



## REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation David Raedler et consorts au nom des Vert.e.s  
vaudois.e.s : Validé à nouveau par le Tribunal fédéral, le 30km/h en zone urbaine doit-il se  
voir enfin facilité par le Canton? (23\_INT\_154)

### **Rappel de l'interpellation**

Le Tribunal fédéral a publié, au début du mois de septembre, un arrêt du 7 juillet 2023 traitant de l'abaissement de la vitesse maximale de 50 à 30 km/h sur un tronçon de la Commune de Bâle (arrêt TF 1C\_513/2022). Cet abaissement, décidé par l'Office de la mobilité du canton de Bâle-Ville, avait été contesté par un recours de l'Automobile Club Suisse (ACS) et du Touring Club Suisse (TCS), au motif notamment que cette mesure ne permettrait pas de réduire les polluants atmosphériques ni les immissions de bruit excessives. Des arguments qui ont été écartés par le Tribunal fédéral, qui a en particulier confirmé que la réduction de la vitesse de 50 à 30 km/h permettait bien de réduire les polluants atmosphériques (y compris ceux liés aux particules de pneus et de freins) et les immissions de bruit (c. 3.3 et 3.4). En outre, il écarte également les arguments construits autour d'un risque accru pour les services d'urgence (c. 3.6.2) et d'une perte de vitesse excessive des transports publics (c.3.6.3), considérant dans les deux cas que ces effets ne sont pas donnés dans le cas d'espèce.

Ce constat est rendu d'autant plus intéressant qu'il concerne un tronçon de route à orientation trafic. Sur ce point, le Tribunal fédéral a explicitement confirmé sa précédente jurisprudence et retenu qu'une réduction de la vitesse à 30 km/h était également possible sur un tel tronçon. Ecartant l'hypothèse évoquée par les recourants que le trafic de transit se déplacerait alors sur les routes de quartier orientées vers l'habitat en raison de la réduction de la vitesse opérée sur le tronçon principal en question (c. 3.5.3). La réduction de la vitesse à 30 km/h n'amène ainsi pas à entraver la fonction du tronçon en tant que route principale orientée vers le trafic.

Dans l'ensemble, cet arrêt – qui vient s'ajouter à une jurisprudence déjà riche sur l'admission des réductions de vitesse en centres urbains – confirme, tant est qu'il le fallait encore, la pertinence et l'efficacité de ces mesures. Il fait par ailleurs écho à une démarche politique visant à accroître le nombre de tronçons et zones visés par une réduction de vitesse.

En début d'année 2023, suite notamment à une modification de l'OSR par le Conseil fédéral et une modification de l'Ordonnance DETEC sur les zones 30, le Conseil d'Etat a modifié ses propres directives sur la mise en place de zones 30 et de zones de rencontre. Des directives qui traitent également de l'abaissement général de la vitesse en localité, tant sur les routes non affectées à la circulation générale que sur celles qui y sont. Bien que facilitant en partie les procédures, essentiellement pour ce qui est des zones 30 sur des tronçons secondaires, les critères et conditions posées à tout abaissement de la vitesse en ville demeurent très stricts, et sont encore parmi les plus restrictifs en comparaison intercantonale. Ils sont par ailleurs interprétés de manière très limitative par l'administration cantonale, en tout cas considérant les retours reçus de la part de plusieurs communes souhaitant mettre en place une réduction de vitesse sur leur territoire.

Alors que ces restrictions et interprétations strictes visent à assurer la proportionnalité de la mesure, elles s'avèrent extrêmement exigeantes et limitatives pour les communes souhaitant instaurer des réductions de vitesse. Pourtant, l'utilité et l'efficacité de la réduction de vitesse à 30 km/h au regard des impératifs en matière de pollution et de bruit ne fait aujourd'hui plus de doute et s'avère, encore et toujours, confirmées par la jurisprudence fédérale.

**A la lumière de ces éléments, les signataires adressent respectueusement au Conseil d'État les questions suivantes :**

1. *Quelle est la position générale du Conseil d'Etat s'agissant de l'utilité et de l'efficacité de la réduction de vitesse à 30 km/h dans les centres urbains pour ce qui se rapporte à la réduction de la pollution et du bruit ?*
2. *Le Conseil d'Etat constate-t-il, en pratique, des obstacles ou difficultés spécifiques auxquels les communes font face lorsqu'elles souhaitent abaisser la vitesse de circulation sur certains tronçons routiers en localité ?*
3. *Le Conseil d'Etat tient-il compte de l'homogénéité du réseau lorsqu'il apprécie une réduction de vitesse à 30 km/h, notamment pour éviter un « effet emmenthal » (soit le fait pour un même tronçon d'être parsemé de zones à 30 km/h et de zones à 50 km/h de façon non homogène)?*
4. *Depuis l'année 2022, combien de demandes d'abaissement de vitesse en localité le Conseil d'Etat a-t-il reçu de la part de communes et quelle proportion a été refusée ?*
5. *Dans l'ensemble, combien de temps une commune doit-elle prévoir pour le processus complet visant l'abaissement de vitesse en localité (zones 30, zones de rencontre et abaissement de vitesse à 30 km/h) ?*
6. *Compte tenu des dernières jurisprudences du Tribunal fédéral, le Conseil d'Etat prévoit-il une nouvelle révision de ses directives régissant l'abaissement de vitesse en localité, notamment afin de simplifier le processus, toujours en respectant les exigences générales de l'art 108 OSR ?*

## Réponse du Conseil d'Etat

### Préambule

Le Conseil d'Etat tient à rappeler que la protection de la population contre les pollutions est au cœur de ses préoccupations. A cet effet, il prévoit l'établissement et la mise en œuvre de stratégies de protection de l'air et de lutte contre le bruit (Programme de législature 2022-2027, Axe 2) afin d'en limiter l'impact sur la santé. Première source de pollution atmosphérique et sonore, le trafic routier est au cœur de ces réflexions. Le Conseil d'Etat estime que l'abaissement des vitesses est une mesure à envisager prioritairement, en raison de son efficacité et de ses coûts de mise en œuvre modérés. Toutefois, avant de mettre en place une politique durable de lutte contre les nuisances sonores, il est essentiel de pouvoir démontrer par une étude de proportionnalité que le choix des limitations de vitesse, en dérogation aux limitations générales, est l'option la plus efficace – c'est-à-dire la plus pratique, la plus efficace (un gain de 1 à 3 décibels est attendu) et la moins coûteuse, conformément à l'ordonnance fédérale sur la signalisation routière (art. 108, al. 2 OSR – RS 741.21). Pour être jugé proportionné, l'abaissement de vitesse doit remplir au moins l'un des critères suivants : permettre d'éviter un danger pas perceptible à temps et ne pouvant pas être écarté autrement ; permettre de répondre au besoin de sécurité accrue des piétons ou des vélos ; permettre d'améliorer la fluidité du trafic ; réduire des atteintes excessives à l'environnement.

Le Conseil d'Etat rappelle également sa politique proactive en matière d'abaissement de la vitesse pour protéger la population des nuisances de la circulation : il a en effet mené il y a 6 ans un essai pilote du 30 km/h de nuit à Lausanne. L'efficacité de la mesure a été démontrée, permettant à de nombreuses autres communes d'en faire usage sur des axes éligibles. En 2023, il a lancé un test d'abaissement de la vitesse à 60km/h sur 3 tronçons de routes cantonales hors traversée. Les résultats ont été présentés durant le 1er semestre 2024. La mesure a fait l'objet d'un communiqué de presse le 25 juin 2024.

Il relève par ailleurs que le droit suisse ne prévoit pas de disposition pour mettre en place un 30 km/h généralisé. En revanche, il est possible de réduire la vitesse par l'instauration d'une zone 30 ou un abaissement à 30 km/h par tronçon sous réserve que les critères d'éligibilité soient remplis. Comme expliqué précédemment, il y a lieu alors d'effectuer une expertise pour démontrer que la mesure est nécessaire, opportune et proportionnée au sens de l'ordonnance fédérale sur la signalisation routière (art. 108 al. 4 OSR).

Depuis le 1er janvier 2023, cette expertise n'est plus nécessaire dans le cadre d'une demande de création d'une zone 30 sur les routes non affectées à la circulation générale. La création de telles zones sur des axes du réseau communal collecteur, de desserte et de quartiers lorsque les critères d'éligibilité sont remplis est ainsi facilitée grâce à une procédure simplifiée. Le Canton, qui salue cet assouplissement de la base légale fédérale, a aussitôt mis en œuvre cette nouvelle possibilité et édicté une directive adressée à l'ensemble des communes vaudoises. La mise en place de zones 30 sur les routes affectées à la circulation générale (routes à orientation trafic) nécessite toujours une expertise.

### Réponse aux questions

1. *Quelle est la position générale du Conseil d'Etat s'agissant de l'utilité et de l'efficacité de la réduction de vitesse à 30 km/h dans les centres urbains pour ce qui se rapporte à la réduction de la pollution et du bruit ?*

Le Conseil d'Etat, comme indiqué plus haut, est convaincu de l'utilité de l'abaissement de vitesse pour réduire le bruit routier. C'est un peu moins le cas concernant son impact sur la pollution de l'air. En effet, de nombreuses études ont évalué l'impact de la vitesse autorisée sur les émissions de polluants atmosphériques. Il est ainsi démontré qu'au-dessus de 70 km/h, les réductions de vitesse ont un effet généralement positif sur les émissions, qui peuvent être réduites jusqu'à 20%. En dessous de 70 km/h, la réduction de la vitesse a des effets variables sur les émissions de polluants atmosphériques et aucune tendance ne se dégage nettement. Selon les conditions de circulation, du type de route et du type de véhicule, une réduction de 50 km/h à 30 km/h n'a pas d'impact significatif sur la qualité de l'air. C'est la raison pour laquelle le critère de la pollution de l'air n'est pas pris en compte, dans ce contexte, dans le cadre des expertises de la Commission consultative de circulation (CCC).

En ce qui concerne les abaissements de vitesse comme mesure de lutte contre le bruit routier, le Conseil d'Etat rappelle qu'il est, et a été, proactif dans ce domaine en menant plusieurs essais et en intégrant le 30km/h de nuit dans sa boîte à outils de mesures.

Pour en revenir à la réduction de vitesse à 30km/h, le Conseil d'Etat, conformément au principe de proportionnalité ainsi qu'aux règles du droit fédéral qui ne prévoit pas le 30km/h généralisé parmi les régimes de vitesse, applique les critères et conditions posées aux abaissements de vitesses en milieu urbain dans le strict respect du cadre légal en vigueur (OSR, article 108 al. 2). Pour lutter contre le bruit routier ou encore améliorer la sécurité, il privilégie la mesure visant la création de zones 30 plutôt que l'abaissement de la vitesse générale à 30km/h, d'autant qu'elle est aujourd'hui facilitée par le cadre légal en vigueur. La mise en zone 30 permet de répondre à la majorité des demandes des communes qui souhaitent pacifier leurs rues par le biais de l'abaissement des vitesses.

2. *Le Conseil d'Etat constate-t-il, en pratique, des obstacles ou difficultés spécifiques auxquels les communes font face lorsqu'elles souhaitent abaisser la vitesse de circulation sur certains tronçons routiers en localité ?*

Il est difficile pour le Conseil d'Etat de s'exprimer au nom des communes. De manière générale, plusieurs difficultés peuvent survenir lorsque des communes souhaitent abaisser la vitesse en localité, liées aux critères cantonaux d'éligibilité. En effet, pour qu'un tronçon soit éligible à l'abaissement de vitesse, il y a lieu qu'il soit bordé par des pôles d'attraction induisant de nombreuses traversées piétonnes et la présence accrue de cyclistes (usage commercial dense, usage résidentiel dense, places, établissements scolaires, homes, parcs, interfaces de transport, etc.) De part et d'autre du tronçon, le bâti doit par ailleurs présenter un caractère urbanistique marqué : forte densité, centralité urbaine, aspect historique, bâtiments proches de la chaussée, etc. L'absence d'un de ces critères peut constituer un obstacle à un abaissement de la vitesse.

3. *Le Conseil d'Etat tient-il compte de l'homogénéité du réseau lorsqu'il apprécie une réduction de vitesse à 30 km/h, notamment pour éviter un « effet emmenthal » (soit le fait pour un même tronçon d'être parsemé de zones à 30 km/h et de zones à 50 km/h de façon non homogène) ?*

Oui, le Conseil d'Etat en tient compte, notamment par rapport au milieu bâti. Toutefois, dans un même secteur un tronçon en zone 30 peut côtoyer un tronçon à 50 km/h qui ne répondrait pas aux critères d'éligibilité d'un abaissement de vitesse.

4. *Depuis l'année 2022, combien de demandes d'abaissement de vitesse en localité le Conseil d'Etat a-t-il reçu de la part de communes et quelle proportion a été refusée ?*

Le Conseil d'Etat propose de se pencher sur les chiffres dès le 1er janvier 2023, date de l'entrée en vigueur du nouveau cadre légal concernant les zones 30, qui a incité les communes à faire des demandes d'abaissement. Ainsi, en 2023 la DGMR a traité 37 dossiers de demandes d'abaissement de vitesse sur des routes affectées à la circulation générale. Sur ces 37 demandes, 29 concernaient un abaissement de 50 à 30 km/h par le biais d'une mise en zone 30. Parmi ces dernières, 21 zones 30 ont été validées et 8 refusées car elles ne répondaient pas au principe de la proportionnalité selon l'OSR et aux critères cantonaux d'éligibilité.

5. *Dans l'ensemble, combien de temps une commune doit-elle prévoir pour le processus complet visant l'abaissement de vitesse en localité (zones 30, zones de rencontre et abaissement de vitesse à 30 km/h) ?*

Pour une commune, le processus lié au traitement d'une demande de mise en zone 30 d'un tronçon routier non affecté à la circulation générale, sur la base d'un dossier complet, prend environ deux semaines jusqu'à la publication dans la FAO. Dans le cas où la demande doit faire l'objet d'une expertise, de comptages routiers il faut compter au moins six mois jusqu'à la publication de la mesure dans la FAO. Pour rappel, toute publication dans la FAO est sujette à recours, ce qui peut allonger la durée de la procédure.

6. *Compte tenu des dernières jurisprudences du Tribunal fédéral, le Conseil d'Etat prévoit-il une nouvelle révision de ses directives régissant l'abaissement de vitesse en localité, notamment afin de simplifier le processus, toujours en respectant les exigences générales de l'art 108 OSR ?*

Comme expliqué précédemment, la DGMR utilise l'outil de la zone 30 pour abaisser la vitesse en localité. Elle n'entend pas réviser la directive établie au printemps 2023 pour expliquer la mise en œuvre d'une zone 30 aux communes, qui respecte les prescriptions fédérales entrées en vigueur au 1er janvier 2023. Cet outil permet en effet déjà d'abaisser la vitesse à 30 km/h sur des axes destinés à la circulation générale tout en y maintenant la route prioritaire. Il permet en outre d'uniformiser la pratique dans le but de faciliter la compréhension pour les usagers et il a déjà été appliqué par de nombreuses communes. A noter que les mesures d'abaissement de la vitesse purement environnementales telles que le 30 km/h de nuit font l'objet d'un abaissement de vitesse par tronçon avec rappel à chaque carrefour.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 4 décembre 2024.

La présidente :

Le chancelier :

*C. Luisier Brodard*

*M. Staffoni*