

Réponse au postulat de M. Vincent Rossi et consorts
« Cohabitation entre piétons et cyclistes : du respect et de l'audace »

Rapport-préavis N° 2015/85

Lausanne, le 10 décembre 2015

Monsieur le président, Mesdames, Messieurs,

1. Objet du rapport-préavis

Par le présent rapport-préavis, la Municipalité répond au postulat de M. Vincent Rossi et consorts intitulé « Cohabitation entre piétons et cyclistes : du respect et de l'audace », déposé le 17 juin 2014¹ et pris en considération par la Commission n° 60 du Conseil communal en date du 21 janvier 2015, puis renvoyé à la Municipalité le 19 mai 2015 pour étude et rapport.

2. Rappel du postulat

A travers ce postulat, les initiant-e-s souhaitent améliorer les conditions de cohabitation entre les piétons et les cyclistes à Lausanne. Ils proposent de renforcer la sensibilisation des usagers et de mettre en œuvre des marquages renforcés et une signalétique audacieuse.

Souhaitant une cohabitation harmonieuse entre usagers du vélo et piétons, les initiant-e-s invitent la Municipalité à se montrer inventive et innovante pour atteindre cet objectif. Le postulat se décline en six demandes spécifiques auxquelles la Municipalité répond ci-dessous.

3. Réponse de la Municipalité

3.1. Préambule

Le postulat déposé par M. Vincent Rossi et consorts vise à entreprendre des actions pour améliorer la cohabitation entre piétons et vélos sur le territoire lausannois. Avant de répondre à ses propositions concrètes, il convient néanmoins de rappeler quelques principes généraux concernant la situation de « mixité » entre piétons et vélos en ville de Lausanne.

3.1.1. Mobilité douce – similarités et divergences entre déplacements à pied et à vélo

Au même titre que les transports publics et la mobilité individuelle motorisée, la mobilité douce est un maillon essentiel de la politique multimodale des transports. L'importance de ce mode de déplacement a été confirmée et renforcée à travers le Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), ainsi que dans le futur Plan directeur communal (PDCom) en cours de révision.

Pour mémoire, la mobilité douce – ou mobilité active – est un terme générique qui englobe les déplacements réalisés par la force humaine. Elle inclut également certains véhicules à assistance électrique.

Les mobilités piétonne et cycliste font partie de la même famille de modes de transport (à force humaine) et présentent un certain nombre de similarités, tout en conservant plusieurs spécificités. Ils poursuivent des objectifs généraux identiques (promouvoir l'usage de ces modes et développer les réseaux), mais appliquent des stratégies et mesures distinctes et spécifiques.

¹ BCC 2013-2014, Tome II, p.17

Les modes doux présentent les avantages suivants par rapport aux autres modes de transport :

- ils sont plus efficaces sur courtes voire moyennes distances ;
- ils offrent plus de flexibilité (choix et changement d'itinéraire et d'horaires, complémentarité avec les autres modes) ;
- ils sont plus efficaces du point de vue économique et énergétique pour les usagers et pour la collectivité ;
- ils génèrent moins d'externalités négatives (bruit, pollution atmosphérique, congestion, etc.) ;
- ils contribuent au renforcement du lien social, au même titre que les transports publics ;
- enfin, ils présentent des bénéfices reconnus en termes de santé privée et publique.

Ces modes de déplacement ont également certaines particularités communes :

- la diversité des usagers et la variabilité de leurs aptitudes a une incidence sur les choix en matière d'aménagement et de stratégie ;
- ils sont fortement influencés par la topographie des lieux et soumis à des asymétries dans les itinéraires ;
- leur pratique et le choix des itinéraires peuvent être fortement tributaires des conditions de confort : bruit, qualité paysagère, animation, conditions climatiques, etc. ;
- ils présentent une forte sensibilité aux détours, obstacles, interruptions et arrêts forcés (régulation, perte de priorité) et les usagers peuvent être enclins à choisir des parcours qui n'ont pas forcément été prévus à leur intention ;
- ils ont la particularité d'être largement assimilés à des loisirs et peuvent être un but en soi (balade, cyclotourisme, etc.).

Les déplacements à pied et à vélo divergent toutefois sur un certain nombre de points :

- sauf situation particulière (pente), le cycliste est deux à trois fois plus rapide que le piéton, le vélo permettant de couvrir une plus grande distance que la marche ;
- le vélo étant un véhicule, il n'est pas assujéti aux mêmes articles de loi (circulation routière, ordonnance sur les exigences techniques des véhicules) que le piéton ;
- si la majorité des gens savent marcher et faire du vélo, l'usage quotidien de la marche reste plus répandu que celui du vélo ;
- en termes d'itinéraires et de trajectoires, le piéton est beaucoup plus imprévisible que le cycliste, ce dernier circulant de manière principalement linéaire ;
- le vélo et la marche ne sollicitent pas l'attention de l'utilisateur avec la même intensité ;
- la marche permet un rythme de déambulation très variable et les arrêts inopinés sont fréquents ;
- les besoins d'équipement et d'aménagements diffèrent.

Comme on peut le constater, la pratique des modes de déplacement actifs en milieu urbain offre des avantages indéniables et la Municipalité en fait la promotion depuis les années 2000, avec la création d'un poste de délégué vélo et d'un autre de délégué piétons. En revanche, ces deux modes présentent des spécificités certaines et les aménagements qui leur sont destinés nécessitent d'être étudiés à la bonne échelle, en prenant en compte un certain nombre de critères qualitatifs et sociologiques. De plus, les interactions entre piétons et cyclistes peuvent être très bien vécues dans certains cas et très mal dans d'autres, les conditions et pratiques locales influençant fortement ces ressentis.

3.1.2. La cohabitation des piétons et des vélos

On entend par cohabitation la possibilité de circuler en tout temps dans les mêmes espaces. Lorsqu'elle ne prend pas en compte les spécificités des différents modes, la cohabitation peut être mal vécue et générer des tensions.

A Lausanne, la Municipalité, à l'image des recommandations du groupe spécialisé de l'Union des villes suisses, ne souhaite pas encourager et généraliser une cohabitation de ces modes, qui n'est alors proposée que dans certains cas particuliers. De manière générale, la politique en la matière est relativement restrictive en comparaison à d'autres pays et similaire à la pratique générale des autres villes de Suisse. Ainsi, le vélo est prioritairement guidé sur la chaussée et l'usage de la mixité entre piétons et vélos est fait avec parcimonie.

Ainsi, à Lausanne, il est admis que le guidage des cyclistes et des piétons sur une surface commune n'est généralement satisfaisante pour aucun des deux modes. Le recours à la mixité ne devrait être envisagé que sous certaines conditions, lorsqu'aucun aménagement sécuritaire spécifiquement destiné aux cyclistes ne peut être réalisé séparément ou lorsqu'il s'agit d'éviter des détours importants.

La mixité pourra être bien vécue à condition que l'aménagement proposé favorise un comportement et une vitesse des cyclistes adaptés aux circonstances et que les flux piétonniers ne soient pas trop importants par rapport au gabarit à disposition. Par ailleurs, le choix du revêtement, ainsi que le régime de signalisation, doivent être étudiés avec soin pour que la cohabitation se passe bien.

Néanmoins, il est important de rappeler que les cas de mixité divergent selon les contextes. Quatre catégories différentes émergent et présentent des critères et des situations très différents.

3.1.2.1 Zones piétonnes

La mise en place de zones piétonnes à Lausanne remonte au début des années 1960. Depuis, elles se sont progressivement étendues dans le centre-ville et au cœur de certains quartiers.

Dans ces zones, la présence des cyclistes n'est, à quelques exceptions près, pas admise. Par conséquent, il est nécessaire de proposer des itinéraires de contournement qui permettent d'assurer le lien entre certaines zones de la ville pour les cyclistes. A l'heure actuelle, seules six rues piétonnes du centre-ville sont autorisées à la circulation des vélos (rue Haldimand, rue Marterey - tronçon supérieur -, rue de la Tour, rue Curtat, route de Bel-Air, rue du Petit-Chêne). De par leur fonction de détente et de loisirs, ainsi que la qualité du panorama qu'elles offrent, les rues situées dans la zone piétonne d'Ouchy et les parcs de Vidy-Bourget sont également accessibles aux vélos en toute légalité. Par contre, tout nouvel itinéraire pour les vélos à travers une rue piétonne existante est ressenti comme une contrainte supplémentaire pour les piétons et n'est pas souhaité.

La planification d'une nouvelle zone piétonne vise principalement à supprimer le trafic individuel motorisé. Dans ce cadre, la question de restreindre également l'accès aux vélos doit être étudiée, car cela pourrait induire une coupure importante dans le réseau cyclable, et au final, entraîner un non respect de l'interdiction de circuler, si aucune autre liaison fonctionnelle n'est offerte.

Lorsque les cyclistes sont admis dans les rues piétonnes, ils sont tenus de circuler à vitesse réduite (allure du pas), et si nécessaire, de mettre pied à terre en accordant la priorité aux piétons. Si la législation suisse est très claire à ce sujet, force est de constater que ces règles ne sont pas toujours bien comprises et appliquées, en particulier dans les rues présentant une déclivité. En outre, il existe plusieurs manières de signaler une zone « sans trafic motorisé » et les conditions de circulation des cycles dans ces espaces varient fortement selon le panneau retenu.

Zone piétonne autorisée aux vélos – Route de Bel-Air

Le piéton est prioritaire. Le cycliste, comme les autres véhicules autorisés à circuler dans cette rue, doit circuler au pas (5 km/h)

Zone piétonne – Rue Enning

Le cycliste n'est pas autorisé à circuler dans cette zone piétonne. S'il souhaite passer, il doit poser pied à terre et pousser son vélo.

3.1.2.2 Parcs et allées

Les parcs et allées de promenade se distinguent des zones piétonnes par un usage essentiellement destiné aux loisirs et aux promeneurs. Leur fréquentation est fortement liée au moment de la journée et de la semaine. En règle générale, à Lausanne, la circulation des cycles est interdite dans tous les parcs, avec quelques exceptions pour des raisons de liaison ou de promenade (allée Ansermet, zone Vidy-Bourget).

En raison des multiples fonctions de ces espaces et de la gêne potentielle entre types d'utilisateurs, la Municipalité envisage l'accès à la circulation cycliste de ces zones au cas par cas et l'étudie avec soin. A l'heure actuelle, plusieurs parcs ont été analysés pour faire suite notamment au constat d'un fort non-respect de la signalisation, voire à une absence de conscience des usagers cyclistes des interdictions de circuler, ainsi que pour répondre à des besoins de liaison. Les itinéraires cyclables à la Vallée de la Jeunesse, à Sauvabelin et à la Promenade du Bois de Beaulieu vont donc être revus dans le cadre de la structure des Espaces publics pour permettre une meilleure compréhension par les usagers.

Allée Ansermet

Espaces généreux et alternative cyclable à l'avenue Jules Gonin non aménagée. Une signalétique rappelant que le piéton est roi est en place.

Vallée de la Jeunesse

Espaces généreux offrant des liaisons cyclables importantes, mais pas légalisées. Une réflexion est en cours en vue de la réorganisation des itinéraires cyclables du secteur.

3.1.2.3 Trottoirs ouverts aux vélos et pistes cyclables

La superposition des besoins des différents modes de transport est particulièrement sensible sur l'espace public. Ainsi, lorsque le trafic est dense ou la vitesse élevée, il est recommandé de créer des bandes ou des pistes cyclables pour séparer les vélos du trafic motorisé.

Différentes contraintes liées au trafic ne permettent pas toujours de réaliser ces aménagements et le choix de la Municipalité se porte parfois sur des solutions hybrides offrant une mixité entre piétons et vélos. A Lausanne, ce type d'aménagement constitue une exception et n'est pas encouragé. En règle générale, une solution sur chaussée ou en site propre est recherchée en premier lieu. Lorsque toutes les possibilités ont été écartées et que les conditions locales permettent une bonne cohabitation entre piétons et cyclistes, la solution d'autoriser la circulation sur le trottoir peut être proposée.

La faisabilité d'une telle mesure est dictée par différents critères tels que :

- itinéraire cyclable situé sur un axe routier principal fortement sollicité ou saturé et qui n'offre pas des conditions de circulation suffisamment sûres aux cyclistes ;
- pas de solution possible sur la chaussée (gabarits restreints, voie bus montant interdite aux cyclistes, etc.) ;
- vitesse des cyclistes proche de celle des piétons (tronçon en montée) ;
- gabarit disponible de 2.5 mètres au minimum (sauf rétrécissement ponctuel) permettant le croisement d'un vélo et d'un piéton ;
- flux piétons peu importants et parallèles au mouvement des cycles ;
- pas de débouchés latéraux importants ;
- continuité de l'aménagement proposé et réinsertion protégée pour les cyclistes.

A titre d'exemple, une solution de ce type existe sur le pont Chauderon. A cet endroit, le cycliste peut emprunter le trottoir s'il le souhaite mais n'y est pas légalement contraint. Il doit observer une prudence accrue et accorder la priorité aux piétons.

L'amalgame entre un trottoir autorisé aux vélos et une piste cyclable est parfois fait. Cette dernière est un aménagement destiné aux vélos et signalisé comme tel, qui est séparé constructivement de la chaussée sur laquelle circulent les véhicules motorisés. Elle peut également être séparée de l'espace piéton par sa construction (différence de niveau, revêtement par exemple) ou par un marquage. Le cycliste ainsi que le cyclomotoriste a l'obligation d'emprunter la piste cyclable et y est prioritaire. Le piéton a le droit d'emprunter la piste cyclable s'il ne dispose pas de trottoir².

Avenue du Théâtre – piste cyclable



L'aménagement est destiné au vélo qui est tenu de l'utiliser. Le piéton dispose d'une zone réservée à droite de la piste cyclable.

Pont Chauderon – trottoir autorisé aux vélos



Le vélo est autorisé à circuler sur le trottoir s'il le souhaite. Dans ce cas, il doit observer une prudence accrue et accorder la priorité aux piétons.

3.1.2.4 Itinéraires de mobilité douce

² Les pistes cyclables sont régies par l'ordonnance fédérale sur les règles de circulation routière (OCR), article 1 al.6 et article 40, ainsi que par l'ordonnance fédérale sur la signalisation routière (OSR), article 33. L'aménagement de trottoirs autorisés aux vélos est réglé par l'ordonnance sur la signalisation routière, article 65, al. 8

Le PALM propose une série de mesures destinées à offrir de nouvelles liaisons ainsi que des nouveaux franchissements aux modes doux. Les différentes passerelles projetées, ainsi que les itinéraires qui les raccordent au reste du réseau cyclable ou piéton, sont destinées à un usage mixte par les piétons et les vélos. Les gabarits projetés, les rayons de courbure ainsi que l'aménagement en général de ces nouveaux itinéraires doivent donc être étudiés en fonction de ce postulat de base et la cohabitation souhaitée doit être organisée pour être bien vécue par les usagers. Hormis l'aménagement, cela passe aussi par d'éventuelles mesures de sensibilisation ou une signalétique invitant à un respect mutuel.

La Municipalité souhaite, à travers la création de nouvelles infrastructures, créer de nouveaux itinéraires cyclables à travers la Ville, qui se connectent au réseau cyclable de l'agglomération. Des maillons de ces itinéraires sont également stratégiques pour les déplacements à pied. Certains tronçons sont également accessibles aux véhicules motorisés alors que d'autres sont réservés aux modes doux. A travers la réalisation d'une charte d'aménagement destinée à donner corps à l'un de ces itinéraires, la question du traitement des surfaces réservées à la fois aux vélos et aux piétons est à l'étude.

Rampe de la Vuachère – 2015



La création de cette rampe qui remplace les escaliers permet d'offrir une nouvelle liaison pour les vélos et de faciliter le passage des piétons.

Passerelle de Maillefer – inauguration en 2016



La passerelle et ses chemins d'accès sont destinés à la fois aux piétons et aux cyclistes.

3.1.2.5 Zones de rencontre et zones 30 km/h

La zone de rencontre donne une priorité aux piétons sur l'ensemble des véhicules, qu'ils soient motorisés ou non-motorisés et offre des conditions de base pour une cohabitation globale entre les usagers. Ce type de régime est notamment en place dans la zone de la Cité depuis 2010 et offre une solution concrète à la question de la cohabitation entre piétons et vélos, mais également entre piétons, vélos et véhicules motorisés.

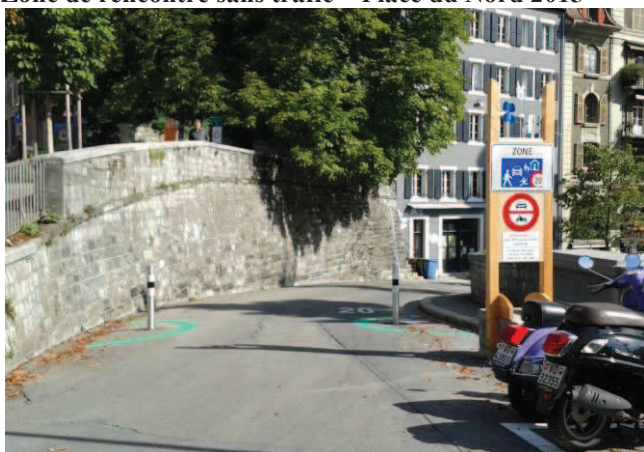
En permettant une cohabitation convenable entre véhicules motorisés et cyclistes sur la chaussée, les zones limitées à 30 km/h permettent également de résoudre les conflits entre piétons et vélos. Dans ces zones, les espaces destinés aux piétons (trottoirs) et aux vélos (chaussées) sont généralement bien définis et respectés par les différents usagers. De plus, l'abaissement de la vitesse facilite également l'introduction de contresens cyclables qui permettent de légaliser des liaisons importantes pour les cyclistes sur la chaussée et diminue ainsi l'usage illicite des espaces piétonniers.

Rue Pré-du-Marché – zone 30 et contresens cyclable

La réduction de la vitesse et la mise en double sens pour les vélos limite l'utilisation illicite des trottoirs par les cyclistes en offrant des nouvelles liaisons sur la chaussée.

Rue Cité-Devant – zone de rencontre

La cohabitation de l'ensemble des usagers (piétons, vélos, véhicules motorisés) est améliorée par une réduction de la vitesse et une priorité au plus vulnérable.

Zone de rencontre sans trafic – Place du Nord 2015

Le piéton est prioritaire. Le cycliste, comme les autres véhicules autorisés à circuler dans cette rue, peut circuler à vitesse réduite (20 km/h)

3.1.3 Vélos électriques et cyclomoteurs

Le nombre de cyclomoteurs en circulation a fortement diminué au cours des quinze dernières années. En revanche, le nombre de cyclomoteurs à assistance électrique en circulation augmente de manière importante à l'étranger, en Suisse et à Lausanne également. Ces vélos à assistance électrique permettent de parcourir des distances plus longues, de franchir des déclivités plus importantes et de transporter des charges plus lourdes. Cela est particulièrement intéressant dans une ville comme Lausanne, à la topographie localement peu favorable. Ainsi, la Municipalité soutient l'achat de vélos électriques pour les citoyens lausannois par le biais du Fonds pour l'efficacité énergétique. De plus, une flotte de vélos électriques a été constituée dans les différents services de l'administration pour favoriser les déplacements professionnels des collaborateurs à vélo.

Du fait de leurs caractéristiques, ces nouveaux véhicules à assistance électrique posent un certains nombre de questions quant à la cohabitation entre vélos et piétons. Quoique déjà présente avec les vélos traditionnels, la problématique de la différence de vitesse entre piétons et cyclistes est renforcée. Le vélo électrique est également plus lourd et moins maniable qu'un vélo standard et les utilisateurs sont en moyenne plus âgés et ainsi souvent moins à l'aise dans la circulation motorisée. La Municipalité souhaite clarifier ses intentions quant à la circulation de ces cycles à assistance électrique dans les espaces partagés avec les piétons.

Au sens de la loi sur la circulation routière, tous les types de vélos électriques appartiennent à la catégorie des cyclomoteurs et sont classifiés en cyclomoteurs légers (lents) et cyclomoteurs électriques (rapides). La catégorie des cyclomoteurs légers, dont l'assistance au pédalage est limitée à 25 km/h, bénéficie de nombreux allègements légaux qui la rendent juridiquement assimilable aux vélos traditionnels. Par contre, les cyclomoteurs électriques dont l'assistance au pédalage peut aller jusqu'à 45 km/h nécessitent une plaque d'immatriculation et sont considérés, au sens de la loi, exactement comme les cyclomoteurs à essence traditionnel.

La Municipalité ne souhaite pas autoriser les tronçons mixtes « piétons/vélos » à la circulation des cyclomoteurs électriques rapides. Ainsi, l'option qui consiste à rechercher en premier lieu un aménagement sécuritaire sur la chaussée ou en site propre est renforcée par le développement de ces types de vélos plus rapides que les vélos traditionnels. En outre, la conception des nouveaux itinéraires destinés à la fois aux piétons et aux cyclistes devra prendre en compte ces nouveaux véhicules et au besoin intégrer des dispositifs incitant à une adaptation de la vitesse des vélos.

Enfin, il convient de relever la problématique de la signalisation routière, dépendant d'une ordonnance fédérale, qui ne permet pas toujours de s'adresser simplement à un conducteur de vélo électrique rapide uniquement. Ainsi, l'aménagement de trottoirs autorisés aux vélos exclu de fait la circulation des cyclomoteurs. En revanche, la signalisation d'une piste cyclable – partagée ou non avec les piétons – oblige les cyclistes et les cyclomotoristes à l'utiliser. Dans ces cas, les vélos électriques rapides peuvent être exclus de l'aménagement par l'ajout d'un second panneau d'interdiction. Il est également possible de signaler certains aménagements par des panneaux d'interdiction de circuler qui s'adressent aux voitures et aux motocyclistes et parfois également aux cyclomotoristes. Ces différentes possibilités de signalisation ne facilitent pas toujours la bonne compréhension des usagers. Dans ce cadre, une analyse a été menée par le Service des routes et de la mobilité dans le but d'uniformiser la signalisation au niveau du territoire communal.

Piste cyclable à l'avenue Rhodanie



Les vélos électriques « rapides » et « lents » ont l'obligation d'emprunter la piste cyclable. Les piétons sont admis lorsqu'ils ne disposent pas d'un trottoir.

Trottoir autorisé aux vélos à l'avenue Ruchonnet



Les vélos électriques « lents » peuvent emprunter le trottoir s'ils le souhaitent. Les vélos électriques « rapides » doivent circuler sur la chaussée.

3.1.4 Atelier « Vivre ensemble à pied et à vélo » - plan d'actions

Forte des principes et recommandations généralement émis par les professionnels de la branche sur la création d'espaces mixtes piétons/vélos, la Ville de Lausanne s'est également interrogée sur le fonctionnement de ces espaces et plus particulièrement sur les avis que les différents groupes d'intérêt pouvaient émettre à leur propos.

Ainsi, en février 2015, le Service des routes et de la mobilité a organisé une matinée d'ateliers sur le thème « Vivre ensemble à pied et à vélo ». L'objectif de cette matinée consistait en un échange sur les solutions concrètes proposées autour de ce thème avec des représentants de plusieurs services de l'administration ainsi que des associations cyclistes et piétonnes.

Plus particulièrement, les questions posées lors de cette journée étaient :

- Quels aménagements « mixtes piétons-vélos » fonctionnent ou ne fonctionnent pas ?
- Quels sont les besoins des uns et des autres pour que l'aménagement convienne et soit compris ?
- Comment aménager l'espace public pour favoriser la compréhension mutuelle entre piétons et cyclistes (signalisation, signalétique, choix du revêtement) ?
- Quels sont les bons et les mauvais exemples et quelles solutions faudrait-il tester ou mettre en œuvre ?

Une documentation complète de cette matinée a été réalisée et propose un plan d'actions à entreprendre pour poursuivre la démarche autour de cette thématique. Les actions, numérotées de 1 à 13, sont détaillées dans les différents points du chapitre 3.2 ci-dessous. Cette documentation est remise en annexe au présent rapport-préavis et fournit de nombreuses réponses complémentaires aux demandes des postulant-e-s.

3.2. Réponse aux demandes

A travers six demandes concrètes, les postulant-e-s sollicitent la mise en place de mesures spécifiques en vue de l'amélioration de la cohabitation entre piétons et vélos là où le besoin est avéré. Ils requièrent également des actions de sensibilisation, de communication, voire de répression afin de faire respecter les règles de circulation et de fair-play entre usagers. La Municipalité y répond comme suit.

3.2.1. Identifier les lieux où la cohabitation entre cyclistes et piétons doit être améliorée

En 2014, à travers une base de données gérée par le Service des routes et de la mobilité, tous les aménagements cyclables qui existent sur le territoire communal ont été cartographiés, y compris les situations de mixité entre piétons et vélos, soit les trottoirs autorisés aux vélos, les itinéraires cyclables dans les zones piétonnes, les pistes cyclables et chemins pour piétons sans partage de l'espace de circulation, les rues interdites au trafic motorisé, etc. Cette base de données est entièrement accessible au public depuis le guichet cartographique communal.

Ce travail a notamment permis de mettre en lumière le très petit nombre de lieux où les vélos sont invités sur les trottoirs ou dans les zones piétonnes. Ainsi, sur les 56 kilomètres d'aménagements cyclables, seuls 600 mètres de trottoirs sont ouverts aux vélos (route de Berne, avenue du Mont-Blanc, avenue Ruchonnet, Pont Chauderon). S'agissant des rues piétonnes et comme vu sous point 3.1.2.1, seules six d'entre elles, situées au centre-ville, sont autorisées à la circulation des vélos.

La Municipalité confirme qu'il n'y a pas de volonté d'autoriser les vélos partout dans les rues piétonnes et sur les trottoirs, mais bien une réflexion générale sur les itinéraires cyclables (liaisons à assurer ou à sécuriser), puis une analyse détaillée de chaque cas.

Au final, il s'avère que la cohabitation entre piétons et cyclistes dans les zones prévues se passe bien dans la plupart des cas. Les endroits où des améliorations seraient souhaitées sont principalement localisés au centre-ville, ainsi que dans la zone des loisirs de Vidy-Bourget, soit là où la densité des piétons et des cyclistes est importante.

Par ailleurs, trois mesures issues de l'atelier « Vivre ensemble à pied et à vélo » vont également dans le sens de la demande des postulants :

Traversée du centre-ville à vélo

Mener une étude spécifique sur la traversée du centre-ville à vélo dans le but de confirmer les itinéraires cyclables et proposer, si nécessaire, des mesures d'aménagement ou de signalétique dans les cas problématiques.

action n° 9 du document « Vivre ensemble à pied et à vélo »

Identifier les itinéraires cyclables des nouvelles zones piétonnes

Identifier les itinéraires cyclables lors de la conception d'un nouveau quartier ou l'extension d'une zone piétonne existante et les aménager de sorte à les rendre lisibles et visibles pour les usagers.

action n° 10 du document « Vivre ensemble à pied et à vélo »

Identifier les parcs concernés par des itinéraires cyclables

Analyser les parcs et forêts qui sont traversés par des itinéraires cyclables pour confirmer le réseau et proposer une signalisation et une signalétique adaptées au lieu pour guider les usagers. Dans ce cadre, définir les zones sans vélos et les signaler comme telles.

action n° 12 du document « Vivre ensemble à pied et à vélo »

3.2.2. Clarifier les règles et la vitesse à respecter par tous les types de vélos pour une bonne cohabitation respectivement sur les trottoirs, les zones piétonnes et les places, voire dans les zones de rencontre

Dans les espaces « partagés », il est naturel que le vélo, qui est le mode de déplacement le plus rapide, s'adapte au piéton, plus vulnérable. La jurisprudence en matière de circulation routière va d'ailleurs dans le sens d'un fair-play entre usagers. Plusieurs analyses menées à l'étranger et même en Suisse confirment que, dans les faits, le vélo adapte généralement sa trajectoire et sa vitesse en présence de piétons. Il en résulte que le comportement de la minorité de cyclistes contrevenants reste très gênant pour le confort des piétons et leur sentiment de sécurité.

Les regards des personnes à pied ou à vélo sur leur cohabitation dans l'espace sont diamétralement opposés, ce qui est une source de tension et d'incompréhension. Ainsi, du côté piéton, les avis sont généralement tranchés et les références de cohabitation sont celles de cyclistes irrespectueux, qui circulent à vive allure sur les trottoirs. Lorsqu'on analyse plus en détail, il est généralement admis que la présence de « cyclistes du dimanche » ou de voyageurs dans les parcs ou sur les trottoirs n'est pas vécue comme problématique.

Par ailleurs, lors d'un contact visuel entre les usagers, lorsqu'un mot ou une parole sont prononcés ou qu'un signe de main est fait, l'atmosphère se détend.

Du côté des cyclistes, la cohabitation est en règle générale vécue comme non problématique et ils n'ont pas toujours conscience de la gêne qu'ils peuvent occasionner. Lorsqu'un itinéraire cyclable passe sur un trottoir ou dans une zone piétonne, beaucoup de cyclistes ont le sentiment d'être mal perçus, alors qu'ils sont légitimés à emprunter le dit cheminement.

Un plan d'actions visant à mieux se comprendre mutuellement et clarifier les règles et comportements à adopter est né de l'atelier « Vivre ensemble à pied et à vélo » cité sous point 3.1.4. A noter encore que la Ville a déjà pris des mesures innovantes pour clarifier les règles de fair-play en vigueur dans la zone de Vidy-Bourget par la pose d'une signalétique dessinée par Mix et Remix « N'oubliez pas Petite Reine, les piétons sont rois ». Celle-ci vient compléter la signalisation OSR notamment. De plus, des dépliants concernant les zones piétonnes, zones de rencontre et zones 30 ont été édités et précisent les règles et comportements à adopter. Ces dépliants s'adressent à l'ensemble des usagers de l'espace public et visent à clarifier les lois, mais aussi à inciter à la courtoisie.

Par ailleurs, deux mesures issues de l'atelier précité vont également dans le sens de la demande des postulants :

Traiter les cas de cohabitation

Produire une recommandation technique propre à Lausanne qui mette en évidence les différents critères permettant de déroger à la position générale de non-mixité entre piétons et vélos.

action n° 1 du document « Vivre ensemble à pied et à vélo »

Définir les nouvelles liaisons de « mobilité douce »

Clarifier et communiquer la terminologie, les règles de priorité et le régime de signalisation à mettre en place dans les nouvelles liaisons destinées à la fois aux piétons et aux vélos. Uniformiser ces éléments dans les différents projets de liaisons.

action n° 12 du document « Vivre ensemble à pied et à vélo »

3.2.3. Lancer une campagne de communication sur le terrain, dans les zones où les besoins sont les plus manifestes, pour publier et expliquer ces règles, mettant au clair la légitimité respective des usagers en présence et leur devoir de respect réciproque

La Police municipale a déjà mené deux campagnes sur le respect mutuel dans les zones de cohabitation entre piétons et vélos ces dix dernières années. Des campagnes concernant les vélos électriques et le respect des règles de circulation sont d'ores et déjà planifiées. Une première phase a débuté en automne 2015 et sera suivie d'un clip au printemps 2016.

Parmi les actions proposées par la Municipalité, le besoin de mieux informer et sensibiliser les usagers sur le terrain bénéficie de plusieurs mesures spécifiques qui vont de la réalisation de supports de communication (dépliants, affiches, etc.) à la mise sur pied d'actions de terrain.

Par ailleurs, deux mesures issues de l'atelier de février 2015 vont également dans le sens de la demande des postulants :

Informers et communiquer

Communiquer et sensibiliser les usagers sur le respect mutuel souhaité dans les zones de cohabitation.

actions n°s 2 et 7 du document « Vivre ensemble à pied et à vélo »

3.2.4. S'autoriser à expérimenter des méthodes de marquage au sol ou des signalétiques inventives dans les zones de cohabitation comme la place St-Laurent et la place de l'Europe, pour rappeler la présence légitime des deux catégories d'usagers

La Ville de Lausanne a fait preuve d'audace, dans les limites de la légalité, à plusieurs reprises dans le domaine de la signalétique et signalisation pour vélos. Ainsi, on peut rappeler notamment le visuel de Mix et Remix cité au point 3.2.2 ci-dessus, le marquage expérimental du trottoir utilisable par les vélos sur le pont Chauderon ou encore la coloration des zones de mixité le long de l'itinéraire du Littoral.

Ces essais se poursuivent à travers différents projets de création de pistes cyclables qui prévoient la mise en évidence des zones de cohabitation par un revêtement différent, comme par exemple à la route de Romanel ou encore le changement d'aménagement pour la délimitation des espaces de circulation entre piétons et vélos, comme par exemple dans des projets à l'étude à la rue César-Roux et à l'avenue de Rumine.

Concernant la zone du centre-ville, des compléments de signalétique seraient souhaitables pour mieux faire comprendre aux usagers le partage voulu de certaines rues entre vélos et piétons. Plusieurs mesures du plan d'actions proposé dans ce préavis mettent en évidence ce besoin. En particulier, il s'agira de concevoir, réaliser et mettre en place une signalétique au sol et verticale dans les différentes rues du centre-ville qui sont actuellement accessibles au vélo (Rue Haldimand, rue Marteray, rue de la Tour, rue Curtat, route de Bel-Air, rue du Petit-Chêne).

Les espaces qui font l'objet de projets déjà lancés, comme par exemple la place de l'Europe, intégreront dès leur conception des éléments d'aménagement visant à faire comprendre les règles et comportements attendus des cyclistes, respectivement des piétons.

Par ailleurs, quatre mesures issues de l'atelier cité sous point 3.1.4 vont également dans le sens de la demande des postulants :

Aménagement des zones mixtes et des pistes cyclables

Tester et développer un aménagement qui permette d'identifier facilement les zones de cohabitation et de différencier les pistes cyclables des trottoirs ouverts aux vélos. Travailler sur les éléments au sol, le revêtement, la signalisation verticale et la signalétique et généraliser ces choix sur le territoire communal au gré des opportunités de travaux.

actions n°s 3, 5 et 13 du document « Vivre ensemble à pied et à vélo »

Signalétique

La signalisation OSR ne suffit parfois pas ou est trop discrète pour permettre de comprendre les pratiques qui sont souhaitées et celles proscrites. S'autoriser une signalétique complémentaire aux signaux officiels – par exemple au sol – pour mieux s'adresser aux usagers des modes doux.

actions n^{os} 7 et 11 du document « Vivre ensemble à pied et à vélo »

3.2.5. Impliquer pour tous les points ci-dessus les associations cyclistes et piétonnes

La Ville de Lausanne mène depuis de nombreuses années des séances de travail avec les associations cyclistes et piétonnes. Deux groupes permanents existent et se réunissent environ six fois par an chacun :

- le Groupe deux-roues légers lausannois (GDRL), qui réunit les associations et services impliqués dans la circulation des vélos ;
- le Groupe accessibilité piétonne (GAP), qui réunit les associations et services impliqués dans la circulation des piétons.

En outre, l'organisation de journées de travail avec les représentants des différents groupes d'intérêt, comme ce fut le cas lors de l'atelier « Vivre ensemble à pied et à vélo », constitue une plus-value indéniable pour les différents projets. Ce type de démarche sera poursuivi et la thématique « Cohabitation entre piétons et vélos » est tout à fait adaptée à des échanges entre partenaires pour permettre de réaliser des aménagements qui fonctionnent et sont compris des usagers.

Pour rappel, la Municipalité a créé un poste de délégué vélo et un poste de délégué piéton dans le but notamment de développer ces modes de déplacements, de proposer des aménagements adaptés et inventifs et d'assurer le lien avec les usager-ère-s.

3.2.6 Exposer les mesures qu'elle entend prendre pour faire appliquer ces règles de bonne cohabitation

Comme exposé dans les chapitres précédents, la Municipalité souhaite améliorer la cohabitation entre piétons et vélos en travaillant sur trois axes distincts et complémentaires :

1. Aménagement : une attention particulière est portée à la réalisation d'un aménagement urbain qui soit clair et compréhensible pour les usagers. La cohérence des aménagements est garante d'une meilleure compréhension et d'un comportement des usagers adapté à la fonction de l'aménagement.
2. Sensibilisation et communication : les règles ne sont pas toujours simples à percevoir pour l'utilisateur tant la signalisation peut être variée et les exceptions nombreuses. Ceci a largement été démontré dans les différentes illustrations de ce rapport-préavis. La Municipalité souhaite donc améliorer la connaissance des règles en informant mieux sur les droits et devoirs des différents usagers dans des espaces jugés problématiques.
3. Répression : les usagers n'appliquent pas toujours les règles prescrites par les signaux en place. Une part le fait par méconnaissance et une autre part y déroge délibérément. Les actions de police et la verbalisation des contrevenants se poursuivront donc dans les zones jugées problématiques.

4. Complément

Soucieuse de traiter la problématique dans sa globalité et de ne pas rester focalisé sur les quelques zones de conflits et des mesures très spécifiques et ciblées sur les seuls usagers piétons et cyclistes, la Municipalité propose des actions complémentaires à celles déjà exposées ci-dessus.

Modération

Poursuivre la création de zones de rencontre et de zones 30 dans une logique d'amélioration de la cohabitation entre usagers et développer les double-sens cyclables dans ces zones pour améliorer les liaisons à vélo sur la chaussée.

action n° 4 du document « Vivre ensemble à pied et à vélo »

Concept de parking vélo au centre-ville

L'accessibilité à la zone commerçante du centre-ville passe aussi par le positionnement de stationnement pour vélos attractif et de qualité aux entrées de la zone piétonne. Cette mesure est particulièrement importante puisqu'il s'agit d'inciter les cyclistes à devenir piétons dans l'hyper-centre et à laisser leur vélo dans un endroit sécurisé.

action n° 8 du document « Vivre ensemble à pied et à vélo »

5. Conclusion

Fondée sur ce qui précède, la Municipalité vous prie, Monsieur le président, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir prendre la résolution suivante :

Le Conseil communal de Lausanne,

vu le rapport-préavis N° 2015/85 de la Municipalité, du 10 décembre 2015 ;

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 de la Municipalité au postulat de M. Vincent Rossi et consorts « Cohabitation entre piétons et cyclistes : du respect et de l'audace ».

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :
Daniel Brélaz

Le secrétaire :
Simon Affolter

Annexe : document « Vivre ensemble à pied et à vélo »