

**PROTECTION CONTRE LE BRUIT ROUTIER  
TESTS D'ABAISSSEMENT 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

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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 **légale**; 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

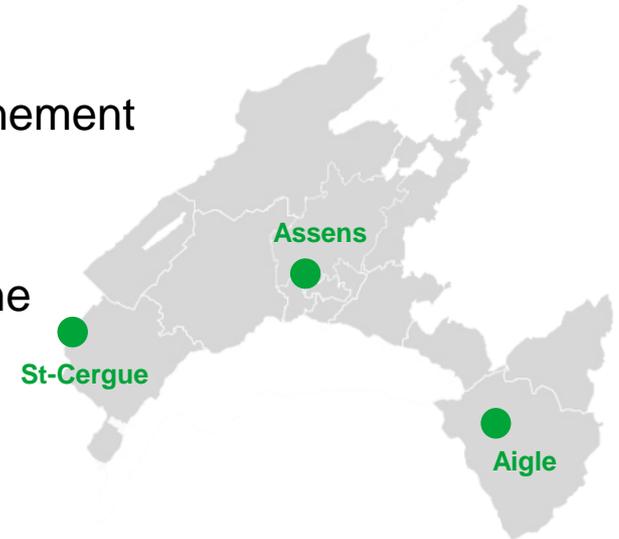
- ▶ Tronçons actuellement à **70 ou 80 km/h**
- ▶ Densité d'au moins **100 habitant-es par km** en dépassement des valeurs limites
- ▶ Problématique de **bruit excessif** identifiée
- ▶ **Longueur minimale** du tronçon  
200 m si proche d'une zone à 50 km/h  
400 m si isolé
- ▶ Tronçons **homogènes et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



## 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 »

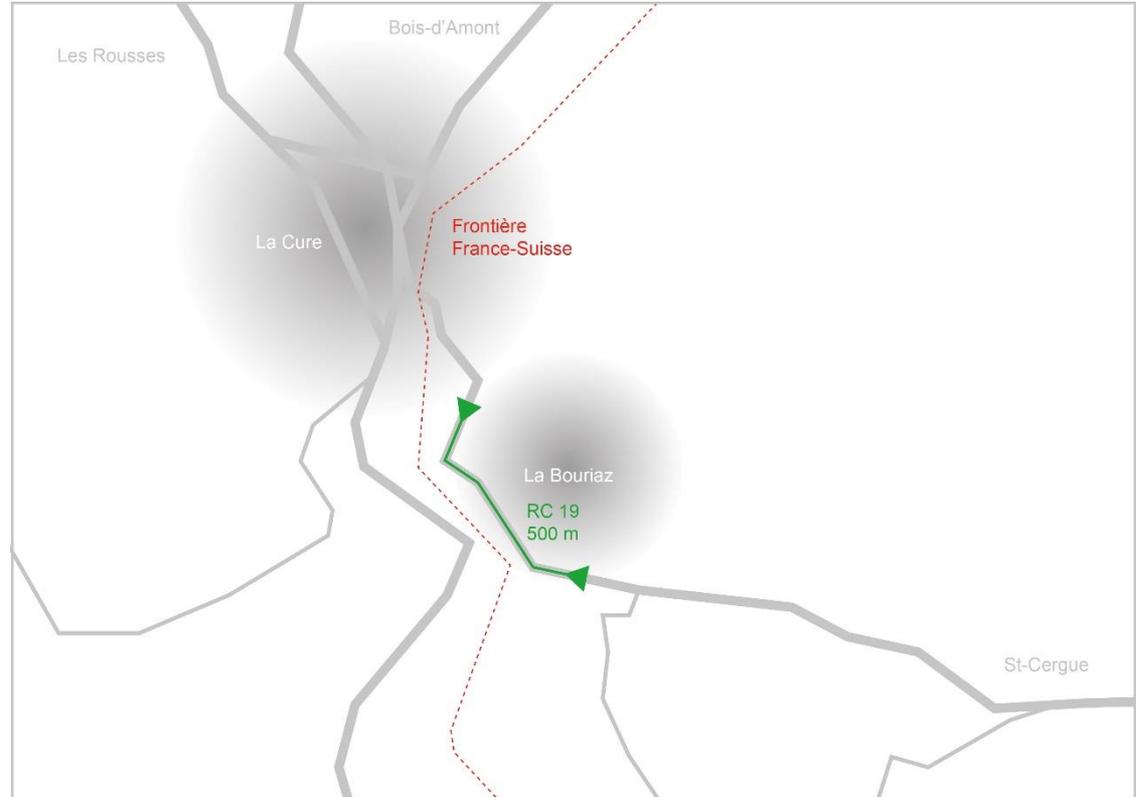
TJM = **15'200** véhicules  
**150** personnes concernées  
par le bruit routier



## 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**