

Konferenz der Städtischen Sicherheitsdirektorinnen und -direktoren
Conférence des directrices et directeurs de la sécurité des villes suisses
Conferenza delle direttrici e dei direttori di sicurezza delle città svizzere



Städtekonferenz Mobilität
Conférence des villes pour la mobilité
Conferenza delle città per la mobilità



Schweizerischer Städteverband
Union des villes suisses
Unione delle città svizzere



Bruit en ville – vie en ville

Vendredi, 26 mai 2023, Lukaszentrum, Lucerne

Mot de bienvenue

Martin Merki

co-président de la Conférence des directrices et directeurs
de la sécurité des villes

« Le son urbain au lieu du bruit »

Thomas Kusitzky, Dr. phil.

Recherche sur les sons urbains, conception et conseil
en matière de sons urbains

Développement urbain et protection contre le bruit

Martin Flügel

directeur de l'Union des villes suisses

Défis actuels pour les villes suisses

- Les villes et agglomérations veulent et doivent se développer (densification, création de logements) et dans le même temps, elles veulent et doivent protéger leur population du bruit.
- Les défis que représentent le développement urbain et la protection contre le bruit doivent être abordés ensemble.
- Il convient d'appliquer en priorité le principe de causalité, c.-à-d. d'agir au niveau de la source du bruit.

Principale cause de bruit: la circulation routière

- Le bruit des routes doit être réduit à la source.
- Les villes ont besoin de conditions-cadres appropriées ou d'une autonomie d'action:

L'UVS demande que les villes puissent instaurer de manière générale sur toutes les routes une *limitation de la vitesse à 30 km/h* rapidement, simplement et en fonction de la situation.

Prévention du bruit lors de la planification et de la construction – révision de la LPE

- Réduction du bruit (également) obligatoire à la source
- Dérogation pour les «fenêtres d'aération»
- Compensation avec des espaces extérieurs calmes
- Respect de la qualité minimale dans la construction

L'UVS s'engage en faveur d'une adaptation intégrale du présent message LPE et des articles correspondants.

Bruits quotidiens et espaces de vie urbains

- La gestion du bruit quotidien doit avoir lieu au niveau des villes, utiliser l'autonomie communale (c.-à-d. gestion des conflits, cadre contraignant au niveau municipal et communal).
- Les spécialistes des villes doivent être impliqués dans l'élaboration de nouvelles aides à l'exécution au niveau national explicitement orientées vers un environnement urbain.

Aborder le développement urbain *et* la protection contre le bruit

- Les villes plaident en faveur d'une approche holistique de la gestion du développement, du bruit et de la vie en leur sein!
 - Profiter de la révision de la LPE pour créer au niveau fédéral les conditions-cadres adaptées aux villes et leur accorder l'autonomie nécessaire pour une Suisse durable et prospère.
 - Réduction du bruit excessif des moteurs («frimeurs en voiture»): problématique connue, nécessité de sanctionner plus simplement et plus sévèrement les responsables, permettre le recours à des radars anti-bruit.

« Bilan du 30 km/h sur l'exploitation des transports publics lausannois »

Samuel Fréchet

Responsable de la planification de l'offre,
Transports publics de la région lausannoise



Bilan du 30 km/h sur l'exploitation des transports publics lausannois

Bruit en ville – vie en ville :
colloque de l'UVS, de la CVM et de la CDSVS
26 mai 2023, Lucerne

Samuel Fréchet
responsable de la planification de l'offre



Contexte





- **Enjeux climatiques**

Des transports publics performants et attractifs participent au **report modal** depuis la voiture individuelle

- **Enjeux espace public**

La diminution de la pression de la voiture, la suppression du transit aux centres et aux quartiers, la réduction du bruit passe par la **redistribution de l'espace public en faveur des modes doux et de l'arborisation** (plans climats / plans canopés)... **tout en intégrant le transport public**

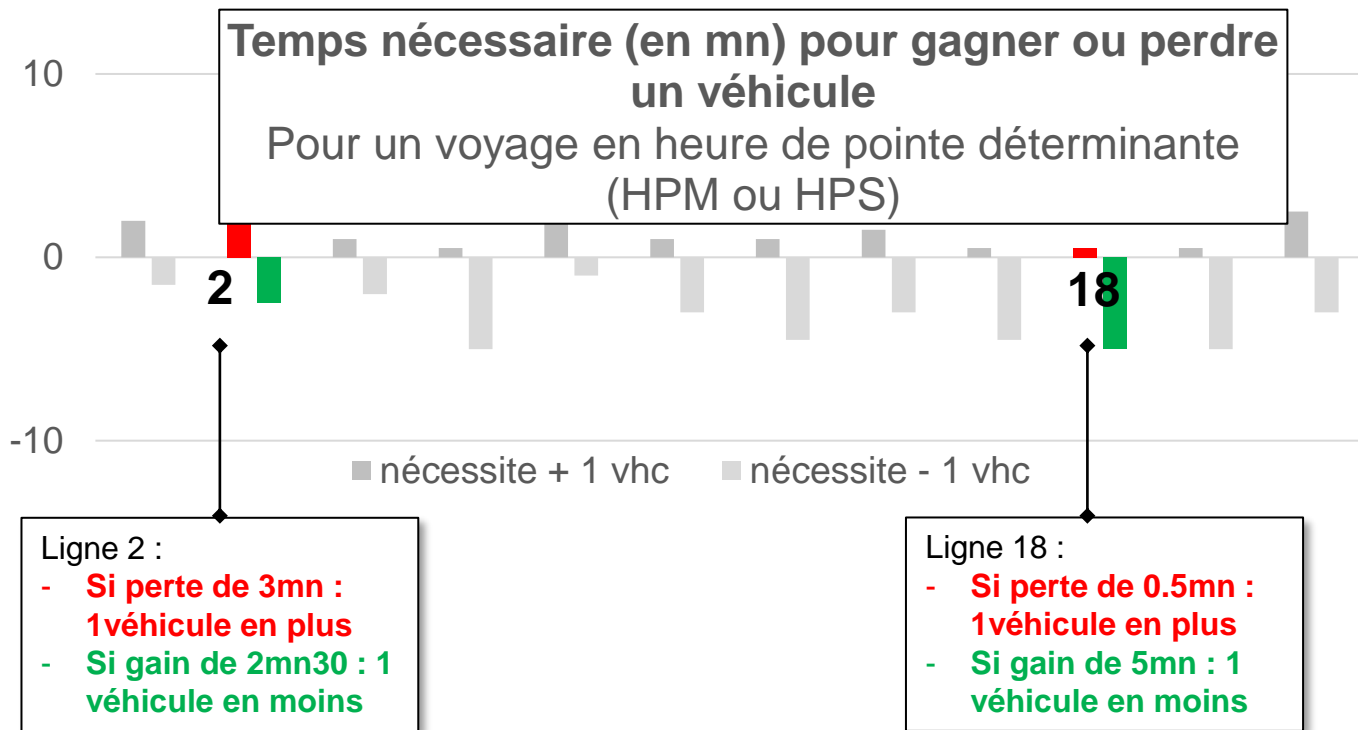


- Sécurité de tous
- Régularité (temps de parcours stable)
- Circulation des bus (gabarit, giration, revêtement)
- Priorisation (carrefours, passages piétons)
- Offre pérenne et situations perturbées
- Maîtrise des coûts d'exploitation (et donc des moyens engagés)



La planification de l'offre vise à être la plus optimale possible, de façon à en limiter les coûts d'exploitation.

Dans certains cas, des différences de vitesses commerciales minimales peuvent avoir des impacts sur le nombre de véhicules exploités, et donc les coûts associés.



Sur le
réseau...





Ligne 38 à Renens

Ligne de quartier, desserte interne à Renens
Autobus standard, cadence 20 minutes
Zone 30 sur pratiquement l'entier de la ligne

Plutôt que la limitation à 30km/h, ce sont les aménagements modérateurs et les priorités de droite qui péjorent la vitesse commerciale.





Ligne 4 dans le secteur France / Maupas

Ligne principale, desserte d'agglomération Prilly et Lausanne

Trolleybus articulé, cadence 10 minutes

Zones 30 sur la moitié de la ligne

La différence de traitement entre les 2 axes génère un impact différent sur les vitesses (1 à 2km/h de différence). Cet impact est néanmoins dilué par l'impact des carrefours environnants, notamment celui de Chauderon.



Rue du Maupas



Av. de France

tl Ligne 64 à Vers-chez-les-Blanc

Ligne de quartier, relie le secteur de Vers-chez-les-Blanc au métro Croisettes

Autobus standard, cadence 12 minutes

Zone 30 sur une grande partie de la ligne

9 gendarmes couchés sur 6,2 km

En un service de 4h, plus de 80 gendarmes couchés franchis par le conducteur tl impactant le confort des clients-voyageurs



- **L'adaptation des carrefours à feux avec la mise au clignotant de nuit** (priorité sur l'axe bus) compense les effets de la limitation
- Globalement, le 30km/h de nuit à Lausanne se **déroule sans difficultés** pour la tenue de l'horaire tant pour les lignes régulières (22h-1h et 5h-6h) que pour les bus de nuit (nuits ve/sa et sa/di)
- On constate les **pertes 1'-2'30"** par sens sur les lignes principales, **absorbables** par la construction de l'horaire et ne nécessitant pas la mise en œuvre de moyens supplémentaires





Conclusions

- Les zones 30 représentent un gain de confort et de sécurité pour les modes doux
- **La responsabilité repose sur les conductrices et conducteurs**, qui sont censés chercher le regard de chaque personne souhaitant traverser, avec les traversées libres des piétons => situation de stress
- Vis-à-vis des transports publics, **ce n'est pas la limite de vitesse à 30km/h qui est gênante mais les aménagements associés**, surtout en heure de pointe, impactant la stabilité de l'horaire et peu favorable à l'attractivité des transports publics



Les automobilistes doivent circuler de manière particulièrement **prudente et prévenante**. Ils doivent **faciliter** la traversée de la chaussée aux piétons.



- **Préférer une limitation à 30km/h** (maintien des priorités sur l'axe, pas de décrochements) **ou une zone 30 avec priorité sur l'axe TP**
- Être cohérent avec la hiérarchie du réseau bus (éviter la modération sur des lignes structurantes)
- Minimiser les aménagements contraignants / manœuvres
- **Penser global et non local** (la ligne de bus dans son entier) : les pertes doivent être compensées par des améliorations ailleurs



- Zone de rencontre dans les quartiers commerçants, SVI-OFROU, 2022
- Répercussions de la limitation à 30 km/h sur les transports publics, Recommandation pour des transports publics attractifs, ATE, 2023
- Exigence des transports publics dans les zones urbaines et les agglomérations, prise de position de l'Union des transports publics (UTP), 2023
- Directive sur la mise en place de zones 30 et de zones de rencontre, Canton de Vaud, 2023

Merci de votre attention

Samuel Fréchet
Responsable de la Planification Pluriannuelle de l'Offre

Mobile +41 76 357 06 09
frechet.samuel@t-l.ch



Transports publics de la région lausannoise sa
Ch. du Closel 15 · CP · 1020 Renens 1 · Suisse
www.t-l.ch



Commentaire politique

Simone Brander

conseillère municipale en charge du département de génie civil et d'élimination des déchets de la ville de Zurich

Pierre-Olivier Nobs

conseiller communal en charge de la police locale, de la mobilité et des sports à la ville de Fribourg

Du bruit sur la scène

Theaterkids de la ville de Lucerne

Pause café

« Ville, bruit, logement : sortir de l'impasse juridique »

Caspar Schärer

secrétaire général de la FAS, architecte ETH SIA

Bruit | Culture du bâti

Protection de la santé, aménagement du territoire et architecture

Caspar Schärer

Secrétaire général BSA-FAS

Colloque Union des villes suisses, Lucerne, 26 mai 2023

Quel est le problème?

Quel rapport avec la culture du bâti?

Et maintenant?

Quel est le problème?

Quel est le problème?



Bucheggstrasse, Zurich

Quel est le problème?

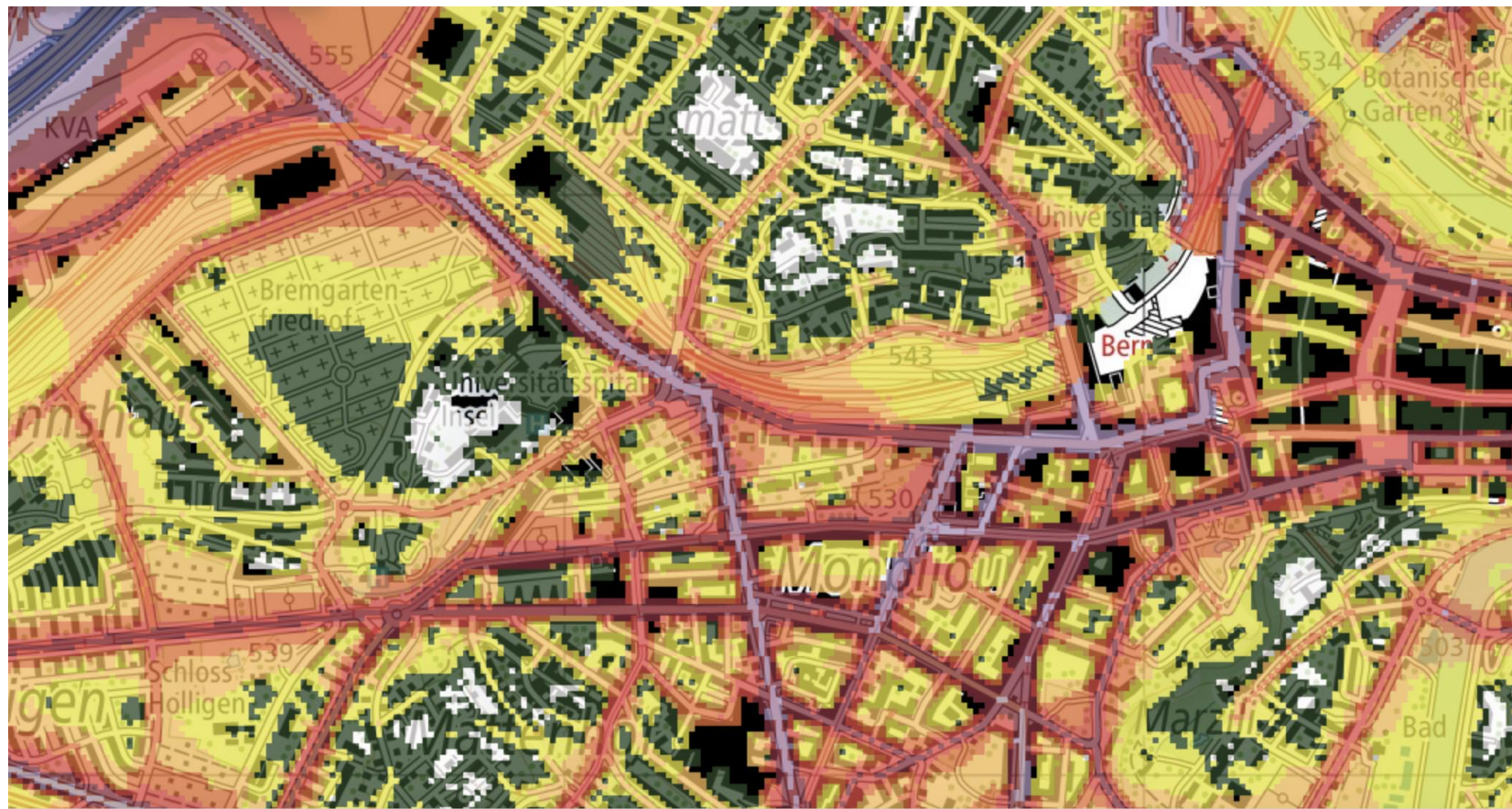


Photo: swisstopo

Nuisances sonores dues à la circulation routière (en journée)

Quel est le problème?

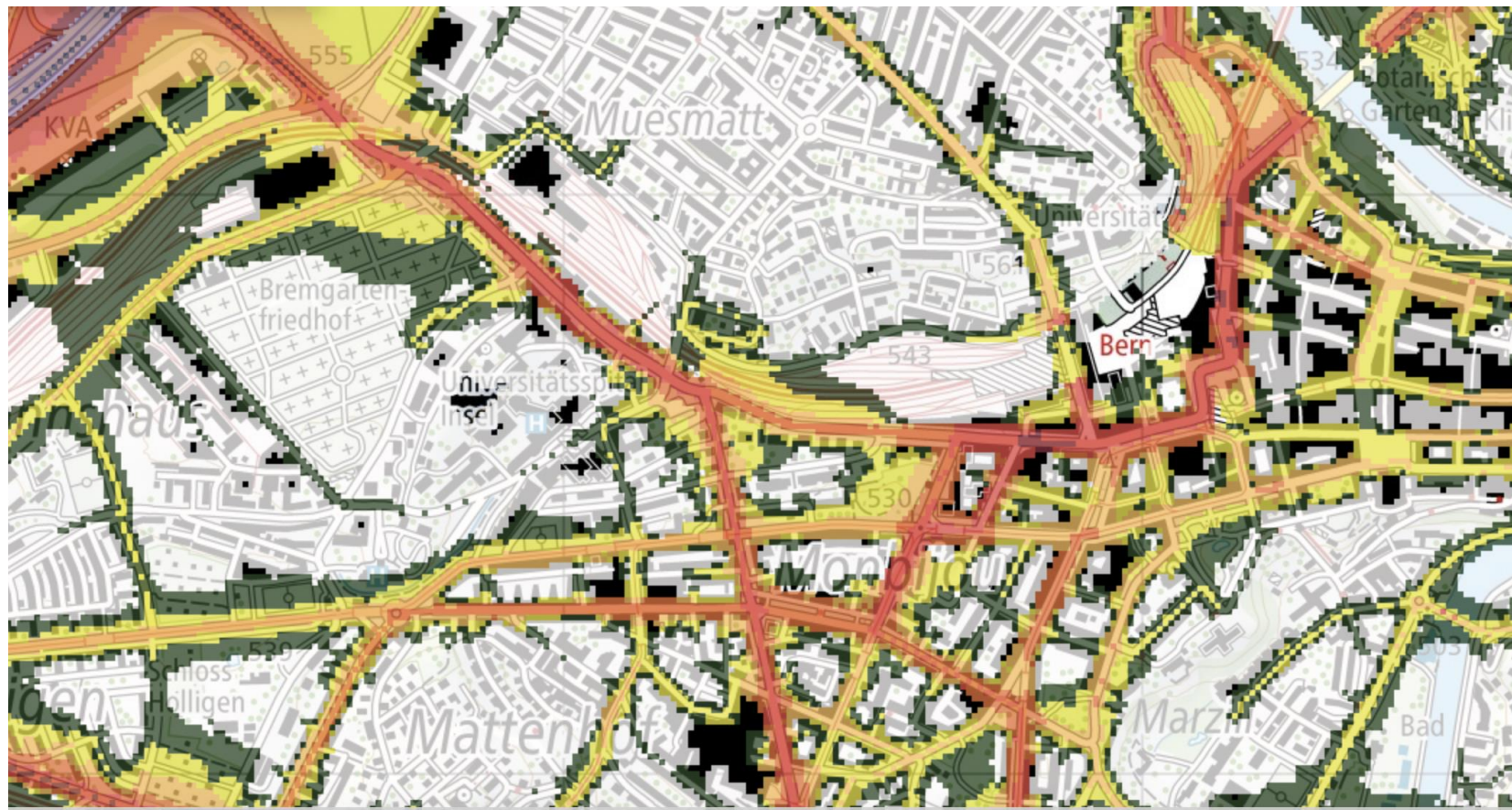


Photo: swisstopo

Nuisances sonores dues à la circulation routière (la nuit)

Quel est le problème?

- **Art. 74 Protection de l'environnement**

¹ La Confédération légifère sur la protection de l'être humain et de son environnement naturel contre les atteintes nuisibles ou incommodantes.

² Elle veille à prévenir ces atteintes. Les frais de prévention et de réparation sont à la charge de ceux qui les causent.

³ L'exécution des dispositions fédérales incombe aux cantons dans la mesure où elle n'est pas réservée à la Confédération par la loi.

- **Art. 75 Aménagement du territoire**

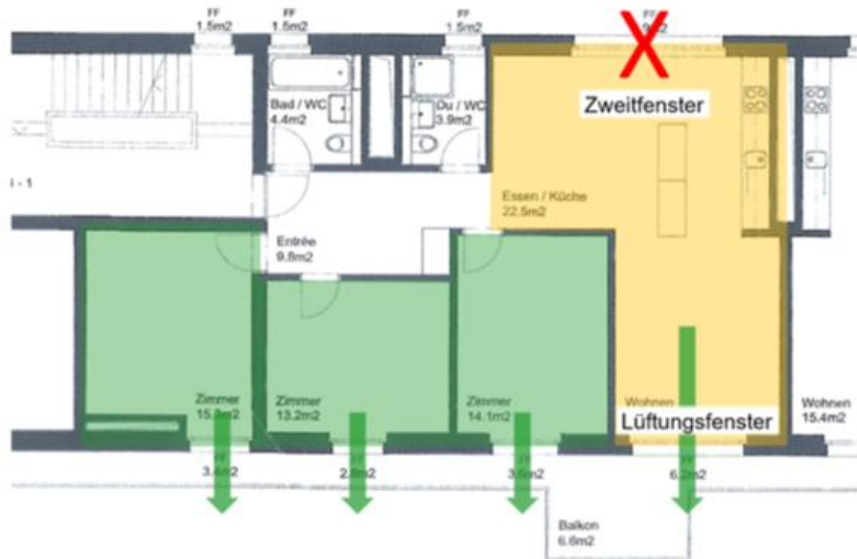
¹ La Confédération fixe les principes applicables à l'aménagement du territoire. Celui-ci incombe aux cantons et sert une utilisation judicieuse et mesurée du sol et une occupation rationnelle du territoire.

² La Confédération encourage et coordonne les efforts des cantons et collabore avec eux.

³ Dans l'accomplissement de leurs tâches, la Confédération et les cantons prennent en considération les impératifs de l'aménagement du territoire.

Quel est le problème?

Strasse



Strasse



Pratique de la fenêtre d'aération jusqu'à 2016

La pratique zurichoise est une œuvre commune des responsables de la planification et de la protection contre le bruit, testée et consolidée au fil des ans.

Quel est le véritable problème?

Les plaintes abusives (à Zurich) entraînent des blocages.

Interprétation arbitraire de la LPE par les cantons: très grandes disparités dans l'attribution de dérogations.

Statt Lärmschutz hat das Bundesgericht das Gegenteil erreicht

Zwei Fachleute der Baudirektion erläutern die Folgen der Aufhebung von zwei Baubewilligungen in Zürich

RHARD SCHMID, THOMAS GASTBERGER

Als die Lärmschutzverordnung vor 35 Jahren in Kraft trat, ging der Gesetzgeber davon aus, dass das Lärmproblem innert 15 Jahren gelöst sein werde. Sicher, einiges ist geschehen. Das Rollmaterial der Eisenbahnen ist z. B. erheblich leiser geworden. Anders beim nach wie vor dominanten Strassenlärm. Mehrverkehr, schwerere und grössere Fahrzeuge sowie Breitreifen haben sämtliche Anstrengungen, leisere Fahrzeuge zu bauen, mehr als aufgewogen.

Mit Massnahmen an der Quelle können die Lärmbelastungen zwar reduziert werden – mit lärmarmen Belägen und Reifen oder dem politisch umstrittenen Tempo 30 auf Hauptstrassen. Fakt aber bleibt: Die Lärmbelastung ist an vielen Strassenabschnitten derart hoch, dass selbst eine Kombination aller Massnahmen nicht ausreicht, um die Grenzwerte einzuhalten. Es werden also auch zukünftig Massnahmen an den Gebäuden erforderlich sein.

Zweitfenster für laute Orte

Wie und wo sollen wir zukünftig leben? Die Raumplanung will kein Ausufer unserer Siedlungen und fordert eine Entwicklung nach innen. Dichter bauen heisst aber auch im Lärm bauen, und dieser wird in der Folge eher zunehmen. Akzeptiert von der Bevölkerung wird diese Dichte nur, wenn es nicht lauter wird – so zeigt es eine Studie des Amts für Raumentwicklung im Kanton Zürich. Wichtiger werden die öffent-



Bauen an lärmigen Strassen bleibt extrem anspruchsvoll.

SIMON TANNER / KZ

seits dem Lärmschutz mehr Gewicht geben, andererseits jedoch klargestellt, dass für jedes Fenster mit Grenzwert-

offen – die allerdings alle negative Folgen zeitigen können:

den Ortsbildkommissionen der Gemeinden verhindert werden und die Bauherren die Verweigerung der Baubewil-

Quel rapport avec la culture du bâti?

Quel rapport avec la culture du bâti?

Un grand rapport!

Quel rapport avec la culture du bâti?



Le mur antibruit Lamaseda® de Wyss Zäune en service

Quel rapport avec la culture du bâti?



Photo: Rene
Hornung

La «Füdis-Fassade» dans la Langgasse à Saint-Gall

Quel rapport avec la culture du bâti?



Logement étudiants Rosengarten, Zurich, Atelier Scheidegger Keller

Quel rapport avec la culture du bâti?



Photo: Ralph
Feiner

Lotissement Buchegg, Zurich, Duplex Architekten

Et maintenant?

Et maintenant?

16.3529 MOTION

Ne pas entraver la densification vers l'intérieur du milieu bâti par des méthodes de mesure des immissions de bruit qui manquent de souplesse

Déposé par:



FLACH BEAT

Groupe vert'libéral
Parti vert'libéral

Rapporteur(s) :

BÄUMLE MARTIN, PAGE PIERRE-ANDRÉ, VONLANTHEN BEAT

Date de dépôt:

16.06.2016

Déposé au:

Conseil national

Etat des délibérations:

Adopté



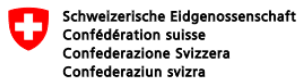
TOUT MASQUER



TEXTE DÉPOSÉ

Le Conseil fédéral est chargé de modifier la loi sur la protection de l'environnement (LPE) et, le cas échéant, l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) de manière à permettre, dans des zones exposées au bruit, une judicieuse densification vers l'intérieur du milieu bâti, sans autorisation exceptionnelle, et à autoriser l'application de la pratique dite de la fenêtre d'aération, qui est largement reconnue.

Et maintenant?



«\$Se-seal»

«\$QrCode»

Ce texte est une version provisoire. Seule la version qui sera publiée dans le Recueil officiel fait foi.

22.xxx

Message

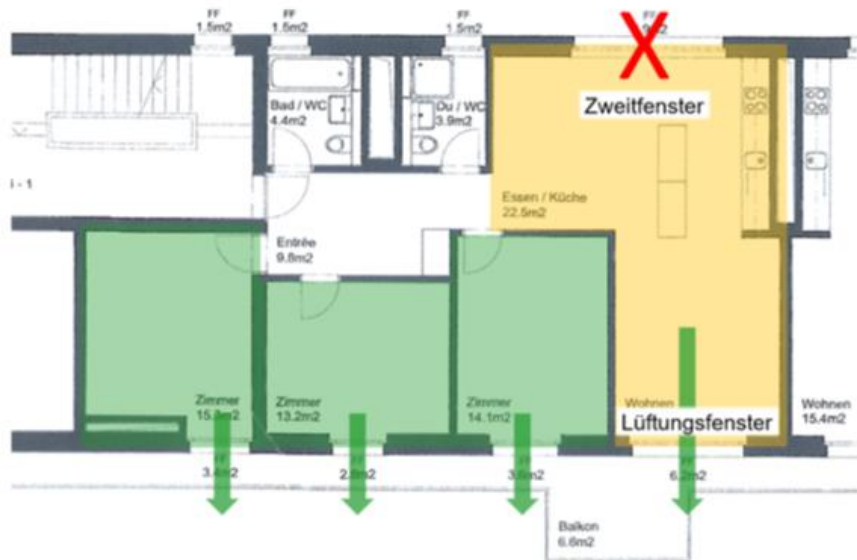
concernant la modification de la loi sur la protection de l'environnement (bruit, sites contaminés, taxes d'incitation, financement de cours de formation et de formation continue, systèmes d'information et de documentation, droit pénal)

du ...

Madame la Présidente,
Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs,

Et maintenant?

Strasse



Strasse



Ici, deux chambres donnant sur la rue seraient désormais autorisées.
La proposition ne dit rien à propos du balcon.

Pratique zurichoise: maximum un tiers des pièces exposé au bruit (rouge), espace extérieur privé protégé du bruit.

Et maintenant?

Positionnement FAS:

Accord de principe sur le projet

La lutte contre le bruit à la source est nécessaire mais pas toujours suffisante.

Prévention du bruit: pratique zurichoise avec maximum un tiers de pièces rouges, balcon protégé du bruit.



Bund Schweizer Architektinnen und Architekten
Fédération des Architectes Suisses
Federazione Architette e Architetti Svizzeri
Federaziun Architectas ed Architects Svizzers

Merci beaucoup!

Commentaire politique

Gabriela Suter

conseillère nationale, présidente de la Ligue suisse contre le bruit

Beat Flach

conseiller national, Société suisse des ingénieurs et des architectes

USG-Revision Art. 22

Permis de construire dans les zones affectées par le bruit

1 Un permis de construire un immeuble destiné au séjour prolongé de personnes n'est délivré que s'il est possible de respecter les valeurs limites d'immission, sous réserve de l'al.

2 Si les valeurs limites d'immission ne peuvent être respectées, le permis de construire n'est délivré que si les conditions suivantes sont réunies :

- a. dans chaque unité d'habitation, une part correspondant au moins à la moitié des locaux à usage sensible au bruit dispose d'une fenêtre au niveau de laquelle les valeurs limites d'immission sont respectées ; cette part est fixée par le Conseil fédéral ;
- b. la protection minimale à assurer contre le bruit extérieur et intérieur sur le plan des aménagements au sens de l'art. 21 est renforcée de manière adéquate.

USG-Revision Art. 24 Exigences requises pour les zones à bâtir

- 1 Une zone à bâtir vouée à la construction de logements ou d'autres immeubles destinés au séjour prolongé de personnes ne peut être délimitée que s'il est possible de respecter les valeurs de planification.
- 2 Dans une zone à bâtir, la modification du plan d'affectation visant à accroître l'espace habitable n'est autorisée que s'il est possible de respecter les valeurs limites d'immission.
- 3 En dérogation aux al. 1 et 2, une zone à bâtir peut être délimitée ou une modification du plan d'affectation dans une zone à bâtir peut être autorisée si les conditions suivantes sont réunies :
 - a. la délimitation ou la modification revêt un intérêt prépondérant à l'égard du développement de l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti ;
 - b. un espace ouvert servant à la détente, correspondant à la densité et au type d'utilisation de la zone et accessible à la population concernée se trouve à l'intérieur ou à proximité de la zone à bâtir ;
 - c. des mesures sont prévues, en particulier concernant les infrastructures destinées au trafic ainsi que les bâtiments et leurs abords, afin de garantir une qualité de l'habitat appropriée du point de vue sonore.

Nuits méditerranéennes

Tom Steiner

Haute école de Lucerne

Les nuits méditerranéennes en Suisse

Résultat de l'étude
comparative de mai 2023

Tom Steiner

Travail social
25. Mai 2023



Nuits méditerranéennes

(À titre d'essai)

Prolongation des horaires d'ouverture pour les établissements de restauration avec terrasse de rue ou de cour / jardin la nuit pour une durée limitée et/ou certaines zones. En Suisse alémanique, le terme qui s'est établi pour désigner ce phénomène est celui des «nuits méditerranéennes».

Ces mesures s'inscrivent dans un contexte tiraillé entre les mutations sociétales, les besoins des entreprises de restauration et le besoin de repos des habitantes et habitants des villes.

La Conférence des directeurs de la sécurité des villes suisses (CDSVS) a lancé une étude comparative avec les villes suivantes: Bâle, Berne, Genève, Lausanne, Lugano, Lucerne, Saint-Gall, Thoun, Winterthour et Zurich.



Modèle d'impact

Hypothèse 1: le calme par la mixité

Les espaces de restauration extérieure situés à des points névralgiques débouchent sur une meilleure mixité des utilisateurs et utilisatrices – et partant de là sur une convivialité plus calme dans l'espace public nocturne.

Hypothèse 2: l'acceptation par la planifiabilité

Si les riveraines et riverains peuvent s'attendre à un nombre limité et planifiable de journées (et de nuits) exceptionnels, l'acceptation est plus grande.

Hypothèse 3: l'acceptation par la transparence

Si les personnes concernées sont convaincues que tout est mis en œuvre pour empêcher les effets particulièrement gênants, l'acceptation est plus grande.

Hypothèse 4: la différenciation selon les zones

Il existe des zones dans lesquelles la restauration extérieure nocturne est moins gênante.



Essais pilotes et solutions déjà éprouvées

Bâle-Ville

- Horaires d'ouverture prolongés le week-end
- Plan Boulevard centre-ville avec cinq zones de niveau

Lausanne

- Règles différentes selon les zones (résidentielles)
- Accompagnement par la brigade de vie nocturne, médiation et dialogue

Genève

- Réduction des horaires d'ouverture tolérants les jours ouvrables
- Différentes catégories de terrasses

Thoune

- Premier projet pilote «Nuits méditerranéennes» (2016)
- Sept week-ends en été, communication publique

Berne

- Horaires d'ouverture prolongés dans les ruelles déjà exposées
- Désormais intégrés dans les autorisations d'exploitation depuis le projet pilote en 2016

Winterthour

- Max. 18 autorisations dérogatoires pour les établissements appropriés (12x jusqu'à 4h00 et 6x jusqu'à 2h00)

Lugano

- Essai pilote pour l'extension de l'émission de bruit à l'extérieur
- Examen de l'extension des terrasses

Saint-Gall

- Essai pilote en 2021 et 2022
- Objectif: alignement sur les règles générales en cas d'horaires limités

Lucerne

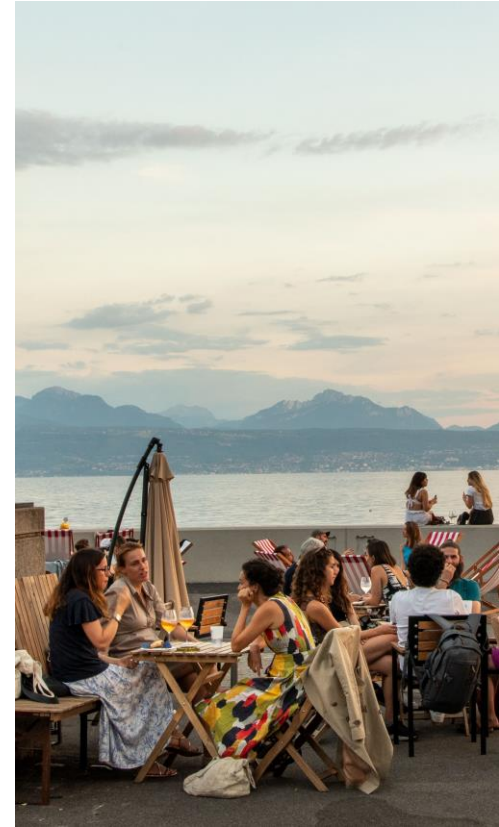
- Succès du projet pilote «Nuits méditerranéennes» en 2022
- Reconduction en 2023

Zurich

- «Nuits méditerranéennes» six week-ends en juillet et août 2022/2023

Conclusions

- Les nuits méditerranéennes n'ont **pas entraîné une recrudescence de conflits**.
- Les essais en cours à Lugano sur la **musique en terrasse** montrent qu'à cet égard aussi, une extension règlementée suscite une bonne acceptation.
- Les **mesures d'accompagnement** (services de sécurité, information, ligne directe) ont été peu utilisés.
- Beaucoup de parties prenantes ont un regard critique sur une **extension supplémentaire des horaires d'ouverture** dans les heures matinales.
- L'**efficacité des mesures** ne peut pas être démontrée de manière satisfaisante.
- Les **essais pilotes temporaires** sont manifestement bien adaptés pour tester les répercussions des nouvelles réglementations et augmenter l'acceptation des personnes concernées. S'il s'agit de pérenniser ces réglementations, ils ne remplacent toutefois pas une **procédure d'autorisation relevant du droit de la construction**.



Merci!

Haute école de Lucerne
Travail social
Institut pour le développement socioculturel
Tom Steiner
Enseignant et directeur de projet

T direct +41 41 367 49 29
tom.steiner@hslu.ch



«Heures d'ouverture prolongées pour la restauration en plein air : comparaison entre les villes et exemple de Zurich»

Dayana Mordasini

déléguée à la sécurité des quartiers de la ville de Zurich



Horaires d'ouverture étendus pour la restauration extérieure à Zurich

Colloque Bruit en ville – vie en ville
Lucerne, 26 mai 2023
Dayana Mordasini, Département de la sécurité Zurich



Coup de projecteur sur Zurich

Situation de départ et conditions-cadres



Situation de départ 1/2

De l'intervention à la mise en œuvre

Du dépôt d'une intervention politique en 2019 à la réalisation d'un essai pilote:
3 ans.

- Mars 2019: transmission du postulat [GR-Nr. 2019/81](#)
- Novembre 2019: décision et appel d'offres
- Mars 2020: demande de réévaluation rejetée
- Recours devant le tribunal des recours en matière de construction
 - Pas d'entrée en matière pour cause d'incompétence
 - Octobre 2020: le tribunal administratif n'entre pas en matière sur le recours car le délai est dépassé
- 2021: renonciation à une nouvelle réalisation à cause du coronavirus

Situation de départ 2/2

De l'intervention à la mise en œuvre

Du dépôt d'une intervention politique en 2019 à la réalisation d'un essai pilote: 3 ans.

- Fin 2021: nouveau processus lancé
 - Échanges entre la ville et BCK, restaurants, associations de quartier
 - Redéfinition du processus: différents appels d'offres
 - 159 demandes de restaurants approuvées
 - 28 recours et rejets
- Vacances d'été 2022: réalisation

Bases et conditions-cadres 1/2

1. Bases légales

- En vertu du § 16 al. 2 de la loi sur l'hôtellerie et la restauration (GGG; LS 935.11) et de l'art. 10 des directives de la loi sur l'hôtellerie et la restauration (VGG; AS 935.100).

2. Conditions-cadres

- Essai durant 6 week-ends respectivement du vendredi au samedi et du samedi au dimanche
- Seulement sur les terrasses existantes
- Généralement jusqu'à 2h
- Seulement dans le DS III ou IV
- Pas dans les cours intérieures
- Participation possible dans toute la ville

Bases et conditions-cadres 2/2

3. Mesures d'accompagnement

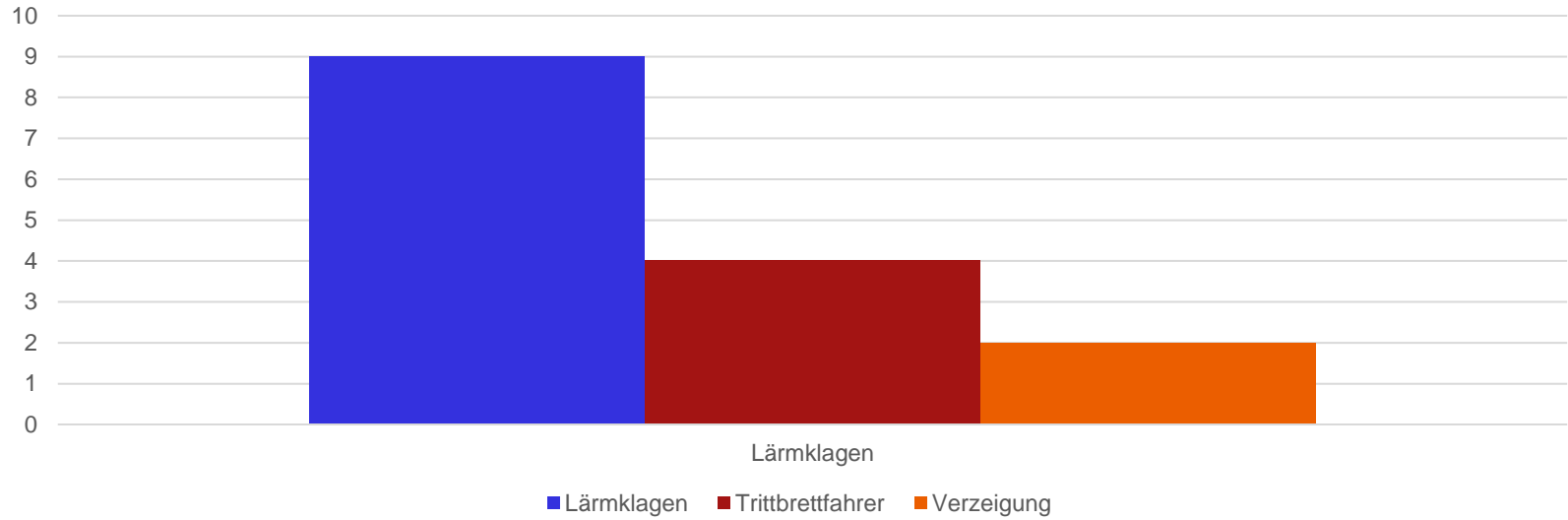
- Sensibilisation de la clientèle et du personnel
- Pas d'utilisation de haut-parleurs, pas de musique live
- Évaluation
- Retrait de l'autorisation possible à tout moment
- Patrouilles du bruit alertées via la ligne direct

«Été méditerranéen 2022» Résultats et conclusion



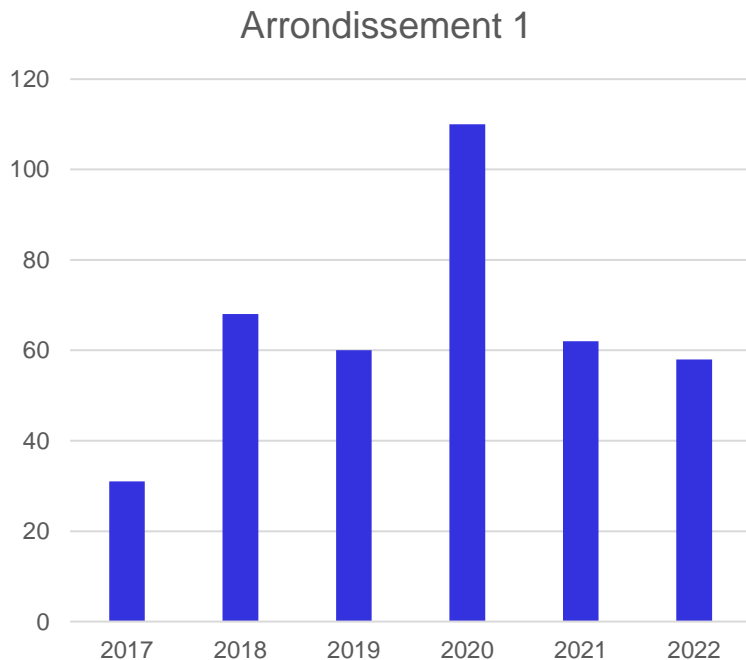
Évaluation par la police

Nuits méditerranéennes à Zurich
du 15 juillet au 20 août
Respectivement ven./sam. et sam./dim. jusqu'à 2h

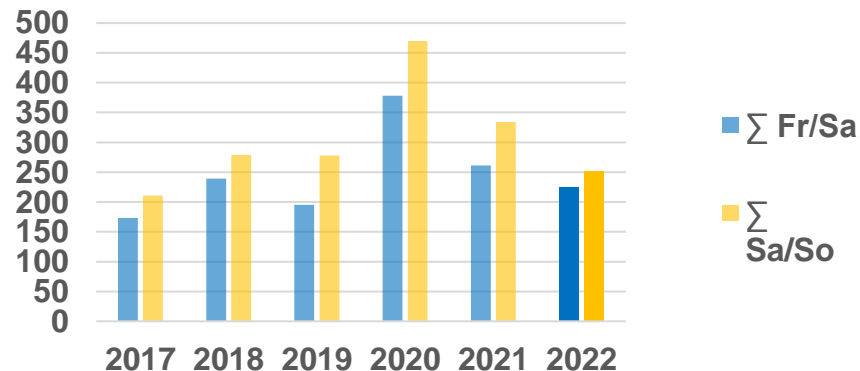


Comparaison des plaintes pour bruit

Plaintes pour bruit enregistrées par la police municipale durant les nuits méditerranéennes et les années précédentes



Plaintes pour bruit nuits méditerranéennes 2022 et années précédentes (six week-ends mi-juillet à mi-août, resp. ven./sam. et sam./dim. de 22h à 7h)



Conclusion

- La ligne directe a été peu utilisée.
- La ligne directe a eu un effet positif sur la collaboration avec la police municipale.
- Le dispositif des patrouilles du bruit a pu être rapidement ajusté.
- Effet des patrouilles du bruit très positif vers l'intérieur (restaurants/clientèle) et l'extérieur (riverain·e·s, police municipale).
- L'essai sera reconduit en 2023.





Brunn - **Merci beaucoup.**

Informations complémentaires
Dayana.Mordasini@zuerich.ch

Commentaire politique

Sonja Lüthi

conseillère communale en charge des affaires sociales et de la sécurité
à la ville de Saint-Gall

Eveline Salzmänn

conseillère communale en charge de la sécurité et des affaires sociales
à la ville de Thoun

Bilan

Adrian Borgula

président de la Conférence des villes pour la mobilité