

Postulat

Pour une limitation de la vitesse à 30km/h dans le centre-ville et les rues résidentielles d'Yverdon-les-Bains

Moins de bruit et moins d'accidents, plus de fluidité, une meilleure cohabitation entre les véhicules motorisés et les vélos, une plus grande qualité de vie et davantage de convivialité : La réduction de la vitesse est une mesure efficace et peu coûteuse. De nombreuses villes en Europe et en Suisse généralisent le 30 km/h.

Zurich, Fribourg, Berne, Bâle, Lausanne ont de larges zones à 30km/h.

Plus proche de chez nous Nyon vient de l'adopter tandis que Renens le pratique depuis près de 15 ans.

Le développement des zones 30 km/h dans les quartiers faisait partie des propositions du Plan Directeur de la circulation yverdonnois en 2020, qui n'avait finalement pas abouti. L'Office fédéral des routes (OFROU) recommande cette réglementation à l'intérieur des localités¹ et l'Union de villes suisses réclame sa généralisation².

La question de la fluidité du trafic est centrale et je propose de la penser par zones cohérentes avec un centre-ville et des zones résidentielles à 30 km/h et des grands axes à 50 km/h. Ainsi les véhicules motorisés ne perdront que peu de temps par rapport à la situation actuelle, tandis que les cyclistes et les piétons gagneront en sécurité.

Il ne s'agit d'ailleurs pas de les opposer, puisque nous sommes bien souvent soit l'un ou l'autre, suivant nos besoins et les occasions.

Comme mentionné, les zones à 30 km/h ont fait leurs preuves et les gains sont nombreux : réduction du bruit, amélioration de la qualité de l'air, de la sécurité, meilleure fluidité, convivialité, et incitation à la mobilité durable.

Réduction du bruit : Le 30 km/h protège du bruit : il permet une diminution de près de trois décibels en comparaison avec le 50 km/h, ce qui correspond à une diminution de moitié du volume de trafic en termes d'intensité sonore perçue. Il s'agit donc d'une mesure en adéquation avec l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB), qui vise à protéger la population des nuisances sonores³.

Santé publique : Les émissions de particules fines (PM) et de dioxyde d'azote (NO₂) dépassent largement en Suisse les seuils recommandés par l'Organisation mondiale de la santé (OMS)⁴. Or ces polluants atmosphériques sont émis en grande partie par les moteurs à combustion et sont responsables d'un grand nombre de maladies respiratoires, et d'accidents vasculaires cérébraux⁵. En contenant la vitesse du trafic, on limite les accélérations, ce qui a pour effet de fluidifier le trafic et de diminuer ces émissions⁶, ainsi que les rejets de microplastiques par abrasion des pneus⁷.

¹ <https://www.admin.ch/gov/fr/accueil/documentation/communiqués.msg-id-90055.html>

² <https://uniondesvilles.ch/1146/fr/30-km-h-comme-regle-50-km-h-comme-exception-pour-une-meilleure-qualite-de-vie-en-ville?share=1>

³ https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1987/338_338_338/fr

⁴ <https://www.who.int/fr/publications-detail/9789240034433> et <https://www.24heures.ch/suisse-quelle-est-la-qualite-de-lair-la-ou-vous-habitez-614364961953>

⁵ so <https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/air/info-specialistes/effets-de-la-pollution-atmospherique/effets-de-la-pollution-atmospherique-sur-la-sante.html>

⁶ <https://rue-avenir.ch/themes/30-km-h-generalise-2/30-km-h-et-pollution/diminution-de-la-pollution/>

⁷ <https://actu.epfl.ch/news/les-microplastiques-issus-des-pneus-livrent-peu-a/>

Amélioration de la sécurité : D'après le BPA, en cas de choc à 30 km/h, les chances de survie du piéton heurté sont 6x plus grandes qu'à 50 km/h ! Dans les zones 30, il n'y a ainsi pratiquement plus d'accidents mortels⁸. Pour les enfants, les trajets scolaires sont plus sûrs. Les cyclistes se sentent aussi nettement plus en sécurité.

Fluidification du trafic : C'est peut-être contre-intuitif, mais diminuer la vitesse permet de fluidifier le trafic, selon l'OFROU⁹. Par ailleurs, cette limitation de vitesse est mieux respectée lorsqu'elle est généralisée.

Promotion de la mobilité durable et convivialité : Le sentiment d'insécurité sur la route est le premier frein à l'adoption de modes de locomotion durables. La cohabitation entre modes de déplacement est d'autant plus difficile que les différences de vitesse sont grandes. Un abaissement de la vitesse favorise donc la multimodalité.

Globalement, une circulation apaisée rend la ville plus durable, plus saine et plus conviviale.

Par ce postulat, j'invite la Municipalité à étudier l'opportunité de limiter la vitesse à 30 km/h au centre-ville et dans les zones résidentielles sur l'ensemble du territoire yverdonnois, à l'exception bien sûr des routes où une loi cantonale ou fédérale prescrit une vitesse maximale supérieure.

Sophie Mayor pour les Vert·e·s & solidaires
Yverdon-les-Bains le 18 avril 2024

⁸ <https://www.bfu.ch/fr/le-bpa/politique/limite-de-vitesse-de-30-km-h-pour-plus-de-securite-sur-les-routes>

⁹ <https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/bruit/dossiers/les-zones-30-font-leurs-preuves.html>