane et Ludivine Winiger, av. des Alpes 4**

#### **Détermination de la Municipalité**

##### Pourquoi un revêtement phonoabsorbant de -1dB est-il posé et non pas un revêtement plus performant de -3dB

Du point de vue « bruit », l'efficacité d'un revêtement routier est dépendante du volume de vide qu'il contient. Les revêtements à forte porosité présentent l'inconvénient d'être beaucoup moins résistants et ne sont par conséquent aujourd'hui pas adaptés en milieu urbain, en particulier dans les carrefours, sur les tronçons en pente, ou ceux empruntés par des véhicules lourds tels que les bus, à plus forte raison s'ils sont chaînés, comme cela peut être le cas dans l'agglomération lausannoise durant la période hivernale.

Si la technologie évolue et que les revêtements -3dB deviennent plus performants, ce type de revêtement pourra bien entendu être posé. Nos services techniques restent attentifs à l'évolution de ces nouveaux produits.

### **3.3.6. Opposition de Me Rolf Ditesheim pour la PPE Rennier 11 et ses copropriétaires, Mmes et MM. Marie-Thérèse Nagel Petrucci, Béatrice Ditesheim, Rolf Ditesheim et Marc Ditesheim**

#### **Détermination de la Municipalité**

##### Pourquoi un revêtement phonoabsorbant de -1dB est-il posé et non pas un revêtement plus performant de -3dB

Du point de vue « bruit », l'efficacité d'un revêtement routier est dépendante du volume de vide qu'il contient. Les revêtements à forte porosité présentent l'inconvénient d'être beaucoup moins résistants et ne sont par conséquent aujourd'hui pas adaptés en milieu urbain, en particulier dans les carrefours, sur les tronçons en pente, ou ceux empruntés par des véhicules lourds tels que les bus, à plus forte raison s'ils sont chaînés, comme cela peut être le cas dans l'agglomération lausannoise durant la période hivernale.

Si la technologie évolue et que les revêtements -3dB deviennent plus performants, ce type de revêtement pourra bien entendu être posé. Nos services techniques restent attentifs à l'évolution de ces nouveaux produits.

##### Abaissement de la vitesse légale (de 50 à 30 km/h) de jour et limitation du trafic sur le ch. de Rennier

Les prescriptions en matière de vitesse du trafic sont réglées par la législation sur la circulation routière. D'autres aspects que le seul élément du bruit routier sont pris en compte.

Le ch. de Rennier fait partie du réseau routier de distribution et, à ce titre, est considéré comme une route affectée à la circulation générale, au sens de la loi sur la circulation routière (LCR) et de la directive cantonale sur la mise en place de zones 30 et de zones de rencontre. Une limitation maximale de la vitesse à 50 km/h est cohérente avec cette classification routière et le contexte et aucune mesure de limitation de trafic par le biais d'une modification des flux de circulation n'est envisagée. Un abaissement de la vitesse la nuit est par contre prévu, dans l'unique but de diminuer les nuisances sonores du trafic.

Il est à noter que les transports publics de la région lausannoise ont élaboré et validé une stratégie de décarbonation de leur flotte de véhicules. Cette politique prévoit que tous leurs véhicules circuleront à terme grâce à l'énergie électrique. Ce programme ambitieux aura un effet positif sur le bruit routier à Pully. La planification actuelle prévoit que des bus électriques circuleront sur la ligne 47 à partir de 2027. Ce projet connexe fera l'objet d'une procédure séparée.

#### Aménagements routiers en vue de baisser la vitesse

Les éléments suggérés dans votre courrier sont à étudier dans le cadre d'un projet de réaménagement complet de cette route communale. Celui-ci est actuellement planifié à l'horizon 10-15 ans. Dans le cadre d'un tel projet, les mesures pertinentes pour abaisser le bruit seront prises. Toutefois, la publication contestée s'inscrit dans le contexte de l'aménagement actuel du ch. de Rennier qui ne sera pas modifié dans un futur proche.

#### Dossier d'assainissement du bruit routier de Pully

L'ensemble des mesures proportionnées (coût-efficacité) ont été étudiées dans le dossier d'assainissement du bruit routier, qui peut être consulté sur rendez-vous au ch. de la Damataire 13 à Pully. Pour rappel, le Canton vérifie, contrôle et valide les dossiers « bruit » afin de s'assurer qu'ils soient conformes à la loi.

### **3.3.7. *Opposition de M. Fabrice Nicolier, administrateur de la PPE RESIDENCE PULLY LA FORET - bd de la Forêt 51 A***

#### **Détermination de la Municipalité**

##### Mise en œuvre du 30 km/h de nuit

La réduction de la vitesse de 50 à 30 km/h de nuit entre 22h00 et 6h00 a été retenue par la Municipalité afin de réduire le bruit de 2 dB de nuit sur les axes concernés, entre autres sur celui du bd de la Forêt.

Votre bâtiment a la particularité de se situer au droit du giratoire de Val-Vert, et, dans le cadre de l'étude de l'assainissement du bruit routier, il a été considéré que les véhicules circulent d'ores et déjà dans le giratoire à une vitesse de l'ordre de 30 km/h. C'est pourquoi il n'y a pas de réduction de bruit après la mise en œuvre de cette mesure au droit de votre bâtiment.

Pour votre information, il n'est aujourd'hui pas possible d'indiquer un horizon précis pour l'application du 30 km/h de nuit. L'introduction de cette mesure suit un processus assez long, imposé par les procédures juridiques et démocratiques qui l'encadrent (publier la signalisation dans la Feuille des avis officiels avec droit de recours, garantir le financement des mesures, etc.).

Il est cependant à noter que cette mesure est de la compétence de la Municipalité, que celle-ci l'a validée dans le cadre du dossier d'assainissement du bruit routier et que sa mise en œuvre sera traitée une fois la procédure relative au traitement des allègements finalisée.

### Réduction du gabarit de la route ou pose de ralentisseurs sur le bd de la Forêt

Cet axe a récemment fait l'objet d'un nouvel aménagement routier soumis à une mise à l'enquête. La limitation maximale de vitesse à 50 km/h de jour est cohérente avec le contexte et la hiérarchie de l'axe. Il n'est dès lors pas prévu de nouvel aménagement.

### Précision sur la perception du bruit

Votre affirmation stipulant que 3 dB de bruit en plus correspond à une augmentation de plus de 100 véhicules n'est pas correcte. Cette valeur correspond en réalité à un doublement du trafic sur un axe. L'échelle des décibels a la particularité d'être logarithmique, c'est à dire que l'intensité d'un son à 60 dB est 10 fois supérieure à celle d'un son à 50 dB. Une augmentation de 20 dB correspond donc à une multiplication par 100 de l'intensité acoustique.

### **3.3.8. Opposition de M. Roberto Bullani et de Mme Lucie Favre, bd de la Forêt 12**

#### **Détermination de la Municipalité**

#### Pourquoi un revêtement phonoabsorbant de -1dB est-il posé et non pas un revêtement plus performant de -3dB

Du point de vue « bruit », l'efficacité d'un revêtement routier est dépendante du volume de vide qu'il contient. Les revêtements à forte porosité présentent l'inconvénient d'être beaucoup moins résistants et ne sont par conséquent aujourd'hui pas adaptés en milieu urbain, en particulier dans les carrefours, sur les tronçons en pente, ou ceux empruntés par des véhicules lourds tels que les bus, à plus forte raison s'ils sont chaînés, comme cela peut être le cas dans l'agglomération lausannoise durant la période hivernale.

Si la technologie évolue et que les revêtements -3dB deviennent plus performants, ce type de revêtement pourra bien entendu être posé. Nos services techniques restent attentifs à l'évolution de ces nouveaux produits.

#### Limitation de la vitesse légale de nuit à 30 km/h

Il n'est aujourd'hui pas possible d'indiquer un horizon précis pour son application. L'introduction de cette mesure suit un processus assez long, imposé par les procédures juridiques et démocratiques qui l'encadrent (publier la signalisation dans la Feuille des avis officiels avec droit de recours, garantir le financement des mesures, etc.).

Il est cependant à noter que cette mesure est de la compétence de la Municipalité, que celle-ci l'a validée dans le cadre du dossier d'assainissement du bruit routier et que sa mise en œuvre sera traitée une fois la procédure relative au traitement des allègements finalisée.

#### Paroi antibruit

Les quelques parois antibruit économiquement supportables et techniquement réalisables ont été étudiées mais n'ont finalement pas été retenues. Sur la parcelle n° 3044, la pose d'une paroi antibruit n'a pas été retenue pour des raisons techniques et entraînerait des frais disproportionnés par rapport à son efficacité (coût-efficacité).

### **3.3.9. Opposition de Mme Brigitte Guerlais et de M. Jean Tercier, av. des Désertes 17**

#### **Détermination de la Municipalité**

#### Augmentation du trafic sur l'av. des Désertes

Nous ne constatons pas « d'augmentation considérable de la circulation sur l'av. Général Guisan » ces dernières années. Les campagnes de comptage effectuées sur mandat de Lausanne Région montrent une stabilité du trafic sur cet axe.

### Création d'un mur antibruit privé

Il est envisageable de construire un mur antibruit à titre privé. Une demande d'autorisation auprès de la Commune est nécessaire pour obtenir un permis de construire.

### Dédommagement et remplacement de fenêtres

Aucune compensation financière n'est prévue par la loi. Seules des mesures compensatoires sont prévues dans le dossier d'assainissement du bruit routier si elles sont jugées proportionnées (coût-efficacité). En dernier recours, un remplacement des fenêtres est proposé par la Commune en cas de dépassement des valeurs d'alarme, ce qui n'est pas le cas du bâtiment situé sur la parcelle n° 810.

### Bruit provenant du parking Milliquet et de l'espace public

Ce point a d'ores et déjà été traité dans le courrier qui a été adressé à votre avocat le 20 juin 2023 et dont le contenu est, pour rappel, le suivant :

*« Après consultation des services concernés, nous vous informons que, au vu de l'absence d'autres plaintes du voisinage et dans un souci de cohérence avec la réglementation appliquée dans les autres espaces ludiques et sportifs sur le territoire communal, la Municipalité n'entend pas prendre dans l'immédiat de mesures particulières pour limiter l'accès ou l'usage de l'espace jouxtant la parcelle de votre cliente. »*

*Les services de police ont néanmoins été informés et procéderont à des contrôles durant l'été pour sensibiliser les usagers et, le cas échéant, effectuer les remises à l'ordre nécessaires pour garantir le maintien de la tranquillité, conformément au règlement général de police. »*

### **3.3.10. Opposition de M. Romain Pilloud, secrétaire général de l'Association Transport et Environnement (ATE) – Section Vaud**

#### **Détermination de la Municipalité**

##### Limitation généralisée de la vitesse à 30 km/h

Depuis nos derniers échanges, de nouvelles informations sont disponibles concernant la question des vitesses de circulation. En effet, une modification légale, entrée en vigueur en janvier 2023, élargit les possibilités de mise en zone 30 de routes de catégories supérieures, tout en conservant la hiérarchie de ces axes (notamment les pertes de priorité des routes secondaires et la priorisation des piétons au moyen de passages balisés). En été 2023, la Ville de Pully a mis en application ces nouvelles règles au centre-ville, soit à la rue de la Poste et à l'av. Samson Reymondin.

Cette évolution du droit fédéral fait débat au niveau politique, que ce soit dans les instances fédérales, cantonales ou communales.

Sur la base de ces éléments, la Municipalité envisage une baisse de la vitesse à 30 km/h sur certains tronçons routiers. Celle-ci entrerait en vigueur progressivement dans le cadre des divers projets et travaux de réaménagement routier, et pour autant que le débat politique n'aboutisse pas à un retour en arrière du droit fédéral. Ainsi, un abaissement de la vitesse généralisé sur l'ensemble du périmètre n'est pas à l'ordre du jour.

Une mise à 30 km/h de nuit est en revanche prévue sur l'ensemble du périmètre, dans l'unique but de diminuer les nuisances sonores du trafic. Elle est considérée comme moins impactante pour l'attractivité des transports publics, ceux-ci étant moins fréquentés et bénéficiant de bonnes conditions de circulation.

### Mesures contribuant à diminuer le trafic généré à moyen terme

Différents projets de réaménagement routier à Pully sont étudiés pour favoriser un report modal du trafic sur les transports publics et la mobilité douce, comme par exemple le Projet partiel 8 du réseau des axes forts de transports publics (ci-après PP8) qui a été dimensionné selon les objectifs de report modal du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM).

Depuis plusieurs années, les charges de trafic sont par ailleurs relativement constantes sur les différents axes routiers pulliérans malgré l'augmentation de la population dans l'Est lausannois.

### Aménagements routiers en vue de baisser la vitesse

Les éléments suggérés dans votre courrier sont à étudier dans le cadre d'un projet de réaménagement complet d'un tronçon routier communal. Dans le cadre d'un tel projet, les mesures pertinentes pour abaisser le bruit seront prises. Toutefois, les publications contestées s'inscrivent dans le contexte des aménagements actuels du réseau routier pulliéran.

### Etat des lieux des projets d'assainissement des bâtiments

Lors de travaux d'assainissement d'un bâtiment, celui-ci doit être protégé contre le bruit environnant par son propriétaire, conformément à l'OPB. Cela ne décharge pas la Commune de répondre à l'OPB et de mettre en place des mesures proportionnées pour améliorer la qualité de vie des riverains.

#### Secteur PP8 BHNS

Ce point est traité dans notre courrier de réponse relatif à l'opposition que vous avez formulée lors de la mise à l'enquête du PP8.

### **3.4. Proposition de réponse à l'observation portant sur les décisions d'allègement relatives au bruit routier du périmètre « Hors PP8 »**

#### **3.4.1. Observation de MM. et Mme Georges, Fabien et Pauline Tafelmacher, rte du Port 22**

#### **Détermination de la Municipalité**

#### Pourquoi un revêtement phonoabsorbant de -1dB est-il posé et non pas un revêtement plus performant de -3dB

Du point de vue « bruit », l'efficacité d'un revêtement routier est dépendante du volume de vide qu'il contient. Les revêtements à forte porosité présentent l'inconvénient d'être beaucoup moins résistants et ne sont par conséquent aujourd'hui pas adaptés en milieu urbain, en particulier dans les carrefours, sur les tronçons en pente, ou ceux empruntés par des véhicules lourds tels que les bus, à plus forte raison s'ils sont chaînés, comme cela peut être le cas dans l'agglomération lausannoise durant la période hivernale.

Si la technologie évolue et que les revêtements -3dB deviennent plus performants, ce type de revêtement pourra bien entendu être posé. Nos services techniques restent attentifs à l'évolution de ces nouveaux produits.

#### Limitation de la vitesse légale de nuit à 30 km/h

Conformément à la fiche d'allègement transmise, la mesure de la limitation de la vitesse légale de nuit à 30 km/h a été retenue.

Il n'est cependant aujourd'hui pas possible d'indiquer un horizon précis pour son application. L'introduction de cette mesure suit un processus assez long, imposé par les procédures

juridiques et démocratiques qui l'encadrent (publier la signalisation dans la Feuille des avis officiels avec droit de recours, garantir le financement des mesures, etc.).

#### **4. Conséquences financières**

Les mesures mentionnées pour réduire le bruit ne font pas l'objet d'une demande de crédit ; ce préavis n'a ainsi aucune incidence sur les futurs budgets de la Commune.

Pour mémoire, le préavis N° 07-2018 « Mesures d'assainissement du bruit routier – crédit demandé CHF 1'410'000.00 » permet la mise en œuvre de la majorité des mesures inscrites dans le dossier approuvé par le Canton.

#### **5. Communication**

Ce projet ne nécessite pas d'action particulière de communication.

#### **6. Programme de législature**

Ces études ne font pas partie du programme de législature 2021-2026 de la Municipalité. Ils s'inscrivent dans le cahier des charges du service responsable du dossier et répondent à une obligation légale.

## 7. Conclusions

Vu ce qui précède, la Municipalité vous prie, Monsieur le Président, Mesdames les Conseillères et Messieurs les Conseillers communaux, de bien vouloir prendre les résolutions suivantes :

### **Le Conseil communal de Pully,**

vu le préavis municipal N° 24-2024 du 2 octobre 2024,  
vu le rapport de la Commission désignée à cet effet,

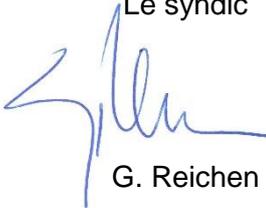
décide

1. de faire siennes les déterminations de la Municipalité relatives aux oppositions et à l'observation maintenues.

Approuvé par la Municipalité dans sa séance du 2 octobre 2024.

Au nom de la Municipalité

Le syndic



G. Reichen



Le secrétaire



Ph. Steiner

Annexes :

- Dix oppositions et une observation
- En cas d'intérêt, le dossier d'assainissement du bruit routier est disponible au secrétariat de la Damataire, aux heures ouvrables, pour les membres du Conseil communal