

**PROTECTION CONTRE LE BRUIT ROUTIER
TESTS D'ABAISSEMENT DE VITESSE
SUR 3 TRONÇONS DE ROUTES
CANTONALES HORS LOCALITÉ**

26 janvier 2023

DÉROULÉ

1. Contexte : enjeux, législation, expérience
2. Déroulement des tests
3. Conclusion



1. CONTEXTE

Enjeux, législation et expériences

Législation fédérale

L'Ordonnance fédérale contre le bruit (OPB) édicte d'ores et déjà des **contraintes très précises** en matière de bruit aux abords d'une route.

Sed lex

Par ailleurs, la jurisprudence du TF oblige à traiter la limitation de vitesse comme une **mesure prioritaire** de protection contre le bruit.

Responsabilité des pouvoirs publics

Confédération, cantons et communes sont tenus d'assainir leur réseau routier respectif en fonction des niveaux fixés par l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB).

**Plus de 10'000
personnes pourraient
être protégées**

Dans le canton de Vaud :

- ▶ **140'000 habitantes et habitants** sont impactés par le bruit aux abords des routes cantonales hors et en traversée de localité.
- ▶ 126'000 personnes en traversée de localité (le 30km/h de nuit protège déjà 100'000 personnes à Lausanne et dans les autres communes)
- ▶ 14'000 personnes hors traversée de localité
- ▶ Un abaissement de vitesse de 80 à 60 km/h sur ces tronçons bénéficierait à **10'000 personnes**.
- ▶ La perte de temps pour les usagères et usagers est estimée à **15 secondes par kilomètre**.

S'attaquer à la source en réduisant la vitesse est la stratégie la plus efficace

- ▶ Plusieurs **mesures à la source** recommandées : pose de revêtement phonoabsorbant, limitation de la vitesse, incitation à l'usage de pneus silencieux, incitation à la conduite responsable, etc.
- ▶ Il faut combiner les mesures, mais la limitation de vitesse est la plus **pratique**, la moins **chère** et vraisemblablement la plus **efficace**.

À la recherche de solutions efficaces et proportionnées

Un outil au cœur des préoccupations actuelles

- ▶ La priorité est de mieux protéger les riveraines et riverains des routes cantonales hors traversée.
- ▶ L'abaissement des vitesses concerne autant la santé que la sécurité ou l'environnement.
- ▶ Un abaissement judicieux de la vitesse contribue à améliorer la qualité de vie des riveraines et riverains avec des conséquences proportionnées et limitées sur le trafic routier.
- ▶ L'approche est pragmatique : aucune mise en œuvre ne sera appliquée si les résultats des tests ne sont pas concluants.

Les limitations de vitesse dans le cas des atteintes excessives à l'environnement

Art. 108 de l'OSR

Art. 108 Dérogations aux limitations générales de vitesse

¹ Pour éviter ou atténuer des dangers particuliers de la circulation routière, pour réduire les atteintes excessives à l'environnement ou pour améliorer la fluidité du trafic, l'autorité ou l'OFROU peuvent ordonner des dérogations aux limitations générales de vitesse (art. 4a OCR) sur certains tronçons de route.

² Les limitations générales de vitesse peuvent être abaissées lorsque:

- un danger n'est perceptible que difficilement ou n'est pas perceptible à temps et ne peut pas être écarté autrement;
- certain usagers de la route ont besoin d'une protection spéciale qui ne peut être obtenue d'une autre manière;
- cela permet d'améliorer la fluidité du trafic sur des tronçons très fréquentés;
- de ce fait, il est possible de réduire les atteintes excessives à l'environnement (bruit, polluants) au sens de la législation sur la protection de l'environnement. Il s'agira ce faisant de respecter le principe de la proportionnalité.

La proportionnalité des limitations de vitesse

- ▶ La mesure de limitation de vitesse est **légal**e; elle doit également être proportionnelle.
- ▶ Proportionnalité : **adéquation** entre les moyens et le but de la mesure.

Adéquation entre les
moyens et le but

3. DÉROULEMENT DES TESTS

Trois phases de tests sur trois tronçons
entre mai et octobre 2023



En deux mots

Passer de 80 km/h à 60 km/h sur certains tronçons, est-ce vraiment efficace pour lutter contre le bruit ?

Le Canton de Vaud fait l'hypothèse qu'une **limitation ciblée de la vitesse** est une mesure efficace et proportionnée pour **lutter contre le bruit** et se conformer à la législation fédérale.

Pour valider cette hypothèse, une **série de tests** en situation seront réalisés sur **trois tronçons** cantonaux durant le printemps et l'été **2023**.

Méthodologie

Une approche qui a
fait ses preuves

- ▶ Une méthodologie utilisée précédemment pour le 30 km/h de nuit à Lausanne et pour l'analyse de proportionnalité de l'OFEV.
- ▶ Partenaire « trafic » : Transitec SA
- ▶ Partenaire « bruit » : EcoAcoustique SA
- ▶ Partenaire « sondage » : 6t Sàrl

Limitation à 60 km/h

Des conditions bien précises pour assurer la validité des tests

- ▶ Tronçons actuellement à **70 ou 80 km/h**
- ▶ Densité d'au moins **100 habitant-es par km** en dépassement des valeurs limites
- ▶ Problématique de **bruit excessif** identifiée
- ▶ **Longueur minimale** du tronçon
200 m si proche d'une zone à 50 km/h
400 m si isolé
- ▶ Tronçons **homogènes et représentatifs**



80

100

120

140

160

180

200

220

60

40

20

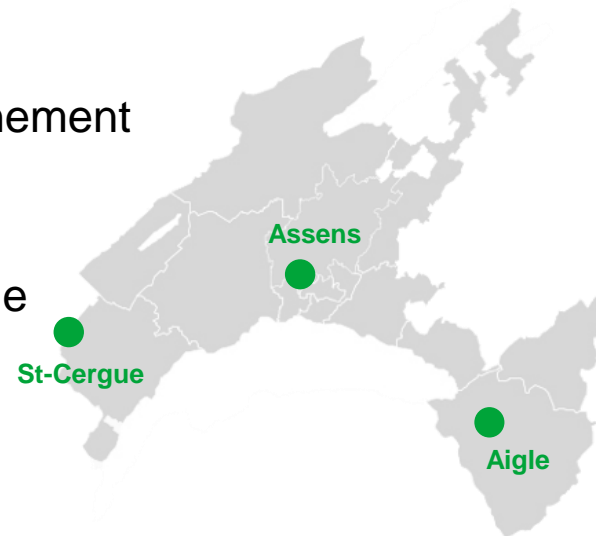
0

km/h

Trois tronçons

Dans différentes
régions du canton

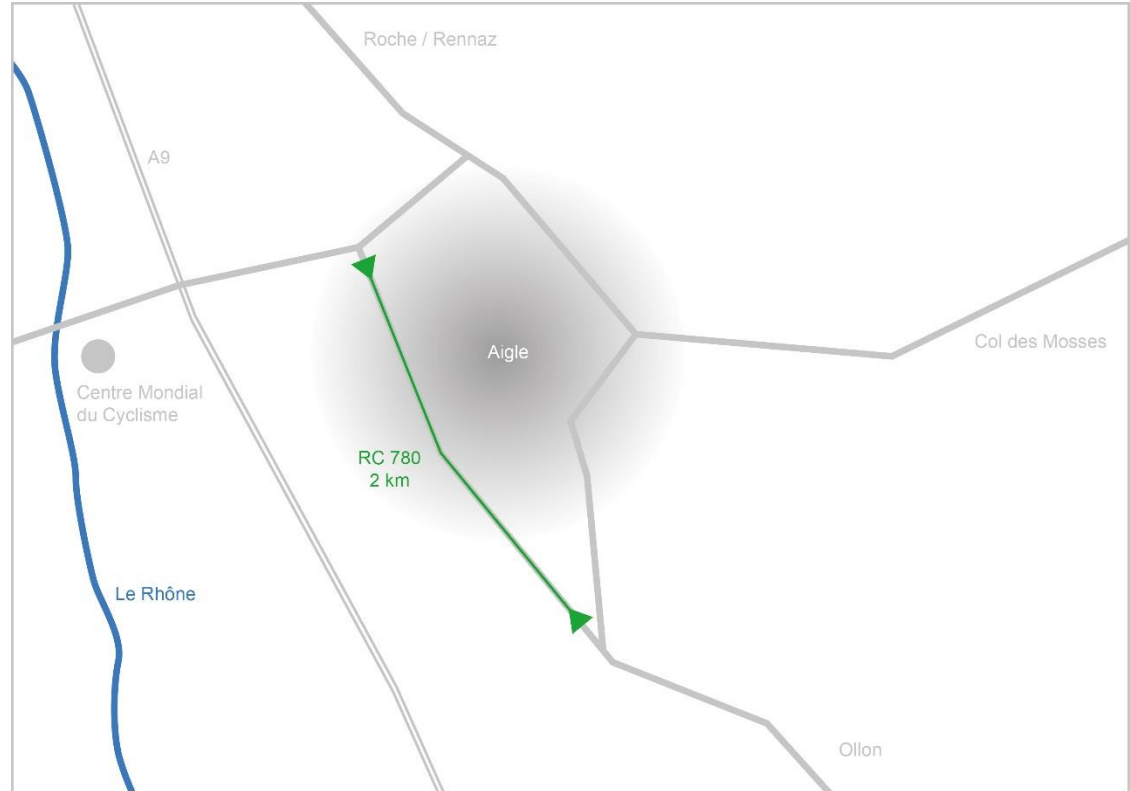
- ▶ **Aigle**
RC 780, route de contournement
2 km
- ▶ **Assens**
RC 401, route de Lausanne
1 km
- ▶ **St-Cergue**
RC 19
500 m



Plan de situation (1)

Tronçon « Aigle »

TJM = **7'350** véhicules
1'800 personnes concernées
par le bruit routier



Plan de situation (2)

Tronçon « Assens »

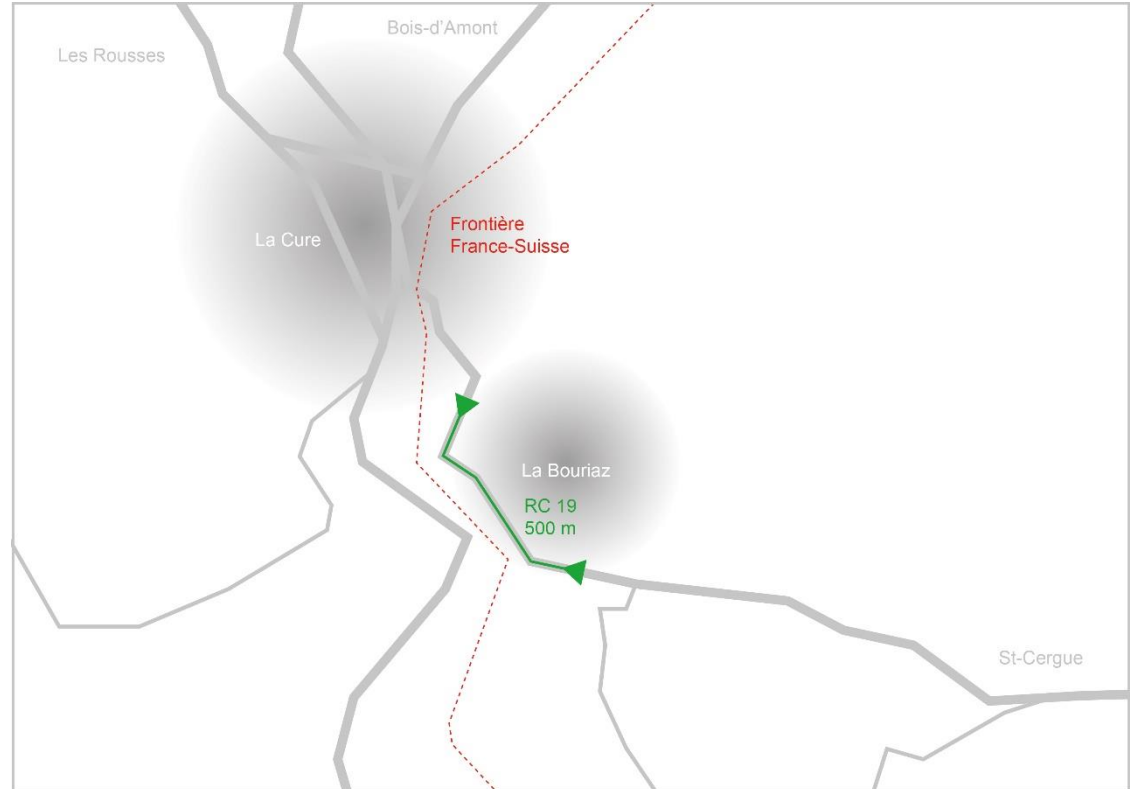
TJM = **15'200** véhicules
150 personnes concernées
par le bruit routier



Plan de situation (3)

Tronçon « St-Cergue »

TJM = **5'150** véhicules
50 personnes concernées
par le bruit routier



M. LAURENT MATHEZ
Municipal, St-Cergue

Trois phases de tests

Tests entre mai et
octobre 2023

Synthèse entre
octobre et décembre
2023

1. Publication de la mesure dans la FAO – 07.02.2023
2. Tests **état 0** – Mesures du 01.05 au 15.05.2023
3. Pose des panneaux – 22.05.2023
4. Tests **état 1** – Mesures du 05.06 au 19.06.2023
5. Enquête auprès des riverains et usagers
6. Tests **état 2** – Mesures du 25.09 au 09.10.2023
7. Retrait des panneaux – 13.10.2023
8. Analyses – 10 et 11.2023
9. Publication du rapport final – 12.2023

Plan de communication

- ▶ **Communication à large échelle**
Page Internet sur vd.ch
Dialogue direct avec les parties prenantes
Mise en place d'une signalisation ad hoc
- ▶ **Information aux riverain-es**

4. CONCLUSION



Construire la mobilité de demain

23 kilomètres pour
améliorer le confort de
10'000 résident-es

Potentiellement, en tenant compte des critères retenus pour les tests de 2023, la limitation de la vitesse sur 23 kilomètres de routes cantonales suffirait à **améliorer le confort de vie de 10'000 résident-es** du canton (sur 14'000 concerné-es), soit l'équivalent de la population de la ville de Payerne.

La perte de temps pour les usagères et usagers est estimée à 15 secondes par kilomètre, soit à **seulement 6 minutes** pour un tronçon de 23 kilomètres.

Construire la mobilité de demain

Le bruit est l'un des pans importants du grand défi de la mobilité

- ▶ La croissance démographique de nos régions booste la **mobilité**.
- ▶ L'augmentation du trafic est un **vrai défi** pour les collectivités publiques, qui doivent assurer la mobilité, la sécurité et le bien-être des habitant·es.
- ▶ La problématique du bruit est l'un des pans importants du grand défi de la mobilité.

**MERCI
DE VOTRE ATTENTION**