

RÉPONSE MUNICIPALE N° 3/2025

le 10 décembre 2025

Réponse à l'interpellation de Mme Véronique Ansermet (Les Vert-e-s) – Modification d'ordonnances fédérales en matière de limitation de vitesse : quels effets sur les projets communaux et quel positionnement de la commune ?

10.03.02-2511-Reponse-03-Interpellation-Ansermet-30-kmh.docx

Au Conseil communal de
1814 La Tour-de-Peilz

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs,

La Municipalité répond ci-dessous à l'interpellation de Mme Véronique Ansermet (Les Vert-e-s) « Modification d'ordonnances fédérales en matière de limitation de vitesse : quels effets sur les projets communaux et quel positionnement de la commune ? » déposée lors de la séance du Conseil communal du 30 octobre 2025.

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 ?

Réponse : Les axes communaux potentiellement concernés par la modification éventuelle de l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR) cités par l'interpellatrice sont ceux classés comme étant « affectées à la circulation générale » selon la définition de l'art. 1 al. 9 OSR : « les routes affectées à la circulation générale sont toutes les routes situées à l'intérieur des localités, conçues en premier lieu en fonction des exigences du trafic motorisé et destinées à des transports sûrs, performants et économiques ».

Sur le territoire communal, les axes suivants répondent à cette définition et ont été classés comme réseau collecteur principal dans le Plan directeur communal aujourd'hui en vigueur : les routes cantonales en traversée de localité (RC780 – axe du bord du lac, route de Chailly, route de Blonay), l'axe av. de la Perrausaz- av. de Pérouge- bd d'Arcangier, l'av. des Baumes, l'av. des Alpes, la rue de l'Oyonne et les chemins des Murs-Blancs et de Vassin.

Pour ces routes affectées à la circulation générale, le projet actuellement en consultation de modification de l'OSR prévoit qu'en cas de volonté d'y instaurer une limitation de vitesse à 30 km/h, il devra être démontré que la mesure n'entraîne aucun trafic d'évitement indésirable sur les routes d'intérêt local. Il ne serait plus possible d'y instaurer des priorités de droite et il resterait possible d'y aménager des passages pour piétons.



S'agissant du passé, la mise en œuvre d'une limitation de vitesse à 30 km/h sur le boulevard d'Arcangier ne pourrait pas, de l'avis de la Municipalité, être remis en cause, cette limitation de vitesse ayant suivi toutes les étapes légales requises et étant désormais en force. Aucune disposition rétroactive n'est prévue dans le projet du Conseil fédéral.

S'agissant des projets actuels, le projet soumis à votre Conseil concernant le réaménagement des chemins des Murs-Blancs et Vassin (préavis municipal N° 32/2025) pourrait être potentiellement concerné par une modification de l'ordonnance. Cependant, les conditions prévues dans le projet du Conseil fédéral pour autoriser un aménagement d'une zone 30 km/h sur une route affectée à la circulation générale (absence de trafic d'évitement sur les routes d'intérêt local, pas de priorités de droite et possibilité d'aménager des passages pour piétons) ne semblent pas en contradiction avec le projet, loin s'en faut, vu la situation locale. Des passages piétons sont bien projetés (et ont été validés par la direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) à ce stade du projet), il n'y a pas de priorité de droite et le trafic d'évitement sur d'autres routes d'intérêt local n'est guère possible vu la localisation de ces chemins. Comme expliqué dans le préavis, le projet a été conçu pour une limitation à 30 km/h, a été préavisé favorablement en ce sens par les services cantonaux, et une demande formelle avec expertise sera déposée ultérieurement auprès de la DGMR selon la procédure dictée par l'OSR et cadrée par la directive ad hoc de l'État de Vaud.

S'agissant de la limitation à 30 km/h de nuit sur certains axes du réseau routier communal affecté à la circulation générale, la mise en œuvre de cette mesure a là aussi suivi l'ensemble des contraintes et procédures légales prévues à cet effet. La Municipalité n'a pas connaissance, en l'état, d'un effet rétroactif des dispositions prévues par le Conseil fédéral pour répondre à la motion Schilliger. Par ailleurs, la mise en place de cette mesure à La Tour-de-Peilz a été principalement circonscrite à des tronçons présentant des dépassements des valeurs-limites définies dans l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), ce qui resterait possible selon le projet en consultation jusqu'au remplacement des revêtements bitumineux arrivés au terme de leur durée de vie par des revêtements phonoabsorbant, ou si malgré la mise en œuvre de tels revêtements les valeurs-limites resteraient dépassées.

S'agissant des projets futurs, la situation devrait être évaluée au cas par cas si le projet en consultation était amené à entrer en vigueur. Plusieurs projets, inscrits au projet d'agglomération de 5^e génération (PA5), dans l'objectif d'obtenir d'importants co-financements fédéraux, prévoient un abaissement de la vitesse et un réaménagement conséquent du domaine public, s'agissant notamment de la Grand-Rue, de l'av. des Baumes et de l'av. des Alpes. Les études à ce jour n'ont été que préliminaires et les projets pourraient être adaptés. L'impact serait cependant très important et il conviendra le cas échéant de le prendre en considération ; les objectifs de végétalisation et de sécurisation de la mobilité douce pourraient devoir être revus à la baisse le cas échéant, notamment en raison des gabarits routiers à considérer au vu des normes.

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 ?

Réponse : À ce jour, ces frais n'ont pas été estimés par la Municipalité. Cependant, la pose de revêtements phonoabsorbant, dans le concept actuel validé par le Conseil d'État de mise en conformité du réseau routier communal, a été limitée aux tronçons le nécessitant malgré la mise en place du 30 km/h de nuit. Le projet du Conseil fédéral prévoit la pose obligatoire de revêtement phonoabsorbant sur toutes les routes affectées à la circulation générale en localité, ce qui représente un linéaire

supplémentaire très conséquent concernant le territoire communal par rapport à ce qui est aujourd'hui prévu et nécessaire pour atteindre les objectifs de l'OPB. En conséquence, des coûts supplémentaires importants seraient à prévoir pour les finances communales. Il est de plus précisé dans le projet du Conseil fédéral qu'une mesure de réduction de vitesse resterait possible en sus du revêtement phonoabsorbant si cela permet de limiter les nuisances sonores qui persisteraient, de même que sa mise en œuvre dans l'attente de la pose d'un tel revêtement. Ainsi, la mise en place d'autres mesures tels que le remplacement de fenêtres serait à évaluer au cas par cas.

Finalement, s'agissant de la commande d'études estimant de potentiels reports de trafic, des coûts supplémentaires sont là aussi prévisibles mais n'ont pas été estimés à ce jour.

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 Suisses et/ou de l'Union des Villes suisses ?




Réponse : Pour toutes les raisons expliquées précédemment, la Municipalité s'oppose au projet du Conseil fédéral. Elle estime notamment que les communes doivent pouvoir garder la marge de manœuvre nécessaire s'agissant de la mise en place de limitations de vitesses, sous le contrôle de la DGMR comme aujourd'hui dans le contexte vaudois, afin de pouvoir opter pour cette solution si celle-ci est la plus pertinente pour répondre aux enjeux locaux en termes de protection contre les nuisances sonores, de qualité de vie ou encore de sécurité routière. Il en va de même pour une pesée des intérêts financiers : le surcoût engendré par la pose de revêtement phonoabsorbant n'est pas négligeable et la pose obligatoire d'un tel revêtement sur toutes les routes affectées à la circulation générale est, de l'avis de la Municipalité, une mesure disproportionnée.

Les communes sont dès lors l'échelon le plus adapté à apporter les réponses concrètes à ces enjeux locaux et à effectuer la pesée des intérêts en tenant compte de tous les paramètres. Le projet du Conseil fédéral imposerait un carcan trop strict qui ne tiendra pas compte des spécificités et enjeux locaux. Le fédéralisme est l'une des forces de notre système démocratique et il est dommageable que de tels projets soient envisagés ; la Municipalité a relayé cette position auprès de l'Association des communes suisses et de l'Union des villes suisses et s'est associée à l'appel de celles-ci, partagé par environ 600 villes et communes (cf. communiqué du 6 novembre 2025 ci-annexé).

AU NOM DE LA MUNICIPALITÉ

La syndique :

Le secrétaire :

Sandra Pasquier

Pierre-A. Dupertuis

Annexe : Communiqué du 6 novembre 2025 de l'Association des communes suisses et de l'Union des villes suisses.

Adopté par la Municipalité : le 24 novembre 2025



Communiqué de presse

Berne, le 6 novembre 2025

Lettre ouverte: Environ 600 villes et communes refusent de voir l'autonomie des communes limitée dans la circulation routière

Face aux tentatives qui ont lieu à l'échelon national et cantonal de rendre plus difficile la mise en œuvre de limitations de vitesse à 30 km/h, les villes et les communes tracent une ligne rouge. Elles demandent au conseiller fédéral Albert Rösti et aux directrices et directeurs cantonaux des travaux publics de ne restreindre en aucun cas davantage la marge de manœuvre communale.

Plusieurs centaines de villes et de communes demandent expressément à la Confédération et aux cantons de respecter le partage des tâches entre les échelons de l'État et de ne pas restreindre davantage la marge d'appréciation et de manœuvre des communes en matière de mesures de circulation. Environ 600 exécutifs de communes et de villes de la Suisse entière et de toute appartenance politique ont signé une lettre ouverte sur ce sujet. Ils se réfèrent à la proposition de mise en œuvre du Conseil fédéral sur la motion 21.4516 «*Consolider la hiérarchie du réseau routier à l'intérieur comme à l'extérieur des localités*». La motion vise à rendre plus difficile la mise en œuvre de limitations de vitesse à 30 km/h sur ce que l'on appelle les routes «affectées à la circulation générale». Des initiatives similaires ont été déposées dans plusieurs cantons.

Les signataires renvoient à l'autonomie des communes, garantie par la Constitution, et soulignent que les bases juridiques existantes prévoient aujourd'hui déjà des règles claires pour les modifications de la vitesse. Les prescriptions de droit fédéral ou cantonales supplémentaires entraînent des restrictions, des retards et des incertitudes juridiques inutiles. Elles empêcheraient ainsi la mise en place de mesures efficaces et nécessaires pour la sécurité routière et la protection contre le bruit.

Les communes et les villes sont les mieux placées pour juger des besoins locaux et mettre en œuvre des solutions efficaces. Elles respectent les règles du jeu et ont recours à la limitation de vitesse à 30 km/h là où celle-ci est judicieuse et raisonnable.

Les deux associations communales refusent notamment une obligation rigide d'installer des revêtements peu bruyants, telle que le prévoit l'actuelle proposition de mise en œuvre de la Confédération. Elles considèrent les propositions de la Confédération comme une violation de l'article 50 de la Constitution fédérale, qui prévoit une participation des villes et des communes en tant que partenaires étatiques à part entière et vise à garantir l'autonomie communale.

Contact:

Claudia Kratochvil-Hametner, directrice de l'ACS, tél. 076 587 45 45
Monika Litscher, directrice de l'UVS, tél. 079 702 52 67

Annexe:

Lettre ouverte «Pas de limitation de l'autonomie des communes pour la prescription de mesures de circulation»

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 efficaces, 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/h³. 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 Suisses 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-traffic/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/vq2m1qfg/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/communiqués-de-presse-de-letat-de-vaud/detail/communiqué/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/>