

Rapport de la commission N° 40

Rapport-préavis N° 2020/50

Réponse à cinq postulats relatifs à la gestion de la régulation du trafic

Réponse au postulat de M. Nicola di Giulio « Fluidifier le trafic en diminuant l'impact sonore et celui des polluants »

Réponse au postulat de M. Mathieu Maillard et consorts « Moins de feux rouges pour plus de fluidité »

Réponse au postulat de Mme Françoise Longchamp « Étudier la possibilité de prolonger la phase verte pour les piétons »

Réponse au postulat de M. Johan Pain « Moins d'attente aux feux rouges pour les piétons pour faciliter leurs déplacements »

Réponse au postulat de Mme Sara Gnoni et consorts « Pour une journée des piétons dans certaines zones de la ville à intervalles réguliers »

Présidence : M. Daniel DUBAS

Membres de la commission : Mme Aude Billard, Mme Sara Gnoni, M. José Martinho, M. Jean-Luc Masson, M. Johan Pain, M. Antoine Piguet, M. Joël Teuscher, M. Arnaud Thiéry

Membres excusés : Mme Muriel Chenaux Mesnier, M. Nicola Di Giulio, Mme Françoise Longchamp

Représentant-e-s de la Municipalité et de l'administration communale : Mme Florence Germond (Directrice des finances et de la mobilité), M. Patrick Eturnaud (Chef du Service des routes et de la mobilité), Mme Núria Medir (Cheffe de la division mobilité du Service des routes et de la mobilité)

Notes de séance : M. Ludovic Saulet (Service des routes et de la mobilité)

Lieu : Place Chauderon 9, salle 2-3

Date : 21 avril 2021 de 16h30 à 18h00

Présentation du rapport-préavis

Ce rapport-préavis répond à plusieurs interventions du Conseil communal allant toutes dans le même sens et relève que sur ces questions de régulation du trafic. Il y a un consensus plus large que d'habitude, et les intérêts concernant cette thématique sont globalement assez concordants entre les différentes forces politiques.

La Municipalité a notamment mis au clignotant certains feux de circulation la nuit, supprimé des installations lumineuses et amélioré le temps des phases piétons. Les mesures sont également décrites dans le dernier rapport de l'Observatoire de la mobilité. La plupart des carrefours pourront être au clignotant avec le 30km/h de nuit en place, car les distances de sécurité s'avèrent suffisantes. Les phases piétons sur 25 installations ont été adaptées jusqu'à fin 2020, et les autres le seront jusqu'à fin 2021. Enfin, suite aux mesures Covid-19, 28 installations sont désormais en mode automatique, ce qui signifie que lorsque le piéton arrive aux abords du passage piéton, la probabilité d'avoir une phase de vert est plus importante qu'auparavant.

Discussion générale

Les membres de la commission sont globalement satisfaits de ce rapport-préavis. Dans la discussion, les remarques et questions suivantes sont soulevées :

- Est-ce que d'autres postulats déposés seraient en contradiction avec ceux traités ce jour ? Le risque est par exemple de se retrouver, comme à Genève, avec une voie verte, mais sur laquelle les véhicules ont également des droits.

Réponse : Dans le cadre de la programmation d'un carrefour, il est nécessaire de répartir des temps pour chaque mode de transport le franchissant. L'orientation politique choisie est claire. Cette dernière vise à favoriser les modes de déplacement durables dans l'ordre suivant : les bus, les piétons et les cyclistes. Toutefois, il est aussi nécessaire, selon les paramètres d'un secteur, de libérer une voie de transports individuels motorisés (TIM) afin que le bus ne soit pas bloqué par celle-ci. L'orientation politique est claire, mais afin de mener cette dernière à bon escient, il est parfois nécessaire de faire des arbitrages. On se rend compte aujourd'hui que certains modes de déplacement fonctionnent mieux sans régulation, comme par exemple la future place de la Gare, sur laquelle la régulation sera absente afin d'obtenir une meilleure perméabilité et un meilleur fonctionnement de l'ensemble. En revanche, la régulation reste souhaitée aux entrées de ville afin de contrôler et réguler le flux entrant ou encore dans certains carrefours complexes où une priorisation des bus est voulue.

- Ce type de mesure est très intéressante, notamment pour la fluidité que cela pourrait apporter au trafic. Toutefois, est-ce qu'une augmentation des contrôles de vitesse est à prévoir ?

Réponse : La régulation des feux de circulation va effectivement de pair avec la modération de la vitesse. Une étude récemment menée met en lumière le fait qu'avec une limitation à 30km/h 24/24h, deux tiers des installations lumineuses du territoire lausannois pourraient être supprimées. En ce qui concerne le contrôle de la vitesse, dans un premier temps, des mesures d'accompagnement seront déployées, notamment avec la pose d'indicateurs de vitesse dits « radars smiley ». En effet, la véracité de ce type d'outil a été démontrée lors des tests aux avenues Vinet et Beaulieu, avec un respect des limitations plus conséquentes lors de leur présence. À ce titre, le préavis voté contient la précommande d'un nombre utile de radars pédagogiques. Les vrais radars répressifs seront également actifs. Les excès que ces derniers capteront seront soumis à Via Secura et les amendes d'ordres répondront aux infractions à la loi fédérale sur la circulation (LCR), comme c'est déjà le cas actuellement pour des zones modérées à 20 ou 30 km/h.

- Est-ce que les radars pédagogiques enregistrent les vitesses ?

Réponse : Oui.

- De quelle manière vont être coordonnées, d'une part, la suppression d'installations lumineuses et, d'autre part, l'augmentation du temps de vert souhaitée pour améliorer le confort des piétons, notamment les plus vulnérables ?

Réponse : Il existe certains cas spécifiques. L'hôpital ophtalmique en est un par exemple, où la Ville souhaite maintenir un passage piéton régulé. Un passage piéton sans régulation ne veut pas dire qu'il n'est pas sécuritaire ; certaines mesures comme par exemple la suppression de cases de stationnement proche des traversées permet d'améliorer la visibilité et de protéger ainsi les piétons les plus vulnérables.

La Municipalité a toutefois une préférence pour les passages piétons où l'attente d'un vert piéton n'est pas nécessaire pour pouvoir traverser. Une analyse multimodale a été menée sur chaque passage piéton. Cette étude fait état d'une dizaine de critères et permet de s'adapter en fonction du contexte dans lequel se trouve la traversée étudiée.

La liste des critères de cet outil d'analyse contient entre autres la visibilité, le volume du trafic ou encore la largeur de la chaussée.

- Les flux piétons ou automobiles ne sont pas très importants dans la phase horaire de 22h à 6h. Ainsi, l'ordre chronologique des priorités à accorder aux différents usagers s'avère être plus important à définir en journée. Certaines villes ont complètement supprimé les boutons pressoirs et les ont remplacés par des détecteurs de présence au sol ou encore un système de capteurs visuels qui détectent la présence d'un piéton qui souhaite traverser. Est-ce que la Ville de Lausanne a envisagé de mettre en place ce type de dispositif ?

Réponse : Dans le cadre de la crise sanitaire, une trentaine d'installations ont été mises en mode automatique. Cela signifie que même sans la présence d'un piéton, une phase verte lui étant dédiée va se déclencher de manière automatique. Lors du premier confinement, il avait été possible d'appliquer ceci à toutes les installations, car le volume de trafic automobile avait subi une très forte diminution. Des systèmes de détection par caméras se généralisent pour détecter les cyclistes aux carrefours, les nouveaux matériaux des vélos modernes rendant parfois difficile la détection par boucle électromagnétique au sol. Des essais de détection piétons ont été réalisés aux abords d'établissements scolaires. Le dispositif détecte un fort flux et ordonne ainsi une augmentation de la phase de vert jusqu'à que la forte présence piétonne diminue. L'efficacité de cette manière de procéder est confirmée, et des réflexions sont en cours pour l'appliquer à d'autres secteurs où les flux peuvent s'avérer conséquents.

Discussion du rapport-préavis

4. Optimisation des stratégies de régulation des carrefours

- Que signifie la notion de « temps d'attente moyen maximal », et quel est le détail du calcul qui permet de le définir ?

Réponse : Dans le cadre d'une programmation d'un dispositif de signalisation lumineuse, ce temps d'attente moyen maximal représente la durée la plus longue que l'on souhaite imposer comme temps d'attente au piéton. Le temps maximum se situe autour des 80 secondes. Le temps d'attente moyen maximal représente, en d'autres termes, un objectif de programmation des carrefours. Cela signifie qu'en moyenne, les piétons lausannois sont susceptibles d'attendre 30 secondes. Par conséquent, un carrefour faisant état de nombreux flux présentera une valeur supérieure alors qu'un passage piéton plus simple imposera aux usagers piétons une durée inférieure. Cet objectif de programmation ne doit pas être confondu avec le temps d'attente maximal, qui pour sa part à vocation à être une limite à ne pas franchir.

- Cette notion est plus intéressante dans le cadre de la programmation du dispositif par les services de la Ville que pour l'utilisateur dans son utilisation au quotidien. En effet, le piéton souhaite savoir combien de temps il va attendre et pas la moyenne du temps durant laquelle il devra patienter. Est-ce que nous pourrions reformuler cette notion de la manière suivante : « Vous visez au maximum un temps d'attente moyen de 30 secondes » ?

Réponse : Cette reformulation est pertinente. Dans une vision systémique, cette notion est un objectif de politique publique que la Ville se fixe. Cette vision systémique n'a pas le même impact dans une considération individuelle que dans le cadre de la conduite d'une politique publique ou cela s'avère pertinent en termes d'objectif à atteindre.

- Quelle est l'évolution du dossier de la limitation nocturne à 30km/h ?

Ce sujet est toujours lié à la décision du Tribunal cantonal. En vertu de la séparation des pouvoirs, il n'est pas aisé d'obtenir des informations sur son évolution. Tout de même, les informations informelles dont la Municipalité dispose font état d'une décision imminente.

5. Postulat de M. Nicola di Giulio « Fluidifier le trafic en diminuant l'impact sonore et celui des polluants »

Dans la discussion, la remarques suivante est soulevée :

- La volonté de mettre au clignotant certaines installations de signalisation lumineuses entre 22h et 6h, voire de mettre certaines installations de signalisation lumineuse au clignotant avec un horaire réduit de minuit à 6h afin de ne pas impacter les transports publics, est à saluer. Ces mesures permettront de fluidifier le trafic et de réduire les nuisances sonores et atmosphériques.

Décision de la commission : La commission accepte la réponse au postulat de M. Nicola Di Giulio par 9 oui, 0 non, sans abstention.

6. Réponse au postulat de M. Mathieu Maillard et consorts « Moins de feux rouges pour plus de fluidité »

La discussion n'est pas demandée.

Décision de la commission : La commission accepte la réponse au postulat de M. Mathieu Maillard par 9 oui, 0 non, sans abstention.

7. Réponse au postulat de Mme Françoise Longchamp « Étudier la possibilité de prolonger la phase verte pour les piétons »

Dans la discussion, les remarques et questions suivantes sont soulevées :

- Est-ce que le renforcement de la phase jaune évoqué se fait au détriment de la phase verte.

Réponse : Non. Cette mesure est générée par un ajout de temps piéton.

- Les recommandations émises par le Bureau de prévention des accidents (BPA) stipulent une vitesse de marche à laquelle il est possible de franchir une traversée, à savoir 0,8 km/h. Or, suite à quelques mesures et observations dans le secteur de Georgette, la durée de vert permet un franchissement de certains passages piétons à 1,4 mètre par seconde. Les 0,8 km/h précédemment évoqués correspondent au déplacement d'une personne senior ou à mobilité réduite. Serait-il envisageable de mettre à disposition des piétons les moins rapides et les plus vulnérables, un bouton poussoir permettant d'augmenter ces durées. Quant au temps maximum recommandé par le BPA pour l'attente pour un piéton, il équivaut à une durée allant de 30 à 40 secondes. Est-ce que les transformations annoncées permettront de s'approcher des 0,8km/h recommandés ?

Réponse : On ne peut pas dire précisément quelle vitesse est prise en compte. Dans le cadre des aménagements lausannois, ce sont les normes professionnelles (VSS) sur lesquelles se base les techniciens et que l'objectif visé est de systématiquement offrir une durée de traversée au-dessus desdites normes. Sans remettre en question les calculs présentés ci-dessus, une partie des installations lumineuses dans le secteur de Georgette témoignent d'une certaine vétusté. Par conséquent, ces dispositifs ne peuvent pas être paramétrés comme souhaité. En ce qui concerne les boutons poussoir, les nouveaux dispositifs mis en place sont équipés de vibreurs pour les personnes malvoyantes. Toutefois, ces boutons ne permettent pas d'avoir des durées différenciées

en fonction de la catégorie d'usagers souhaitant traverser. Le temps pris en compte pour la traversée inclut également la phase de jaune. Les normes VSS ont notamment pour but d'établir des bases légales et les décisions qui ont été prises dans le cadre des améliorations s'avèrent plus généreuses que ce que requièrent lesdites normes.

- Quelles sont les options qui permettraient d'améliorer les conditions dans le secteur de Georgette ?

Réponse : Certaines contraintes techniques viennent compliquer les réflexions liées à ces paramétrages. En effet, le remplacement d'une armoire à feux est une opération onéreuse. À titre d'exemple le renouvellement des installations à Chauderon avoisine un coût proche du demi-million. Toutefois, d'autres types d'aménagement sont envisagés afin d'améliorer le confort des piétons. Par exemple au secteur des Mousquines, des feux ont été retirés et un trottoir traversant a été aménagé. Ainsi, le piéton devient prioritaire et les véhicules doivent observer et respecter la priorité dont l'utilisateur bénéficie. Ce type d'aménagement « fait pour le piéton » fait partie des priorités et souhaits de la Municipalité.

Décision de la commission : La commission accepte la réponse au postulat de Mme Françoise Longchamp par 9 oui, 0 non, sans abstention.
--

8. Postulat de M. Johan Pain « Moins d'attente aux feux rouges pour les piétons pour faciliter leurs déplacements »

Dans la discussion, les remarques et questions suivantes sont soulevées :

- Depuis le dépôt du postulat en 2018, on a pu constater une amélioration pour les piétons des temps relatifs aux installations lumineuses. Dans les conclusions d'une étude parue en 2020 sur le thème de la marchabilité, il est proposé de raccourcir le temps d'attente pour les piétons.
- 80 secondes pour traverser est une durée beaucoup trop longue. Quel est le temps maximum qu'un piéton peut devoir attendre à Lausanne avant de pouvoir traverser ? Le temps est-il bien calculé entre le début du clignotant de la phase précédente et la phase verte ?

Réponse : Cette durée est calculée entre le rouge et le vert. Les 80 secondes évoquées correspondent à un temps maximum et les objectifs et volontés de la Municipalité sont largement en-deçà, avec le temps d'attente moyen maximum de 30 secondes. Mais les contraintes sont nombreuses, à l'exemple du carrefour de Chauderon-Nord, où il est nécessaire de laisser partir les nombreux bus qui y passent.

Décision de la commission : La commission accepte la réponse au postulat de M. Johan Pain par 9 oui, 0 non, sans abstention.
--

9. Postulat de Mme Sara Gnoni et consorts « Pour une journée des piétons dans certaines zones de la ville à intervalles réguliers »

Dans la discussion, les remarques et questions suivantes sont soulevées :

- L'idée du postulat était de présenter une autre vision de ce qu'il est possible de faire, avec des quartiers qui seraient réappropriés par la population et ceci de manière plus systématique plutôt que suite à des demandes. Dans la réponse apportée par la Municipalité, ce sont les souhaits de citoyens qui peuvent déclencher des études de zones modérées, mais il aurait été préférable que cela soit plus proactif de la part de la Ville. Il s'agit aussi d'être en accord avec le Plan climat.

Réponse : La réponse donnée par la Municipalité s'avère peut-être trop synthétique. Les autorités ont conscience qu'il sera nécessaire d'aller plus loin ces prochaines années. Toutefois, certaines mesures récemment mises en place vont clairement dans le sens du postulat, à savoir la piétonnisation dont bénéficient les quais d'Ouchy et la rue Centrale le weekend. La réponse n'est peut-être pas assez précise, mais la Ville témoigne dans ses démarches auprès des associations de quartiers d'une réelle proactivité dans ce domaine. En effet, chaque année lesdites associations reçoivent un courrier afin de les informer des dates de la semaine de la mobilité, mais également de leur proposer le matériel et les ressources liées à la sécurité qui leur sont nécessaires. Il est regrettable que les médias n'informent pas plus l'opinion publique de l'ampleur que cela représente, car l'organisation et la logistique liées à ce type d'évènement s'avèrent conséquentes.

- Le postulat relève d'une grande qualité. On pourrait préciser les trois types de journées possibles liées au thème abordé par ce postulat, à savoir des journées sans voiture, des journées mobilité douce et des journées piétons. La distinction entre ces trois types de concept devrait être bien comprise par tout un chacun.
- On pourrait créer des synergies entre les objectifs du Plan climat et ce type de mesures. Il est à espérer que les lausannois·es constateront et apprécieront le calme que cela peut apporter et éviteront ainsi de sortir de la ville le weekend.

Réponse : Tout le travail mené sur les événements ponctuels et éphémères a effectivement pour vocation de mettre en valeur les bénéfices que cela apporte auprès des habitants. Toutefois, le besoin de ressources que ces événements ponctuels requièrent est important.

Décision de la commission : La commission accepte la réponse au postulat de Mme Sara Gnoni par 9 oui, 0 non, sans abstention.

11. Impact sur l'accessibilité pour les personnes en situation de handicap

- Est-ce que tous les changements liés impactent positivement ou négativement les personnes aveugles ? Est-ce que la continuité du cheminement lié aux installations avec un signal sonore est conservée ?

Réponse : Toutes les modifications apportées sont discutées et communiquées avec l'Association vaudoise pour la construction adaptée aux personnes handicapées (Acavah) et le délégué à la mobilité douce et piétonne. Les membres de cette association ont une connaissance très fine de l'aménagement urbain et des possibilités que celui-ci offre. Quant aux critères évoqués précédemment dans les réflexions sur la thématique des installations lumineuses, il y a une sensibilité par rapport aux usagers malvoyants dans cette analyse. Toutes les modifications sont transmises à ces organismes, d'une part, afin d'en recueillir leur avis et, d'autre part, afin qu'un relais soit fait avec les personnes concernées.



Lausanne, le 31 octobre 2021

Daniel Dubas, rapporteur