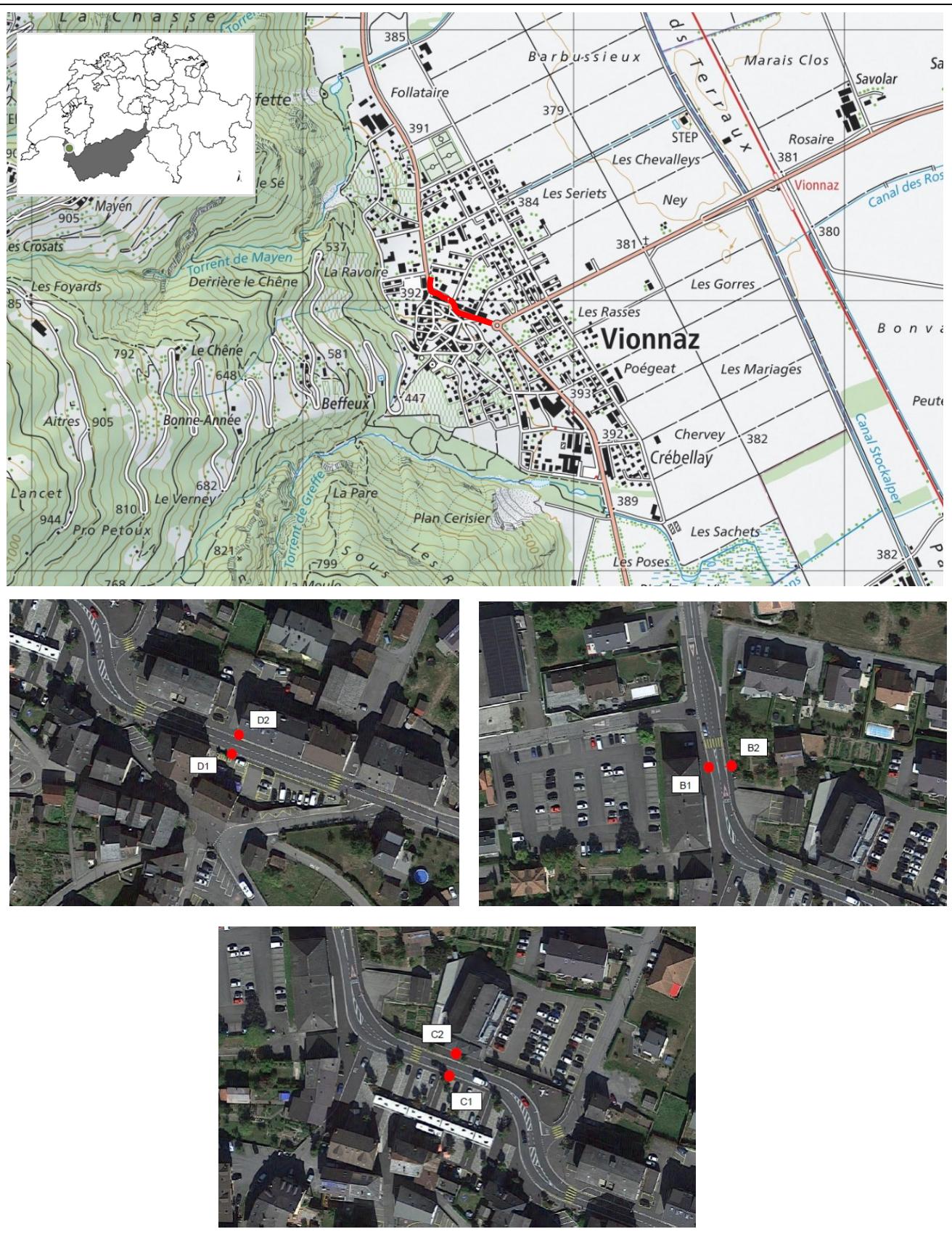


Canton du Valais, Commune de Vionnaz, Route cantonale



Résumé	
<u>Modification entre l'état initial et l'état futur/actuel</u>	Entre 2019 et 2020, la vitesse de limitation sur le tronçon (entre la rue du Four et la rue du Collège) est passée de 50 km/h à 30 km/h.
<u>Effet</u>	La nouvelle signalisation a permis une réduction du bruit d'entre 2.4 et 4.1 dB(A) le jour et d'entre 1.7 et 4.8 dB(A) la nuit.

Bruit	Etat initial	Etat futur/actuel
<u>Effet</u>		Point B Jour : - 1.9 dB(A) Nuit: - 3.3 dB(A) Point C Jour : - 2.0 dB(A) Nuit : - 1.8 dB(A) Point D Jour : - 2.2 dB(A) Nuit: - 2.3 dB(A)
<u>Paramètres</u>	-	-

Infrastructure	Etat initial	Etat futur/actuel
<u>Type de route</u>	- Route cantonale - SDA8 posé en 2016 (bon état)	- Route cantonale - SDA8 posé en 2016 (bon état)
<u>Affectation des zones voisines</u>	- Habitations, commerces	- Habitations, commerces
<u>Priorité</u>	- Route prioritaire	- Route prioritaire
Mobilité douce (piéton, vélo ...)	- Passage piéton	- Passage piéton

Infrastructure	Etat initial	Etat futur/actuel
<u>Transport public</u>	- Aucun	- Aucun
<u>Mesures constructives</u>	- Réaménagements de la traversée de localité (modération de trafic)	- Réaménagements de la traversée de localité (modération de trafic)
<u>Marquage particulier</u>		

Données trafic	Etat initial	Etat futur/actuel
<u>TJM</u>	- 10'600 veh/jour	- 10'600 veh/jour
<u>Répartition du trafic et % de véhicules bruyants</u>	- N2% jour : 4% - N2% nuit : 3%	- N2% jour : 4% - N2% nuit : 3%
<u>V85</u>	Point B - V50 jour : 42 km/h - V50 nuit : 45 km/h Point C - V50 jour : 33 km/h - V50 nuit : 35 km/h Point D - V50 jour : 36 km/h - V50 nuit : 40 km/h	Point B - V50 jour : 27 km/h - V50 nuit : 28 km/h Point C - V50 jour : 27 km/h - V50 nuit : 29 km/h Point D - V50 jour : 30 km/h - V50 nuit : 33 km/h

Référence : EcoAcoustique SA, *Évaluation de l'effet sur le bruit de la modération de trafic : mesurages du bruit routier en 2019 (limite à 50 km/h) et 2020 (limite à 30 km/h)*, Valais, 30.11.2021

Analyse

Geschwindigkeitszunahme nicht optimal

	Vitesse moyenne km/h	50 km/h		30 km/h		Différence	
		Jour	Nuit	Jour	Nuit	Jour	Nuit
Point B		26	38	28	30	+2	-8
Point C		28	27	26	32	-2	+5
Point D		28	30	28	33	0	+3

Allgemein:

Avec le changement de limitation de vitesse, les vitesses moyennes des véhicules pendant les périodes de mesurages du bruit ont légèrement varié entre - 8 km/h à + 5 km/h selon les emplacements et les périodes (valeur moyenne - 2 km/h ± 5 km/h). Cette faible réduction de vitesse s'explique par le fait que les ouvrages de modération de trafic (réaménagement de la traversée du village avec notamment le rétrécissement de la chaussée) avaient déjà été mis en place lors des premiers mesurages et avaient donc déjà un impact significatif lors de la 1^{ère} campagne de mesurages en 2019 pour réduire la vitesse des véhicules.

→ Die tiefen Tempi bei 50km/h lassen sich dadurch erklären, dass bereits 2019 (50km/h) Bauwerke zur Verkehrsberuhigung installiert wurden. Somit wird die Aussagekraft der erhöhten Tempi verringert.

Pour le point B:

Les vitesses moyennes sont assez différentes de jour (26 km/h) et de nuit (38 km/h). Pour la période de jour, la vitesse des véhicules relativement faible est probablement due à la présence d'un chantier sur un bâtiment en bord de route (empiètement des échafaudages sur le trottoir), ainsi qu'à l'heure choisie pour les mesurages (après la fermeture du chantier pour éviter les bruits perturbateurs, mais pendant l'heure de pointe du soir avec influence du passage piéton situé à proximité).

→ Es wird angenommen, dass die Baustelle 2020 (30km/h) weg ist (auch nicht mehr auf Google Maps), was eine Erklärung für die +2 Durchschnittsgeschwindigkeit ist.

Spannender Punkt:

Même si la différence de vitesse constatée avec la mise en place de la limitation 30 km/h est relativement faible, une baisse des niveaux de bruit est constatée pour tous les emplacements (pour les 3 secteurs avec réduction de la vitesse autorisée et pour le secteur voisin maintenu à 50 km/h) et pour toutes les périodes (de jour et de nuit). Cela peut s'expliquer par une modification de comportement des usagers de la route qui conduisent de manière plus modérée dans une traversée de village avec une limitation à 30 km/h qu'avec la limitation générale à 50 km/h (même si la vitesse réelle moyenne des véhicules n'est pas très différente). Cette constatation peut aussi expliquer la diminution du bruit au point A (en relation avec la réduction effective de la vitesse observée), alors qu'il n'y a pas eu de changement de la vitesse autorisée (limite maintenue à 50 km/h). L'effet du changement de comportement des usagers s'étend au-delà de la zone avec la réduction de vitesse comme les secteurs adjacents de la route cantonale.

→ Bei allen 4 gemessenen Punkten (auch Punkt A, ohne Geschwindigkeitsreduktion) und mit geringen Unterschieden bei den Durchschnittsgeschwindigkeiten, gab es eine Reduktion des Lärmpegels. Das kann durch eine Änderung des Fahrstils/Verhaltensänderung der Verkehrsteilnehmer:innen in einer 30T-Zone erklärt werden.