

**PREAVIS AU CONSEIL COMMUNAL D'YVERDON-LES-BAINS**  
*concernant*

*une demande de crédit d'étude de CHF 740'000.- pour financer les études relatives au déploiement des zones modérées dans les quartiers de la ville et l'actualisation des études relatives à l'assainissement du bruit routier,*

*une demande d'un crédit d'investissement de CHF 2'069'000.- pour les travaux liés à la consolidation des zones modérées existantes et au déploiement progressif des zones modérées dans les quartiers de la ville et*

*le rapport sur le postulat PO24.03PO du 2 mai 2024 de Madame la Conseillère communale Sophie Mayor intitulé « Pour une limitation de la vitesse à 30km/h dans le centre-ville et les rues résidentielles d'Yverdon-les-Bains »*

Madame la Présidente,  
Mesdames les Conseillères, Messieurs les Conseillers,

Dans sa séance du 6 octobre 2022, le Conseil communal a accordé un crédit d'engagement de CHF 875'000.- pour financer les études et les réalisations nécessaires pour consolider les stratégies sectorielles en matière de mobilité et concrétiser la vision directrice de la mobilité durable (PR22.18PR).

Comme l'illustre la figure 1 ci-dessous, la modération du trafic est l'une de ces quatre stratégies sectorielles.



Figure 1 - Stratégies sectorielles de la stratégie de mobilité durable

Par modération du trafic, on entend l'abaissement de la vitesse autorisée ou les restrictions de circulation pour certaines catégories de véhicules. Actuellement, plus de la moitié du territoire yverdonnois est au bénéfice de cette mesure (cf. figure 2 ci-dessous).

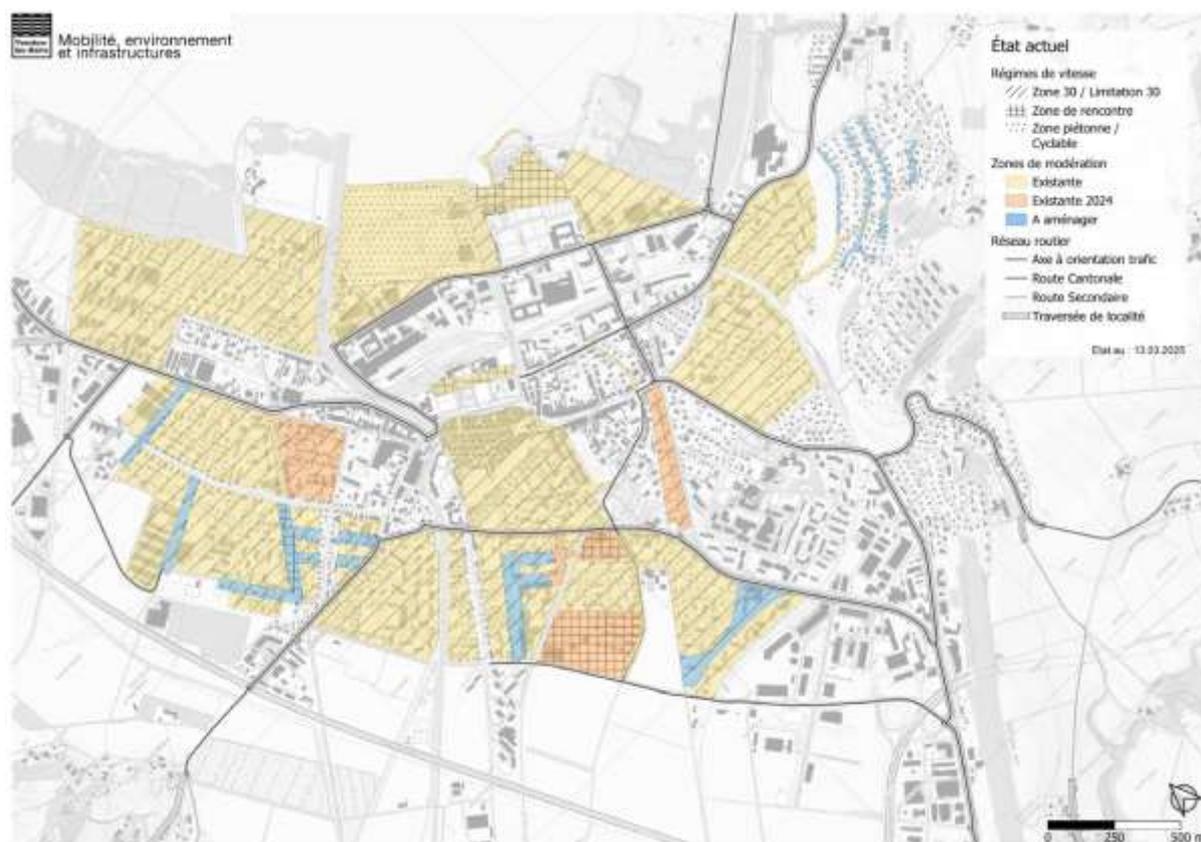


Figure 2 - Plan des zones modérées communales actuelles - état mars 2025

La réduction des vitesses est mise en place progressivement, en fonction des ressources financières et humaines disponibles.

Sur la base de ce crédit, la Municipalité a initié en 2023, avec l'appui d'un mandataire externe, un projet qui vise d'une part l'amélioration des zones 30 existantes et d'autre part l'identification de nouvelles zones qui peuvent être modérées par de simples aménagements.

La Municipalité a validé en été 2024 les résultats de cette étude ainsi que le déploiement des zones modérées ; ainsi, six nouvelles zones modérées ont été réalisées au deuxième semestre 2024. Les aménagements nécessaires à cet effet ont été financés par le crédit d'investissement octroyé dans le cadre du préavis PR22.18PR susmentionné.

Le présent préavis présente les prochaines étapes, le planning et les coûts de la consolidation et de la poursuite du déploiement des zones modérées. A moyen terme, l'ensemble des quartiers de la ville pourront ainsi être modérés, à l'exception des axes principaux. Cette stratégie permettra également de participer à la concrétisation d'une politique d'orientation ou de hiérarchie du trafic individuel motorisé (TIM), en concentrant les flux sur les axes principaux, de manière à désengorger et à réduire l'impact de ce dernier dans les quartiers résidentiels et les autres axes secondaires de la ville.

Cette démarche s'inscrit également dans le cadre des objectifs des Plans climat vaudois et yverdonnois (action phare MOB3), en termes de réduction d'émissions des gaz à effet de serre, ainsi que du Projet d'agglomération. L'efficacité d'une limitation à 30 km/h en termes de réduction des nuisances sonores et de polluants atmosphériques, ainsi que d'amélioration de la sécurité routière est démontrée. En effet, selon une étude réalisée en 2023 par le Bureau de prévention des accidents (BPA), des modèles théoriques estiment que la proportion de

blessés graves et de tués évités pourrait atteindre 50%<sup>1</sup>. Au niveau local, il s'agit d'une des mesures les plus attendues par la population en matière de mobilité ; la Municipalité reçoit régulièrement des demandes à ce sujet.

A partir du 1er janvier 2023, soit dès l'entrée en vigueur de l'article 108 al. 4bis de l'Ordonnance sur la signalisation routière (OSR), les autorités ne sont plus tenues de réaliser une expertise pour aménager des zones 30 sur les routes non affectées à la circulation générale, ce qui réduit les obstacles bureaucratiques et facilite la création de telles zones 30. Depuis, plusieurs villes et villages de Suisse romande ont ainsi entamé le déploiement de zones modérées sur leur territoire communal.

La Stratégie de modération du trafic intègre également l'assainissement du bruit routier, au vu de la diminution de celui-ci qu'elle induit. En effet, l'abaissement de la vitesse peut réduire de plusieurs décibels les effets sonores du trafic routier et constitue donc une mesure de mise en œuvre partielle des mesures prévues dans le cadre de l'assainissement du bruit routier. Pour rappel, l'assainissement du bruit routier est une exigence de l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) à laquelle la Ville d'Yverdon-les-Bains, comme toutes les autres collectivités publiques, doit se conformer. Le présent préavis intègre dès lors également une demande de crédit d'étude pour actualiser les études portant sur l'assainissement du bruit routier, en vue de pouvoir présenter dans les meilleurs délais un dossier à la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) de l'Etat de Vaud. En effet, selon les orientations politiques au niveau fédéral et cantonal, les axes routiers à fort orientation trafic peuvent difficilement, sauf cas particulier démontré par un rapport d'expertise, bénéficier d'un abaissement de la vitesse à 30km/h en journée. L'étude d'assainissement doit toutefois déterminer les axes routiers où le revêtement doit être adapté, la vitesse limitée durant la nuit (22h00 – 06h00), respectivement où d'autres mesures ou allègements doivent être mis en œuvre.

## 1 Diagnostic

Comme signalé précédemment, plus de la moitié du territoire communal se trouve en zone modérée ; il s'agit des secteurs teintés en jaune sur la carte en figure 2 ci-dessus. Ces secteurs n'ont pas été réévalués car ils répondent déjà aujourd'hui aux attentes en matière de modération.

Les secteurs teintés en bleu représentent, quant à eux, des zones modérées créées en 2021 aux abords de l'Avenue des Trois-Lacs (Axe principal d'agglomération, tronçon sud – APA Sud) et dans le quartier de Bellevue. Ces dernières n'apportent toutefois pas satisfaction en termes de réduction des vitesses ou disposent d'une signalisation inadaptée et la Municipalité se doit ainsi d'y remédier.

Les secteurs teintés en orange indiquent quant à eux six nouvelles zones modérées créées à la fin de l'année 2024, soit : la zone de rencontre du 24-Janvier, la zone 30 km/h de Fontenay, la zone piétonne des Mugnets, la zone de rencontre des Chaînettes, la zone de rencontre du quartier des Isles et la zone 30 km/h de la rue du Buron. Il est important également de signaler la zone de rencontre provisoire aménagée à la rue du Canal, sur laquelle une démarche participative a été menée. La plupart de ces zones modérées se trouvent à proximité d'écoles et contribueront donc à améliorer les conditions de sécurité et de déplacement des élèves.

Le reste du territoire communal a été analysé dans le cadre de l'étude précitée, dont les résultats ont été validés en été 2024 par la Municipalité. Cette étude a permis d'identifier les quartiers et rues qui peuvent prétendre à l'instauration d'une zone modérée.

---

<sup>1</sup> Source : [www.bfu.ch/conseils/zones-30](http://www.bfu.ch/conseils/zones-30)

## 2 Description des mesures

L'étude susmentionnée a permis d'élaborer un guide technique pour l'aménagement de zones modérées, des plans d'aménagement, ainsi qu'une stratégie de priorisation du déploiement des zones modérées. Le crédit d'investissement demandé dans le cadre du présent préavis permettra de concrétiser ces mesures sur le terrain.

En premier lieu, il est nécessaire de rappeler les différents types de zone modérée prévus par la législation et d'autre part de relever les plus-values occasionnées par ces mesures pour la population.

### Types de zone modérée

Il est prévu de déployer différentes zones de modération selon le contexte soit : la zone 30, la zone de rencontre (20 km/h) et la zone piétonne. Les caractéristiques de ces différentes zones sont définies par l'Ordonnance sur la signalisation routière (OSR), du 5 septembre 1979 (RS 741.21) et de l'Ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre, du 28 septembre 2001 (RS 741.213.3) :

- La zone 30 : la vitesse maximale autorisée est de 30 km/h. Les véhicules et les cycles y sont prioritaires. En général, il n'y a pas de passage pour les piétons excepté aux abords des écoles. Ces derniers peuvent donc traverser n'importe où, idéalement aux endroits offrant la meilleure visibilité. Lorsqu'il y a des passages, les piétons sont tenus de les emprunter. La priorité de droite est de rigueur aux carrefours<sup>2</sup> ;
- La zone 20 ou zone de rencontre : la vitesse maximale autorisée est limitée à 20km/h. Les piétons y sont prioritaires et peuvent utiliser toute la chaussée pour leurs activités (jeu, sport, rencontre, etc.). Ils bénéficient de la priorité mais ne doivent pas gêner inutilement les véhicules<sup>3</sup> ;
- La zone piétonne : espace réservé aux piétons et aux engins assimilés à des véhicules (EAV : trottinettes, rollers, etc.). Les cycles, les livreurs ou encore les riverain-es peuvent y être admis au moyen d'une plaque complémentaire et doivent alors rouler à la vitesse du pas. Les piétons bénéficient de la priorité.

### Bénéfice pour la population

Réduire les écarts de vitesses entre automobilistes, les cyclistes et les piétons offre des bienfaits en termes de sécurité, de santé publique et de qualité des espaces publics. Il a été démontré que la modération des vitesses répond notamment à des enjeux de :

- Sécurité routière : réduction d'au moins un tiers des accidents graves<sup>4</sup> au passage de 50 km/h à 30 km/h, en raison d'un champ de vision élargi et de la réduction de la distance de freinage. Les chocs mortels sont divisés par huit en réduisant la vitesse de 50 km/h à 30 km/h ;
- Réduction du bruit : diminution de trois décibels en moyenne en passant de 50 km/h à 30 km/h, ce qui en fait une bonne alternative à la mise en place de revêtement phono-absorbant ou d'autres mesures d'assainissement du bruit routier. Cela a également un impact positif sur la santé de la population riveraine<sup>5</sup> ;
- Convivialité des quartiers : valorisation de l'espace gagné sur la rue par des aménagements d'espace public en faveur de la mobilité douce et de la végétalisation. La rue n'est plus vue seulement comme un lieu de passage, mais également comme

---

<sup>2</sup> Source : [www.bfu.ch/conseils/zones-30](http://www.bfu.ch/conseils/zones-30)

<sup>3</sup> Source : [www.mobilitepietonne.ch/nos-themes/infrastructures/zone-de-rencontre](http://www.mobilitepietonne.ch/nos-themes/infrastructures/zone-de-rencontre)

<sup>4</sup> Source : [www.bfu.ch/fr/conseils/zones-30](http://www.bfu.ch/fr/conseils/zones-30)

<sup>5</sup> Source : [www.bafu.admin.ch/bruit/mesures/reduction des vitesses](http://www.bafu.admin.ch/bruit/mesures/reduction%20des%20vitesses)

un lieu de vie. Les arbres plantés sur les espaces libérés contribuent à lutter contre les îlots de chaleur.

La réduction des vitesses est pour toutes ces raisons une mesure efficace et peu coûteuse par rapport aux bénéfices occasionnés.

Sur les axes à orientation trafic, une étude sera menée afin de répondre aux besoins d'assainissement du bruit routier. Différents types de mesures sont possibles dans le cadre du projet d'assainissement du bruit routier. Parmi celles-ci figurent notamment la pose d'un revêtement phono-absorbant, des parois anti-bruit (peu utilisées en milieu urbain) ou, en dernier recours la pose de fenêtres isolantes, ainsi que des mesures d'allègement. Cette étude permettra de définir quelles mesures sont les plus appropriées pour garantir le maximum d'effets sur chaque axe à orientation trafic de la ville.

Ces deux mesures - modération du trafic dans les quartiers et mesures adaptées d'assainissement du bruit sur les grands axes - seront coordonnées, afin de garantir un résultat efficace et cohérent. Cela permettra de répondre aux besoins de confort de l'ensemble de la population yverdonnoise.

## 2.1 Aménagement type

Le guide technique réalisé dans le cadre de l'étude a pour but de clarifier et uniformiser les typologies d'aménagement proposées par les services de l'administration et par les bureaux mandatés par la Ville. Le but est d'homogénéiser le traitement des zones modérées et d'améliorer la compréhension du réseau de la part des usagères et usagers, en utilisant une terminologie plus systématique en fonction des différents quartiers et contextes.

Le guide technique s'applique aux réaménagements légers et n'aura pas vocation à couvrir toutes les situations urbaines ; en particulier, il ne peut pas s'appliquer tel quel dans le cadre d'un projet complet de réaménagement, tels par exemple les projets en cours de la rue des Moulins ou de la Maison-Rouge.

Le défi de ce guide technique est de prévoir des aménagements simples et efficaces, mais qui apportent une plus-value en termes d'habitabilité de l'espace public et de ressenti pour tous les usagères et usagers.

Des zones modérées dont l'aménagement apporte satisfaction en termes de sécurité, de lisibilité et de qualité d'espace public (végétalisation) sont déjà en place sur le territoire communal. Il s'agit notamment de la rue du Mujon et du quartier des Cygnes (rue des Mouettes – cf. figure 3).



Figure 3 : zone 30 - rue des Mouettes, Yverdon-les-Bains (projet MEI avec participation du bureau Approches SA anciennement Hüsler et associés)

Le guide technique s'est donc inspiré de ces bons exemples afin d'utiliser un langage commun entre les zones existantes et les futures zones. Cette solution permet aussi de s'assurer que les mesures proposées sont réalistes et apportent satisfaction.

Chaque rue a été analysée sur la base des critères suivants : hiérarchie du réseau routier, V85 mesurée (km/h), TJM<sup>6</sup> (véh./j), gabarits routiers, contexte urbain, itinéraires piétons et cyclables selon le Plan directeur des mobilités douces (PDMD), aménagements piétons et cyclables existants, pôle générateur de mobilité douce, lignes de transports publics, type de stationnement public, pertinence de l'intervention, coût.

Les principes d'aménagement suivants, issus du guide, sont appliqués dans les projets de consolidation ou de création des zones modérées :

- Marquer de manière plus lisible les entrées des zones ;
- Sécuriser les flux piétons en traversée et le long des axes ;
- Favoriser la circulation des bus en les priorisant à leurs arrêts ;
- Modérer avec des obstacles physiques là où cela est nécessaire (vitesses trop élevées) ;
- Végétaliser aux endroits stratégiques ;
- Maintenir une offre en stationnement en adéquation avec les besoins identifiés.

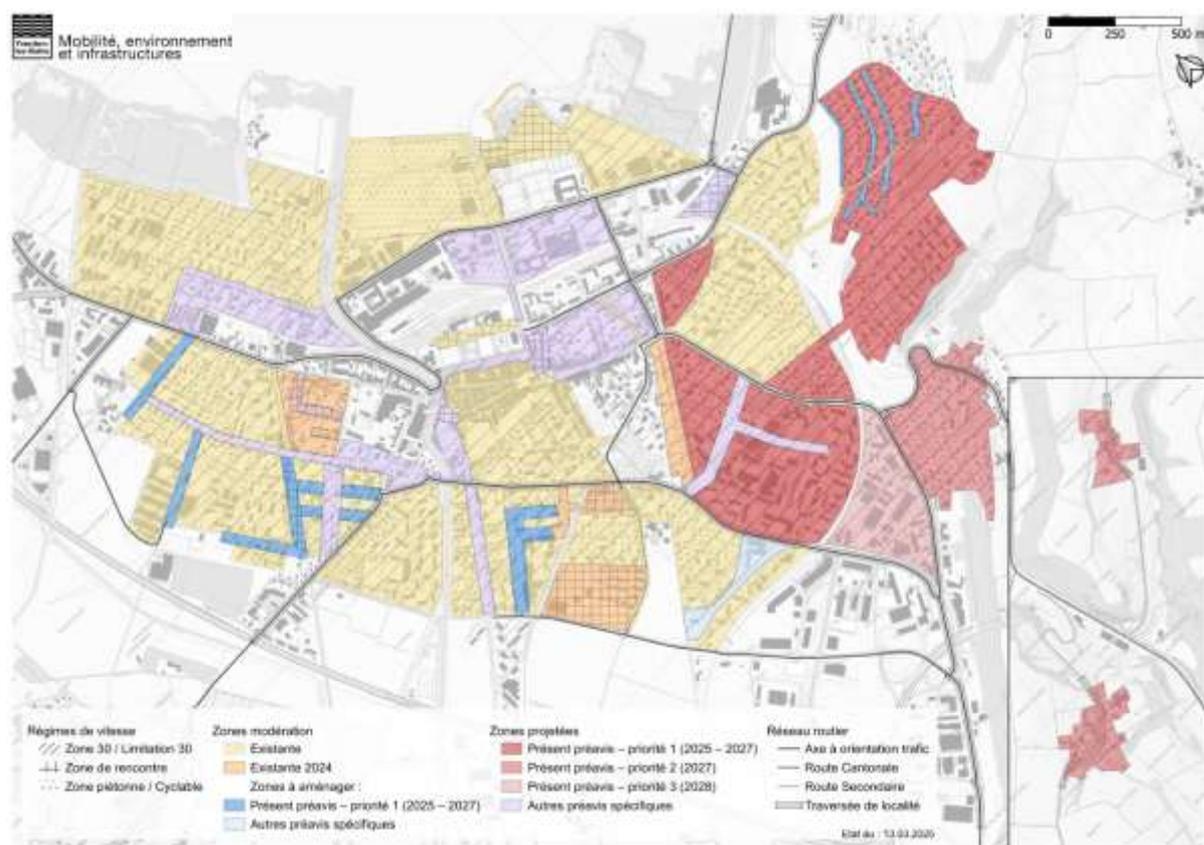


Figure 4 - Plan des interventions futures dans les zones modérées – état mars 2025

<sup>6</sup> Trafic journalier moyen du lundi au dimanche

## 2.2 Consolidation des zones modérées existantes

Dans les secteurs en bleu (cf. figure 4 ci-dessus), les rues et quartiers, en lien avec l'APA Sud, ont été aménagés en zone 30 en 2021 avec un dispositif minimal (panneaux à l'entrée des rues, suppression des passages pour piétons excepté devant les écoles, priorité de droite aux carrefours). Toutefois, sur certaines rues, ces interventions ne sont pas suffisantes pour garantir des vitesses adaptées et n'apportent ainsi pas de plus-value à l'espace public. Des mesures complémentaires sont donc nécessaires pour atteindre les objectifs de modération, soit un maintien de la vitesse à 30 km/h (respect de la V85<sup>7</sup>) et la sécurisation des usagères et usagers.

Des propositions d'aménagement ainsi qu'une esquisse d'aménagement ont été réalisées pour chacune de ces rues. Sur la base de ces plans d'étude préliminaire, la Municipalité élaborera les plans d'aménagement détaillés pour la réalisation des mesures dans ces rues et secteurs. Pour les rues plus conséquentes telles que les rues Edouard-Verdan, rue des Uttins, rue de Montagny et rue Roger-de-Guimps, il s'agira également de mandater un bureau spécialisé pour réaliser les plans d'enquête (phases SIA 31 à 33) afin de mener les procédures de légalisation nécessaires puis, dans un second temps, établir le dossier d'appel d'offre (SIA 41) et les plans d'exécution (phases SIA 51-52) afin de pouvoir procéder à ces aménagements (SIA 53).

## 2.3 Création de zones modérées

Les secteurs en rouge (cf. figure 4 ci-dessus), pour la plupart déjà bordés par des zone 30, sont découpés physiquement par des axes à orientation trafic, des lignes ferroviaires et des canaux. Ces limites claires renforcent l'effet de poche et justifient d'autant mieux l'instauration de mesures de modération de la vitesse. La présence de quelques limitations et zones 30 dispersées dans ces secteurs justifie le besoin de compléter le maillage pour tendre vers un réseau cohérent.

L'étude s'est concentrée sur le réseau communal de desserte et de quartier, soit les routes qui ne sont pas à orientation trafic et pour lesquelles la Municipalité peut décider d'instaurer des zones 30 km/h sans l'aval du Canton et sans entrer en contradiction avec les propositions débattues récemment aux Chambres fédérales.

Les plans d'aménagement ont été développés sur la base des mêmes réflexions expliquées au chapitre 2.2 et des visites de terrain ont été effectuées pour étudier les aménagements de ces nouvelles zones.

Au vu de la quantité de nouvelles zones de modération à déployer, une hiérarchisation de ces interventions a été effectuée pour, d'une part, permettre à la Municipalité de suivre les réalisations et, d'autre part, de mieux échelonner les dépenses sur plusieurs années.

En général, il est constaté qu'une majorité des rues et quartiers peuvent être modérés rapidement, grâce à des mesures simples. Il s'agit souvent des quartiers dont la V85 et le TJM sont faibles. Il s'agit dans ces cas de mettre en adéquation la signalisation avec la réalité du terrain. Les rues plus complexes peuvent également être prioritaires du fait de la présence de pôles générateurs de mobilité douce tels que des écoles.

Les zones ciblées en priorité 1 permettent de combler une majorité des vides initiaux et permettent d'obtenir, comme signalé ci-dessus, une cohérence d'ensemble. Des rues nécessitant des mesures de modération plus importantes, comme par exemple la rue d'Entremonts ou la rue des Prés-du-Lac, sont traitées à moyen terme en raison de la longueur des procédures et de la nécessité de disposer de projets et budgets plus conséquents et spécifiques.

---

<sup>7</sup> La vitesse respectée par 85% de l'ensemble des véhicules. Valeur de référence pour indiquer le fonctionnement d'une zone modérée.

## 2.4 Synthèse des interventions et des priorisations pour les zones modérées

La Municipalité prévoit des interventions dans les zones modérées par ordre de priorité recensés sur une carte (cf. figure 4 – annexe 2) et dans un tableau (cf. figure 5).

Sur la carte, les zones modérées existantes qui apportent satisfaction et donc sur lesquelles aucune mesure ne sera entreprise sont indiquées en jaune.

Les nouvelles zones réalisées fin 2024 sont représentées en orange et ont été financées au moyen du crédit d'investissement octroyé dans le cadre du préavis PR22.18PR susmentionné, concernant la stratégie de mobilité durable.

Les zones indiquées en bleu sont les zones existantes à renforcer, car elles n'apportent pas entière satisfaction. La plupart des aménagements relatifs à ces zones seront financés par le crédit d'investissement demandé dans le cadre du présent préavis.

Les nouvelles zones à créer dans le cadre du présent préavis sont indiquées en rouge selon différentes teintes afin de représenter les priorités. Le tableau de la figure 5 ci-dessous précise ces priorités par quartier et rue.

La carte contient également des informations sur des zones de modération liées à divers crédits d'investissement spécifiques en force (indiqués en rose) - tels que notamment les grands projets de réaménagement de la rue des Moulins ou de la Maison-Rouge - ou futurs (indiqués en bleu clair), comme le secteur de l'Avenue Pierre-de-Savoie. Les projets de réaménagement des rues de Chamblon, des Prés-du-Lac, des Cygnes et d'Entremonts seront des projets conséquents, comparables à ceux de la rue des Moulins ou de la Maison-Rouge. Afin d'anticiper et de préparer ces grands projets, en incluant notamment le renouvellement des réseaux souterrains, ce préavis porte également sur une demande de crédit d'étude pour initier des études de faisabilité (SIA 21) sur ces rues.

<b>Priorisation des interventions des zones modérées</b>	
<b>Priorité 1</b>	
Rue du Canal (Z20 à pérenniser suite au test)	Rue des Chaînettes ouest (nouvelle Z20 à aménager)
Rues Saint-Georges et Chasseron (Z30 à aménager)	Quartier Bellevue/Floreyres (nouvelle Z30 à créer)
Rue des Uttins (Z30 à aménager)	Quartier Montchoisi (nouvelle Z30 à créer)
Rue de Montagny (Z30 à aménager)	Quartier Quatre-Marronniers (nouvelle Z30 à créer)
Rue Edouard-Verdan (Z30 à aménager)	Quartier Hôpital excepté rue d'Entremonts (nouvelles Z30 et Z20 devant l'école à créer)
Rue Roger-de-Guimps (Z30 à aménager)	
<b>Priorité 2</b>	
Quartier Calamin (nouvelle zone 30 à créer)	Villages de Sermuz et Gressy (nouvelles zones 30 à créer)
<b>Priorité 3</b>	
Quartier de Champs-Lovats (nouvelle zone 30 à créer)	Rue de Fontenay (zone 20 à créer en renforcement de la zone 30 actuelle)

Figure 5 : Tableau de priorisation de déploiement des zones modérées

D'ici à cinq ans, et sous réserve des procédures de légalisation, tous les quartiers de la ville seront ainsi aménagés en zone modérée, à l'exception des axes routiers à orientation trafic.

La qualité de vie dans les quartiers ainsi que les conditions de sécurité des déplacements MD seront ainsi nettement améliorées. Cela signifie également que la quasi-totalité des Yverdonnois-es habiteront dans des zones modérées.

### 3 Projets connexes

Plusieurs projets, stratégies et études sont par ailleurs liés aux projets de modération :

- **Vision directrice de la mobilité durable** : la stratégie de modération du trafic figure comme l'une des quatre stratégies sectorielles de la vision directrice de la Ville avec les stratégies mobilité douce (MD), transports publics (TP) et transport individuel motorisé (TIM). La Municipalité développe actuellement les stratégies TIM et TP qui, pour rappel, s'appuient sur les principes explicités dans le PA4 (hiérarchie TIM et réseau TP). La Municipalité travaille également sur la concrétisation des mesures MD en s'appuyant sur le Plan directeur de la mobilité douce (PDMD) ;
- **Rue de Chamblon** : la rue de Chamblon a un statut de réseau collecteur d'agglomération. Dans l'étude modération, cette rue a été identifiée comme mesure prévoyant l'instauration d'une zone 30 accompagnée de mesures de modération : la création d'un effet de porte marqué aux deux extrémités de la rue, le renforcement volontariste des zones vertes par des décrochements horizontaux végétalisés, la création de trottoirs traversants et la mise en œuvre d'un marquage rappelant le caractère de zone 30 de la rue. S'agissant d'un projet conséquent, il est prévu d'initier au préalable une étude de faisabilité pour analyser les besoins de réaménagement en termes de réseaux souterrains et de réaménagement de surface (mobilité, végétation, espace public).  
En acceptant le préavis PR23.15PR le 5 octobre 2023, le Conseil communal a autorisé la Municipalité à entreprendre une étude préliminaire de mobilité sur l'axe rue du Cheminet et – rue Curtil-Maillet. Cette étude sera complémentaire à celle à mener sur la rue de Chamblon ;
- **Rue d'Entremonts** : cette rue a été identifiée pour l'instauration d'une zone 30 accompagnée de mesures de modération : la création d'un effet de porte marqué aux deux extrémités de la rue, le renforcement volontariste des zones vertes par des décrochements horizontaux végétalisés, et la mise en œuvre d'un marquage rappelant le caractère de zone 30 de la rue.  
Cette rue se trouve à proximité du site des Etablissements hospitaliers du Nord vaudois (eHnv). Ce dernier est appelé à être réaménagé à terme. Il est par conséquent intéressant d'anticiper le réaménagement de cette rue en initiant une étude de faisabilité afin de réfléchir aux synergies à créer entre ces deux projets ;
- **Rues des Prés-du-Lac et William-Barbey** : ces rues ont été identifiées pour l'instauration d'une zone 30. En première analyse, un projet de réaménagement global de ces rues est nécessaire pour une mise en zone 30, car elles jouent un rôle plus important que des rues de quartier dans le réseau routier. Cela signifie par conséquent que des études plus importantes devront être menées, à l'image des projets de réaménagement en cours des rues des Moulins et de la Maison-Rouge. Ce genre de projet est dans la plupart des cas induit par la nécessité de renouveler les réseaux souterrains.
- **Stratégie de végétalisation** : les espaces libérés sur la rue par la modération du trafic permettront de déployer cette stratégie en aménageant des espaces verts dans les quartiers. Cette stratégie prévoit l'élaboration d'un outil d'aide à la décision,

notamment en fonction du contexte de rue. La végétalisation des rues permettra de lutter contre les îlots de chaleur et d'améliorer le confort des déplacements à pied ou à vélo.

- **Projet-modèle « Espaces publics à 5 minutes »** : la Ville souhaite développer un réseau d'espaces publics de proximité afin d'offrir des lieux de repos et de loisirs agréables et accueillants à moins de 5 minutes des lieux de vie et de travail de la population. Suite au préavis PR22.02PR accepté par le Conseil communal le 3 mars 2022 concernant une *demande de crédit d'étude de CHF 395'000.- pour la poursuite des études en lien avec le projet-modèle, un espace public à 5 minutes de chaque Yverdonnois-es* », *subventionné par la Confédération* », des projets concrets de requalification des espaces publics ont été initiés dès 2023. Un plan directeur des espaces publics est également en cours de rédaction.
- **Plan climat (1<sup>ère</sup> génération)** : les stratégies de modération du trafic et d'assainissement du bruit routier permettent de mettre en œuvre la mesure MOB3 du Plan climat de 1<sup>ère</sup> génération, à savoir « mettre en œuvre la stratégie visant à réduire les vitesses de circulation et favoriser la cohabitation entre les modes (afin de limiter les nuisances sonores et valoriser l'espace public) » ;
- **Monitoring des vitesses** : la Police Nord Vaudois effectue des contrôles réguliers de vitesse dans des rues ciblées afin de vérifier si la vitesse pratiquée par 85% des véhicules (V85) est respectée. Elle remonte systématiquement les informations auprès de la Municipalité afin de pouvoir définir ensemble si des interventions supplémentaires de modération du trafic sont nécessaires. C'est par ce biais que les rues en bleu sur la figure 4 ont été identifiées comme devant être améliorées.
- **Diagnostic sécuritaire** : un diagnostic a été réalisé pour identifier les problèmes de sécurité dans les quartiers, impliquant l'organisation de marches exploratoires dans les quartiers. Une partie des premiers constats sont utilisés pour déterminer les interventions prioritaires de la stratégie de modération.
- **Stratégie annuelle du renouvellement des réseaux de distribution des énergies, eau, gaz, électricité, éclairage public, fibre optique et, selon les synergies, les réseaux de la chaleur par Y-CAD** : la Municipalité coordonne les interventions menées dans ces différents domaines afin d'identifier les synergies. Ces gros chantiers sont une opportunité pour adapter l'aménagement de surface de manière plus poussée, moyennant des financements et procédures spécifiques. Et réciproquement, les mesures de modération présentées dans ce rapport feront l'objet de coordination pour s'assurer qu'il n'y a pas de conflit avec les réseaux souterrains existants et les projets en cours. Certaines rues identifiées pour la modération seront, à terme, alimentées en chauffage à distance. Il est ainsi nécessaire de coordonner les processus afin de s'assurer que le déploiement du réseau de CAD permet l'implantation d'éléments végétalisés lors de la modération de ces rues.
- **Projet d'agglomération (PA4)** : les interventions légères de modération du trafic dans les quartiers constituent une des mesures du PA4, ayant obtenu un cofinancement de la Confédération (mesure 4-60.2).

Avant d'initier chacun de ces projets d'aménagement de modération, il sera nécessaire d'effectuer une coordination sur les éventuels besoins de réfection de la chaussée ou des réseaux.

## 4 Démarche de consultation

La Municipalité a initié en 2023 un projet pilote d'aménagement d'une zone de rencontre sur la rue du Canal (test d'une année).

Suite à la mise en zone 30 km/h du quartier Saint-Georges/Cheminet en 2021, la Municipalité a souhaité étudier l'aménagement en zone de rencontre de la rue du Canal. Cette rue très fréquentée par les écolières et écoliers des collèges de Montagny, Cheminet et Fontenay se prête bien à une réduction de la vitesse à 20 km/h et à une priorité aux piéton·nes. Il s'avère également que cette rue possède un fort potentiel de réappropriation de l'espace public. En effet, des arbres et des espaces de séjour pourront être aménagés le long du canal du Mujon pour rendre cette rue plus conviviale. Elle fait par ailleurs partie de l'itinéraire de mobilité douce le long du Mujon, qui se poursuit jusqu'au lac.

Ce projet a eu lieu sous la forme d'une démarche participative lors de laquelle les riverain·es, les élèves des écoles avoisinantes, l'association de quartier ou toute personne concernée et intéressée ont pu s'impliquer dans l'aménagement de cette rue. Pour ce faire, un bureau spécialisé dans ce genre de démarche a été mandaté. Lors d'ateliers organisés pendant l'automne 2023, ce bureau a questionné et a réfléchi avec les participant·es et les services communaux à « la rue de demain ». Sur la base de ces réflexions, des tests de l'aménagement de la rue ont été réalisés durant la belle saison 2024. L'objectif final est que toute cette démarche nourrisse l'aménagement définitif de la rue du Canal, qui pourra voir son aspect évoluer vers plus de végétation et d'espace public d'ici l'été 2025. La Municipalité s'appuiera sur ces résultats et informations pour l'aménagement des prochaines zones de modération, notamment sur les aspects de mobilier urbain.

Les dossiers de mise en zone modérée suivront les procédures prévues à l'article 107 de l'Ordonnance sur la signalisation routière, du 5 septembre 1979 (OSR) et seront publiés à cet effet dans la Feuille des avis officiels (FAO).

## 5 Procédures de légalisation

Comme indiqué en préambule, suite à la modification de l'Ordonnance sur la signalisation routière ainsi que de l'Ordonnance du DETEC<sup>8</sup> sur les zones 30 et les zones de rencontre, il n'est plus nécessaire depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2023 d'effectuer une expertise pour instaurer des zones de modération sur les routes communales non affectées à la circulation générale, c'est-à-dire les routes de desserte et de quartier. L'expertise reste cependant obligatoire pour le réseau des routes principales de liaison et de distribution (routes à orientation trafic), ainsi que pour toutes les routes cantonales en traversée de localité.

La Municipalité dispose d'une délégation de compétence en matière de signalisation et marquages accordée par le Département cantonal en charge de la mobilité. Elle peut donc décider d'une modification du régime de vitesse ou de la fermeture d'une rue au trafic sur les rues non affectées à la circulation générale. Une fois la décision prise et communiquée à la DGMR<sup>9</sup>, cette dernière se charge du contrôle en légalité et de la publication de la décision dans la Feuille des avis officiels (FAO) (art. 2 al. 1 RVSR). Cette publication ouvre le droit au

---

<sup>8</sup> Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication

<sup>9</sup> Direction générale de la mobilité et des routes

recours auprès de la CDAP<sup>10</sup> durant 30 jours (art. 107 al. 1 OSR ; art. 1 RVSR). Faute de recours, la mesure devient définitive et exécutoire.

Si certains projets dépassent les caractéristiques d'intervention décrites ci-dessus, par exemple lors de l'implantation d'arbres ou d'autres éléments verticaux, ils feront l'objet de la procédure routière simplifiée prévue à l'article 13 al. 2 de la loi sur les routes (LRou), à savoir la procédure de permis de construire prévue aux articles 103 et suivants de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC), voire d'une procédure routière complète (art. 13 al. 1 LRou), qui suit la procédure applicable aux plans d'affectation.

## 6 Calendrier

La figure 6 présente le calendrier prévisionnel des projets et réalisations. L'ensemble des quartiers de la Ville, sous réserve des procédures et des ressources, devraient être modérés d'ici 2028 :

Etapes	Délais
Demandes de crédit d'étude et de crédit de réalisation	début 2025
Zone priorité 1	2025 - 2027
Zone priorité 2	2027
Zone priorité 3	2028

*Figure 6 - Calendrier intentionnel*

<sup>10</sup> Cour de droit administratif et public du Tribunal cantonal

## 7 Coûts et financement

### 7.1 Coût total du projet

Les coûts totaux liés d'une part à la réalisation des différents projets, et d'autre part aux études en vue des projets plus conséquents prévus à terme, sont estimés à CHF 2'809'000.- TTC. Ces coûts comprennent d'une part l'appui de bureaux spécialisés pour les études de faisabilité et l'étude d'assainissement du bruit routier la réalisation de plans d'enquête et d'exécution (CHF 740'000.-), et d'autre part la signalétique et les marquages, le mobilier urbain et la végétalisation des secteurs de modération, ainsi qu'un montant alloué au pourcent culturel (CHF 2'069'000.-).

Ces montants sont détaillés dans la figure 7 ainsi que dans les chapitres ci-après :

	Coût en CHF TTC
Demande de crédit d'étude	740'000.-
Demande de crédit de réalisation	2'060'000.-
Pourcent culturel	9'000.-
Total	2'809'000.-

Figure 7 : Détail des coûts

### 7.2 Crédit d'étude

Le montant nécessaire pour les études portant sur l'aménagement des zones de modération ainsi que l'assainissement du bruit routier est estimé à CHF 740'000.-. Les détails par secteur sont mentionnés à la figure 8 ci-dessous. Les montants comprennent l'ensemble des coûts d'études, soit l'ensemble des honoraires pour la réalisation des études et des plans de réalisation ainsi que les demandes de soumission.

Ce montant est compris dans le montant de CHF 2'900'000.- figurant au Plan des investissements (PI) intérimaire 2024-2026 (ligne 6015 « Modération du trafic »). À noter qu'il s'agit de mesures dont le ratio coût-utilité est très bon, puisque de larges portions du territoire communal seront modérées par des interventions ponctuelles. Des réaménagements complets seront réalisés de manière ciblée et en coordination avec d'autres besoins (renouvellement des réseaux souterrains, notamment).

Quartiers	Coût
<b>Zones à aménager</b>	
Rue Edouard-Verdan	CHF 15'000
Rue des Uttins	CHF 20'000
Rue de Montagny	CHF 25'000
Rue Roger-de-Guimps	CHF 25'000

Rue des Chaînettes	CHF 5'000
Chemin de Fontenay et du 24-Janvier	CHF 30'000
Rues du Chasseron et de Saint-Georges	CHF 20'000
Rue du Canal	CHF 25'000
Quartier Buron	CHF 15'000
<b>Total intermédiaire</b>	<b>CHF 180'000</b>
<b>Divers et imprévu (15 %)</b>	<b>CHF 25'000</b>
<b>Nouvelles zones</b>	
Quartier Bellevue/Floreyres	CHF 15'000
Quartier Montchoisi	CHF 5'000
Quartier Calamin	CHF 30'000
Quartier Champs-Lovats	CHF 5'000
Quartier Hôpital	CHF 20'000
Quartier Quatre-Marronniers	CHF 15'000
Villages Sermuz et Gressy	CHF 20'000
<b>Total intermédiaire</b>	<b>CHF 110'000</b>
<b>Divers et imprévu (15 %)</b>	<b>CHF 15'000</b>
<b>Etudes de faisabilité</b>	
Rues Prés-du-Lac et Cygnes	CHF 260'000
Rue de Chamblon	
Rue d'Entremonts	
<b>Assainissement du bruit routier</b>	
Nouveau dossier d'assainissement	CHF 150'000
<b>Total</b>	<b>CHF 740'000</b>

Figure 8 – Coûts d'étude

La Municipalité demande ainsi au Conseil communal un crédit d'étude de CHF 740'000.-, nécessaire au financement de ces réalisations.

Conformément au Règlement sur la comptabilité des communes, ce montant sera amorti sur une durée de 10 ans. La charge annuelle se monte à CHF 78'810.-, soit CHF 74'000.- pour les amortissements linéaires, et CHF 4'810.- pour les frais d'intérêts variables sur le capital investi.

### 7.3 Crédit de réalisation

#### Détails des coûts

Le montant nécessaire pour la réalisation des aménagements des zones de modération est estimé à CHF 2'060'000.-. Les détails par secteur sont mentionnés à la figure 9 ci-dessous. Les montants comprennent l'ensemble des coûts de réalisation, soit l'ensemble du matériel (signalisation, marquages, végétalisation) et les coûts des travaux de génie civil.

Ce montant est compris dans le montant de CHF 2'900'000.- figurant au Plan des investissements (PI) intérimaire 2024-2026, à la ligne 6015 « Modération du trafic ».

Quartiers	Coût
<b>Zones à aménager</b>	
Rue Edouard-Verdan	CHF 105'000
Rue des Uttins	CHF 110'000
Rue de Montagny	CHF 155'000
Rue Roger-de-Guimps	CHF 205'000
Rue des Chaînettes	CHF 25'000
Chemin de Fontenay et du 24 Janvier	CHF 250'000
Rues du Chasseron et de Saint-Georges	CHF 180'000
Rue du Canal	CHF 125'000
Quartier Buron	CHF 60'000
<b>Total intermédiaire</b>	<b>CHF 1'215'000</b>
<b>Divers et imprévu (15 %)</b>	<b>CHF 182'000</b>
<b>Nouvelles zones</b>	
Quartier Bellevue/Floreyres	CHF 90'000
Quartier Montchoisi	CHF 17'000
Quartier Calamin	CHF 170'000
Quartier Champs-Lovats	CHF 25'000
Quartier Hôpital	CHF 120'000
Quartier Quatre-Marronniers	CHF 75'000
Villages Sermuz et Gressy	CHF 80'000
<b>Total intermédiaire</b>	<b>CHF 577'000</b>
<b>Divers et imprévu (15 %)</b>	<b>CHF 86'000</b>
<b>Total</b>	<b>CHF 2'060'000</b>

Figure 9 - Coûts de réalisation

### 7.3.1 Pourcent culturel

Aux termes de l'article premier du règlement concernant l'intervention artistique sur les bâtiments et ouvrages communaux, adopté par le Conseil communal le 6 septembre 2018, pour tous les bâtiments édifiés, transformés ou rénovés par la Ville ainsi que pour la réalisation d'ouvrages d'art et de routes (au sens de l'article 2 de la loi vaudoise sur les routes) sur le territoire de la Ville dont les crédits d'investissement sont égaux ou supérieurs à CHF 500'000.- un montant proportionnel au coût des travaux proprement dit doit être réservé pour une intervention artistique sur le bâtiment ou l'ouvrage.

Les aménagements de modération du trafic, pour lesquels un crédit d'investissement de CHF 2'060'000.- est requis, remplissent ces conditions. Le montant total des travaux proprement dit, selon l'article 3 du règlement, soit le montant des travaux inscrit au code des frais de construction (CFC 2) se monte à CHF 900'000.- (sont exclus les travaux liés à la signalisation et aux marquages). Comme indiqué dans le tableau de la figure 7, un montant de CHF 9'000.- est donc réservé pour une œuvre financée par le pourcent culturel qui sera réalisée sur ou à proximité d'une future rue touchée par ces aménagements.

### 7.3.2 Montant total du crédit de réalisation

La Municipalité demande ainsi au Conseil communal un crédit d'investissement de CHF 2'069'000.-, nécessaire au financement de ces réalisations et du pourcent culturel.

Conformément au Règlement sur la comptabilité des communes, ce montant sera amorti sur une durée de 10 ans. La charge annuelle se monte à CHF 261'730.-, soit CHF 206'900.- pour les amortissements linéaires, CHF 41'380.- pour les frais d'entretien et CHF 13'450.- pour les frais d'intérêts variables sur le capital investi.

La mesure 4-60.2 du PA4 pour les interventions légères de modération du trafic dans les quartiers a obtenu un cofinancement de la Confédération de CHF 810'000.- selon l'accord sur les prestations. La Municipalité mettra tout en œuvre pour obtenir ces subventions.

## **8 Rapport sur le postulat PO24.03PO déposé le 2 mai 2024 par Madame la Conseillère communale Sophie Mayor intitulé « Pour une limitation de la vitesse à 30km/h dans le centre-ville et les rues résidentielles »**

Par son postulat déposé le 2 mai 2024 « *Pour une limitation de la vitesse à 30km/h dans le Centre-ville et les rues résidentielles* », Madame la Conseillère communal Sophie Mayor demandait à la Municipalité d'étudier l'opportunité de limiter la vitesse à 30km/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 supérieure (cf. Annexe 3).

La Municipalité estime que les considérations contenues dans le présent préavis répondent entièrement au postulat. Le présent préavis fait dès lors office de rapport sur le postulat. La Municipalité demande au Conseil communal d'en prendre acte.

## **9 Conclusion**

La modération du trafic est une mesure très attendue par la population. En effet, les gains attendus en termes de sécurité et de qualité de vie sont très importants. Cette mesure permet également d'orienter le trafic sur certains axes principaux et libérer ainsi les quartiers et les

axes secondaires de ces nuisances. Une étude d'assainissement du bruit routier sera également menée sur les axes principaux afin de pouvoir les assainir.

Le planning des interventions pour les zones de modération sur plusieurs années permettra que tous les quartiers de la ville soient modérés d'ici à cinq ans, à l'exception des axes à orientation trafic.

La Municipalité demande dès lors au Conseil communal l'octroi d'un crédit d'étude de CHF 740'000.- et d'un crédit d'investissement de CHF 2'069'000.- y compris le pourcent culturel pour la consolidation des zones modérées existantes et le déploiement progressif des zones modérées dans les quartiers.

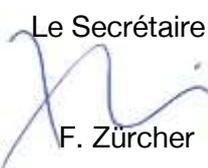


Vu ce qui précède, nous avons l'honneur de vous proposer, Madame la Présidente, Mesdames les Conseillères, Messieurs les Conseillers, de prendre la décision suivante :

LE CONSEIL COMMUNAL D'YVERDON-LES-BAINS  
sur proposition de la Municipalité,  
entendu le rapport de sa Commission et  
considérant que cet objet a été régulièrement porté à l'ordre du jour,  
décide :

- Article 1 : La Municipalité est autorisée à entreprendre les études relatives au déploiement des zones modérées dans les quartiers de la ville et l'actualisation des études relatives à l'assainissement du bruit routier.
- Article 2 : Un crédit d'étude de CHF 740'000.- lui est accordé à cet effet.
- Article 3 : La dépense sera financée par la trésorerie générale, imputée au compte n° 49150.25 « Crédit d'étude déploiement des zones modérées dans les quartiers » et amortie sur une durée de 10 ans.
- Article 4 : La Municipalité est autorisée à entreprendre les travaux liés à la consolidation des zones modérées existantes et au déploiement progressif des zones modérées dans les quartiers de la ville.
- Article 5 : Un crédit d'investissement de CHF 2'069'000.- lui est accordé à cet effet.
- Article 6 : La dépense sera financée par la trésorerie générale, imputée au compte n° 41050.25 « Déploiement des zones modérées dans les quartiers » et amortie sur une durée de 10 ans.
- Article 7 : Le Conseil communal prend acte du rapport sur le postulat PO24.03PO du 2 mai 2024 de Madame la Conseillère communale Sophie Mayor « Pour une limitation de la vitesse à 30km/h dans le Centre-ville et les rues résidentielles d'Yverdon-les-Bains ».

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le Syndic :  P. Dessemontet  Le Secrétaire :  F. Zürcher

Annexes :

- Annexe 1 : Carte des zones modérées actuelles, MEI, mars 2025
- Annexe 2 : Carte des zones modérées futures, MEI, mars 2025
- Annexe 3 : Postulat PO24.03PO du 2 mai 2024 de Madame la Conseillère communale Sophie Mayor

Déléguée de la Municipalité : Mme Brenda Tuosto, municipale en charge du dicastère Mobilité – Environnement – Infrastructures



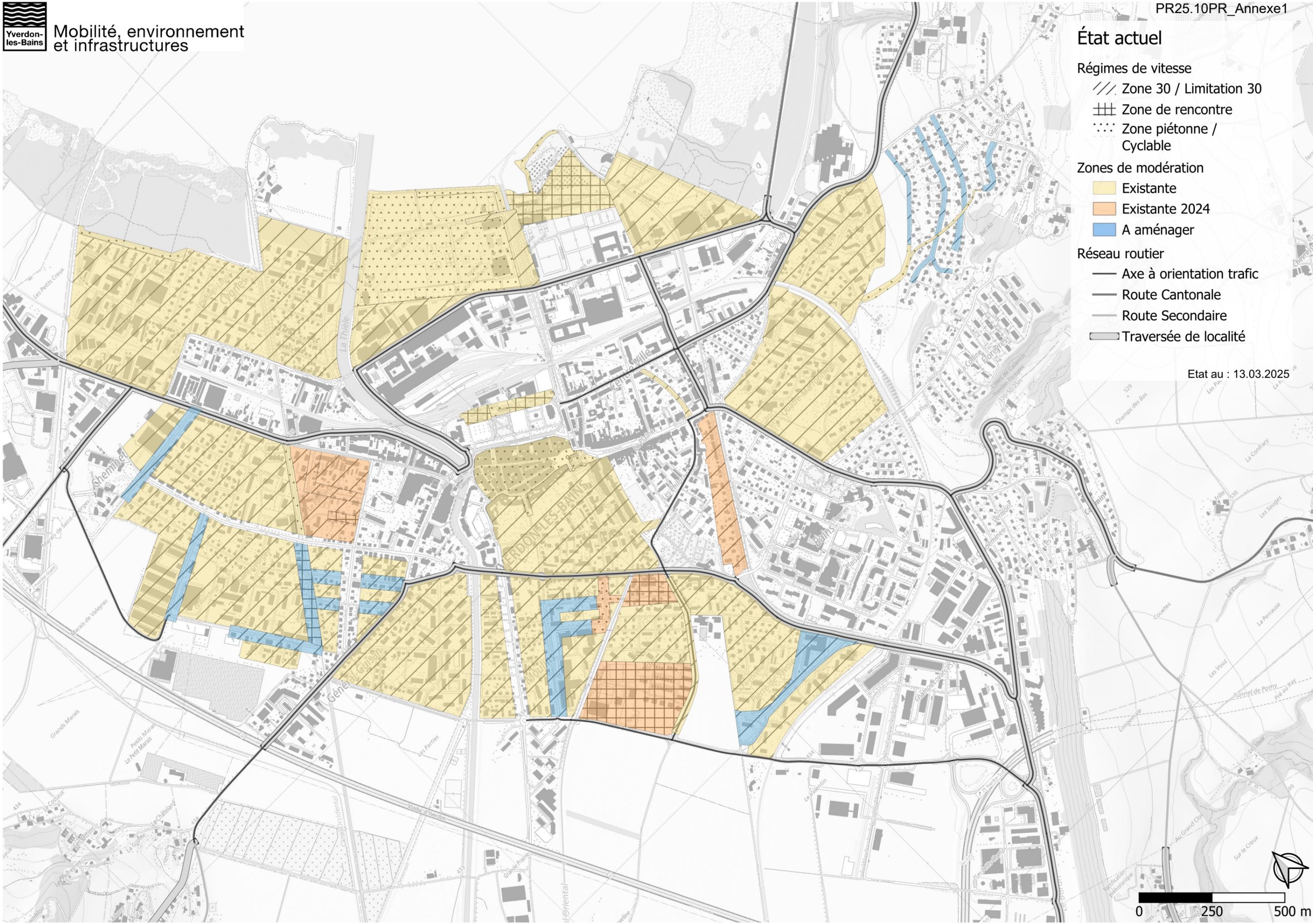
### État actuel

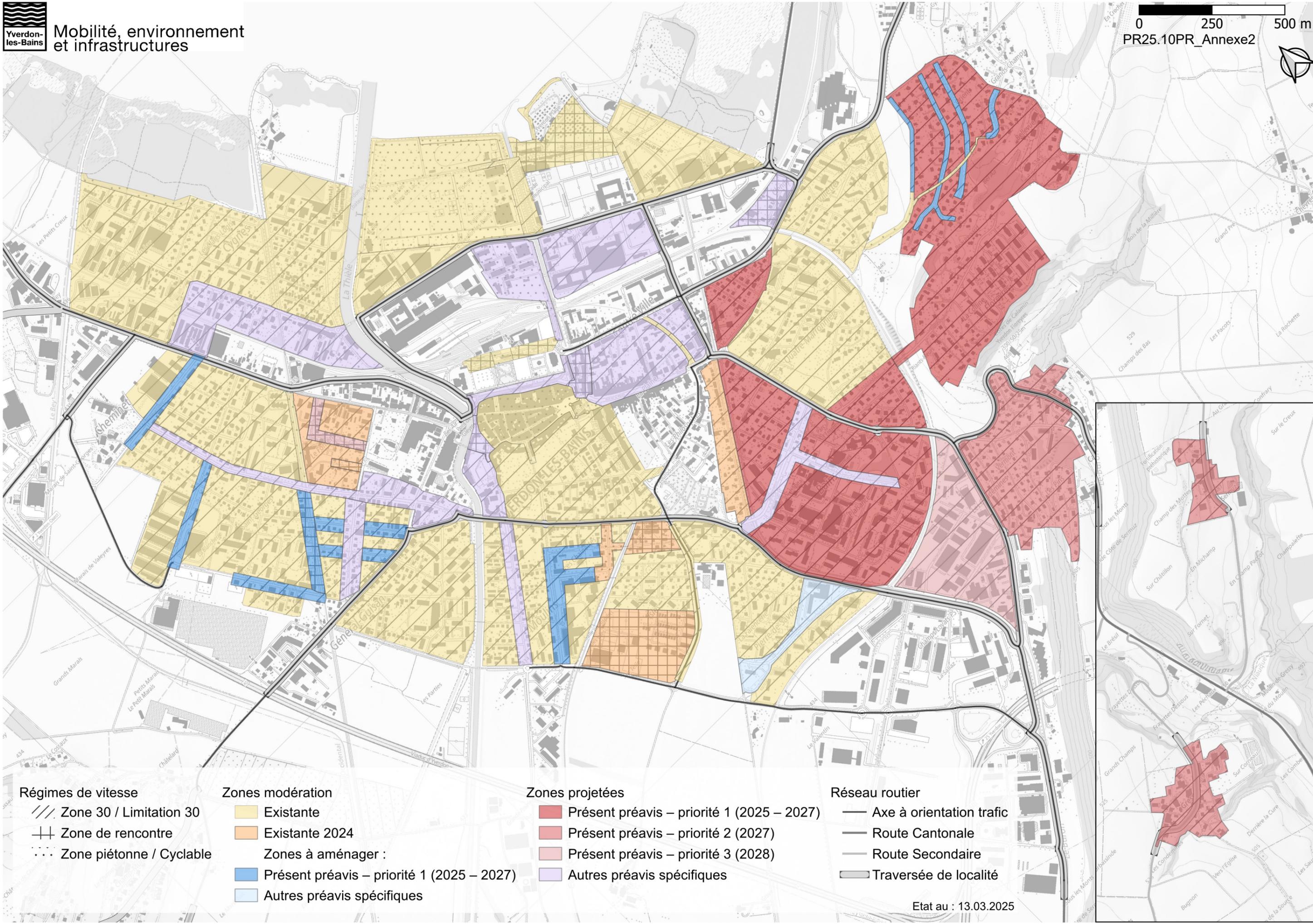
- Régimes de vitesse
- Zone 30 / Limitation 30
  - Zone de rencontre
  - Zone piétonne / Cyclable

- Zones de modération
- Existante
  - Existante 2024
  - A aménager

- Réseau routier
- Axe à orientation trafic
  - Route Cantonale
  - Route Secondaire
  - Traversée de localité

Etat au : 13.03.2025





**Régimes de vitesse**

- Zone 30 / Limitation 30
- Zone de rencontre
- Zone piétonne / Cyclable

**Zones modulation**

- Existante
- Existante 2024
- Zones à aménager :
- Présent préavis – priorité 1 (2025 – 2027)
- Autres préavis spécifiques

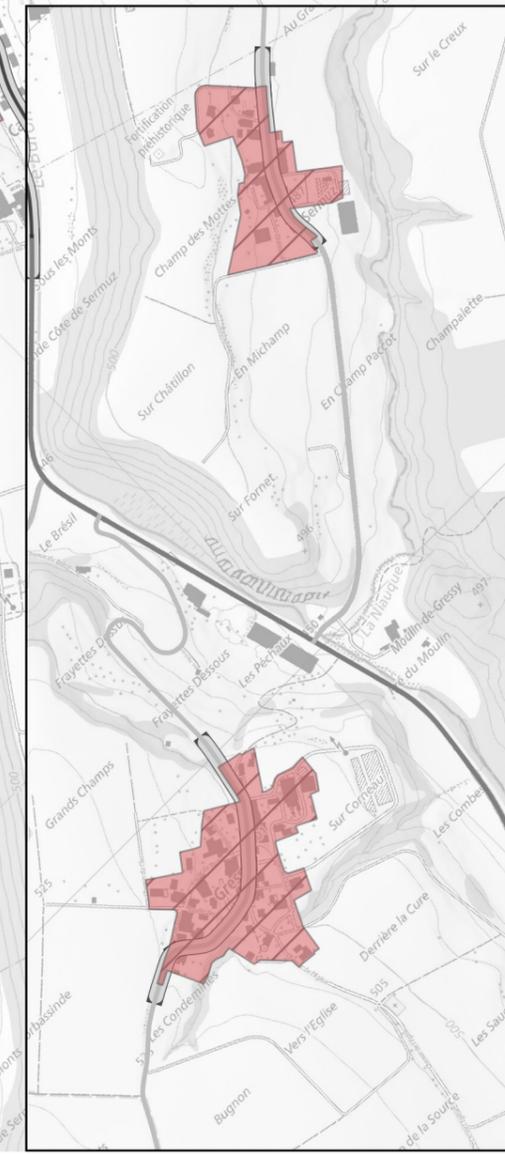
**Zones projetées**

- Présent préavis – priorité 1 (2025 – 2027)
- Présent préavis – priorité 2 (2027)
- Présent préavis – priorité 3 (2028)
- Autres préavis spécifiques

**Réseau routier**

- Axe à orientation trafic
- Route Cantonale
- Route Secondaire
- Traversée de localité

Etat au : 13.03.2025



## 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 localités<sup>1</sup> et l'Union de villes suisses réclame sa généralisation<sup>2</sup>.

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 sonores<sup>3</sup>.

Santé publique : Les émissions de particules fines (PM) et de dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) dépassent largement en Suisse les seuils recommandés par l'Organisation mondiale de la santé (OMS)<sup>4</sup>. 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 cérébraux<sup>5</sup>. En contenant la vitesse du trafic, on limite les accélérations, ce qui a pour effet de fluidifier le trafic et de diminuer ces émissions<sup>6</sup>, ainsi que les rejets de microplastiques par abrasion des pneus<sup>7</sup>.

---

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

<sup>2</sup> <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>

<sup>3</sup> [https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1987/338\\_338\\_338/fr](https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1987/338_338_338/fr)

<sup>4</sup> <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>

<sup>5</sup> 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>

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

<sup>7</sup> <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 mortels<sup>8</sup>. 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'OFROU<sup>9</sup>. 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

---

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

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