

Interpellation : Modifications d'ordonnances fédérales en matière de limitation de vitesse : quels effets sur les projets communaux et quel positionnement de la commune ?

Le 3 septembre 2025, le Département fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Énergie et de la Communication (DETEC) a ouvert la période de consultation de propositions de modifications de trois ordonnances fédérales, afin de "mettre en œuvre la motion Schilliger, qui vise à maintenir la limitation de vitesse à 50 km/h sur les axes routiers principaux"¹.

La limitation de vitesse est une compétence fédérale, et toute demande de baisse de limite suit un régime dit dérogatoire. Ainsi, l'Ordonnance sur la circulation routière (OCR) prévoit une limitation de 50km/h dans les localités ; les demandes des localités pour une limite de vitesse inférieure pour un tronçon d'une route principale ou secondaire sont examinées par une commission. Les communes ont le droit de demander une baisse de vitesse pour les raisons suivantes : éviter ou atténuer des dangers, réduire des atteintes excessives à l'environnement, protéger la santé et l'environnement, ou améliorer la fluidité du trafic².

Les modifications mises en consultation jusqu'au 5 décembre¹ visent :

- Au maintien de la hiérarchie des routes (routes principales vs. secondaires), qui devra être étayée par une expertise. Dans les faits, les communes devront prouver que la baisse de limites n'amène pas à un report de trafic, notamment sur le réseau secondaire. A noter qu'en général un tel report n'est pas observé³.
- À ce que l'instauration du régime de priorité de droite et l'interdiction de passage piéton ne s'appliquent plus aux routes affectées à la circulation générale si la limite de vitesse de celles-ci est limitée à 30km/h.
- À ce que les problématiques de bruit excessif du trafic routier soient avant tout résolues par la pose obligatoire et à la charge des communes de revêtement phonoabsorbant, pour les rénovations ou les nouvelles routes. Ainsi, des mesures moins chères et plus efficientes, telles que les réductions de vitesses, deviennent subsidiaires.

Les divers bienfaits sur la santé et sur l'environnement des baisses de vitesses sont clairement établis. Une très récente publication⁴, intégrant les résultats de 60 études scientifiques sur le sujet, a par exemple montré que l'introduction de tronçons à 30 km/h permettait de diminuer les décès de 40%. En cas de choc, le risque pour un·e piéton·ne d'être tué·e est par exemple six fois plus élevé à 50km/h qu'à 30km/h⁵. Ceci est d'autant plus significatif que la vitesse est la première cause de décès sur la route dans le canton de Vaud⁵.

La même étude a mis en évidence que des baisses de vitesse ont pour résultat une augmentation de la mobilité douce et active dans les secteurs concernés, et une baisse de la pollution (en termes de CO₂ et de particules fines).

Baisser la vitesse permet également de diminuer le **bruit routier** dont les coûts externes annuels se montent à près de 3 milliards de francs⁶. Opposer pose de revêtement phonoabsorbant et baisse de vitesse dans la lutte est contre-productif, car leurs impacts sont cumulatifs. De plus, même si la première mesure a un impact immédiat plus grand⁷, **elle est largement plus onéreuse et son effet s'estompe avec le temps (ce qui engendre cycliquement des frais élevés)**⁸.

Les projets suivants risquent d'être directement concernés par les modifications d'ordonnance, par exemple (liste non exhaustive) : *chemin des Murs-Blancs, chemin de Vassin, Grande-Rue, puis selon la planification : avenue des Alpes, avenue des Baumes, rue de l'Oyonne, avenue de Perrausaz – avenue de Perrouge, route de Chailly, etc.*

Dans le présent contexte, nous avons l'honneur de poser les questions suivantes :

- La Municipalité estime-t-elle que les propositions de modifications des ordonnances fédérales impactent ses projets passés, actuels ou futurs en matière de baisses de limites de vitesse ?
- La Municipalité a-t-elle estimé les frais supplémentaires occasionnés par la pose obligatoire de revêtement phonoabsorbant lors de rénovation ou de construction de routes ? Quid des autres coûts potentiellement occasionnés et à charge de la collectivité, tels que l'isolation sonore des fenêtres en cas de fort dépassement du bruit ou la commande d'études estimant de potentiels reports de trafic ?
- La Municipalité a-t-elle l'intention d'interpeller l'Union des communes Vaudoises afin de relayer des préoccupations en matière de restriction à l'autonomie communale auprès de l'Association des Communes Suisse et/ou de l'Union des Villes suisses ?

Nous remercions d'ores et déjà la Municipalité pour ses réponses, que nous souhaitons obtenir par écrit.

Véronique Ansermet, les Vert.e.s

Références – notes

¹ Dossier complet ici: <https://www.astra.admin.ch/astra/fr/home/services/execution-droit-circulation-routiere/moderation-du-trafic/consultation-consolider-hierarchie-reseau-routier.html>

² Ordonnance sur la signalisation routière (OSR; art. 108, al. 1 et al. 2)

³ https://www.bfu.ch/media/vq2m1gqf/2023-11-09_tempo_30_fakten_fr_fin.pdf ; l'étude citée concernant le report de trafic a été publiée en 2019 par l'OFROU

⁴ <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S002243752400152X>

⁵ <https://www.vd.ch/actualites/communiques-de-presse-de-letat-de-vaud/detail/communique/bilan-2024-des-accidents-de-la-circulation-dans-le-canton-de-vaud>

⁶ <https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/bruit/effets-du-bruit.html>

⁷ <https://www.gundp.ch/en/blog/strong-noise-reduction-through-the-combination-of-low-noise-pavements-and-speed-reductions>

⁸ <https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC8398898/>