

## REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

**à l'interpellation David Raedler et consorts au nom Sébastien Humbert, Oriane Sarrasin, Elodie Lopez et Romain Pilloud - Le Conseil fédéral souhaite restreindre les possibilités à disposition des autorités locales pour lutter efficacement contre le bruit routier : à quels coûts pour les autorités publiques et avec quel effet sur la fréquence des travaux routiers ? (25\_INT\_118)**

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

*Le Conseil fédéral a mis en consultation le 3 septembre 2025 une modification de l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR) et de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) dans ce qu'il présente être la mise en oeuvre de la motion Schilliger votée par les Chambres fédérales. Parmi les changements proposés, l'un des principaux consiste à prévoir la prévalence des mesures de protection contre le bruit « à la source » et de rendre subsidiaires toutes possibilités d'abaissement de la vitesse maximale à 30 km/h sur les routes affectées à la circulation générale. En d'autres termes, le Conseil fédéral impose ainsi aux autorités locales de poser par défaut sur toutes les routes affectées à la circulation générale en localité – lors de leur construction ou du remplacement du revêtement routier – un revêtement phonoabsorbant adapté. Et, si celui-ci ne suffit pas à faire passer le bruit routier en dessous des limites maximales prévues par l'OPB, de prendre d'autres mesures de réduction du bruit à la source. Et ce ne serait alors qu'en tout dernier lieu, si aucune de ces mesures de réduction du bruit à la source ne permet le respect des limites légales en termes de bruit, que les autorités locales pourraient abaisser la vitesse maximale à 30 km/h sur le tronçon de route concerné.*

*Qu'une telle limitation des compétences des autorités locales dans leur lutte contre le bruit routier soit imposée par les autorités fédérales dans le cadre de ce projet, et l'impact à l'autonomie communale qui en découle, questionne à plus d'un titre. Ceci a fortiori dans une période, actuelle, qui connaît un resserrement des budgets publics et requiert de nombreuses mesures d'économie tant au niveau fédéral que sur le plan des finances communales et cantonales. En effet, dans plusieurs arrêts récents, le Tribunal fédéral a confirmé des mesures de réduction de la vitesse maximale à 30 km/h sur des routes affectées à la circulation générale en localité au motif qu'il s'agissait là de la mesure la plus proportionnée, efficace et économique pour, notamment, faire passer le bruit routier en-dessous des limites maximales autorisées (cf. l'arrêt TF 1C\_513/2022 et les références citées). Or, au contraire de cette mesure de limitation de la vitesse maximale autorisée, la pose de revêtements phonoabsorbants implique en principe des coûts plus élevés que pour un revêtement traditionnel. Elle requiert en outre des travaux plus fréquents pour le renouveler, dans la mesure où l'effet phonoabsorbant se réduit au fil du temps, de sorte que la durée de vie du revêtement est moindre que pour un revêtement traditionnel. A ce titre, bien que le rapport explicatif du Conseil fédéral accompagnant le projet tempère les conséquences financières d'une telle mesure et souligne que l'obligation proposée aurait pour effet que « le marché devrait permettre une baisse des coûts », une telle affirmation apparaît marcoéconomiquement étonnante considérant l'augmentation de la demande pour de tels revêtements phonoabsorbants qui en découlerait et, selon les règles fondamentales sur le rapport entre offre et demande, l'augmentation des prix qui devrait en ressortir. L'on peut au demeurant aussi s'inquiéter des effets sur le trafic de l'augmentation de la fréquence des travaux nécessaires pour renouveler le revêtement bitumeux.*

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

- 1. En moyenne, dans les chantiers menés par le Canton, quel est le surcoût induit par la pose d'un revêtement phonoabsorbant en comparaison avec un revêtement traditionnel ?*
- 2. En moyenne, dans les chantiers menés par le Canton, quelle est la durée de vie d'un revêtement phonoabsorbant efficace (c'est-à-dire conservant au-moins 80% de sa capacité phonoabsorbante) en comparaison à la durée de vie moyenne d'un revêtement traditionnel ?*
- 3. Combien de kilomètres de routes affectées à la circulation générale en localité sont actuellement recensées sur le territoire cantonal selon la hiérarchie des réseaux routiers mise en place ?*
- 4. Au regard de ces chiffres, quel serait le surcoût général induit par la nécessité de poser, obligatoirement sur toutes les routes affectées à la circulation générale en localité, un revêtement phonoabsorbant et de le renouveler régulièrement afin de conserver ses caractéristiques phonoabsorbantes, tant pour le Canton que les communes ?*
- 5. Au regard de ces chiffres, quelle serait l'augmentation de la fréquence des travaux sur les routes affectées à la circulation générale en localité induite par la nécessité de renouveler plus fréquemment le revêtement bitumeux afin d'en conserver l'essentiel des caractéristiques phonoabsorbantes ?*
- 6. En plus de la pose obligatoire d'un revêtement phonoabsorbant sur l'essentiel des routes affectées à la circulation générale, quelles autres mesures seraient requises afin de respecter le principe proposé par le Conseil fédéral de faire primer les mesures de réduction du bruit routier « à la source » sur toutes limitations de vitesse ?*
- 7. Quels seraient les coûts moyens approximatifs de ces autres mesures de réduction du bruit routier « à la source » pour les collectivités publiques cantonales et/ou communales ?*

## 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 : l'établissement et la mise en œuvre de stratégies de protection de l'air et de lutte contre le bruit pour limiter l'impact des pollutions sur la santé figure dans son Programme de législature 2022-2027 (axe 2). C'est pourquoi, il soutient l'abaissement de la vitesse à 30 km/h en milieu urbain pour améliorer la sécurité et diminuer le bruit routier, dans le respect des critères et conditions posées par le cadre légal et conformément au principe de proportionnalité (cf art. 108 al. 2 OSR). De surcroît, le Tribunal fédéral dans sa jurisprudence a plusieurs fois rappelé que c'est une mesure à envisager prioritairement pour diminuer le bruit à la source, en raison de son efficacité et de ses coûts de mise en œuvre modérés conformément au principe de proportionnalité.

Dans le cadre de la consultation fédérale sur la mise en œuvre de la motion Schilliger « Consolider la hiérarchie du réseau routier à l'intérieur comme à l'extérieur des localités », le Conseil d'Etat s'oppose au projet du Conseil fédéral. Outre le fait que le projet du Conseil fédéral freinerait la politique cantonale d'abaissement des vitesses pour lutter contre le bruit et améliorer la sécurité, il occasionnerait des coûts supplémentaires pour les collectivités publiques obligées de poser des revêtements phonoabsorbants en premier recours dès que les valeurs limite de bruit seront dépassées, et de réaliser des expertises coûteuses en ressources financières et humaines.

Une telle obligation restreint l'autorité cantonale ou communale dans le choix des mesures et ne respecte pas le principe de proportionnalité. Enfin, outre le fait que la mise en œuvre de revêtements phonoabsorbants implique des travaux lourds, un remplacement massif de matériaux asphaltés et donc un impact climatique significatif, dans certains cas elle n'est pas une solution adaptée sous l'angle de la technique et en termes d'efficacité.

### Réponses aux questions

1. *En moyenne, dans les chantiers menés par le Canton, quel est le surcoût induit par la pose d'un revêtement phonoabsorbant en comparaison avec un revêtement traditionnel ?*

Sur l'ensemble d'un chantier de renouvellement de revêtement, la pose d'un enrobé phonoabsorbant engendre un surcoût d'environ 2 % par rapport à un revêtement traditionnel. En milieu urbain, les coûts sont généralement plus élevés qu'en dehors des localités, en raison des nombreux obstacles (réseaux, mobilier urbain, accès limités) et des contraintes liées à la circulation.

2. *En moyenne, dans les chantiers menés par le Canton, quelle est la durée de vie d'un revêtement phonoabsorbant efficace (c'est-à-dire conservant au-moins 80% de sa capacité phonoabsorbante) en comparaison à la durée de vie moyenne d'un revêtement traditionnel ?*

La durée de vie d'un revêtement phonoabsorbant est de 10 à 15 ans, contre 20 à 25 ans pour un revêtement traditionnel.

3. *Combien de kilomètres de routes affectées à la circulation générale en localité sont actuellement recensées sur le territoire cantonal selon la hiérarchie des réseaux routiers mise en place ?*

Le principe de routes affectées à la circulation générale a été récemment défini dans le droit fédéral. Il diffère de la classification établie par les Cantons. Il n'est donc pas possible d'avancer un chiffre. Toutefois, dans le cadre de la lutte contre le bruit routier, 680 km de routes cantonales et communales situées en localité ont été analysées. Il en ressort que la pose d'un revêtement phonoabsorbant est justifiée sur 310 km de ce réseau.

4. *Au regard de ces chiffres, quel serait le surcoût général induit par la nécessité de poser, obligatoirement sur toutes les routes affectées à la circulation générale en localité, un revêtement phonoabsorbant et de le renouveler régulièrement afin de conserver ses caractéristiques phonoabsorbantes, tant pour le Canton que les communes ?*

L'estimation des coûts met en évidence un surcoût non négligeable, du fait d'une durée de vie plus courte des revêtements phonoabsorbants par rapport à des revêtements standards.

Pour ces 310 km de routes cantonales et communales en traversée de localité, et en tenant compte d'une largeur moyenne de 7 mètres, le coût d'un revêtement phonoabsorbant est évalué à environ 152 millions de francs ( $310 \text{ km} \times 7 \text{ m} \times 70 \text{ CHF/m}^2$ ). En considérant une durée de vie moyenne de 13 ans, cela représente un investissement annuel d'environ 12 millions de francs.

À titre de comparaison, un revêtement standard appliqué sur la même distance et largeur, avec un coût un peu inférieur (soit 2 % de moins), revient à 149 millions de francs. En admettant une durée de vie plus longue, de 22 ans, l'investissement annuel moyen s'établit à 7 millions de francs.

La différence représente donc un surcoût d'environ 5 millions de francs par an pour le réseau des routes cantonales et communales en traversée de localité.

Pour le réseau cantonal en localité, les coûts sont principalement supportés par les Communes, avec une subvention cantonale pouvant atteindre 50 % pour les routes cantonales, lesquelles représentent environ les trois quarts des routes situées en localité. Le surcoût annuel estimé se répartirait dès lors à raison d'environ 3,5 millions de francs pour les Communes et 1,5 million pour le Canton.

*5. Au regard de ces chiffres, quelle serait l'augmentation de la fréquence des travaux sur les routes affectées à la circulation générale en localité induite par la nécessité de renouveler plus fréquemment le revêtement bitumeux afin d'en conserver l'essentiel des caractéristiques phonoabsorbantes ?*

Environ le double, puisque l'on passerait d'un cycle d'entretien d'environ 22 ans en moyenne à tous les 13 ans.

*6. En plus de la pose obligatoire d'un revêtement phonoabsorbant sur l'essentiel des routes affectées à la circulation générale, quelles autres mesures seraient requises afin de respecter le principe proposé par le Conseil fédéral de faire primer les mesures de réduction du bruit routier « à la source » sur toutes limitations de vitesse ?*

Conformément à la loi sur la protection de l'environnement, les mesures de lutte contre le bruit doivent être mises en œuvre en priorité à la source. En milieu urbain, les seules autres alternatives envisageables sont la révision des plans de circulation ou la modération du trafic. Toutefois, dans la majorité des cas, une modification des plans de circulation s'avère irréalisable, et la modération du trafic est difficilement applicable sur des routes affectées à la circulation générale. Par ailleurs, dans l'esprit de la motion Schilliger, cette dernière est souvent assimilée à une limitation de vitesse.

La pose de revêtements peu bruyants est une pratique courante dans le canton. Toutefois, l'expérience montre qu'elle ne suffit généralement pas à elle seule pour respecter les exigences de l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB). Elle doit donc être combinée à d'autres mesures, telles que la réduction de la vitesse

*7. Quels seraient les coûts moyens approximatifs de ces autres mesures de réduction du bruit routier « à la source » pour les collectivités publiques cantonales et/ou communales ?*

Il n'existe guère d'alternative à la combinaison formée par la pose de revêtement phonoabsorbant et par la limitation de vitesse pour répondre aux exigences de protection contre le bruit.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 3 décembre 2025.

La présidente :

Le chancelier :

*C. Luisier Brodard*

*M. Staffoni*