

CONSEIL COMMUNAL DE LAUSANNE

Rapport de la Commission n°74 chargée de l'examen du postulat Aude Billard

Objet du Postulat : « Les trottoirs ne sont pas des parkings »

Présidence :

M. CACHIN Jean-François Libéral-Radical Rapporteur

Membres présents :

M. PIGUET	Antoine	Libéral-Radical	
Mme BILLARD	Aude	Socialiste	
Mme COPPE	Axelle	Socialiste	
M. PEDRO	Martin	Socialiste	
M. THAMBIPILLAI	Namasivayam	Socialiste	
M. RAEDLER	David	Les Verts	
M. COMPAGNY	Xavier	Les Verts	
M. PAIN	Johan	Ensemble à Gauche	
M. CHRISTE	Valentin	Libéral-conservateur	
M. MARTINHO	José	Le Centre	
M. MASSON	Jean-Luc	UDC	Rempl. SCHLINGER Sandrine

Membres excusés :

Mme SCHLINGER Sandrine UDC

Représentant de la Municipalité :

M. HILDBRAND Pierre-Antoine Conseiller municipal, Directeur de la sécurité et de l'économie

Représentant de l'administration communale :

M. PITTET Jean-Philippe Capitaine au Corps de police

Notes de séances :

Mme. BINZONI Dominique Secrétaire au Corps de Police

Lieu : Bâtiment administratif du Flon, Rue du Port-Franc 18, salle de conférence 157 – 1^{er} étage

Date : Lundi 3 février 2020

Début et fin de la séance : de 17h00 à 17h40

Rappel de la demande du postulat :

Les trottoirs ne sont pas des parkings - Ce postulat demande à la municipalité de considérer la mise en place d'une campagne de prévention pour que cette tendance cesse.

Présentation du postulat par Madame Aude Billard :

La postulante présente brièvement son postulat qui concerne la problématique du parcage des véhicules sur les trottoirs.

Elle a interpellé un certain nombre de livreurs qui lui ont expliqué qu'ils sont seuls pour livrer les colis et qu'il leur arrive très fréquemment de se parquer sur le trottoir car il n'y a pas beaucoup de places de livraison.

Elle a également discuté avec quelques policier·ère·s qui lui ont affirmé qu'ils n'étaient pas être trop stricts afin que ces livraisons puissent avoir lieu.

Elle souhaite lancer le débat afin de savoir dans quelle mesure il faut être permissif ou pas.

Elle montre des photos de véhicules parqués sur les trottoirs et expose qu'elle a classifié les parkings en deux catégories, ceux qui sont gênants mais qui n'empêchent pas de passer et ceux qui sont dangereux en empêchant par exemple d'utiliser un passage pour piétons.

Elle estime qu'il faut faire en sorte que les livreurs puissent faire leur travail et que les piétons puissent sans danger circuler sur les trottoirs.

Elle a également constaté que généralement les livreurs se parquent à côté des passages pour piétons, ce qui rend la situation dangereuse.

Elle se demande si le nombre de places de parc de livraison est suffisant et s'il serait possible d'en faire une cartographie et, en cas de dérives, que des assistant·e·s de sécurité publique mettent des amendes d'ordre.

Elle a également rencontré une de ces personnes qui lui a répondu ne pas pouvoir mettre d'amende d'ordre, n'ayant pas de mètre pour vérifier si la distance (restante pour les piétons) est de 1.5 m. la postulante souhaite dès lors savoir s'il serait possible de fournir des mètres aux assistant·e·s de sécurité publique et ouvre la discussion afin de trouver des solutions pour éviter ces dérives.

Prise de position de la Municipalité sur le postulat de Madame Aude Billard :

Monsieur le Conseiller Municipal expose que, comme il se doit, la Municipalité observe toujours une saine réserve s'agissant de la prise en considération des postulats puisqu'elle sera ensuite amenée à agir en fonction des décisions du Conseil communal.

Il note que les questions de la postulante sont justifiées car il existe effectivement un conflit d'usage sur les trottoirs, sur les routes ainsi que sur les bandes cyclables, lequel est mis en exergue par des personnes postant sur les réseaux sociaux des photos chaque fois qu'elles constatent une infraction.

Toutefois, ces infractions sont difficiles à sanctionner car les photos sont visibles pendant des jours alors que le comportement litigieux est limité dans le temps. Il cite par ailleurs le postulat déposé par M. Calame et consorts concernant le même sujet, auquel il a été répondu dans le rapport-préavis qu'il était délicat de faire une campagne de prévention spécifique.

En effet, le public-cible des chauffeurs-livreurs n'est pas forcément localisé sur le territoire lausannois et ne serait pas touché par la campagne. Toutefois, il admet que des sanctions doivent être données et expose que des actions spécifiques sont menées dans certains quartiers plus touchés par cette problématique.

Il cite l'exemple du quartier de la Mercerie dans lequel se côtoient des petits commerçants, une grande surface ainsi que des habitants. Certains souhaitent plus de flexibilité de la part de la police pour se faire livrer, d'autres ne veulent plus voir de véhicules dans leur rue ou alors souhaitent pouvoir accéder avec leur véhicule privé, ce qui crée une situation très complexe au vu des attentes de chacun.

La réponse à ce postulat sera l'occasion de rappeler les règles applicables au parking sur les trottoirs et bandes cyclables et d'expliquer qu'une marge de tolérance est appliquée.

Il donne la parole au cap Pittet du Corps de Police qui apporte un complément d'information concernant la base légale, qui est la Loi fédérale sur la circulation routière (LCR). Cette loi dit à son article 43 alinéa 2

« Le trottoir est réservé aux piétons, la piste cyclable aux cyclistes ».

L'Ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR) mentionne à son article 41 alinéa 1 « Les cycles peuvent être parqués sur le trottoir, pour autant qu'il reste un espace libre de 1.50 m pour les piétons ».

Concernant les véhicules, l'article 41 alinéa 1bis de l'OCR mentionne « Le parquage des autres véhicules sur le trottoir est interdit, à moins que des signaux ou des marques ne l'autorisent expressément.

A défaut d'une telle signalisation, ils ne peuvent s'arrêter sur le trottoir que pour charger ou décharger des marchandises ou pour laisser monter ou descendre des passagers; un espace d'au moins 1.5 m doit toujours rester libre pour les piétons et les opérations doivent s'effectuer sans délai ».

Cet article de loi correspond à la manutention de marchandises ou à la dépose de personnes vu qu'il s'agit d'autoriser un véhicule à s'arrêter et non pas à se parquer.

Ainsi, ce qui est important à relever, c'est que les trottoirs sont réservés aux piétons et qu'une tolérance est accordée aux véhicules qui s'arrêtent sur le trottoir pour des opérations de manutention, pour autant qu'ils laissent une distance de 1.5 m. au moins.

Ainsi plus de 3'000 dénonciations, pour différentes infractions, ont été données du 1^{er} janvier au 13 décembre 2019, soit :

-533 dénonciations pour des véhicules stationnés sur le trottoir, à moins que des signaux ou des marques ne l'autorisent expressément, s'il ne reste pas un passage d'au moins 1.5 m pour les piétons, jusqu'à 60 minutes ;

-546 pour des véhicules arrêtés sur le trottoir, s'il ne reste pas un passage d'au moins 1.5 m pour les piétons ;

-1'875 dénonciations pour des stationnements sur le trottoir, à moins que des signaux ou des marques ne l'autorisent expressément, s'il reste un passage d'au moins 1.5 m pour les piétons, jusqu'à 2 heures ;

-55 dénonciations pour des stationnements sur le trottoir de plus de 2 heures.

Le nombre élevé de dénonciations pour des véhicules mal stationnés sur les trottoirs démontre la bonne activité des assistant·e·s de sécurité publique et des policier·ère·s, principalement ceux du groupe motocycliste.

Ces dénonciations ne concernent toutefois pas que des livreurs. Il constate que la seule chose efficace pour éviter le parquage des véhicules sur les trottoirs est de mettre physiquement un obstacle, soit de poser des potelets afin d'empêcher les véhicules de se parquer.

Les directives données, tant aux assistant·e·s de sécurité publique qu'aux policier·ère·s, sont :

-aucune tolérance n'est accordée lors du stationnement sur le trottoir avec un passage de moins de 1.50 m ;

-une tolérance d'une dizaine de minutes est accordée si la distance est d'au moins 1.50 m ;

-lorsqu'une manutention permanente est constatée, le chauffeur peut rester plus de 10 minutes. Dans ces situations, les intervenants font preuve de bon sens. Il cite l'exemple du livreur de mazout qui n'a pas le choix de l'endroit où il se parque au vu de la longueur de son tuyau et de l'emplacement de la cuve à remplir.

Concernant les bandes cyclables, les conducteurs de véhicules ne doivent pas gêner les cyclistes qui les utilisent. Ces bandes cyclables sont généralement le long des trottoirs, cela

pose problème au cas où le véhicule est stationné sur la bande cyclable et sur le trottoir, mais qu'il y a au moins 1.5 m pour les piétons. Là également, les intervenants analysent la situation au cas par cas.

Il revient sur la suggestion de la postulante d'équiper d'un mètre les assistant·e·s de sécurité publique. Il explique qu'ils ont l'habitude de ces situations et un « mètre dans l'œil » et essaient d'imaginer si une poussette pourrait passer. Ainsi, il estime que ce nouvel équipement n'est pas nécessaire. D'autant plus qu'actuellement ils peuvent prendre des photos pour avoir des preuves en cas de contestations.

Le président remercie le cap Pittet pour ces informations, ouvre la discussion générale

Discussion générale :

Un 1^{er} membre de la commission lequel remercie la postulante pour son postulat qui soulève la même problématique que sa dernière question orale au Conseil communal.

Il admet que les policier·ère·s ne peuvent pas être partout et travailler uniquement sur les problèmes de parage, au détriment d'autres domaines.

Il relève que tout un chacun a déjà vu des véhicules stationnés sur les trottoirs et, à titre personnel, il a été témoin de deux situations problématiques. La première était un véhicule stationné devant l'hôpital des aveugles sur les lignes destinées aux aveugles et l'autre situation, qu'il a constatée à plusieurs reprises, est le parage de véhicules sur le trottoir qui longe la route pour aller au parc de l'Hermitage, laquelle est étroite avec un virage en épingle à cheveux.

Il propose dès lors d'identifier les endroits qui présentent un danger important et de prendre des mesures préventives en installant des bornes ou des poteaux. Concernant les autres endroits moins dangereux, il suggère de garder la répression policière telle qu'elle est faite actuellement en amendant les véhicules.

Un 2^{ème} membre de la commission propose d'élargir le débat et le développement du postulat, qui parle principalement des véhicules de livraison et des trottoirs, afin d'y intégrer les véhicules au sens large ainsi que les bandes cyclables.

Il pense que les campagnes de prévention devraient être faites aux entreprises de livraison ainsi que dans les alentours des endroits problématiques. Par ailleurs, il souhaite connaître la proportion d'amendes de stationnement générales par rapport aux 3'000 dénonciations mentionnées précédemment.

Le cap Pittet du Corps de Police répond qu'il n'est pas en possession de ce chiffre et se demande s'il est pertinent de faire cette comparaison. Il explique que les assistant·e·s de sécurité publique ne vont pas dans un secteur avec le but de cibler une infraction en particulier. En effet, ils dénoncent systématiquement toutes les infractions qu'ils voient dans leur secteur, en s'occupant en priorité de celles représentant un danger ou gênantes.

Un 3^{ème} membre de la commission relève que le nombre de dénonciations est impressionnant et dissipe l'illusion qu'il pourrait y avoir une certaine mansuétude à l'égard du stationnement gênant.

Sur ces 3'000 dénonciations, il souhaite savoir si elles concernent exclusivement des véhicules de livraison ou tous les types de stationnement gênant (hors dépassement du temps de parcomètre).

Il concède qu'il convient de garder la balance entre le respect strict de la loi et l'autorisation des livraisons en lien avec les activités économiques et de faire ainsi appel au bon sens dans l'application de la loi.

Il pense que ce bon sens relève d'une question de gestion opérationnelle qui appartient à la police et non au Conseil communal.

Il adhère aux déclarations d'un membre de la commission concernant les deux configurations de stationnement illicite, soit lorsque le stationnement crée un danger pour la sécurité publique et lorsque le stationnement occasionne uniquement une gêne, sans risque pour les autres usagers.

Il soutient la proposition de la postulante de demander à la Municipalité que le nombre de places de livraison soit suffisant et de les cartographier. Il demande combien de places de livraison existent, quelle est leur distribution géographique et quel est la politique de la Municipalité sur l'évolution de leur nombre et de leur répartition.

Le cap Pittet du Corps de Police précise que les 3'000 dénonciations concernent tous les types de véhicules mais uniquement les stationnements sur les trottoirs.

Un 4^{ème} membre de la commission approuve le postulat au vu de la réalité mais le trouve un peu restrictif.

En effet, il ne parle que des véhicules stationnés sur les trottoirs alors qu'il conviendrait d'ajouter l'utilisation inquiétante des trottoirs par les cycles et les nouveaux engins de déplacement.

Il constate que des associations de personnes âgées et de personnes à mobilité réduite réagissent également suite à cette nouvelle problématique.

Il se questionne quant à la proposition a) de la postulante sur l'utilisation abusive des zones piétonnes par les vélos et souhaite savoir ce qui est considéré comme abusif.

Monsieur le Conseiller Municipal précise que la Municipalité, respectivement le Corps de police, n'assume aucune responsabilité quant au texte déposé par la postulante ainsi qu'à l'utilisation du terme abusif.

Il explique que les vélos n'ont rien à faire dans les zones piétonnes, bien que des exceptions existent à Lausanne, lesquelles sont clairement définies.

En fait, il n'est pas question d'usage abusif mais de lieux interdits ou autorisés.

Concernant la création ou suppression des places de livraison, c'est un débat permanent et il constate que les places de livraison n'intéressent pas beaucoup les livreurs type DHL, Poste ou autre, car elles ne correspondent pas aux besoins liés à leur travail. Les places de livraison sont en effet plus spécifiquement destinées aux commerçants.

Un 5^{ème} membre de la commission qui relève que les modes de consommation ont beaucoup évolué et de nouveaux modes de livraisons se sont rajoutés. Il se demande si le nombre de dénonciations a évolué ou s'il est resté stable et quelles sont les considérations que l'on peut en tirer. Il trouve le postulat intéressant car il met en lumière les dangers encourus par les piétons et les cyclistes et estime que le bon sens de la police fait que cela se passe plutôt bien. Il revient sur l'exemple du livreur de mazout et se demande ce qu'il se passe s'il est obligé, pour des raisons techniques, de se parquer sur le trottoir et sur une bande cyclable.

Le cap Pittet du Corps de Police informe ne pas détenir de statistiques sur les années précédentes, mais d'expérience de policier de terrain, il constate qu'il y a une certaine de stabilité, en aucun cas une hausse, grâce aux aménagements créés dans les endroits sensibles qui limitent les stationnements sur les trottoirs.

Toutefois, la vision des piétons peut être biaisée car s'ils voient un véhicule stationné sur le trottoir, il ne sera peut-être pas amendé s'il s'agit d'un stationnement d'une dizaine de minutes ou de manutention avéré. Concernant la situation du livreur de mazout, il explique qu'il s'agit d'une circonstance spécifique et dans ce cas, le livreur posera au sol des Triopan afin de signaler son positionnement.

Un 6^{ème} membre de la commission souhaite avoir la parole pour mentionner le problème soulevé par le nouveau système de livraison en rapport avec les commandes passées par internet.

Il relate qu'il habite dans le quartier sous-gare qui est composé de ruelles et trottoirs étroits. Lors d'une promenade, il a vu un gros fourgon parqué sur le trottoir. Il avait toutefois laissé un espace suffisant pour qu'il puisse passer. Il a aperçu à l'intérieur du fourgon une énorme quantité de paquets à livrer. Il pense qu'il serait utile, dans des quartiers situés hors du centre-ville comme le sien, d'inscrire des horaires de livraison lorsqu'il y a peu de piétons sur les trottoirs et de cette façon, les véhicules gêneront moins de monde.

Il trouve que ce n'est pas une bonne idée d'enlever des places de parc pour créer des places de livraison à la place, car ces dernières seront vides la plupart du temps.

Madame la postulante remercie les membres de la commission pour leur soutien et les précisions qu'ils ont apportées.

Elle ajoute qu'elle a volontairement restreint son postulat aux livraisons en espérant que les membres de la commission souhaiteraient l'étendre à une problématique plus générale, ce qui est le cas, et elle s'en réjouit.

Elle souhaite proposer à la commission de formuler le vœu de suivre les suggestions faites lors du débat, à savoir que la Municipalité considère de mettre en place des mesures préventives aux endroits problématiques et dangereux, spécifiquement de mettre des obstacles autour des passages pour piétons et considérer d'augmenter le nombre de places de livraison en combinaison avec des horaires de livraison.

La parole n'étant plus demandée, le Président-rapporteur de séance invite les commissaires à procéder au vote sur la prise en considération du postulat et son renvoi à la Municipalité

Au vote :

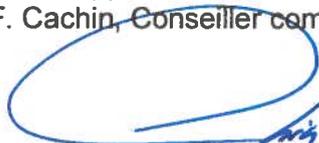
Pour un renvoi à la Municipalité : 12 voix soit à l'unanimité des commissaires

Le Président-rapporteur de la Commission No 74 du postulat Aude Billard remercie les membres de la Commission, le représentant de la Municipalité et les membres de l'administration pour les renseignements fournis et la prise des notes de séance.

Il remercie Madame Dominique Binzoni pour les notes séance

La séance est levée à 17h40.

Le Président-rapporteur de la Commission
J.-F. Cachin, Conseiller communal

A blue ink signature of J.-F. Cachin, consisting of a large, stylized loop followed by a horizontal line and a small flourish.

Lausanne, le 24 février 2020