

Communiqué de presse – 27.03.2024

## **Zones modérées dans les quartiers : la Municipalité présente la suite de sa stratégie**

**La Municipalité a validé les résultats de l'étude de modération du trafic ainsi que le déploiement des zones de modération dans les quartiers. Elle souhaite également étudier l'assainissement du bruit routier qui permettra de prendre les mesures nécessaires sur les routes à orientation trafic. Afin de concrétiser ces projets qui permettront d'améliorer la qualité de vie de l'espace urbain et des habitant·es, la Municipalité adresse ainsi au Conseil communal un préavis de crédit d'étude et d'investissement pour un montant total de CHF 2'809'000.-, qui a été présenté à la presse.**

De nombreuses villes en Suisse et en Europe aménagent leurs rues en zones 30 ou zones de rencontre dans le but d'y améliorer la qualité de vie des citoyens : une fois réalisés, ces exemples concrets sont souvent perçus comme des succès. La Ville d'Yverdon-les-Bains a déjà aménagé certaines rues ces dernières années. La mise en place de zones modérées a été réalisée progressivement, selon le niveau hiérarchique du réseau routier et les besoins spécifiques des quartiers. La Municipalité a ainsi choisi de poursuivre cette stratégie, afin d'aménager les quartiers, à l'exception des axes principaux dédiés à la circulation, de créer un cadre de vie agréable pour les habitant·es et, selon les zones, de dynamiser l'activité commerciale.

Cette démarche avait reçu l'aval du Conseil communal en 2021 au titre d'une des quatre stratégies sectorielles de la vision directrice de mobilité durable. Elle s'inscrit également dans le cadre des objectifs des Plans climat vaudois et yverdonnois, en termes de réduction d'émissions des gaz à effet de serre, ainsi que du Projet d'agglomération. À noter également qu'en 2022, la législation fédérale a été adaptée afin de faciliter la mise en œuvre des zones de modération sur les axes qui ne sont pas dédiées prioritairement au trafic.

L'abaissement de la vitesse est une mesure simple et efficace qui permet d'équilibrer les effets de la croissance démographique et économique et le maintien de la qualité de vie en ville. L'augmentation du trafic induite par la croissance démographique élève les risques d'accident et les nuisances. Par conséquent, il est nécessaire que la Ville prenne des mesures de circulation proactives et la modération du trafic fait partie des solutions à apporter.

Il existe trois types de zones de modération : la zone 30, la zone de rencontre (20 km/h) et la zone piétonne. La zone 30 sera principalement déployée sur les rues de quartier et, parfois, sur les rues commerçantes. 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 piétonnes et piétons excepté aux abords des écoles. Ces derniers peuvent donc traverser n'importe où, idéalement aux endroits offrant la meilleure visibilité. La priorité de droite est de rigueur aux carrefours. Les zones de rencontre, limitées à 20 km/h avec priorité aux piéton·nes, seront déployées de manière très localisées, dans les rues de quartier de faible gabarit sans aménagements pour les piétons notamment (cela est par exemple déjà le cas aux Chainettes et aux Isles), et pour assurer la sécurité aux abords des écoles ou encore renforcer l'attractivité du centre-ville (mesures déjà annoncées aux Casernes et dans le goulet du Casino).

Réduire les écarts de vitesse entre automobilistes, cyclistes et piéton·nes offre de véritables résultats 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 au passage de 50 km/h à 30 km/h en raison d'un meilleur angle de vision et de la réduction de la distance de freinage.
- Réduction du bruit : diminution de 3 décibels en moyenne en passant de 50 km/h à 30 km/h 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.
- Convivialité des quartiers et dynamisation de l'espace urbain: valorisation de l'espace gagné sur la rue par des aménagements d'espace public en faveur de la mobilité douce et le maintien d'une offre en stationnement. La rue n'est plus vue seulement comme un lieu de passage, mais également comme un lieu de vie. Des arbres peuvent également être plantés sur les espaces libérés et donc contribuer à lutter contre les îlots de chaleur.

La réduction de la vitesse permet de mieux concilier les différents enjeux actuels sur le domaine public, tels que la sécurité des déplacements, le maintien d'une offre en stationnement, la végétalisation et la réduction des nuisances.

La stratégie de modération du trafic intègre également l'assainissement du bruit routier, au vu de la diminution 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 mise en œuvre partielle des mesures prévues dans le cadre de l'assainissement du bruit routier. 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. Une étude d'assainissement du bruit routier permettra d'identifier les rues sur lesquelles des mesures supplémentaires devront être prises pour respecter les normes en la matière. Elle concerne principalement les axes à orientation trafic.

Afin d'initier ces différents projet et études, qui permettront à terme d'améliorer la qualité de vie dans les quartiers, la Municipalité demande au Conseil communal un crédit d'étude et d'investissement pour le déploiement et la mise en œuvre coordonnée des zones restantes à l'échelle communale et l'étude d'assainissement du bruit routier.