

Conseil communal de Lausanne

Rapport de la Commission n° 14

Chargée d'étudier la prise en considération du

Postulat de M. Aglione Camille-Angelo et consorts : «Il faut assainir les giratoires de la Maladière, Malley et Montchoisi »

Etaient présents :

Membres :	Mme	Marlène	BÉRARD	Libéral-Radical
	M.	Jean-Pascal	GENDRE	Libéral-Radical
	Mme	Derya	ÇELIK	Parti Socialiste
	M.	Mountazar	JAFFAR	Parti Socialiste (remplace M. Kessler)
	Mme	Sarah	NEUMANN	Parti Socialiste
	M.	Yvan	SALZMANN	Parti Socialiste
	Mme	Ariane	MORIN	Les Verts
	M.	Ilias	PANCHARD	Les Verts (excusé)
	Mme	Romane	BENVENUTI	Les Verts (remplace M. Olivier Thorens)
	Mme	Sévgi	KOYUNCU	Ensemble à Gauche
	Mme	Charlotte	DE LA BAUME	Vert'libéral
	M.	Jean-Luc	MASSON	UDC
Rapporteur	M.	Jacques	PERNET	Libéral-Radical

Représentants de l'administration :

M.	Patrick	ETOURNAUD	Chef du Service des routes et de la mobilité
Mme	Nùria	MEDIR	Cheffe de la division Mobilité - Service des routes et de la mobilité
M.	Ludovic	SAULET	Administration routes et mobilité
M.	Paul	CROS	Administration routes et mobilité

Lieu : Hôtel de Ville, salle du Conseil communal

Date : mercredi 24 novembre 2021

Début de la séance : 16h.00

Fin de la séance : 16h45

Madame la Municipale étant excusée, c'est M. Etournaud, Chef du Service des routes et de la mobilité qui nous présente les personnes de l'Administration qui l'accompagnent ; **Mme Medir**, cheffe de la division Mobilité du Service des routes et de la mobilité, **M. Saulet et M. Cros** en charge des notes de séance. Qu'il soit ici remercié pour son travail et pour la qualité de celui-ci.

Le débat en commission s'est déroulé très sereinement. En voici le résumé.

- Certains membres de la commission connaissent bien les giratoires mentionnés, soit parce qu'ils habitent ou travaillent dans leur région, soit parce qu'ils les 'fréquentent' régulièrement.
- Les 3 giratoires faisant l'objet du postulat sont totalement différents et ne sont donc pas comparables. Chaque giratoire devrait faire l'objet d'une analyse séparée.
- Au vu de l'évolution du trafic et des diverses mobilités, une réflexion à leur sujet semble évidente. Toutefois, il s'agit de se demander, selon un commissaire, si, parmi toutes les priorités à Lausanne aujourd'hui, le réaménagement de ces giratoires représente une problématique cruciale et urgente ou non.
- Il s'agit certainement de faire 'mieux' mais avec des moyens raisonnables
- Des statistiques relatives aux accidents (nombre d'accidents, gravité de ceux-ci, etc) auraient aidé la commission à se faire une idée plus précise de la situation (elles nous seront données par M. Etournaud pendant la séance) – voir ci-dessous.
- Le giratoire de la Maladière est particulièrement cité en ce sens qu'il est 'interdit' aux piétons et qu'il a plutôt tendance à être comparé à une autoroute, toute proportion gardée (il était même à 3 pistes lorsqu'il a été construit). Ce giratoire pourrait – ou devrait – être repensé totalement.
- Avec l'explosion de la mobilité cycliste, il est évident que ces giratoires ne sont pas adaptés à ce type de mobilité. Selon le BPA (bureau fédéral de prévention des accidents) l'aménagement urbain le plus dangereux pour les cyclistes est le giratoire.
- Une commissaire rappelle que la Ville doit respecter un certain nombre de priorités liées au Plan climat, au Plan directeur communal (PDCOM) et au Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) ; ces documents stipulent que la priorité doit être donnée à la mobilité douce et aux transports publics ; l'éventuel réaménagement des ronds-points devrait se faire dans le respect de ces objectifs fondamentaux
- Plusieurs commissaires sont d'accord que les cyclistes devront être particulièrement pris en considération dans l'étude que la Municipalité va faire .. mais pas que ... en ce sens que les autres usagers doivent aussi être considérés, piétons compris, comme essentiels à une mobilité plurielle.
- Le soussigné rapporteur a contemplé depuis l'esplanade TL (terminal des bus 2 et 6) une partie du giratoire de la Maladière, le matin même de la séance de commission, entre 8h45 et 9h.00, et a compté les automobiles qui passaient entre la sortie de l'Autoroute et la montée sur Montoie (donc une partie du giratoire). En 90 secondes, ce sont presque 100 véhicules qui ont emprunté ce tronçon et utilisé l'une des 3 sorties concernées par ce tronçon.

Monsieur Etournaud donne quelques précisions importantes :

- la définition d'une norme dite « point noir », éditée annuellement par l'Office fédéral des routes (OFROU) telle que définie par la norme SN 641 724, consiste en «une accumulation d'accidents sur un endroit du réseau routier où, sur une période de trois ans, la valeur de calcul dépasse la valeur limite prédéfinie». Il précise que la valeur de calcul comptabilise les accidents avec blessés, pondérés selon la gravité, et exclut les accidents avec dommages matériels. Autrement dit, le point noir est une donnée statistique pour laquelle le nombre d'accidents générés sur une période de trois ans est cumulé, la qualification de point noir résultant du volume obtenu. Il indique que dans le cadre du présent postulat, deux points noirs sont désignés comme tels par l'OFROU, le rond-point de la Maladière et celui de Malley. Le troisième, celui de Montchoisi, ne constitue pas un point noir en tant que tel même si toute une série d'accidents s'y produisent.

- le Service des routes et de la mobilité est tenu d'intervenir dans le cadre du Plan Climat et du Plan Directeur Communal ; ce sont des documents cadres qui déterminent toute intervention du Service à l'avenir, la Municipalité étant tenue au même engagement.
- En ce qui concerne la Maladière, M. Etournaud rappelle qu'il s'agit d'une émanation de l'exposition nationale suisse de 1964, l'autoroute A1 ayant été construite en vue de cet événement ainsi que le giratoire qui en fait partie et que, à l'époque, la construction de cette autoroute de Genève à Lausanne était une fierté nationale. La difficulté présentée par le giratoire de la Maladière réside dans son surdimensionnement, qui crée des vitesses trop élevées et cause des non-respects d'insertion. Toutefois, cet ouvrage **n'est pas du ressort de la Ville mais de la compétence de l'OFROU**, qui y accorde une importance certaine. L'OFROU a déjà réduit le nombre de voies de 3 à 2 pour y diminuer la vitesse, mais qu'au vu de l'évolution des statistiques, Monsieur Etournaud pense qu'il serait envisageable que la Municipalité questionne l'OFROU sur les mesures qu'ils comptent apporter pour remédier à cette situation de point noir.
- Les giratoires de Malley et de Montchoisi sont de la compétence complète de la Ville.
- Pour ces trois giratoires des volumes de trafic relativement élevés sont constatés, car ce sont des réseaux principaux.
- Il est connu que le rond-point n'est pas l'ami du vélo et qu'il n'est pas l'ami non plus de la vitesse commerciale du bus, qui se trouve souvent en attente de pouvoir le traverser.
- Le giratoire est une solution qu'on ne privilégierait pas dans le cas d'un nouveau réaménagement.
- Pour ce qui concerne **la Maladière**, au cours des cinq dernières années 38 accidents ont été recensés sur ce rond-point et que la tendance de leur nombre est à la hausse : 4 en 2016, 5 en 2017, 10 en 2019, 11 en 2020 ; dans 29% des cas, la cause de l'accident vient du fait que les deux véhicules se suivaient de trop près, 24% ont pour cause un manque d'attention et 24% sont dus à un non-respect du cédez-le-passage en entrée de giratoire. Au cours des cinq dernières années 3 blessés graves et 39 blessés légers ont été recensés.
- Le rond-point **de Malley** est un point noir et que, dans son cas, 23 accidents ont été relevés durant la période d'analyse, tout en sachant que dans tous les cas considérés il s'agit de blessés légers, 24 victimes ayant été dénombrées. Les accidents dans ce giratoire sont dans 70% des cas des collisions causées par un non-respect du cédez-le-passage, notamment des véhicules provenant de l'avenue de Longemalle. La deuxième cause majeure est une collision avec le véhicule précédant pour 17% des cas. Le scénario type, représentant 65% des accidents sur ce giratoire, est celui où un automobiliste ne respecte pas le cédez-le-passage et vient percuter un deux-roues déjà engagé sur le giratoire. Pour ce giratoire, la Municipalité a sollicité de l'OFROU l'autorisation d'y tester un **giratoire à la Hollandaise**, un type de rond-point inhabituel en Suisse, dont le principe est expliqué plus loin. Ces giratoires sont beaucoup plus 'user-friendly' et adaptés à l'usage des deux roues.
- Le giratoire **de Montchoisi** est très anecdotique dans sa particularité d'aménagement, car c'est le seul double giratoire existant à Lausanne, cumulant un giratoire de six mètres et un giratoire de 13 mètres. Ce n'est pas un point noir dans les faits, mais toute une série d'accidents y sont relevés dans le cadre des statistiques : 9 accidents ont été répertoriés dans ce double rond-point, le nombre de victimes étant de 10 blessés légers, aucun blessé grave n'ayant été relevé. 3 accidents (33%) sont dus au non-respect du cédez-le-passage et 2 (22%) à un non-respect de la priorité à un passage pour piétons. La cause principale est surtout le non-respects de la régulation en place pour ce giratoire très atypique. Si une solution pragmatique devait être apportée, il faudrait effectuer une refonte complète de l'aménagement, l'emprise de cet ouvrage n'étant pas positive. Ce sont des coûts et des priorités qui devraient s'inscrire dans les enjeux du Plan climat et du Plan directeur communal, dans le cadre de la requalification et de l'aménagement public, sur le domaine public.
- M. Etournaud admet que, dans tous les cas de figure, des accidents sont relevés, et que deux des ronds-points sont effectivement des points noirs au sens de la loi et des normes.

- En résumé, un des ronds-points, la Maladière, n'est pas de la compétence communale et les deux autres, en tous cas pour Malley, le Service des routes et de la mobilité, avec l'accord de l'OFROU, essaye d'aller vers un aménagement test pour voir si il est possible de mieux faire en terme de sécurité cyclable.
- Il reviendra au Conseil communal de déterminer si le préavis qui sera proposé en 2022, dénommé préavis sur *la mobilité durable*, devra donner la priorité à ce type d'aménagement et de requalification de l'espace public.

Mme Medir explique la caractéristique principale du giratoire à l'Hollandaise :

cela consiste en l'ajout d'un anneau autour de l'ouvrage, cet anneau étant prioritaire pour les vélos. Ce type d'aménagement n'existe pas aujourd'hui dans la loi routière Suisse et qu'à l'heure actuelle les vélos n'ont jamais la priorité lorsqu'il s'agit d'une traversée d'une route circulée, alors qu'une voiture en visu d'un passage pour piétons doit céder la priorité à ces derniers. Ainsi, le test du giratoire hollandais est avant tout un test de changement de la priorité, dans le cadre duquel la traversée vélo serait indiquée et les voitures devant leur céder la priorité. Pour réaliser ce projet test sur le giratoire de Malley, il faudra réduire les emprises qui sont aujourd'hui accordées à la voiture, car il n'est pas possible d'agrandir l'espace total occupé par le carrefour. Cela aura des impacts sur la circulation. Cette étude de mobilité est relativement compliquée, toutes les conséquences possibles devant être étudiées. En particulier, l'aspect du changement de la priorité découlant de l'aménagement d'un anneau vélo autour du giratoire, doit être complètement sécurisé ce qui implique que la priorité doit être donnée aux vélos pour que cela fonctionne. C'est pour ce motif que le Service des routes et de la mobilité a besoin de l'autorisation de l'OFROU, car c'est un aménagement inexistant à l'heure actuelle, d'où le statut de projet pilote.

Mme Medir présente la hiérarchie des axes sur les giratoires de Malley et de Montchoisi.

- Concernant le giratoire de **Malley**, l'avenue du Chablais, sa branche qui vient depuis la jonction avec l'autoroute A1, correspond à du réseau principal d'agglomération (le terme d'agglomération se référant à la connexion avec la sortie d'autoroute). Ensuite, une fois le giratoire traversé, se trouve l'avenue de Provence, qui est un axe ayant le statut de principal urbain. Le statut de ce dernier se situe donc un degré plus bas dans la hiérarchie des axes. Quant aux trois autres branches du rond-point il s'agit également de réseau principal urbain.
- Dans le giratoire de **Monthoisi**, toutes les hiérarchies sont mélangées. C'est aussi ce qui constitue la particularité de cet endroit, où cohabitent, dans un même carrefour, des axes qui ont des priorités différentes. Ce double giratoire est composé de sept branches au total et que c'est par conséquent un aménagement très confus, qui ne serait pas reproduit aujourd'hui. Si ce double giratoire devait être refait, l'aménagement n'aurait rien à voir et marquerait notamment quel axe est une priorité de trafic et quel axe est une rue de quartier.

Les explications et informations données par M. Eturnaud et Mme Medir sont suivies par quelques remarques de la part des commissaires, dont voici un résumé :

- Un commissaire salue l'expérience de rond-point hollandais qui va être conduite, ayant déjà lui-même emprunté ce type d'aménagement, à vélo, au Pays-Bas. Il constate que dans ce pays il existe une mentalité vis-à-vis du cycliste qui est complètement autre. Pour lui, à Lausanne, une partie des usagers s'habitueront au système, mais beaucoup de ceux qui emprunteront pour la première fois ce type de giratoire le feront avec des risques d'accidentologie liés à une méconnaissance d'un dispositif qui est quasi unique en Suisse. Il serait donc important de

prendre en compte dans la réflexion en cours la possibilité que soient créées d'autres situations de risques par méconnaissance des usagers et qu'il faut se demander, face à cet enjeu, si il n'existe pas des systèmes plus gagnants. A cet effet l'exemple de l'aménagement d'un tunnel, qui permet de passer sous l'obstacle au lieu d'avoir à le traverser.

- Une commissaire remarque, qu'en Suisse, notamment à Berne ou à Bâle, même si on n'y trouve pas de ronds-points à la Hollandaise, on assiste à des politiques de mobilité beaucoup plus avancées qu'à Lausanne, centrées sur des formes de mobilité douce et qui fonctionnent. Il faut donc parfois introduire un nouvel aménagement pour en quelque sorte éduquer les usagers de la route, ce que l'expérience de rond-point hollandais pourrait démontrer. Le grand problème de Malley : c'est un endroit qu'un très grand nombre de cyclistes traversent, peut-être plus qu'ailleurs, non pas pour leur loisir, mais pour se rendre aux hautes écoles. Elle souhaiterait d'ailleurs obtenir des statistiques à cet égard. Les statistiques de l'UNIL montrent que désormais le nombre de personnes qui vont à bicyclette à l'UNIL a dépassé le nombre de personnes qui s'y rendent en voiture. A son avis, avec le vélo électrique, cette part de cyclistes va encore augmenter.
- Un commissaire remarque que l'on multiplie les changements pour les automobilistes. A l'époque, il n'y avait que la priorité de droite, qui a disparu, puis est de nouveau revenue de nos jours, dans les zones 30 ; dans les giratoires, c'est la priorité de gauche (celui qui est engagé dans le giratoire est prioritaire) ; dans les zones 20, ce sont les piétons qui sont prioritaires. Cela signifie qu'il faut vraiment que les automobilistes soient en mesure de s'adapter. Pour ce qui concerne Montchoisi, qui est vraiment un cas particulier, ne serait-il pas possible de faire un giratoire en forme de grand ovale ? On parle toujours de giratoire rond, alors qu'un giratoire peut aussi être ovale.

M. Etournaud répond brièvement à ces trois commissaires :

- Effectivement, il n'est pas envisageable de faire un test qui impliquerait des accidents sous couvert du report modal de la voiture sur le vélo. Si l'OFROU donne son autorisation pour Malley, le test doit prendre en considération tous les usagers. De plus, la difficulté dans ce cadre-là est que les volumes de trafic sont extrêmement importants. Ainsi sur le giratoire de Malley le nombre de véhicules journaliers, du lundi au dimanche, fluctue entre 10'500 à 23'000 véhicules. La solution qui doit être trouvée doit permettre, dans les projections du Plan climat et du Plan Directeur Communal à 2030 - 2040, d'adopter des solutions qui soient sécuritaires pour tous les usagers, ce notamment au regard du fait que le besoin en termes d'aménagements cyclables est actuel et immédiat.
- Effectivement aussi, le giratoire de Malley fait partie du réseau cyclable d'agglomération, puisque justement il dessert les hautes écoles, d'où l'attention portée par le Service des routes et de la mobilité à cette problématique.
- À propos des giratoires ovales, il va y avoir un giratoire ovale dans l'avenue du Galicien créé à l'occasion de l'arrivée du tramway. En revanche, il ne sait pas si cela serait la solution pour ce double giratoire de Montchoisi, qui est vraiment iconoclaste. Il devra être repensé un jour en reconsidérant la répartition de tous les usages pour tout un chacun, étant donné qu'il est possible de faire nettement mieux que l'existant. Le nouvel aménagement devra en tous cas être beaucoup plus fluide et compréhensible.

La parole n'étant plus demandée, le Président passe au vote :

Vote pour la prise en considération du Postulat de M. Aglione Camille-Angelo et consorts «Il faut assainir les giratoires de la Maladière, Malley et Montchoisi »

Oui : 7 voix

Non : 4 voix

Abstention : 1 voix

La séance est levée à 16h45