

Avenue d'Echallens / LEB

La sécurisation de l'avenue d'Echallens

L a u s a n n e

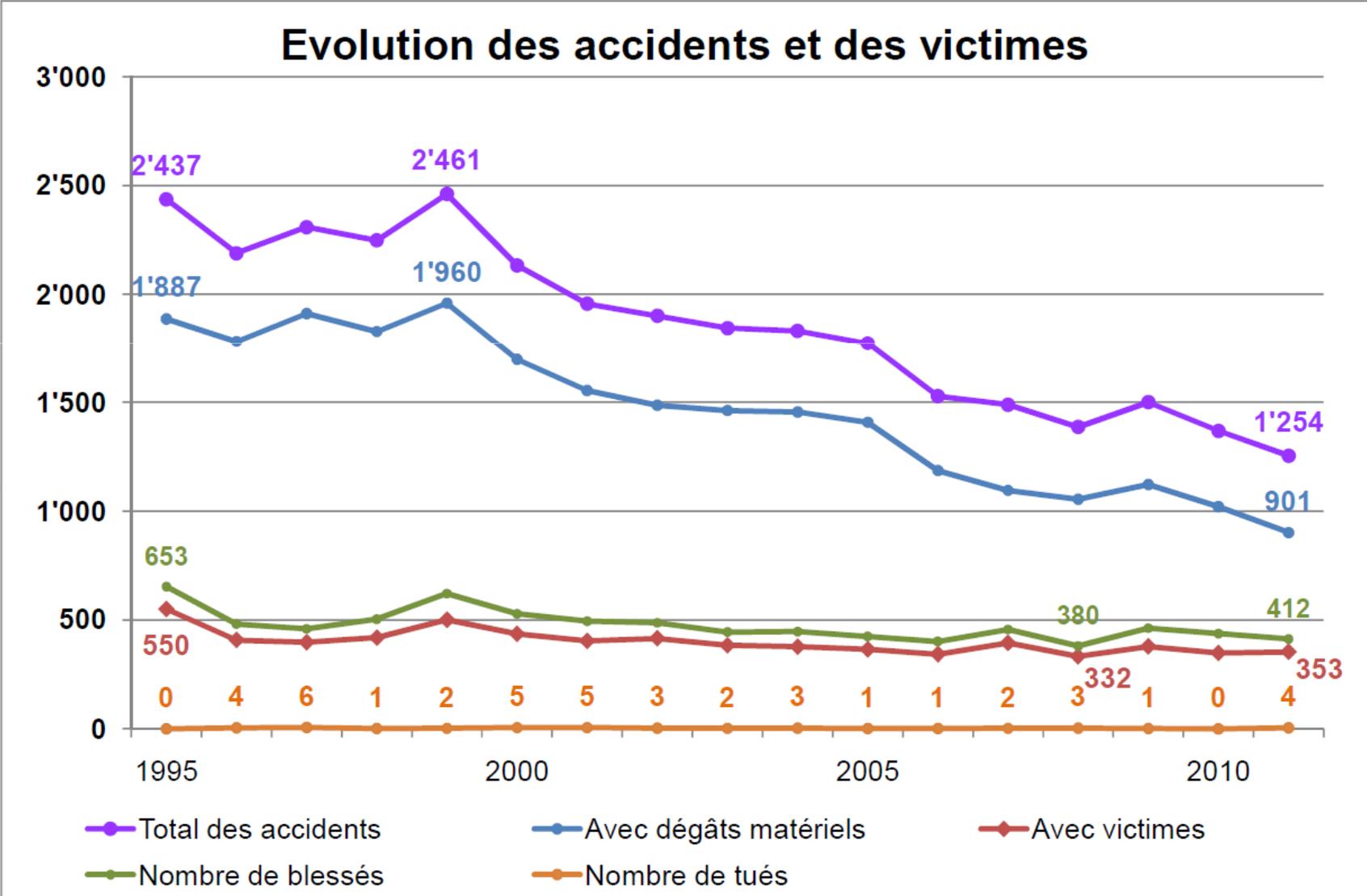
direction des travaux



Monsieur Olivier Français
Conseiller municipal directeur des travaux
Conseiller national

Sécurité des usagers de la voirie

Des réflexions et une attention quotidienne



Sécurité des usagers de la voirie

Des réflexions et une attention quotidienne

Plan Directeur Communal (1996)

- ❖ **Piétons** : Il a donné aux piétons une place privilégiée dans la ville en veillant au respect de la prise en compte du piéton dans la planification, l'étude et la réalisation de projets d'aménagement de l'espace public. Il prévoit l'amélioration des liaisons existantes en ce qui concerne la sécurité et le confort des piétons, principe qui est mis en application chaque année grâce à des fonds communaux débloqués pour la sécurisation des traversées piétonnes notamment.
- ❖ **Cyclistes** : Il prévoit pour la circulation des cyclistes un schéma d'itinéraires sûrs et praticables et, lors de la conception de tout aménagement ou réaménagement routier, des possibilités de favoriser un trafic cycliste sûr et commode.

Sécurité des usagers de la voirie

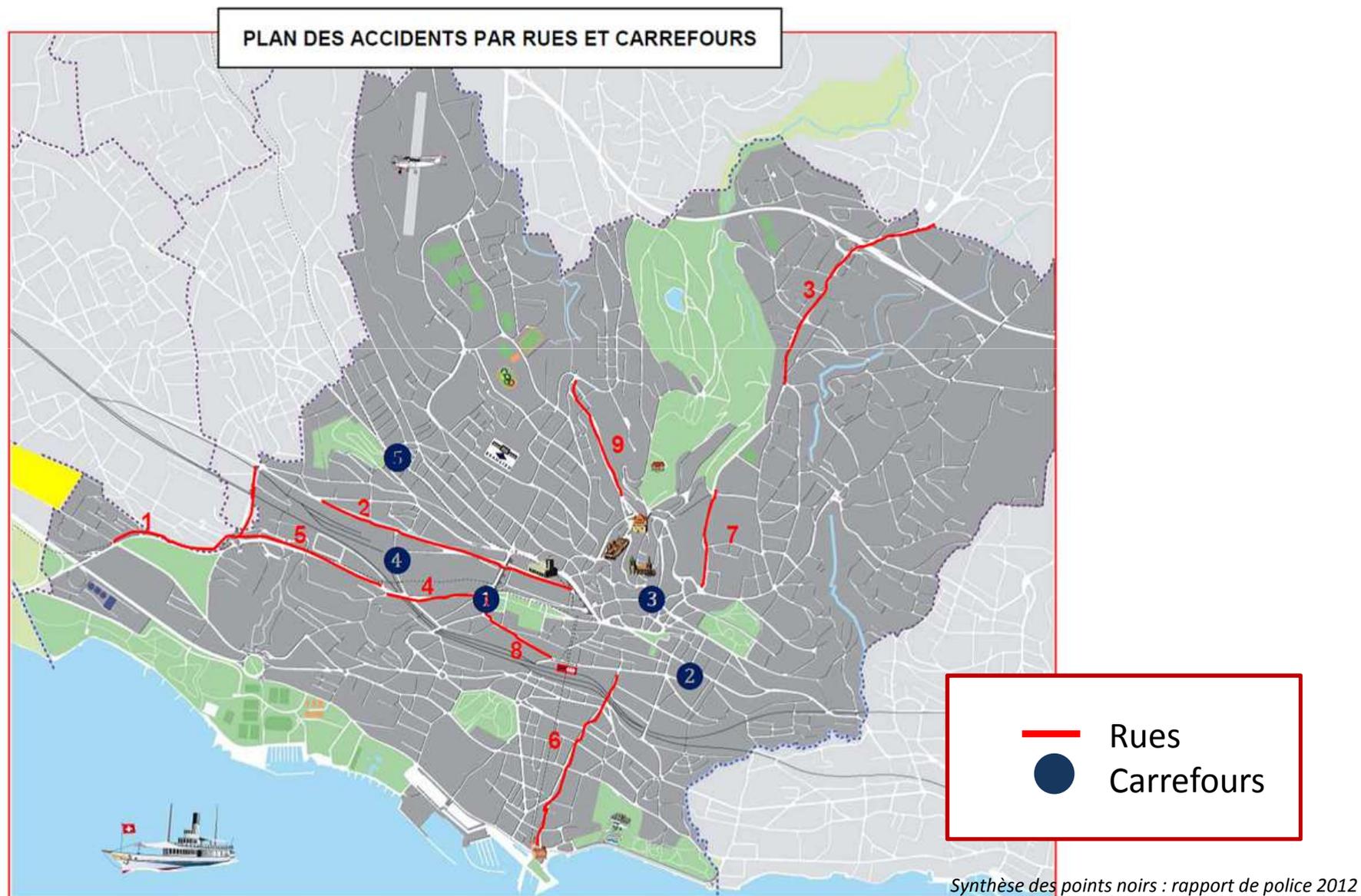
Le service routes et mobilité

Démarche accidents

- ❖ Examen obtenu à l'EPFL par 2 collaborateurs RM pour mener un « **audit de la sécurité des aménagements routiers** ». Permettent une lecture des projets qui sont étudiés dans le service.
- ❖ Formation prévue pour **traitement en temps réel des données d'accidentologie** : l'application métier VUGIS (OFROU). 3 collab. RM vont y être formés ce mois-ci pour pouvoir mener des analyses sur les accidents.
- ❖ Amélioration de la chaîne de traitement des accidents :
Proactivité du service en vue de déterminer les zones à traiter .
- ❖ Identification des points noirs du réseau lausannois :
 - ➔ Slide suivant : Plan des accidents par rue et par carrefour

Accidentologie

Des réflexions et une attention quotidienne



Accidentologie

La situation sur l'av. d'Echallens

- ❖ Entre 2010 et 2013 : 70 accidents sur l'av. d'Echallens, dont 13 avec le LEB et 5 avec les *t/*
- ❖ Tous les accidents de 2013 impliquaient un LEB en sortie de ville (en « contresens »)
- ❖ En 2013, 7 accidents avec le LEB dont 3 depuis la cadence 15', à savoir :
 - 4 accidents LEB-voiture **sans blessés** dont :
 - 3 en entrée tourner à gauche sur la contre-allée Migros (mouvement interdit)
 - 1 en tourner à gauche sur l'av. d'Echallens depuis la rue de Strasbourg (virage trop large)
 - 3 accidents LEB-piéton, **1 blessé léger, 1 blessé grave, 1 décès**, dont :
 - 2 sur le passage piéton à hauteur de l'av. d'Echallens 59/56
 - 1 sur le passage piéton à hauteur de l'av. d'Echallens 121

L'enquête sur le dernier accident est en cours

Contexte sécurité

Mesures de sécurisation déjà réalisées

2002 – 2004	Motion Cavin – Conseil Communal
2004 – 2006	Rapport de sécurité LEB / av. d'Echallens
2008	Coloration verte de la voie ferrée Création d'un passage piéton supplémentaire (Av. n°60)
2009	Pose de barrières sur le trottoir le long de la voie ferrée
2010	Interdiction des mouvements de tourne-à-gauche vers les deux contre-allées et fermeture de l'accès privé du n° 79 (barrière)
2011	Amélioration de l'éclairage public
2013	Prolongement de la coloration verte entre Montétan et Prilly

Historique

Le LEB depuis 1873

- 1873** Première course d'essai et inauguration Chauderon- Cheseaux
- 1935** Création de la nouvelle halte de Union-Prilly
- 1961** Mise en service de la ligne tl 9
- 1995** 1^{ère} étape : Inauguration de la liaison souterraine Parc de la Brouette - Chauderon
- 2000** 2^e étape liaison souterraine : le LEB atteint Lausanne Flon
- 2013** Passage à une cadence 15' le 26 août



Historique : évolution et fréquentation

Evolution de la circulation

❖ Voyageurs annuels LEB :

1880 : 85'000 (voy/an)

1912 : 180'000

1945 : 720'000

1978 : 1'160'000

2001 : 1'740'000

2010 : 2'940'000

❖ Trafic av. d'Echallens :

TJM 1995 : 11'100 (véh/jour)

TJM 2000 : 10'300

TJM 2005 : 12'400

TJM 2010 : 11'200

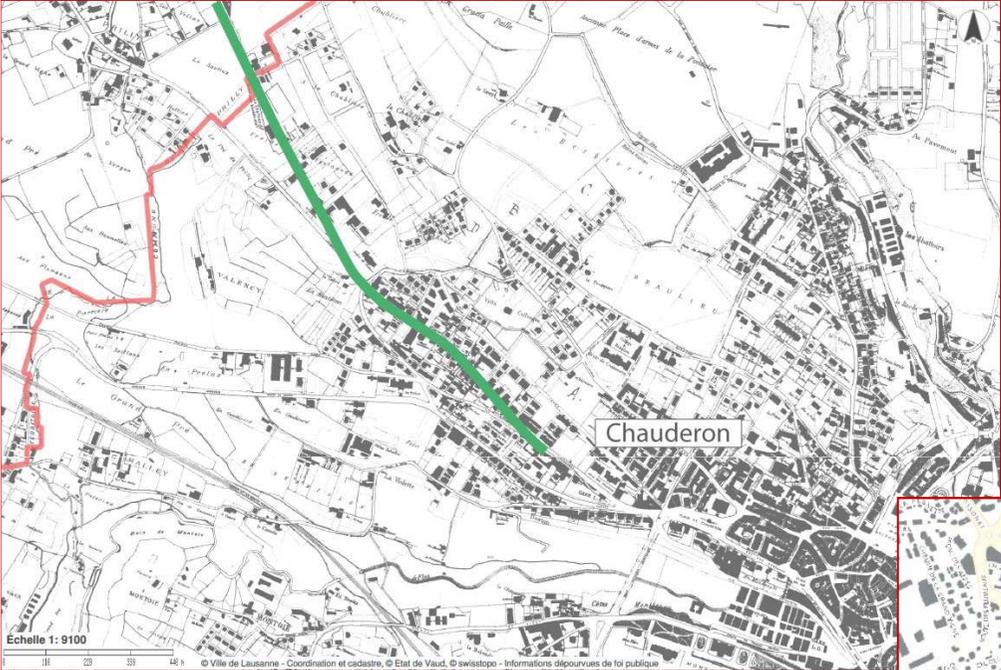
❖ Ligne 9 t/ en 2012

Cadence de 6.5min

477'000 montées + descentes à l'arrêt St-Paul

700'000 voy. à bord sur l'av. d'Echallens

Une urbanisation progressive



1912



2013

Situation actuelle

Configuration des passages piétons de l'avenue d'Echallens



Rappel des lois sur passages non régulés

Articles de loi – en résumé

Articles 6 & 47 de l'Ordonnance sur la Circulation Routière (OCR)

Articles 33 & 49 de la Loi sur la Circulation Routière (LCR)

Responsabilité des piétons

- ❖ Le piéton bénéficie de la priorité sur les passages pour piétons non-régulés, **sauf à l'égard des trams et trains.**
- ❖ **Il doit renoncer à sa priorité si le véhicule ne peut pas s'arrêter à temps.** Le piétons ne doit pas se lancer sur le passage piétons à l'improviste

Responsabilité des automobilistes

- ❖ L'automobiliste doit circuler avec une prudence particulière aux abords des passages pour piétons.
- ❖ Il doit s'attendre à la présence de piétons bénéficiant de la priorité.

Rappel des lois sur passages régulés avec feux

Articles de loi – en résumé

Article 3 de l'Ordonnance sur la Circulation Routière (OCR)

Article 31 de la Loi sur la Circulation Routière (LCR)

Responsabilité des automobilistes

- ❖ L'automobiliste n'est pas tenu de ralentir son allure au droit du passage pour piétons, dans la mesure où la signalisation lumineuse lui donne la priorité.
- ❖ L'automobiliste doit rester constamment attentif à la circulation.
- ❖ Il a de fait sa part de responsabilité s'il heurte un piéton traversant au rouge.

**LES AMENAGEMENTS ACTUELS SONT
CONFORMES A LA REGLEMENTATION**

Mesures envisagées

Prévention

Intensification des contrôles

- ❖ Sur l'interdiction du tourner à gauche
- ❖ Sur les traversées piétonnes

Campagne de prévention/sensibilisation

- ❖ Action sur les piétons (flyers distribués par Police)
- ❖ Action sur les automobilistes (entrée des contre-allées)
- ❖ Action sur les riverains (tout ménage)
- ➔ Campagne en 2 temps : avant Noël 2013 & début du printemps 2014

Mesures envisagées

Signalétique : pour les piétons

Renforcer la signalétique au droit des traversées piétonnes

➔ Rappeler la circulation à double sens du LEB par le biais de **marquages au sol**



Exemples



Mesures envisagées

Signalétique : pour les usagers de la route

Augmenter la visibilité de la signalétique pour l'interdiction des tourner à gauche

- Signalisation aux normes VSS & Droit sur la circulation routière en terme de dimension et positionnement.
- Règlementation stricte, notamment sur le marquage au sol.
- ➔ Renforcer le marquage au sol pour indiquer l'interdiction de tourner à gauche dans les contre-allées.



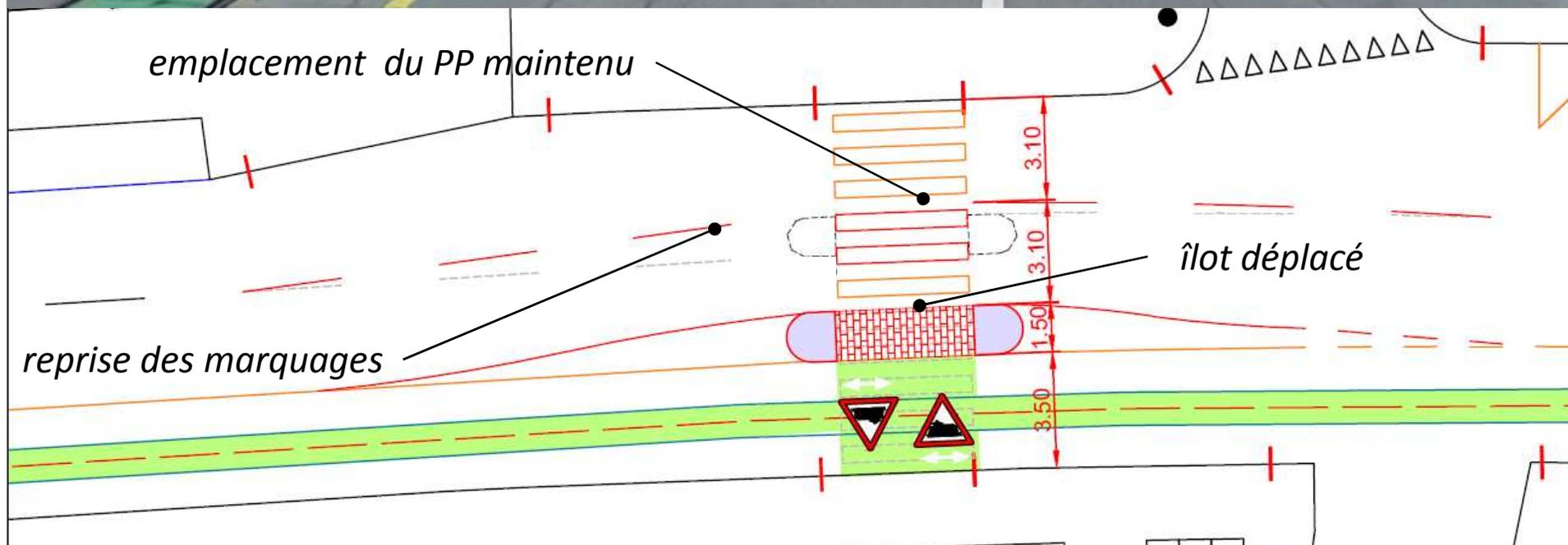
Mesures envisagées

Mesures constructives

- **déplacer les îlots** des passages piétons afin de différencier l'espace routier de l'espace réservé au LEB – mesure réalisable de suite
- redistribuer les passages piétons sur le tronçon Montétan – Parc de la Brouette
- introduire la **régulation par feux** des traversées piétonnes selon réglementation ferroviaire – mise en œuvre dans les 6 prochains mois

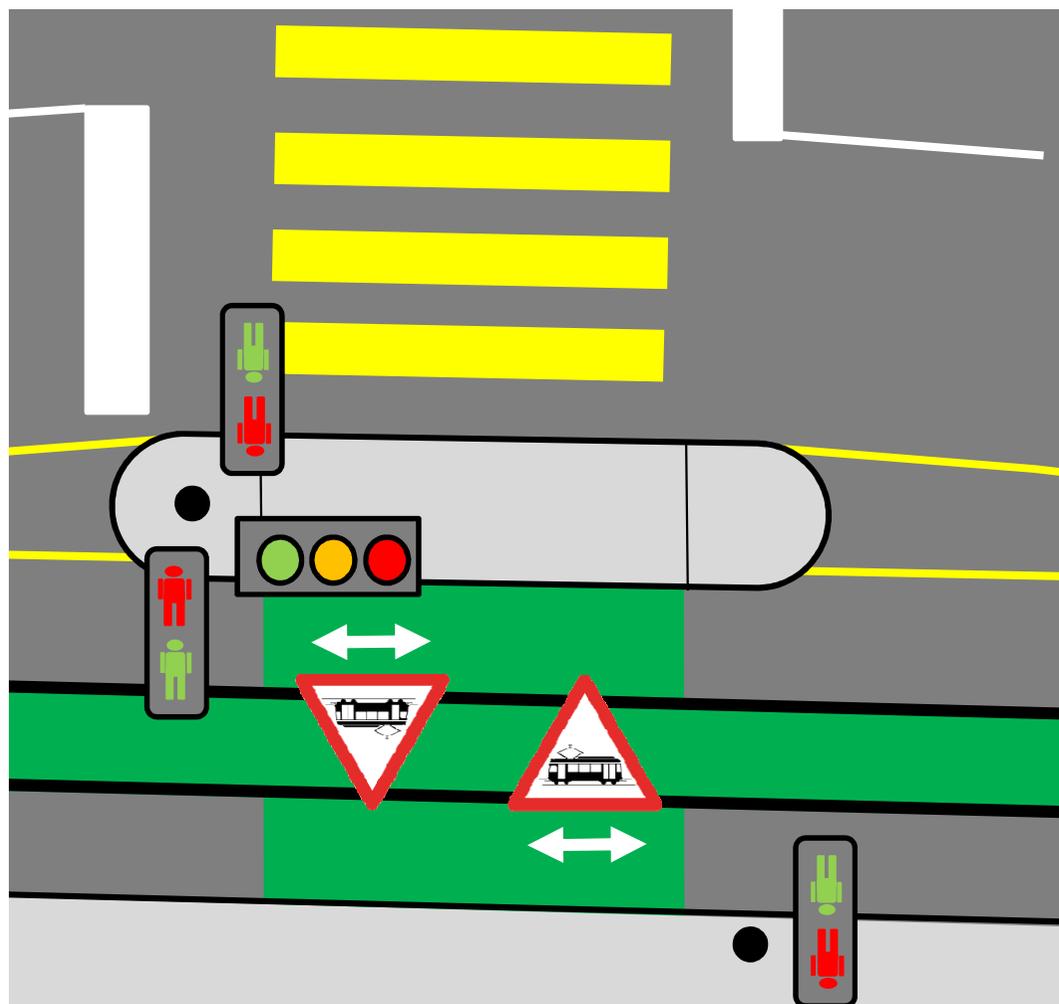
A long terme, création d'un **tunnel à double voie** pour le LEB entre Chauderon et Prilly-Union (horizon de réalisation 2017 – 2020)

Interventions proposées (1^e étape, traversées non régulées)



Mesures envisagées

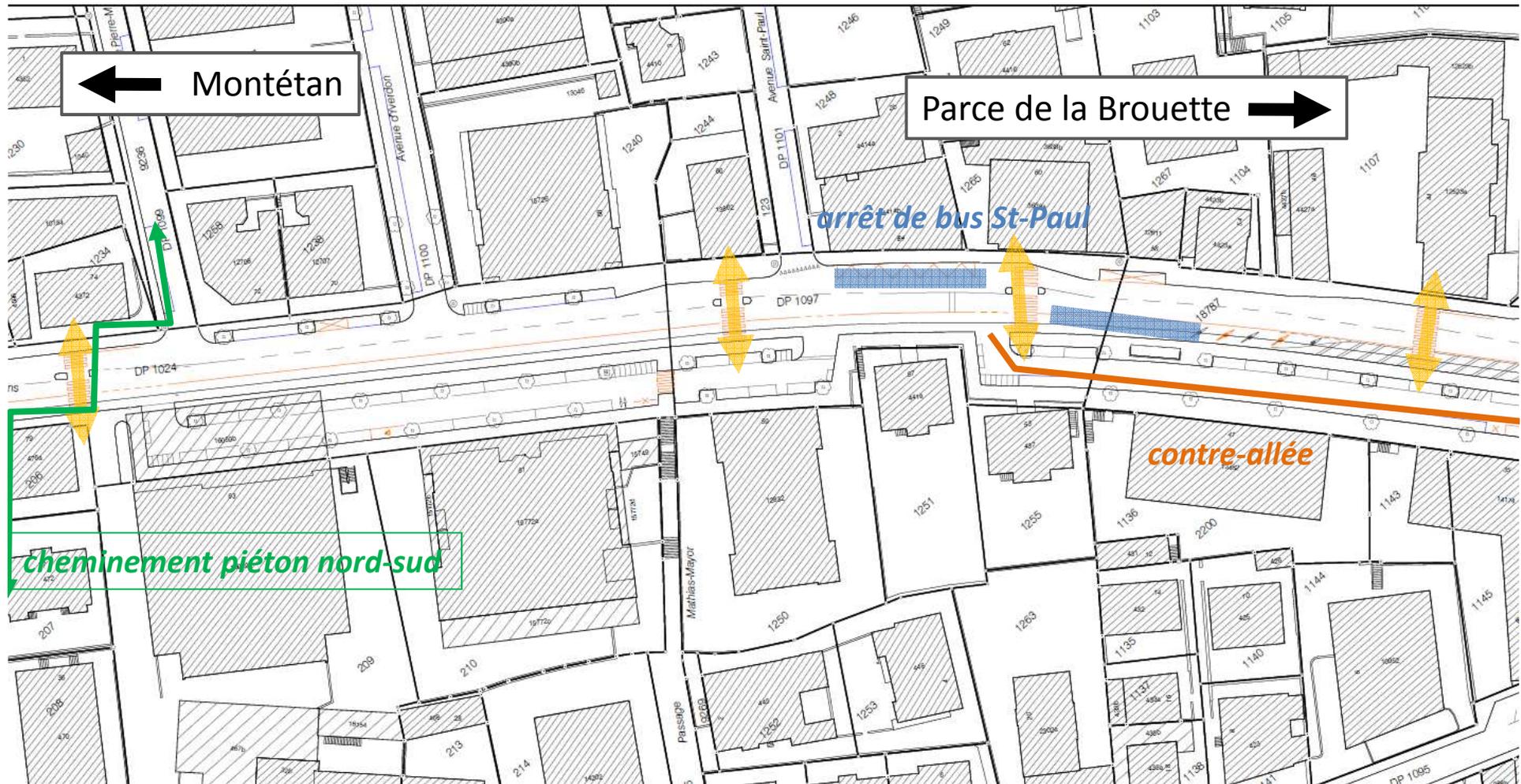
Marquage au sol et îlots + régulation



Mesures envisagées

Redistribution des passages piétons

- ❖ Réflexion en cours sur le nombre et l'emplacement des passages piétons



Coûts des mesures

Coût total pour les 6 traversées

Traversées non régulées (= 1^{ère} étape)

Total **Fr. 120'000.- à 150'000.-**

Traversées régulées (= 2^e étape)

Total de l'ordre de **Fr. 1.5 à 2'000'000.-**

A charge du LEB et de la ville de Lausanne à noter que le principe du financement a été validé par la direction du LEB et de son organe de contrôle (service de la mobilité du canton de Vaud) ainsi que par la ville de Lausanne.

L a u s a n n e

direction des travaux

Merci pour votre attention