

Postulat : Aménagements routiers pour séparer mobilité piétonne, cycliste et automobile

Préambule : La ville de Lausanne offre à ses habitants plusieurs types de mobilité, que chacun et chacune adopte, selon son humeur et ses capacités physiques et financières. Il nous est donc possible de naviguer à pieds, à roulettes, en deux-roues motorisés et non-motorisés, à quatre roues en mode individuel et en groupe.

Ces dernières années ont vu un engouement pour la mobilité douce, avec plus de piétons et cyclistes dans nos rues. Cet engouement se poursuivra tant que les mesures de distanciation sociale seront de mise, et probablement au-delà.

Il est important de rappeler que ces types de mobilité se distinguent par deux facteurs prédominants : leur vitesse et leur fragilité.

- *Mobilité à trois vitesses :*

Alors que les piétons ne peuvent se mouvoir au plus qu'à 5 km/h (1.5 mètre/sec – une marche très rapide), les cyclistes se déplacent 4 fois plus rapidement, et les voitures et motos 10 fois plus. En sus de se déplacer moins rapidement, les cyclistes accélèrent 10 fois moins rapidement que les voitures et motos. *On ne peut mixer ces différents moyens de locomotion sans risque d'encombrement, de conflit d'usage et surtout d'accidents.*

- *leur fragilité* : Toute collision entre piéton et véhicule, tous véhicules confondus, génère plus de risques pour le piéton que pour le conducteur du véhicule. Une collision entre un cycliste et un autre véhicule plus puissant (automobile, camion, bus, moto) génère plus de risques pour le cycliste que pour le passager de l'autre véhicule. Ainsi, bien que le nombre global d'accidents a décru ces dernières années, le nombre d'accidents graves de cyclistes a lui augmenté de plus de 30%, et, sur les 6 décès de ces deux dernières années, la moitié sont des piétons et l'autre des motocyclistes¹. *Mélanger ces types de mobilité dans les mêmes espaces va, donc, à l'encontre du principe d'équité ; la catégorie la plus faible prenant le plus de risque pour sa personne.*

Compte tenu de ces observations, il nous apparaît nécessaire d'aménager l'espace routier afin de séparer la mobilité piétonne de la mobilité cycliste, et la mobilité cycliste de la mobilité automobile, en leur allouant des espaces routiers distincts.

Situation et problématiques actuelles :

Depuis quelques années, la ville n'a eu de cesse de promouvoir la mobilité douce, et nous l'en remercions. La ville a notamment travaillé à l'introduction de nouvelles bandes et pistes cyclables, à l'ajout régulier de places de stationnement pour vélo et à l'achat de vélos électriques par des subventions. Comme espéré, ces efforts se sont vus récompensés et une plus grande part de la population est devenue adepte de la marche et de la mobilité douce. Cependant, cet engouement n'a de cesse et tout porte à croire qu'il va s'accroître rapidement suite à la crise actuelle.

Les aménagements doivent, donc, s'accélérer pour ne pas accuser un temps de retard.

Deux problématiques méritent une attention particulière dans cet accompagnement :

¹ Statistique lausannoise des accidents de la circulation : Rapport annuel 2018

- a. Les bandes cyclables forment un réseau discontinu passant soudainement du trottoir à la route, et inversement². Dès lors, les cyclistes débouchent devant les automobilistes et piétons, là où ces derniers ne les attendent pas.
- b. Ces mêmes bandes cyclables disparaissent aux carrefours, et lorsque le tronçon de route est trop étroit pour que voitures et vélos naviguent côte à côte. Certains automobilistes impatientes et ne pouvant se résoudre à adapter leur vitesse à celle du cycliste, en viennent à le dépasser, quitte à mordre la ligne continue, ou à serrer le cycliste de manière excessive.

Ces situations participent à générer un sentiment d'insécurité tant pour les cyclistes que pour les piétons. Les automobilistes, quant à eux, craignent de heurter par mégarde un cycliste. L'adoption du vélo se limite, ainsi, à une fraction de la population suffisamment téméraire.

À ceci s'ajoute la problématique du parcage du vélo. Dès qu'un parking à vélo voit le jour, il est rapidement pris d'assaut et surchargé. Ainsi, malgré les centaines de places installées ces dernières années, de nombreux vélos continuent à être parqués aux poteaux de notre ville.

À l'instar de Lausanne, l'UNIL et l'EPFL encouragent depuis quelques années les 15'000 collaborateurs et étudiants à se rendre sur le campus en vélo et par transport public. À cet effet, les deux institutions ont installé massivement des places de vélo sur leurs campus. En fin 2019, elles comptaient plus de places de vélo que places de stationnement automobiles³. Le dernier sondage sur la mobilité des collaborateurs de l'EPFL révèle que plus de 1700 des 3400 cyclistes du campus habitent Lausanne⁴. S'ils devaient tous se parquer en ville, à eux seuls, ils occuperaient la moitié des 3400 places de vélos disponibles. La ville compte plus de 20'000 places de stationnement automobile. Pour atteindre un rapport « une place vélo pour deux places automobiles (PGA) », il faudrait attendre 16 ans, même avec un accroissement de 400 places par année⁵. L'emprise des parkings vélos sur les zones piétonnes ne peut se poursuivre qu'avec un accroissement identique des zones piétonnes pour ne pas préteriter les piétons.

Propositions du postulat :

Ce postulat invite la Municipalité à étudier l'opportunité de réaménagement systématique de ses axes routiers pour assurer que les trois modes principaux de mobilité dans notre ville (piétons, cyclistes et automobilistes) cohabitent sans se gêner mutuellement, de manière à protéger, d'une part, les plus à risque d'accidents et, d'autre part, à inviter au transfert modal.

Les pistes à étudier pourrait notamment être :

1 : Répertoire l'ensemble des routes, trottoirs et bandes cyclables qui génèrent les problématiques mentionnées en points a et b ci-dessus, et d'identifier tous les tronçons qui pourraient faire l'objet de pistes cyclables (en lieu et place de bandes cyclables)⁶.

² Cartographie des aménagements cyclables : <https://map.lausanne.ch/prod/s/NQBa>

³ Fin 2019, l'EPFL et l'UNIL comptaient 3574 places pour vélos contre ~300 places moto et 2'852 places de stationnement automobile.

⁴ Étude mobilité EPFL 2019. <https://www.epfl.ch/about/sustainability/fr/plan-mobilite/>

⁵ La ville a créé 420 places de vélos depuis 2014 <https://www.lausanne.ch/en/vie-pratique/mobilite/mobilite-douce-et-traffic/a-velo/stationnement-velos.html>

⁶ On distingue les bandes cyclables des pistes cyclables. Les premières sont les bandes discontinues se trouvant à droite de la chaussée, indiquées par des lignes jaunes. Les secondes sont des voies cyclables clairement séparées du trafic automobile et piétonnier.

2. Formuler une planification à cinq ans pour le déploiement de place de parking de vélo et, à cet effet, de déterminer les besoins en stationnement de vélo, combinant sondage annuels et estimation de la croissance démographique et son effet sur les transferts modaux. De travailler à une conversion de places de parcs dans nos rues mais aussi dans les parkings souterrains de la ville, sur le modèle du parking de la navigation à Ouchy et du futur parking de la gare, et ainsi permettre un parage abrité et sécurisé des vélos. Un accès facilité à ces modes de parkings protégés pourrait se faire par l'instauration d'un abonnement annuel unique pour tous les souterrains pour vélos.

3. Mise en place d'un réseau continu cyclable, traversant la ville du sud au nord et d'est en ouest, en éliminant les discontinuités existantes, et les transferts du trottoir à la route et vice-versa (p.ex. Av. du Chablais, Av. de Morges / Rue de Genève).

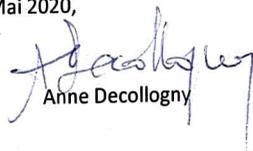
4. D'assurer une bonne visibilité des bandes cyclables dans toutes les zones de conflit, par le biais de bande colorées rouges, notamment : *lors de changement de présélection et lors de remontée des rues à contre-sens*, suivant les recommandations du bureau des prévention des accidents⁷.

5. L'aménagement des carrefours et ronds-points, par une séparation claire des cyclistes et automobilistes, en s'inspirant des solutions pratiquées en Hollande, voir exemples en Annexe, favorisant la création de pistes cyclables en place de bandes cyclables.

6. De séparer les cyclistes et automobilistes sur les axes à grande vitesse (50Km/h), en privilégiant les pistes cyclables en place de bandes cyclables, laissant les bandes cyclables en priorité dans les zones 30, et d'éviter de mixer les cyclistes et les bus, ce qui met en danger les premiers et ralentit les derniers.

Lausanne, le 18 Mai 2020,


Aude Billard


Anne Decollogny

David Raedler


Johann Dupuis

Brayer Vincent



⁷ « Bande cyclable : surface colorée en rouge » - BPA

Annexe :

Aménagement pour assurer la continuité des bandes/pistes cyclables aux croisements et présélections.

Exemples d'aménagements pour assurer la sécurité des cyclistes aux croisements par une coloration de la route et placement de bornes :

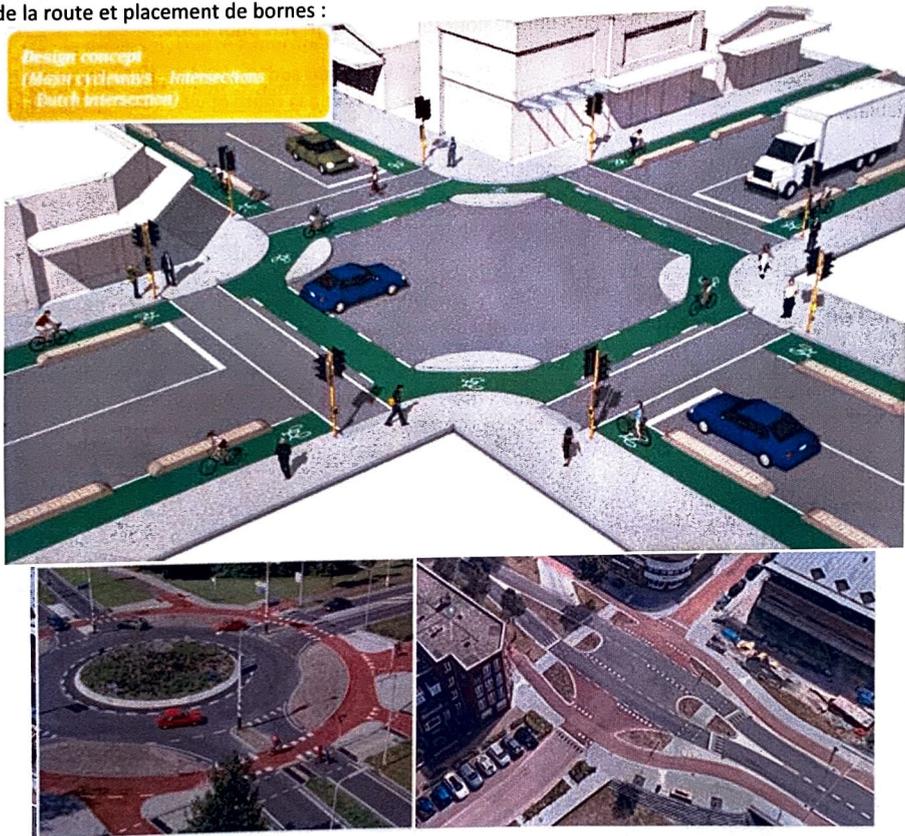


Figure 1: Aménagement des ronds-points et carrefours

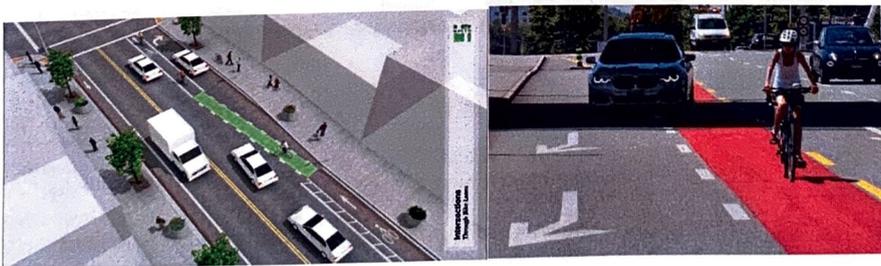


Figure 2: bandes colorées pour assurer la continuer lors de changements de présélection (Zurich – gauche)