

DOSSIER DE PRESSE

ATE-VD.CH/2026

**QUELS PARTIS...
QUEL·LES CANDIDAT·ES...**

**.... VEULENT LUTTER
POUR UN SOMMEIL DE
QUALITÉ SANS BRUIT
ROUTIER ?**



Mettre fin aux différences partisans, viser la transparence et faire progresser la sécurité routière

Politique de mobilité communale : 650 réponses décortiquées

En janvier 2026, l'Association Transports & Environnement – section Vaud (ATE Vaud) – a sollicité les candidat·es aux élections communales afin de recueillir leur position sur les politiques communales à développer en faveur de la mobilité durable. Avec plus de 650 réponses, la population vaudoise aura l'occasion de découvrir si les candidat·es de leur commune ont répondu au sondage et 'ils/elles défendent une mobilité plus durable, une meilleure sécurité sur le chemin de l'école ou le développement des zones 30.

La politique communale se fait au plus proche des citoyen·nes. C'est aussi et surtout valable pour la mobilité, domaine dans lequel l'influence des communes est immense au quotidien. C'est sur la base de ce constat que l'ATE a décidé d'agir. L'ATE Vaud a donc réalisé un sondage sur plusieurs thèmes en lien avec la mobilité et la sécurité routière. Quelque 650 candidat·es dans les Municipalités et les délibérants du Canton de Vaud y ont répondu. Le but ? Que les citoyen·nes puissent élire en toute connaissance de cause d'une part, et d'autre part pour confirmer ou peut-être tordre le cou à des idées reçues sur quel parti défend quoi.

Au-delà des frontières partisans, le 30 km/h est soutenu par les indépendant·es

Si le 30 km/h en général divise entre partis politiques, celui-ci est très fortement soutenu par les candidat·es n'ont pas d'étiquette politique identifiée, à plus de 60%. Hors du monde « partisan », le 30 km/h semble être largement soutenu, preuve s'il en est de son succès, de son importance et de son soutien.

“Aux parlements fédéral et cantonal, le 30km/h est l'objet d'attaques permanentes. Loin de ces gesticulations partisans néfastes à la sécurité routière, les élu·es locaux·ales semblent plus à l'écoute de leur population et des réalités du terrain” explique Oriane Sarrasin, co-présidente de l'ATE Vaud

Vers un renforcement des politiques pour les personnes à mobilité réduite et une lutte plus ferme contre les accidents de la circulation

La défense d'infrastructures adaptées pour les personnes à mobilité réduite (PMR) et l'idée de développer une “vision zéro” afin de supprimer tous les points noirs et problèmes de sécurité routière sur la commune appellent à un soutien massif des participant·es, une nouvelle réjouissante pour l'ATE qui surveillera que cet engagement soit suivi d'effets. Aujourd'hui, le nombre de morts sur la route ne diminue pas ; il faut que ça change !

Le maintien de l'autonomie communale, fondamentale pour... presque tous

Le maintien de l'autonomie communale en matière de baisse de vitesse est important pour de très nombreux·ses candidat·es qui sont rappellent que les communes connaissent mieux le terrain. Une réponse réjouissante face aux attaques cantonales et fédérales contre cette autonomie. Cette défense s'effrite au PLR et à l'UDC.

"La politique de mobilité doit être adaptée aux réalités du terrain, de nos quartiers et de nos villages. Elle ne peut pas être dictée depuis un bureau à Berne. Sacrifier l'autonomie communale c'est priver la population d'une politique ciblée de sécurité routière et de lutte contre le bruit" défend Thibault Gruaz, membre du comité de l'ATE Vaud

La sécurité sur le chemin de l'école, toujours un parent pauvre

La sécurité sur le chemin de l'école est une thématique centrale mais pas assez soutenue, ce qui interpelle particulièrement l'ATE, dans un contexte où les parents-taxis se multiplient, où de moins en moins d'enfants vont à l'école à vélo, alors que l'enfant devrait être en sécurité, heureux·se et autonome sur le chemin de l'école.

"Nous sommes choqué·es et déçue·es de découvrir que certain·es ne semblent rien vouloir faire pour protéger les écolier·ères. Ces prochaines années, nous irons chercher l'unanimité pour que cela devienne une priorité, aux quatre coins du canton !" s'exclame Romain Pilloud, Secrétaire général de l'ATE Vaud.

Le stationnement, mère des batailles

Enfin, le stationnement semble être un enjeu irréconciliable et source de nombreux conflits, même lorsqu'on parle de gagner de l'espace pour des piéton·nes ou pour des terrasses de commerçants. Le sujet très émotionnel témoigne d'une forte tension souvent basée sur des arguments peu rationnels et très polarisés entre la gauche et la droite

La suite - Informer, communiquer, suivre les engagements et proposer le changement

L'ATE Vaud met sur pied dès cette semaine une campagne d'information et de communication auprès de la population vaudoise, pour que chacun·e puisse découvrir les résultats des candidat·es de sa commune. En outre, l'ATE souhaite poursuivre son action : si ce questionnaire a permis à beaucoup de découvrir des politiques de mobilité communale, l'ATE reprendra contact avec chaque personne ayant répondu au sondage pour les encourager à mettre en oeuvre leurs engagements... voire peut-être à changer d'avis sur certains sujets ces cinq prochaines années ?

Un questionnaire pour interroger les engagements en matière de mobilité communale

Le 8 mars 2026, les Vaudois·es élisent leurs représentant·es dans les près de 300 communes du Canton. Toutes les communes renouvellent leurs autorités à la Municipalité et dans les conseils communaux/généraux.

C'est un moment charnière pour la mobilité durable : en effet, ce sont dans les communes que les actions les plus concrètes en matière de mobilité sont menées. Des thématiques centrales y sont de compétence communale, notamment : la sécurité sur le chemin de l'école, la réalisation de pistes cyclables, le développement de zones 30 et de zones de rencontre à 20 km/h, la lutte contre les points noirs sécuritaires du réseau routier, la mise en oeuvre du 30 km/h de nuit, la politique de stationnement voiture et vélo, l'accessibilité de la commune aux personnes à mobilité réduite, le développement et l'investissement dans les transports publics, de même que d'éventuelles réductions de tarif ciblées et le réaménagement de l'espace public, des rues, des places.

Pour toutes ces raisons, l'ATE a décidé de s'impliquer dans ces élections pour que ses membres, et la population en générale, puissent y voir plus clair et choisir les partis et candidat·es s'engageant activement pour la sécurité routière, la protection des plus vulnérables, la lutte contre le bruit ou encore le développement de la mobilité active (piétonne, cyclistes...).

Pour ce faire, l'ATE a approché les candidat·es à la fois dans les exécutifs et les délibérants communaux, au travers des partis politiques d'une part, et des administrations communales, à qui nous avons demandé de transmettre un **questionnaire de 23 questions** aux mandataires de liste et/ou aux candidat·es. Parallèlement, nous avons écrit à tous nos membres et fait la promotion du questionnaire sur les réseaux, pour toucher un public aussi large que possible, sans discrimination entre partis politiques ou communes vaudoises.

Au terme du délai, et après vérification, l'ATE compte **648 participant·es. Un score très correct qui permet d'observer des tendances et de mettre à disposition des informations importantes pour la population**

Une méthodologie claire

L'ATE a communiqué auprès des candidat·es de manière transparente. Les objectifs du questionnaire ont ainsi été explicités à chaque participant·e qui devait s'engager avoir lu les conditions de participation et la manière de répondre aux questions.

Chaque participant·e était notamment informé·e des éléments suivants avant de commencer à répondre au questionnaire :

- *Ce questionnaire compte 23 questions, qui rapportent au total 100 points (meilleur score).*
- *A chaque question, il est possible de répondre :*
 - **Oui sans réserve (Total des points)** : *Vous vous engagez activement en faveur de cette mesure durant la prochaine législature. Celle-ci vous convainc.*
 - **Oui, sous condition (50% des points)** : *Vous êtes plutôt favorable, mais avec certaines réserves ou doutes, ou plutôt favorable à une mise en oeuvre partielle de la mesure.*
 - **Non (0 point)** : *Vous êtes plutôt ou complètement défavorable à cette mesure.*
- *Les questions sont pondérées et ne proposent pas toutes le même nombre de points, en fonction de l'importance du sujet. Toutefois, la pondération n'est pas communiquée au moment du remplissage du formulaire, afin d'éviter des biais dans les réponses.*
- *Si vous souhaiteriez aller encore "plus loin" en termes de mobilité douce que les propositions du questionnaire, répondez "Oui, sans réserve" et expliquez votre point de vue dans l'espace commentaire à la fin de chaque thème plutôt que de choisir "Oui, sous condition", qui correspond à un "Plutôt oui" et qui peut aussi être explicité à chaque fin de chapitre dans un commentaire personnel.*
- *Si vous êtes d'accord avec la mesure mais qu'elle ne s'applique pas forcément à votre commune, nous vous invitons à mettre néanmoins "Oui, sans réserve" et préciser en fin de chapitre dans l'espace "commentaire" prévu que la question ne s'applique pas directement à votre territoire. Nous vous invitons également à indiquer "Oui sans réserve" si vous trouvez la mesure pertinente mais applicable qu'au niveau intercommunal.*

En outre, l'ATE a choisi de ne poser que des questions de compétence communale ou ayant un impact sur la politique communale, pour éviter que les candidat·es soient obligés de répondre à des questions sans rapport avec l'élection à laquelle ils participent.

Enfin, consciente que les mandats communaux concernent très majoritairement des milicien·nes et non des professionnel·les de la politique, l'ATE a accompagné chaque question et chaque terme d'une explication transparente et de définitions-clés, parfois non-connus ou peu utilisés.

23 questions qui couvrent tout le champ de la mobilité communale

Les questions posées et les explications pour chacune d'entre elles ont permis de couvrir un large champ : sécurité routière, sécurité sur le chemin de l'école, politique de stationnement, soutien aux commerces du centre-ville, alternatives à la voiture, soutien aux personnes à mobilité réduite. Elles ont été réparties en cinq chapitres :

- **Chapitre I** : Pour des communes accueillantes et accessibles
- **Chapitre II** : Sécurité pour toutes les générations et tous les publics
- **Chapitre III** : Apaisement du trafic
- **Chapitre IV** : Transports publics
- **Chapitre V** : Stationnement

Question	Explication complémentaire	Points max
La commune (ou la région) doit-elle se doter d'un Plan de mobilité piétonne visant à combler les lacunes sécuritaires et de continuité du réseau et améliorer la marchabilité du territoire ?	Un plan de mobilité piétonne est une stratégie globale visant à améliorer l'expérience de la marche en ville ou dans une zone définie, en créant des infrastructures sûres, attrayantes et continues (trottoirs larges, traversées sécurisées, signalisation, etc.), afin de rendre la marche à pied plus agréable et efficace comme mode de déplacement quotidien, en complément ou en alternative à la voiture, et souvent intégré dans des plans de mobilité plus larges (douce ou tous modes).	4
La commune (ou la région) doit-elle se doter d'une stratégie de développement d'un réseau cyclable sûr, cohérent et continu sur le territoire communal ?		6
Êtes-vous favorable à une réaffectation d'espaces routiers (places de stationnement, voies de circulation) en faveur de rues conviviales, de terrasses pour les restaurants, de pistes cyclables sécurisées et/ou de trottoirs élargis ?		4
Soutenez-vous une politique active visant à garantir l'accès aux commerces de proximité et aux services publics pour les personnes se déplaçant à pied ou à vélo (par exemple, arceaux vélos sécurisés, limitation de la vitesse à proximité) ?		6

Question	Explication complémentaire	Points max
Êtes-vous favorable à la mise en place d'un plan de mobilité au sein de l'administration communale ?	Dans le canton de Vaud, 53% des déplacements pendulaires et 65% des déplacements professionnels sont effectués en voiture. Un plan de mobilité d'entreprise (ou ici, pour l'administration communale) vise à réduire l'utilisation de la voiture individuelle liée aux activités de l'administration, notamment en mettant en place des mesures telle que : - Solutions pour favoriser le recours aux transports publics, à la mobilité active, au covoiturage, etc. - Véhicules de service écologiques - Une politique de travail à distance (télétravail, visio-conférences) - Une gestion et tarification du stationnement	4
Pensez-vous que les communes doivent privilégier la mise en place de places de stationnement pour les personnes à mobilité réduite (PMR) ?	Les personnes à mobilité réduite (notamment les personnes avec des handicaps et/ou en chaise roulante) ont parfois besoin d'un véhicule privé qui leur assure une autonomie indispensable au quotidien. Des places adaptées (plus larges) et réservées à cette clientèle à proximité des services publics, commerces et lieux de plaisance sont parfois fondamentales pour ces personnes. L'espace public étant parfois réduit, de telles places doivent parfois être mises en place au détriment d'autres espaces, par exemple des places de stationnement "classiques".	2
Êtes-vous favorable à mettre en œuvre la « Vision Zéro » (zéro accident grave ou mortel) au niveau communal en analysant et sécurisant prioritairement les points noirs accidentogènes du réseau routier ?	La Vision Zéro est une stratégie de sécurité routière qui postule qu'aucun décès ni blessure grave sur les routes n'est acceptable, visant ainsi à éliminer totalement ces tragédies grâce à une approche qui reconnaît l'erreur humaine et conçoit les infrastructures pour être plus sûres pour tous les usagers (piétons, cyclistes, automobilistes).	8
Êtes-vous favorable à l'établissement de plans de mobilité scolaires au niveau communal ou intercommunal, incluant la mise en place de rues scolaires (fermeture temporaire au trafic motorisé aux heures de pointe) ?	Un Plan de Mobilité Scolaire (PMS) est une démarche participative visant à analyser et améliorer les déplacements des élèves vers et depuis l'école, en réduisant la dépendance à la voiture individuelle (parents-taxis) pour favoriser les modes actifs (marche, vélo), les transports en commun, et ainsi sécuriser les trajets, réduire les nuisances et sensibiliser à la mobilité durable. Ce plan inclut un diagnostic (bilan des modes de transport), des recommandations (aménagement, sensibilisation), et des actions concrètes	4
Êtes-vous favorable à l'établissement de Plans de mobilité senior ?	Le Plan de Mobilité Seniors suit une méthodologie participative en quatre étapes pour adapter l'espace public au vieillissement de la population et favoriser ainsi l'autonomie et le lien social des seniors.	4
La commune devrait s'impliquer pour coordonner et faciliter la mise en place de lignes Pédibus ?	Une ligne de Pédibus est un système de ramassage scolaire à pied, où un groupe d'enfants se rend à l'école ou en revient sous la conduite d'adultes bénévoles (souvent des parents), suivant un itinéraire, des arrêts et un horaire fixes, comme un bus traditionnel mais sans véhicule, favorisant la sécurité, la santé et la convivialité.	2

Question	Explication complémentaire	Points max
Faut-il mettre en place des cours vélo pour les enfants ?	En Suisse, l'usage du vélo par les enfants et les adolescents connaît un déclin marqué depuis les années 1990, malgré une popularité croissante du cyclisme chez les adultes. Conséquences majeures ; - Perte d'autonomie : Dépendance aux parents pour les trajets scolaires et de loisirs - Enjeux de santé : Baisse de l'activité physique quotidienne - Risques de sécurité accrus : le manque de pratique rend les rares jeunes cyclistes plus vulnérables en raison d'un manque d'expérience	2
Êtes-vous favorable au déploiement de zones 30 km/h dans les quartiers d'habitation (résidentiels) de la commune ?	En Suisse, la zone 30 est un périmètre ,principalement résidentiel, où la vitesse est limitée à 30 km/h pour accroître la sécurité et réduire les nuisances sonores. Sa règle centrale est la priorité de droite à toutes les intersections, sauf signalisation contraire. Depuis 2023, leur mise en place a été simplifiée par la Confédération.	8
La commune doit-elle promouvoir activement la création de zones de rencontre (20 km/h) dans les centres de quartier, autour des gares ou dans les noyaux villageois, et y mettre en œuvre des aménagements concrets pour ralentir effectivement le trafic et améliorer la qualité de vie (arborisation, espaces de détente, rue apaisée) ?	La zone de rencontre (limitée à 20 km/h) est un espace où la priorité est donnée aux piéton·nes, qui peuvent utiliser toute la chaussée et traverser où ils le souhaitent. Le stationnement y est interdit, sauf aux emplacements signalés. Ce régime de circulation, souvent utilisé dans les centres-villes ou les rues commerçantes, vise à favoriser la vie sociale et la sécurité des usager·ères vulnérables.	4
Soutenez-vous l'introduction du 30 km/h de nuit (22h-06h) sur les routes principales traversant des zones d'habitation ?	Le 30 km/h de nuit est une mesure de protection contre le bruit routier appliquée en Suisse sur certains axes urbains entre 22h et 6h. En réduisant la vitesse sur ces tronçons spécifiques, les autorités visent une baisse de l'intensité sonore d'environ 3 décibels, ce qui améliore significativement la qualité du sommeil des riverain·es sans modifier la priorité de droite. Cette signalisation particulière, qui coexiste avec une limitation à 50 km/h le reste de la journée.	4
Les communes doivent-elles continuer à décider en toute autonomie des rues et quartiers qu'elles souhaitent apaiser avec des baisses de vitesse en fonction du contexte local et des demandes citoyennes ?	En 2025, la Confédération a présenté un projet de durcissement de mise en place du 30 km/h. Alors que les communes disposaient jusqu'ici d'une marge de manœuvre pour instaurer des zones 30 afin de sécuriser un chemin d'école ou réduire le bruit, le resserrement des conditions souhaité par la Confédération restreint ce pouvoir de décision. Il serait à l'avenir plus difficile pour les communes de baisser la vitesse sur certains axes, même si la population locale demande un apaisement. En ce sens, l'autonomie des communes mais aussi leur connaissance du terrain seraient ignorées.	4

Question	Explication complémentaire	Points max
Êtes-vous favorable à augmenter la part du budget communal dédiée aux transports publics (fonctionnement et investissement), afin d'améliorer la fréquence et la qualité de la desserte en transports publics sur la commune?		6
Estimez-vous que la commune doit réaliser la mise en conformité des arrêts de bus avec la LHand dans les 5 prochaines années ?	La LHand (Loi sur l'égalité pour les handicapés) est une loi fédérale suisse (entrée en vigueur en 2004) visant à éliminer les inégalités et à faciliter la participation des personnes handicapées à la société, en agissant sur les obstacles dans les constructions, les transports, la formation et l'emploi public. Aujourd'hui, seules 9% des arrêts de bus du Canton sont adaptés aux personnes handicapées.	4
Estimez-vous que la commune doit mettre en place des réductions tarifaires ciblées pour les abonnements de transports publics pour certains catégories de la population (par exemple jeunes, AVS, AI, familles) ?		6
Êtes-vous favorable à limiter le nombre de places de stationnement dans l'espace public, en cas de bonne desserte en transports publics ?	Pour améliorer la sécurité des usager-ères, pour augmenter la place disponible pour d'autres usages (terrasse, arborisation, pistes cyclables, perméabilité du sol...) et rendre les espaces publics plus attractifs. Sont exclues de cette proposition les places destinées aux personnes à mobilité réduite.	6
Êtes-vous favorable à ce que la commune soutienne financièrement le développement de solutions de livraison plus durables pour la population, par exemple via des livraisons en vélo-cargo de courses à domicile ?		4
Soutenez-vous la réalisation d'interfaces de transport de voyageurs (P+R et B+R) permettant le report modal au plus près de chez soi (par exemple à proximité d'une gare) ?	L'utilité de P+R (Parking Relais ou Park & Ride) est de permettre aux automobilistes de stationner leur voiture et de continuer leur trajet vers les centres urbains en transports publics (bus, métro, train), réduisant ainsi le trafic et la pollution urbaine, tout en offrant une solution économique. L'ATE défend l'idée que les P+R devraient surtout permettre aux gens de rejoindre depuis chez eux la gare ou l'interface de transports publics la plus proche de chez eux. Le B+R (Bike and Ride), aussi appelé vélo-relais, fonctionne sur le même principe que le P+R, mais remplace la voiture par le vélo pour le premier trajet.	4

Question	Explication complémentaire	Points max
Estimez-vous que la commune doit soutenir et favoriser l'autopartage pour les déplacements de l'administration communale ?	L'autopartage (ou carsharing) est un service qui permet à plusieurs usagers d'utiliser alternativement un même véhicule pour une courte durée (quelques heures, une journée). La valoriser dans l'administration permet de rationaliser les besoins en véhicules et de diminuer leur impact. Dans certains cas, certains véhicules de l'administration peuvent aussi être mis à disposition du grand public en dehors des horaires auxquels l'administration en a besoin.	4
Êtes-vous favorable à ce que la commune subventionne l'installation de bornes de recharge électriques chez les particuliers?	La réponse à cette question ne vaut aucun point mais vise à développer une meilleure compréhension des visions des candidat-es. (Réponse libre, facultative)	0

A chaque fin de chapitre, les participant·es pouvaient, s'ils/elles le souhaitaient, rajouter un commentaire pour donner plus d'information sur leur position, pour nuancer leur propos ou au contraire aller au-delà.

Répondre au questionnaire prenait environ 15 minutes. Au total, chaque personne pouvait obtenir au maximum 100 points pour la réponse à toutes les questions. En fonction du score, chaque candidat·e obtient ensuite un "profil" :

- Parfaitement favorable à la mobilité durable (score égal ou supérieur à 90)
- Plutôt favorable à la mobilité durable (score situé entre 70 et 90)
- Moyennement favorable à la mobilité durable (score situé entre 50 et 69)
- Plutôt défavorable à la mobilité douce (score situé entre 30 et 49)
- Très favorable à la mobilité douce (score inférieur à 30)

Scores globaux selon les partis politiques

Malgré une distribution qui s'est voulue comme très équitable entre les partis politiques, la participation varie fortement en fonction des partis politiques.

Les participations des partis politiques sont réparties comme suit :

- Ensemble à gauche et Parti ouvrier populaire (EàG + POP) : 48
- Les Vert·es : 210
- Le Parti socialiste et les indépendant·es de gauche (PS + Indép. de gauche) : 192
- Les Vert'libéraux (VLib) : 31
- Le Centre : 8
- Autre / Sans orientation politique : 123
- Parti libéral-radical et indépendant·es de droite (PS + Indép. de droite) : 19
- Union démocratique du centre (UDC) : 17

Score moyen de chaque groupe politique
100 = meilleur score



**12,9% des
répondant·es
sont
lausannois·es**

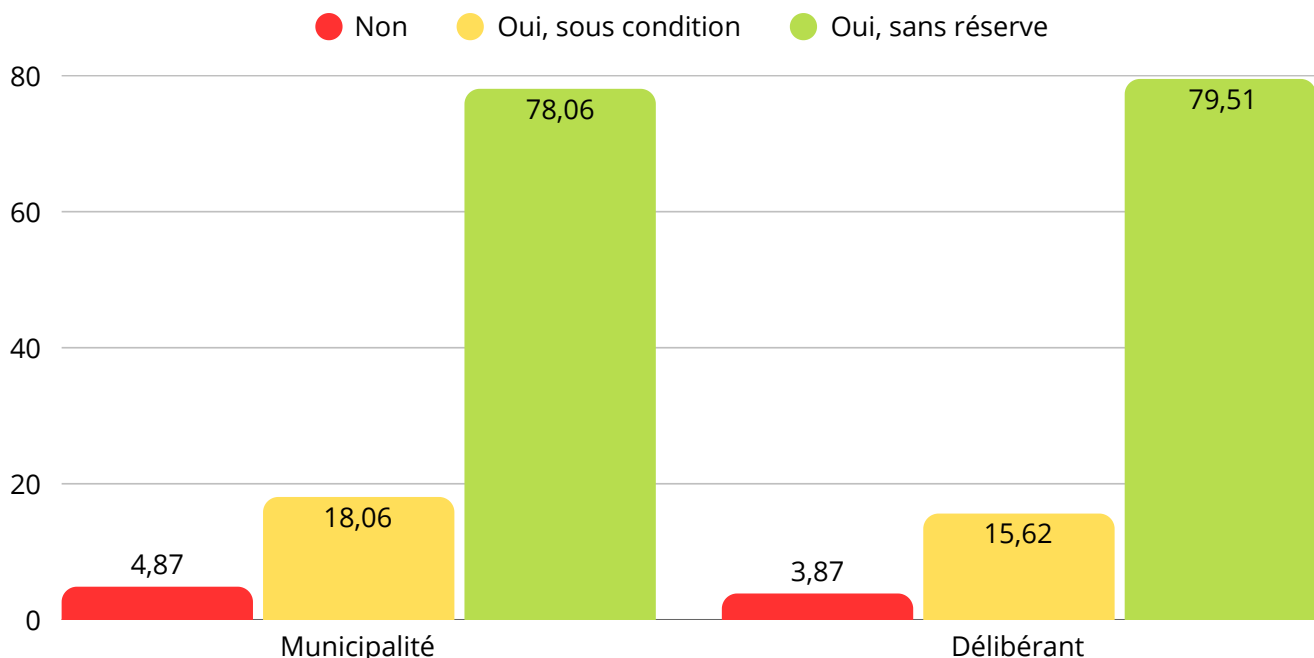
Le thème de la mobilité en général est générateur de différences majeures de visions entre partis politiques. Si les partis et groupes politiques soutenant une mobilité plus durable sont bien identifiés, la spécificité est aussi au niveau des élections communales d'avoir de nombreux·ses candidat·es sans étiquette politique, surtout dans les petites communes.

Une vision différenciée entre candidat·es à la Municipalité et dans les délibérants... mais pas sur tout

Pour 14 des 22 questions, les candidat·es au délibérant sont significativement plus en faveur d'une mobilité apaisée/douce que les candidat·es à l'exécutif.

Sur certaines questions il y a pourtant une meilleure "unanimité". Par exemple, il n'y a pas de différences entre les candidat·es en ce qui concerne le soutien aux zones 30, mais les candidat·es au délibérant sont davantage en faveur des zones de rencontre et du 30km/h de nuit. Ils et elles soutiennent également plus les baisses de tarif ciblées.

Différence de soutien aux zones 30 selon le type de candidature

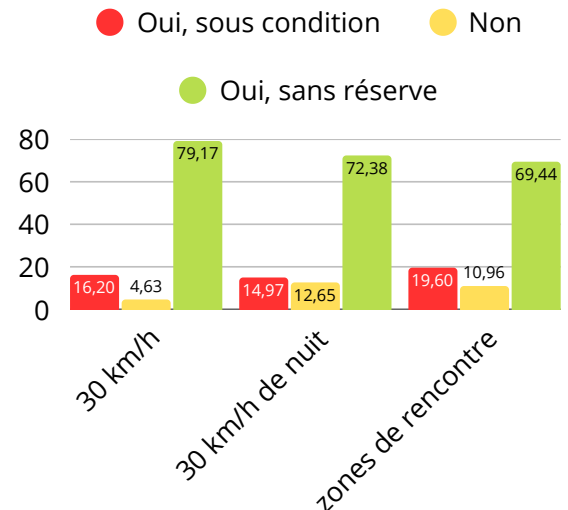


Des différences majeures sur le soutien ou non au 30 km/h

Globalement, parmi les répondant·es au sondage, la très grande majorité est favorable au développement des zones 30, du 30 km/h de nuit et de zones de rencontre à 30 km/h. Toutefois, la différence entre partis et groupes politiques est majeure.

60% de candidat·es indépendants pour le 30 km/h

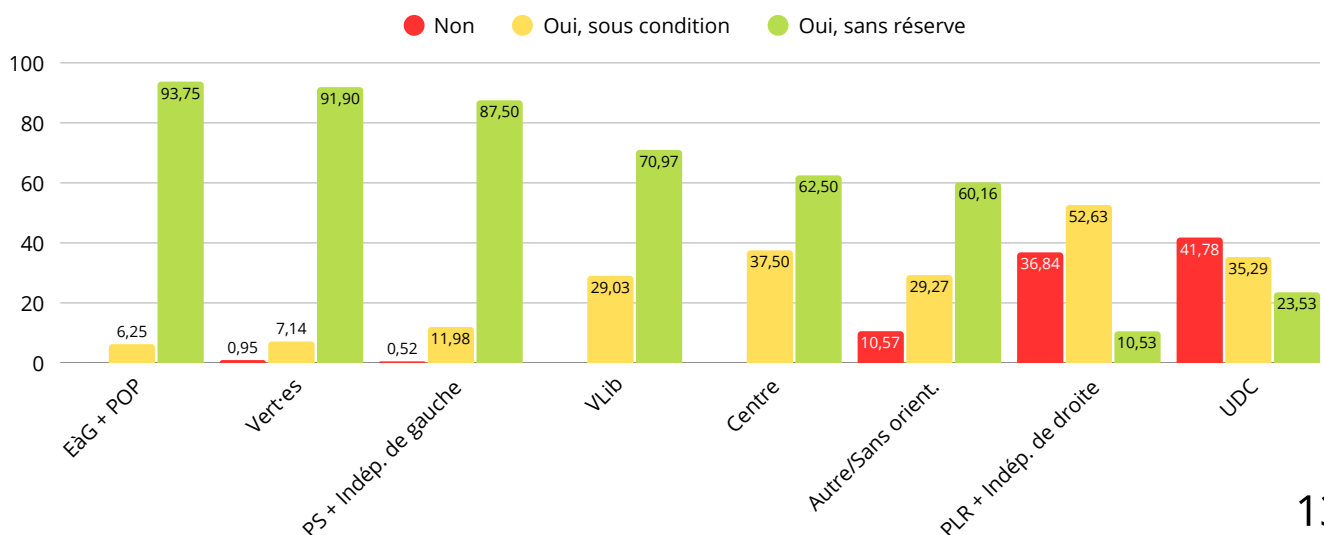
Ainsi, en zoomant sur les opinions des partis politiques, il est d'abord constaté que le 30 km/h est soutenu très largement de la gauche radicale au centre-droit, jusqu'aux Vert'libéraux mais aussi très largement soutenu par les candidat·es sans parti ou orientation partisane particulière. **Preuve s'il en est que, en dehors des étiquettes partisans, le 30 km/h est largement soutenu par les candidat·es aux élections communales.** A droite, seule l'UDC est farouchement opposée et les candidat·es PLR ou associé·es y sont globalement favorables, mais pas à n'importe quelle condition.



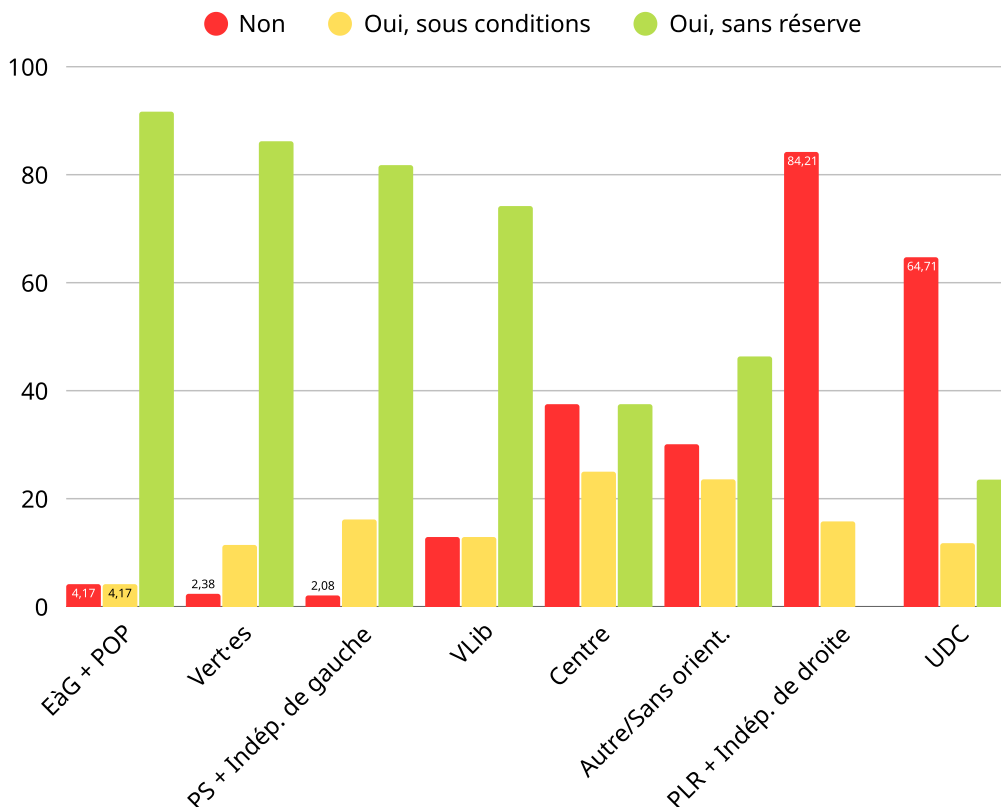
“Je soutiens une politique communale ambitieuse visant à développer les zones à 30 km/h. Cette limitation encourage les déplacements à pied et à vélo, apaise le trafic et rend les rues plus sûres en réduisant la gravité des accidents, protégeant particulièrement les enfants et les piétons. Elle contribue également à diminuer le bruit, améliorant ainsi le confort et la qualité de vie des riverain·e·s”

-Un·e participant·e

Soutien au 30 km/h par parti politique



Soutien au 30 km/h de nuit



“Sur le fond ce type de limitation m'agace, toutefois j'admets que pour les résidents il n'y a pas d'autre moyen aussi efficace que la limitation à 30kmh pour réduire le bruit et respecter leur sommeil aux dites heures”

-Un·e participant·e

A nouveau, en matière de 30 km/h de nuit, une mesure fondamentale pour permettre aux gens de pouvoir disposer d'un sommeil de qualité, fait particulièrement débat en fonction des sensibilités politiques. Mesure très largement soutenue à gauche, auprès des Vert·libéraux et des candidat·es sans étiquette politique, elle est fortement rejetée par l'UDC, mais pas autant qu'au PLR.

L'ATE regrette à nouveau que l'enjeu soit fortement politisé. Alors que le temps de parcours évolue assez peu, que les feux bleus restent effiacés et rapides pour intervenir en cas d'urgence, alors que c'est une mesure simple, peu coûteuse et permettant d'améliorer la santé de la population, son rejet est dommageable.

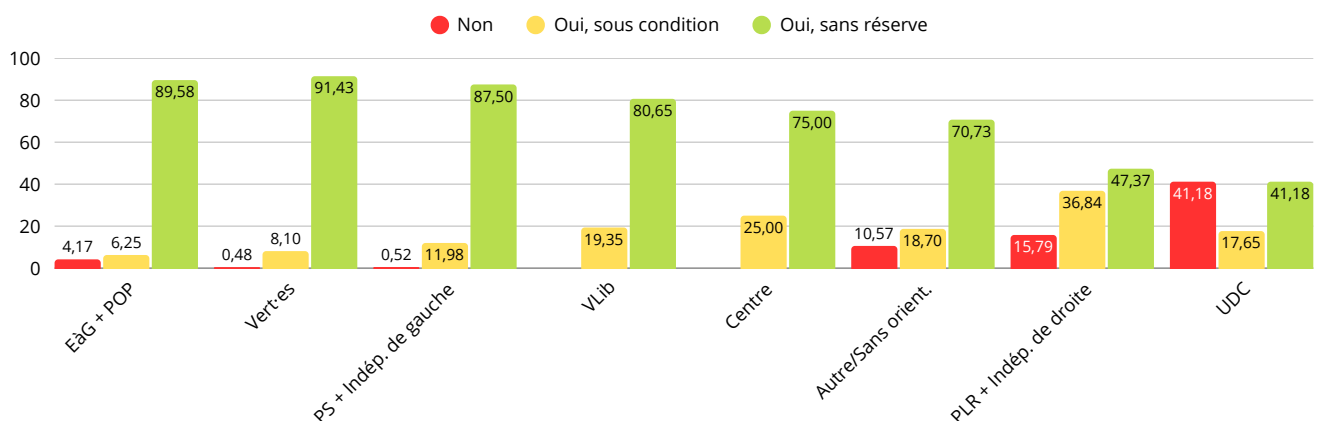
Contrairement aux idées reçues :

- Le 30 km/h de nuit ne ralentit pas tant l'automobiliste car les feux de signalisation sont souvent passés à l'orange “clignotant”
- Les feux bleus n'ont pas constaté d'effets négatifs sur les urgences vitales. La proportionnalité reste un élément fondamental dans la vitesse d'intervention des secours
- Le 30 km/h diminue le bruit d'environ 3 décibels, ce qui correspond à une diminution de moitié du trafic. Il a surtout montré ses preuves pour la diminution des bruits de pointe, améliorant d'ailleurs l'anticipation des automobilistes

Une peur réelle de perdre de l'autonomie communale en matière de baisse de vitesse

Beaucoup de participant·es sont inquiet·ètes de la perte d'autonomie communale en matière de 30 km/h. Au plus proche des besoins des citoyen·nes, avec une vraie connaissance des réalités vécues par les habitant·es, les autorités communales sont les plus compétentes pour intervenir pour la sécurisation routière ou encore la lutte contre le bruit. Le projet d'Albert Rösti de restreindre cette autonomie génère de très nombreuses craintes.

Maintien de l'autonomie communale en matière de baisses de vitesse



Un élément marquant : **la défense de l'autonomie communale est transpartisane.** Même si les résultats sont particulièrement clairs de la gauche radicale jusqu'aux candidat·e indépendant·es, il est à noter qu'une courte majorité du PLR est favorable de manière claire à la défense de cette autonomie communale, ce qui contraste avec les positions d'une partie des élu·es fédéraux·ales et une partie des élu·es cantonaux·ales. Les candidat·es UDC sont les plus farouchement opposé·es au maintien de l'autonomie, mais on est loin de l'unanimité pour autant.

“Dans ma commune, on entend souvent dire que la commune ne peut pas prendre la décision de réduire la vitesse à 30 km/h, même si la sécurité des piétons et des cyclistes est vraiment un sujet de préoccupation. Il est donc super important de clarifier le pouvoir de décision au niveau communal pour tenir compte des besoins spécifiques de la communauté locale. Il faut clarifier cette question importante”

“Je me suis opposé fermement au moratoire porté par le PLR concernant le 30 km/h sur le réseau routier principal. Il n'est, à mon sens, pas concevable que la Confédération se substitue aux acteurs locaux pour décider quels axes peuvent ou non être limités. Les communes et les villes, en lien direct avec la population et la réalité du terrain, sont les mieux placées pour définir ces orientations”

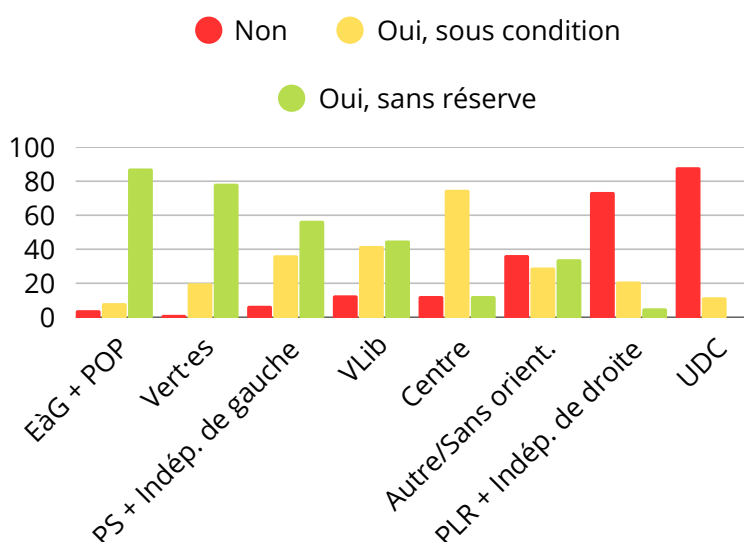
Le stationnement, véritable point d'échauffement

Dans le questionnaire, la question était posée de la manière suivante : *Êtes-vous favorable à une réaffectation d'espaces routiers (places de stationnement, voies de circulation) en faveur de rues conviviales, de terrasses pour les restaurants, de pistes cyclables sécurisées et/ou de trottoirs élargis ?* L'idée était dans la question de mettre en exergue des raisons concrètes de réévaluer des besoins de places de stationnement. Les ilots de fraîcheur nécessitent une arborisation, les restaurants et bars peuvent envisager agrandir ou mettre en place des terrasses conviviales, les trottoirs peuvent être élargis pour les piéton·nes et l'installation d'infrastructures sécurisées pour les cycles peut être nécessaire.

L'expérience et les études le démontrent : **ce qui permet de dynamiser un centre, c'est l'opportunité de pouvoir flâner, ce sont les zones piétonnes, c'est l'accès facilité à pied ou à vélo, voire en transports publics, c'est l'absence du bruit de la circulation routière.** Les client·es des commerces, contrairement aux idées reçues, sont très majoritairement des piéton·nes. Font exception le stationnement des riverain·es, des personnes à mobilité réduite ou des livraisons.

Malgré tout, **le sujet polarise très fortement**, même avec une question large d'interprétation qui évoquait non seulement l'intérêt de la mobilité douce, mais aussi celui des commerces.

Êtes-vous favorable à une réaffectation de voies de circulation ou de places de stationnement en d'autres usages ?



"Une campagne d'informations et de sensibilisation auprès des commerçants et des clients devrait accompagner de telles mesures. Souvent, ces personnes pensent que l'accès aux voitures est indispensable pour que le centre-ville et les commerces soient attractifs et que les zones sans voitures sont contraire aux commerces."

- Un·e participant·e

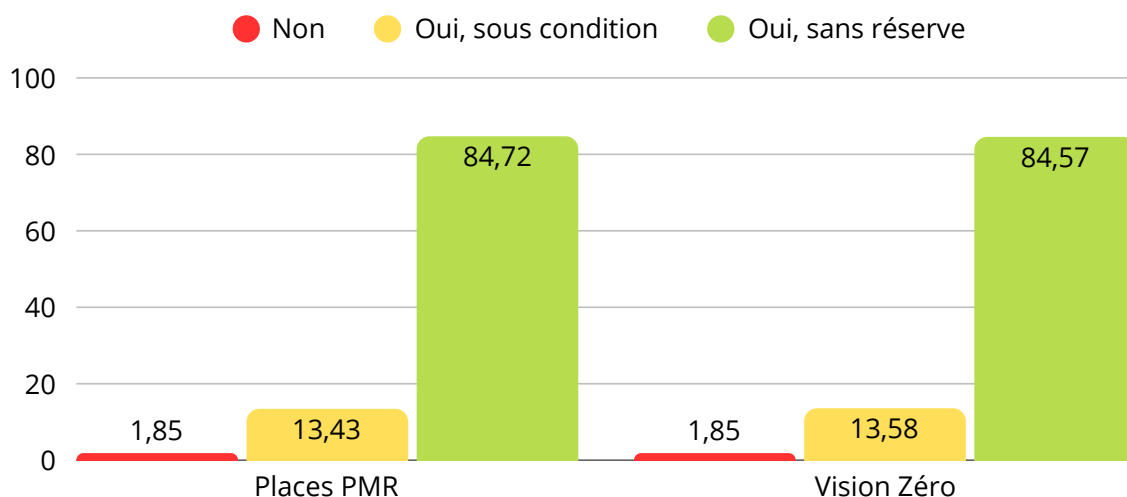
La “vision zéro”, un nouveau concept à adopter aux quatre coins du Canton

Dans le questionnaire, l'ATE a introduit le concept de “vision zéro”. La Vision Zéro est une stratégie de sécurité routière qui postule qu'aucun décès ni blessure grave sur les routes n'est acceptable, visant ainsi à éliminer totalement ces tragédies grâce à une approche qui reconnaît l'erreur humaine et conçoit les infrastructures pour être plus sûres pour tous les usagers (piétons, cyclistes, automobilistes).

Ce concept a fait l'objet d'un très large soutien dans les réponses du questionnaire, tous partis confondus. Ce concept est encore peu évoqué dans le Canton de Vaud, et il est pourtant central.

Les personnes à mobilité réduite (PMR) font l'unanimité

Les personnes à mobilité réduite doivent être soutenues. La quasi-totalité des participant·es partagent cette opinion. Un élément rassurant, mais qui doit être mis dans un contexte particulier : nos communes sont souvent déjà fortement densifiées : alors pour disposer de suffisamment de places pour les personnes à mobilité réduite, une question demeure : est-on prêt à renoncer à des places de stationnement voiture “ordinaires” pour les remplacer par des places pour personnes handicapées ?

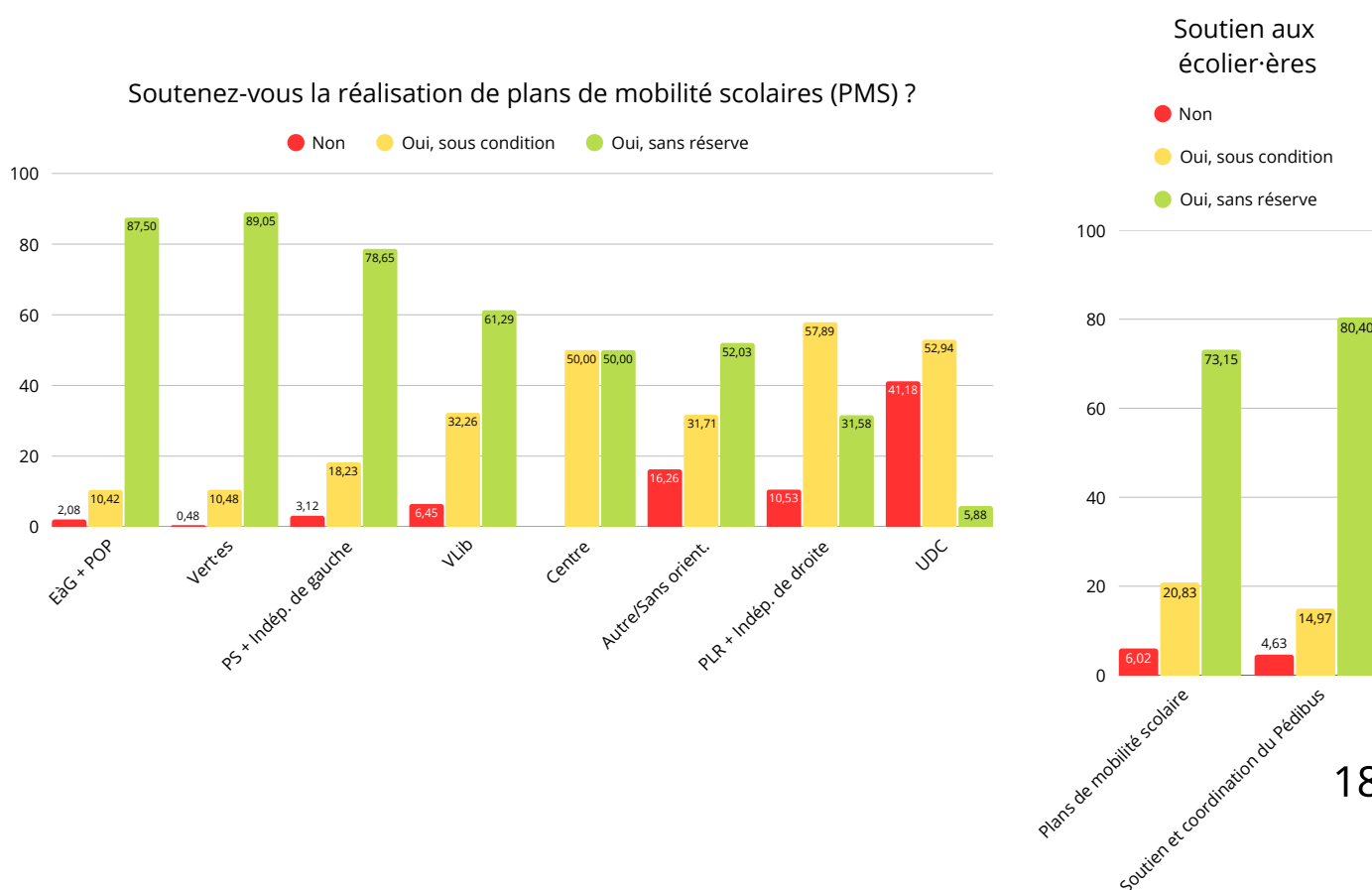


La sécurité sur le chemin de l'école... une urgence politique

Partout dans le Canton, les chemins de l'école ne sont pas sûrs. Les parents-taxis, qui craignent pour la sécurité de leurs enfants, renforcent à leur insu l'insécurité sur le chemin de l'école. Aller en toute autonomie à l'école et en toute sécurité est un défi permanent. Il est urgent que cela change. **L'ATE accorde une place particulièrement importante à cet enjeu. La section vaudoise a interrogé les candidat-es sur la nécessité de mettre en place des plans de mobilité scolaire.**

L'absence d'unanimité sur l'enjeu de la sécurité sur le chemin de l'école déçoit beaucoup

Un Plan de Mobilité Scolaire (PMS) est une démarche participative visant à analyser et améliorer les déplacements des élèves vers et depuis l'école, en réduisant la dépendance à la voiture individuelle (parents-taxis) pour favoriser les modes actifs (marche, vélo), les transports en commun, et ainsi sécuriser les trajets et réduire les nuisances. Ce plan inclut un diagnostic, des recommandations, et des actions concrètes. Un plan de mobilité scolaire peut aussi mener vers d'autres mesures très concrètes et qui ont fait leurs preuves, **comme des rues scolaires**, soit des rues fermées à la circulation devant les écoles aux heures de début et de fin des cours. Ici, soyons clair-es : l'ATE attendait un soutien unanime, tous partis confondus. La sécurité sur le chemin de l'école ne devrait faire douter. Les résultats démontrent, malgré un soutien général, de forts refus selon le groupe politique.



Quid du soutien public à l'installation de bornes de recharge chez les privé·es ?

L'ATE a demandé aux participant·es s'ils avaient un avis, et si oui lequel, sur une question qui divise, indépendamment des sensibilités politiques. Est-ce utile et est-ce aux autorités communales de subventionner la mise en place de bornes de recharge électrique ?

Les réponses sont très variées, souvent complètes et étayées, et permettent d'avoir une vue d'ensemble de ce qui questionne ou interroge, sans avoir ici dans le cadre de ce questionnaire une volonté de fournir une réponse ou une solution définitive. Quelques extraits parlants :

Oui mais sous condition de preuve d'achat d'un véhicule électrique sobre et léger

Je suis partagé sur cette question. Systématiser les bornes de recharges n'est pas la solution à mon sens. Néanmoins je pense qu'il pourrait y avoir une meilleure incitation pour les locataires qui dépendent du bon vouloir de leur propriétaire. Les cas d'usage devraient être clairement analysés

Oui, mais plutôt sous forme d'une aide à l'investissement (prêts à taux nul) et facilité réglementaire

Il est important de rediriger le stationnement des véhicules dans les parkings privés existants, et les véhicules existants doivent être électrifiés dans la mesure du possible. Cependant, la Ville ne devrait plus subventionner de mesures en faveur des automobilistes: ce subventionnement est fait de manière continue depuis plus d'un siècle en offrant gratuitement l'espace public et des infrastructures totalement disproportionnées aux automobilistes par rapport aux autres usag·ères·ers de l'espace public. Cette politique n'est plus acceptable au vu des enjeux sociaux et écologiques actuels.

Je préférerais mettre en avant des subventions pour les bornes de recharge électrique lorsqu'elles sont associées à des solutions de car-sharing, plutôt que lorsqu'elles visent uniquement les particuliers. L'objectif est avant tout de réduire le nombre de voitures individuelles dans les régions où cela est possible. Cela pourrait toutefois être envisagé comme une solution transitoire pour accompagner l'électrification du parc automobile.

Les technologies évoluent, on parle aussi de voiture à recharge bidirectionnelle qui ne nécessiteraient plus de bornes. Les bornes pourraient être subventionnée lorsqu'elles sont couplées avec une installation photovoltaïque et une batterie dans quel cas elle ne surchargerait pas le consommation aux heures creuses de production

Non. Ayant un véhicule 100% électrique j'estime que nous avons assez de privilège tel que le coût au km plus faible, droit à la route avec 90% de rabais, assurance plus basse, frais d'entretien proche de 0. L'acquisition d'un borne de recharge est faible et très vite compensé. Gardons ces financements pour subventionner des abonnements de transport public

Oui, je suis favorable à ce que la commune subventionne l'installation de bornes de recharge électriques chez les particuliers, car cela facilite la transition vers une mobilité plus durable. Ces aides encouragent l'adoption de véhicules moins polluants tout en tenant compte des besoins réels des habitant-es.

Pour une commune comme la mienne (370 habitants), pourquoi ne pas installer X stations ci et là dans la commune, plutôt que de démultiplier les bornes personnelles?

Non. La responsabilité individuelle prime. En outre, la mobilité électrique ne résoud pas tous les problèmes , notamment de bruit au-delà de 30 km/h.

Suite des questionnaires

Ces 650 réponses doivent permettre aux citoyen·nes de connaître la position des candidat·es de manière transparente. Est-ce que telle personne ou tel parti politique souhaite renforcer la sécurité sur le chemin de l'école, par exemple ?

Ces informations sont rendues publiques pendant la durée des élections, et peuvent être consultées en toute transparence sur www.ate-vd.ch/2026. Jusqu'à fin février, l'ATE diffuse une campagne d'information sur les réseaux sociaux et dans les grandes gares du Canton, à l'aide d'une affiche de campagne ciblée. L'objectif : que plusieurs milliers de Vaudois·es s'intéressent à ce que leurs candidat·es, dans leur commune, vont défendre ou combattre en matière de mobilité.

L'ATE, en outre, maintiendra contact avec les personnes ayant rempli le questionnaire, tout au long de la législature à venir pour les heureux·ses élu·es.



164	Epalinges	Assez favorable à une mobilité plus durable	MICHELLE	Vincent	89
165	Epalinges	Parfaitement favorable à une mobilité durable	Burki	Fanny	100
166	Epalinges	Assez favorable à une mobilité plus durable	Heiniger	Latha	80
167	Epalinges	Assez favorable à une mobilité plus durable	Gouveia	Alexandre	84
168	Epalinges	Assez favorable à une mobilité plus durable	Ausoni	Alain	82
169	Epalinges	Moyennement favorable à une mobilité plus durable	Corbaz	Ernest	69
170	Epalinges	Parfaitement favorable à une mobilité durable	Binamé	Corentin	99
171	Epalinges	Assez favorable à une mobilité plus durable	Guex	Brigitte	87
172	Epalinges	Moyennement favorable à une mobilité plus durable	Restauri	Chloé	65
173	Essertines-sur-Rolle	Moyennement favorable à une mobilité plus durable	Martin	Sylvain	52
174	Essertines-sur-Rolle	Parfaitement favorable à une mobilité durable	Moinat	Marie-Pomme	90
175	Essertines-sur-Rolle	Assez favorable à une mobilité plus durable	Peter	Nils-Henri	84
176	Froideville	Moyennement favorable à une mobilité plus durable	Eschbach	Anais	61
177	Froideville	Très défavorable à une mobilité plus durable	Delisle	Killian	17