

TRAVAUX

Réponse à la motion de Mme Gisèle-Claire Meylan demandant une étude complète du système lausannois des passages piétons

Rapport-préavis N° 2003/48

Lausanne, le 9 octobre 2003

Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs,

1. Objet du rapport-préavis

Par le présent rapport-préavis, la Municipalité répond à la motion de Mme Gisèle-Claire Meylan demandant une étude complète du système lausannois des passages piétons¹.

2. Préambule

Faisant suite au rapport-préavis N° 147² du 27 avril 2000, Mme Gisèle-Claire Meylan a déposé la motion citée en titre. Dans sa séance du 13 février 2001¹, le Conseil communal a décidé de prendre en considération cette motion et de la renvoyer à la Municipalité pour étude et rapport. Pour rappel, la motionnaire regrettait que les services communaux n'aient pas connaissance du nombre exact des passages piétons existant sur le territoire lausannois. De plus, elle s'inquiétait de l'absence de critère justifiant ou non la création, voire la suppression de ces passages.

Prenant compte de ce constat, la Municipalité présente dans le présent rapport-préavis :

- l'inventaire des passages piétons existants ;
- les critères précis sur lesquels elle se fonde pour construire, voire supprimer ces passages ;
- l'évolution de la législation dans les zones 30 sur l'opportunité des marquages au sol au droit des passages.

3. L'inventaire des passages piétons

Pendant longtemps, la signalisation routière a été installée au fur et à mesure des besoins, parfois de manière empirique, sans être reportée systématiquement sur des plans de rues ou de places. C'est ainsi qu'au moment de l'adoption du préavis N° 147, on ne disposait que d'une connaissance approximative du nombre de traversées existantes. A la fin 2001, il était estimé à environ 850 et le simple énoncé de ce chiffre montre que la réalisation d'un inventaire systématique n'est pas anodine. La constitution d'une simple liste d'emplacements, par exemple répertoriés par adresses, n'apporte pas beaucoup d'enseignement si ces aménagements ne sont pas également décrits. Aussi, la première approche a-t-elle été de définir l'ensemble des caractéristiques qu'il est utile de relever en relation avec la traversée piétonne afin d'avoir une base de données structurée, permettant une analyse judicieuse des informations ainsi récoltées.

¹ Bulletin du Conseil communal, 2001, tome I, page 204

² Bulletin du Conseil communal, 2000, tome II, pages 563 à 575

En se basant principalement sur les particularités énumérées dans les normes VSS (normes publiées par l'Union des professionnels suisses de la route), par le BPA (Bureau de prévention des accidents), ainsi que sur les données techniques intéressant les services, le contenu d'une fiche d'inventaire exploitable devrait indiquer :

- les caractéristiques liées à la situation géographique ;
- les caractéristiques liées au trafic ;
- les caractéristiques liées à la sécurité ;
- les caractéristiques liées à l'aménagement.

Une fiche-type a ainsi pu être établie (cf. annexe).

Sur l'ensemble de ces caractéristiques, toutes ne sont pas disponibles par simple observation visuelle. En effet, les données liées à la charge de véhicules ou de piétons nécessitent soit une recherche dans une autre base de données (comptages routiers quinquennaux de la COREL, comptages ponctuels existants), soit des investigations supplémentaires (comptages piétons à réaliser au fur et à mesure, au gré des besoins éventuels).

Après avoir testé diverses méthodes (lecture de plans, relevés sur les terrains), le service de la circulation a procédé à un relevé systématique du territoire communal, basé principalement sur la lecture des photographies aériennes de la ville, complété par des informations provenant de bases de données existantes. Il a ainsi obtenu un inventaire de 959 passages piétons balisés dûment qualifiés (au 30 juin 2003). Il faudra encore y ajouter les quelques traversées réalisées en « trottoir continu », non répertoriées avec le mode de relevé retenu. A ce jour, aucun traitement de ces informations n'a encore été entrepris.

4. Critères pour construire des nouveaux passages

Dans le préavis N° 147, l'évaluation de la tâche à accomplir pour parfaire l'équipement de Lausanne en moyens de traverser les rues était basée sur l'approche suivante :

Un inventaire test sur une portion de territoire avait d'abord été effectué, par comptage des emplacements potentiellement susceptibles d'être équipés. C'est sur cette base que le nombre de 180 passages à baliser avait été articulé.

Pour la suite, le préavis proposait une « planification géographique » :

« Identifier des emplacements potentiels pour l'aménagement de traversées piétonnes est une tâche qui semble relativement aisée, comme on a pu s'en rendre compte dans l'inventaire partiel purement géographique relaté plus haut. L'extension de cet inventaire sur l'ensemble du territoire urbain permettra de compléter la documentation de base nécessaire à la planification géographique demandée par la motionnaire.

Dans la somme considérable d'emplacements ainsi identifiés, il faudra cependant opérer une sélection des objets les plus urgents ou les plus pertinents et fixer des priorités. Le critère prioritaire est évidemment la sécurité, mais en dehors des cas extrêmes qui, en principe, ont déjà été pris en compte dans la planification ordinaire, il est cependant difficile à utiliser car il n'y a pas d'instrument pour mesurer l'insécurité.

La liste des objets à mettre en œuvre sera donc faite en tenant compte des critères complémentaires suivants :

- *emplacement ayant fait l'objet d'une demande d'habitant(s) du quartier ;*
- *emplacement figurant dans le plan « Réseau piétonnier » du plan directeur communal ;*
- *emplacement situé à proximité de chantiers en cours sur l'espace public (économie de moyens) ;*
- *autres emplacements. »*

Dans les faits, l'analyse systématique n'a pas encore été entreprise. En effet, la prise en compte d'emplacements arrivant « naturellement » dans la liste des objets à réaliser a, à ce jour, entièrement utilisé les disponibilités en personnel. C'est ainsi qu'avec les demandes en provenance des habitants et les emplacements détectés à l'occasion d'autres chantiers en cours, le nombre de nouveaux passages est passé à 22 en 2000, 27 en 2001 et 38 en 2002. Les montants engagés pour ces aménagements sur le crédit d'investissement « passages piétons » s'élèvent à 668'736.85 francs au 7 août 2003.

Les caractéristiques des emplacements où se justifie l'installation d'un passage piéton ne répondent pas à une définition précise et uniforme. Une large part est en effet laissée à l'appréciation, chaque endroit du territoire étant unique. Le préavis N° 147 donnait quelques pistes pour qualifier les emplacements à équiper :

- les carrefours dépourvus de passage piéton ;
- les ruptures de continuité dans des cheminements ;
- les longs tronçons routiers sans passage protégé ;
- la proximité d'équipements sensibles (écoles, parc) ;
- les problèmes de « sécurité pure ».

Les recommandations du BPA et les normes VSS constituent une aide à la décision, mais pas un canevas rigoureux qui serait applicable sur l'ensemble du territoire.

5. La suppression des passages piétons

Contrairement à ce que laisse entendre la motion, les critères qui conduisent à l'installation d'un passage piéton ne sont généralement pas utilisables pour leur suppression. Il est par exemple compréhensible qu'il est peu vraisemblable que la sécurité ne doive plus être assurée, que la continuité d'un cheminement ne soit plus nécessaire, etc.

Pendant ces trois dernières années, trois passages ont été supprimés. Il apparaît qu'en réalité deux catégories de motifs peuvent conduire à une telle décision.

- L'installation est dangereuse : heureusement peu fréquent, c'est un cas de figure néanmoins possible, soit à cause d'une mauvaise appréciation de la situation au moment de son aménagement (mais ce cas est de moins en moins vraisemblable, le cadre normatif étant de plus en plus contraignant), soit parce que d'autres réalisations ont modifié le contexte dans lequel il s'inscrit. Ce phénomène montre d'ailleurs à quel point il est difficile, voire illusoire, d'avoir en permanence une vision complète des 950 passages lausannois.

Un des passages supprimés en 2001 présentait une telle situation de danger (Vallombreuse). Il est à relever que ce cas a été mis en évidence par un habitant, ce qui montre que la connaissance du territoire acquise « in situ » ne conduit pas forcément à demander « plus », mais à demander « mieux ».

- L'installation est obsolète : la fonction principale du passage piéton est de protéger, aussi bien en montrant à l'automobiliste un emplacement où il doit lui céder le passage qu'en indiquant au piéton l'endroit adéquat pour franchir la chaussée. Il peut arriver que d'autres mesures de protection le remplacent. L'aménagement d'un « seuil » par exemple ou l'instauration d'une zone 30 peuvent amener à la suppression d'un balisage jaune. Le cas des zones 30 mérite un examen particulier.

6. Le cas des zones 30

Lors de l'adoption du préavis N° 147 en novembre 2000, il existait 20 zones 30 à Lausanne. Compte tenu des réalisations en cours, ce nombre s'élèvera à 26 à la fin 2003, l'ensemble couvrira près de 30 % du territoire urbain communal.

L'approche de la question du balisage des passages piétons dans ces zones révèle une certaine difficulté à appréhender la situation, l'évolution des comportements des usagers étant encore incertaine.

Le 1^{er} janvier 2002, une nouvelle rédaction de l'Ordonnance sur la signalisation routière (OSR) est entrée en vigueur. Les nouvelles dispositions instaurent la zone de rencontre en remplacement de la rue résidentielle et précisent le régime applicable en zones 30. Pour celles-ci, les conditions-cadres permettant leur aménagement ont été assouplies et les principes qui régissent la signalisation modifiés. Le renforcement de l'idée que c'est la modération du trafic qui garantit la sécurité et non plus la signalisation des dangers conduit ainsi à exclure presque totalement le balisage du « stop », de « pertes de priorités » ou de passages piétons, les exceptions devant être rares. Par contre, le rappel de la limitation de vitesse par une indication au sol, autrefois interdit, est maintenant autorisé.

L'application stricte de ces dispositions pourrait conduire à la suppression de tout balisage (sauf stationnement et limitation de vitesse) dans ces zones. Dans l'immédiat, la règle est qu'à l'intérieur des zones 30 les éventuels nouveaux passages ne sont balisés qu'à proximité immédiate des écoles, situation qui pourrait encore évoluer avec le développement spécifique (hors législation routière) d'une signalisation des écoles.

Il faut rappeler cependant que l'évaluation d'un premier train de 180 passages provenait d'une estimation qui excluait les zones 30. L'extension de celles-ci aura comme conséquence une légère diminution du nombre de situations potentielles.

7. Conclusion

Les règles qui régissent la réalisation ou la suppression des passages piétons, conditionnées essentiellement par la sécurité et le confort des usagers, sont régulièrement mises à jour et appliquées par l'administration lausannoise.

Fondée sur ce qui précède, la Municipalité vous prie, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir prendre les résolutions suivantes :

Le Conseil communal de Lausanne,

vu le rapport-préavis N° 2003/48 de la Municipalité, du 9 octobre 2003 ;
ouï le rapport de la Commission nommée pour examiner cette affaire;
considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

d'approuver la réponse à la motion de Mme Gisèle-Claire Meylan demandant une étude complète du système lausannois des passages piétons.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :

Daniel Brélaz

Le secrétaire :

François Pasche