

## **DIRECTION DES TRAVAUX**

03.05.2012/FR/FM/AG

**Idaff. 125469**

**ID. Doc. 550948**

**Réponse à l'interpellation ordinaire de M. Jean-Daniel Henchoz :  
« Une autre dimension à la sécurité en ville : les passages à piétons sont-ils des pièges pour ces derniers et pour les autres usages motorisés ? »**

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

### **Préambule**

Avec l'adoption de son Plan directeur de 1996, la Ville de Lausanne a affirmé sa volonté de mettre en avant et de promouvoir la mobilité douce (piétons et vélos). Considérés comme modes de déplacement à part entière, les déplacements piétonniers font ainsi l'objet d'une attention particulière, notamment au travers du travail de la Déléguée piétons. Les besoins des piétons, plus particulièrement des personnes à mobilité réduite, sont ainsi pris en compte dans tout projet d'aménagement ayant trait à l'espace public. Une attention particulière est également portée, à plus long terme, au développement d'une planification de mesures visant à densifier et rendre cohérent le réseau piétonnier en ville de Lausanne. Au-delà des mesures de franchissement de coupures (topographique, autoroute, voie ferrée) telles les passerelles ou passages inférieurs, la continuité des itinéraires piétonniers passe inévitablement par la sécurisation des traversées de route. Cette sécurisation s'exprime sous différentes formes, notamment la création de passages qui donnent la priorité aux piétons.

La mise en place des passages pour piétons en ville de Lausanne suit un processus complexe, prenant en compte les besoins de sécurisation des usagers, les lignes de désir des cheminements piétonniers et les normes en vigueur en matière d'aménagement de l'espace public.

Ceci étant, la Municipalité répond comme suit aux questions des interpellateurs :

### **Question 1**

*Quel est le nombre, fin 2011, des passages à piétons en ville de Lausanne, zones 30 exclues pour d'évidentes raisons ?*

### **Réponse**

Selon la base de données à disposition du Service des routes et de la mobilité de la Direction des Travaux, le nombre de passages pour piétons comptabilisés en ville de Lausanne (y compris les zones 30) à fin janvier 2012 s'élève à 981. A noter que ce chiffre ne prend pas en compte les trottoirs continus et les aides à la traversée aménagées particulièrement dans les zones 30 km/h.

### **Question 2**

*S'il devait avoir augmenté depuis 2003, à quoi attribuer cette augmentation ?*

### Réponse

Dans le cadre du rapport-préavis N° 2003/48 - *Réponse à la motion de Mme Gisèle-Claire Meylan demandant une étude complète du système lausannois des passages piétons* -, un relevé systématique des traversées piétonnes présentes sur le territoire communal, basé principalement sur la lecture des photographies aériennes de la ville et complété par des informations provenant de bases de données existantes a été réalisé et ponctuellement par des observations in situ lorsque cela s'est avéré indispensable. En date du 30 juin 2003, l'inventaire faisait ainsi état de 959 passages piétons balisés. A ce chiffre, il convient d'ajouter un bilan de 22 passages pour piétons supplémentaires, installés entre 2003 et début 2012.

L'augmentation du nombre de passages pour piétons n'est pas un but en soi. La mise en place d'un nouveau passage pour piétons répond toujours à un besoin avéré, que ce soit en relation avec :

- la densification d'un quartier (augmentation du nombre de piétons) ;
- la mutation de l'utilisation de bâtiments (par exemple la création d'un home ou d'une école) ;
- l'augmentation du trafic automobile sur une route nécessitant de sécuriser les traversées piétonnes ;
- une modification structurelle des déplacements dans un quartier (en lien notamment avec une modification du réseau des transports publics, la création d'un nouveau cheminement, etc.).

La mise en place d'un passage pour piétons est toujours précédée d'une analyse complète et complexe. Le contexte local est examiné de près pour quantifier les flux (piétonniers et automobiles), analyser les itinéraires piétonniers ou encore identifier les lieux sensibles nécessitant un besoin accru de priorité (écoles, institutions pour personnes âgées, parcs publics, etc.). Ces différents éléments permettent de vérifier et de justifier l'entrée en matière pour étudier la faisabilité d'un passage pour piétons. Une fois cette étape franchie, un projet d'aménagement de l'espace public est étudié, en tenant compte des diverses normes en vigueur.

### Question 3

*Existe-t-il un constat – inventaire – faisant état de dangerosité et/ou non-conformité des passages à piétons tant :*

- *Quant à l'aménagement (distances, signalisation, marquages, îlots, feux maintenance)*
- *Visibilité de jour (distance de perception)*
- *Visibilité de nuit (distance de perception et éclairage)*
- *Accessibilité (personnes à mobilité réduite, obstacles)*

### Réponse

A l'heure actuelle, il n'existe pas de diagnostic complet de la dangerosité de l'ensemble des passages pour piétons en ville de Lausanne. Néanmoins, comme mentionné au point précédent, un recensement des passages pour piétons a été initié en 2003. Cette base de données est depuis mise à jour annuellement à partir d'un bilan de l'unité Signalisation du Service des routes et de la mobilité, en charge du balisage et/ou dégrappage des passages pour piétons.

Le recensement de 2003 s'est basé sur une fiche d'inventaire indiquant les caractéristiques liées à la situation géographique, au trafic, à la sécurité et à l'aménagement. La base de données renseigne ainsi utilement sur la situation des passages pour piétons en termes de distance de visibilité, de présence d'îlots ou de feux de signalisation. A noter que ces informations doivent être considérées avec prudence, sachant que les critères sont évalués à partir d'une appréciation qui est influencée par une part forcément subjective de l'opérateur.

Concernant la visibilité de nuit, aucun paramètre n'est quantifié dans la base de données. La mise en place de tout nouvel aménagement en ville de Lausanne (y compris les passages pour piétons), se fait

de manière coordonnée avec la division Eclairage public du Service de l'électricité. Dans le cas de la création d'un passage pour piétons, un diagnostic est toujours réalisé in situ, afin de préciser si des mesures complémentaires (par exemple la pose de nouveaux candélabres) doivent être réalisées. Concernant les aménagements existants, un suivi des conditions d'éclairage est assuré notamment à travers le Groupe Technique (GT) Lumière, dans lequel collaborent le Service de l'électricité et la Police municipale.

S'agissant de l'accessibilité, aucun paramètre n'est quantifié dans la base de données. Cette problématique est cependant largement prise en compte dans tous les nouveaux projets d'aménagement des espaces publics. Ainsi, le profil-type utilisé pour les passages piétons en ville de Lausanne prévoit un abaissement de bordure à + 2cm du niveau de la chaussée, représentant un compromis entre les besoins d'accessibilité pour les personnes en chaise roulante et la détection à la canne pour les personnes aveugles. Ce plan-type est utilisé de manière systématique dans les projets d'aménagement.

#### **Question 4**

*Parmi ces passages « douteux » est-il prévu de les réaménager aux normes les plus récentes voire de les supprimer ?*

#### **Réponse**

La sécurité des piétons est une préoccupation permanente. Ainsi, une amélioration des aménagements existants est systématiquement réalisée dans le cadre des opportunités de chantier et des modifications de la voirie. De plus, la création de nouveaux passages pour piétons ou l'amélioration de l'existant est évaluée selon les demandes reçues des habitants. En 2011, ce sont ainsi 8 passages pour piétons qui ont été créés et 9 qui ont été supprimés (en lien avec une zone 30 ou remplacés par un trottoir continu), alors qu'une dizaine de traversées ont vu leur aménagement amélioré.

A ce jour, aucune analyse systématique des éventuelles mesures d'accompagnement sur des passages piétons existants n'a été réalisée, faute de ressources. En effet, l'évaluation détaillée de l'ensemble des passages pour piétons et l'étude systématique d'amélioration de l'aménagement nécessite des ressources humaines et financières considérables.

Pour palier ce manque, et afin de disposer d'un diagnostic de la situation des passages pour piétons en ville de Lausanne, une étude va être lancée au printemps 2012. Ce travail, confié à un stagiaire et d'une durée de trois mois, permettra de mettre en avant les endroits les plus sensibles et de prioriser les interventions visant à sécuriser d'avantage les traversées piétonnes.

Par ailleurs, une nouvelle affectation du rapport-préavis n°2000/147 du 27 avril 2000 - *Sécurité des piétons en ville de Lausanne, en particulier aux alentours des écoles - Création de 170 à 180 passages piétons* - admettant, outre la construction de nouveaux passages pour piétons, la rénovation ou la modernisation des installations existantes, permettrait d'apporter une marge de manœuvre bienvenue pour réaliser certaines corrections des aménagements jugés déficitaires.

#### **Question 5**

*Des demandes d'aménagement ou de suppression de passages à piétons sont-elles pendantes au sein de l'administration et quel sort leur est-il réservé ou leur sera-t-il réservé ?*

#### **Réponse**

Une quinzaine de demandes liées à des traversées piétonnes parviennent annuellement à l'administration lausannoise, qu'il s'agisse de sécurisation des cheminements piétonniers, de création de passages pour piétons ou de mise en place de feux en complément d'un aménagement existant par exemple.

Chacune de ces demandes est étudiée de manière similaire. Le contexte local est analysé de manière à définir les enjeux et vérifier la justification d'une nouvelle traversée piétonne. Dans le cas d'une entrée en matière, une analyse de faisabilité technique avec génération de plusieurs variantes (par exemple un passage pour piétons avec îlot ou équipé de feux), puis un chiffrage des coûts sont réalisés. Après une orientation donnée par le Bureau des Espaces Publics (BEP) – organe transdisciplinaire regroupant des intervenants de plusieurs services de la ville, les variantes sont présentées au Comité des Espaces Publics (CEP) pour le choix du projet définitif. Le projet retenu est finalement présenté à la Municipalité. Une fois les autorisations et les budgets de construction obtenus, les travaux sont publiés dans la Feuille des Avis Officiels (FAO), puis réalisés en fonction des plannings de chantier coordonnés au sein des services techniques de la Ville.

Aucune demande de suppression de passages pour piétons n'est actuellement pendante au sein de l'administration. Des demandes liées à la création de passages pour piétons et à l'amélioration de leur sécurité sont en cours d'analyse. A noter que certaines d'entre-elles trouveront réponse dans le cadre des projets d'axes forts de transports publics. Parallèlement, plusieurs projets de création de nouvelles traversées piétonnes seront réalisés ces prochaines années dans le cadre des mesures en faveur de la mobilité douce du Projet d'Agglomération Lausanne-Morges (PALM).

### **Question 6**

*La priorité due par les autres usagers motorisés est en l'état de la législation excessive eu égard à l'insouciance des piétons. La Municipalité de Lausanne ne devrait-elle pas faire un signal fort envers les instances compétentes tendant à un assouplissement de la loi sur la circulation routière pour ramener les règles en la matière à des droits certes mais surtout à des obligations de tout-un-chacun, respectivement en revenant aux dispositions applicables avant 1963, obligeant le piéton à annoncer son intention :*

- a) en posant un pied sur la chaussée ;*
- b) ou en faisant un signe de la main, mention qui a été également supprimée dans la nouvelle législation.*

### **Réponse**

La question législative relève de la Loi sur la circulation routière (LCR). La Municipalité de Lausanne ne peut aucunement se substituer au législateur fédéral. Néanmoins, certains éléments peuvent être apportés en faveur de la législation actuelle.

En préambule, il est important de rappeler que la question de la réintroduction ou non du signe de la main ne doit pas faire oublier que le pourcentage d'accidents graves ou mortels impliquant des piétons hors des passages pour piétons est plus élevé que celui sur ces passages. En ville de Lausanne, selon les statistiques d'accidents relevés entre 1995 et 2007 par la Police municipale, 48% des victimes piétonnes sont recensés hors des passages pour piétons, 42% sur les passages pour piétons et 10% sur les trottoirs.

Au niveau législatif, l'Ordonnance sur la circulation routière (OCR) exigeait jusqu'en 1994 que les piétons manifestent leur intention de traverser la chaussée par un signe de la main. Parallèlement, la Loi sur la circulation routière (LCR), à laquelle l'OCR est pourtant subordonnée, stipulait la priorité des piétons sur les passages pour piétons. Il en résultait un flou légal dont le Tribunal fédéral a exigé la clarification. L'obligation du signe de la main a ainsi été abolie en 1994, en accord notamment avec les lois en vigueur à l'étranger.

Contrairement à une opinion erronée, la nouvelle réglementation de 1994 n'a pas instauré la priorité des piétons en tant que telle. Elle a uniquement supprimé l'obligation faite au piéton d'indiquer son intention par un signe. Les piétons conservent ainsi leurs droits, mais également leurs devoirs. Ils ne doivent pas s'élancer à l'improviste sur le passage et ne peuvent user du droit de priorité lorsque le véhicule est déjà si près du passage qu'il ne lui serait plus possible de s'arrêter à temps. Ainsi, en

modifiant les dispositions précitées, le législateur n'a nullement conféré aux piétons une priorité quasi absolue.

Depuis le 1<sup>er</sup> juin 1994, selon le Bureau de la Prévention des Accidents (bpa), « aucune relation claire, soit-elle positive ou négative, ne peut être établie entre l'évolution des accidents sur les passages pour piétons et l'abrogation de la règle en 1994, ce qui correspond aux attentes du législateur. L'abrogation essentiellement intervenue pour des raisons juridiques ne devait pas faire progresser le nombre de victimes sur les passages pour piétons, mais n'était pas non plus envisagée comme une mesure de sécurité ».

A l'heure actuelle, les prescriptions légales (LCR et OCR) n'interdisent pas le signe de la main. Elles stipulent même que le piéton ne doit, en aucun cas, se lancer sur la route de manière inattendue. L'intention de traverser doit être visible pour les conducteurs.

La réintroduction du signe de la main dans la législation n'apporterait aucune amélioration de la sécurité routière, et pourrait même avoir des effets néfastes pour certains usagers plus fragiles. Les enfants notamment interprètent mal ce signe, pensant à tort pouvoir stopper le trafic. Les autres personnes à mobilité réduite, que ce soit les personnes âgées avec leur champs de vision restreint, les parents avec poussettes, les personnes se déplaçant avec une canne, ceux portant des bagages, etc., ont de la peine à faire un geste clair de la main. Autant de sources potentielles de malentendu entre piétons et automobilistes.

A noter que le Conseil fédéral s'est déjà exprimé sur cette problématique en proposant le 1<sup>er</sup> février 2012 de refuser la motion de Sylvia Flückiger – *revenir à l'obligation pour les piétons de faire un signe (de la main) avant de traverser la chaussée*. Le Conseil fédéral a ainsi répondu que selon lui cette mesure n'entraînerait aucune amélioration de la sécurité des passants, rappelant que les accidents de piétons sont surtout le fait d'automobilistes, avec 60% des accidents graves relevant de l'unique responsabilité d'un conducteur et 20% seulement causés par le piéton.

### Question 7

*Si la question 6) devait être trop contraignante, quoique, la Municipalité, à l'instar des cours de sensibilisation des enfants à la circulation routière par la Police ne devrait-elle organiser des campagnes destinées aux piétons adultes ?*

### Réponse

La Police municipale, via son Groupe de Prévention routière, effectue un travail important d'éducation et de prévention des accidents. Les six collaborateurs que compte cette brigade s'appliquent principalement à dispenser des leçons de circulation dans les écoles lausannoises ainsi qu'au Jardin de circulation de la Vallée de la Jeunesse. Ils procèdent également à l'engagement et à la formation des patrouilleurs adultes. A titre d'exemple, en 2011, ce sont ainsi plus de 16'000 enfants qui ont bénéficié d'une instruction, dont 176 classes (soit près de 3500 élèves) s'étant déplacées à la Vallée de la Jeunesse.

En 2012, une campagne de sécurité sera mise sur pied par la Police municipale en mai et en octobre, pour rappeler les règles de priorité aux passages pour piétons et sensibiliser les automobilistes - qui deviennent des piétons une fois leur véhicule garé - au comportement à adopter lors de traversées piétonnes.

Adopté en séance de Municipalité du 3 mai 2012.