

Rapport de la Municipalité

Postulat du 23 août 2020 de Mme Yolanda Müller Chabloz intitulé :

« Pour un accès piéton à l'ouest de la Commune »

Table des matières

1	Préambule.....	2
2	Étapes pour la mise en place de traversées pour piétons.....	2
2.1	Évaluation de la situation	2
2.2	Méthodologie	2
2.3	Cadre légal.....	3
2.4	Planification.....	3
3	Projets d'opportunité	5
3.1	État des lieux	5
3.2	Prolongement de la ligne tl-21	6
3.3	Nouveaux arrêts et traversées piétonnes	6
3.3.1	Arrêt Tessin – Corjon	8
3.3.2	Arrêt Croix	8
3.3.3	Arrêt Champs d'Aullie.....	9
4	Conclusion.....	9

1 Préambule

En pleine pandémie de COVID-19, le postulat du 23 août 2020 de Mme Yolanda Müller Chabloz, intitulé « Pour un accès piéton à l'Ouest de la commune » demande à la Municipalité de créer un ou deux passages piétons à la route de la Blécherette pour ainsi permettre aux piétons, joggeurs et cyclistes, de rejoindre l'ouest de la commune en toute sécurité.

Ce postulat fait également référence à la création rapide d'un passage piéton à la route de Lausanne devant la banque Raiffeisen (emplacement temporaire – pendant la durée du réaménagement des locaux actuels) et demande s'il serait possible de faire de même à la route de la Blécherette.

2 Étapes pour la mise en place de traversées pour piétons

2.1 Évaluation de la situation

La réalisation de traversées pour piétons ne doit pas être prise comme un simple marquage car elle répond à des normes bien précises. La conception, l'étude et la mise en place doivent être pareilles à celle d'un ouvrage. Toute demande d'implantation d'un nouveau passage pour piétons fait nécessairement l'objet d'une consultation auprès de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR), laquelle est compétente pour accepter ce type d'ouvrage.

Il convient de préciser que l'aménagement des traversées pour piétons est régi par les normes VSS de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports, parmi lesquels figurent les critères suivants :

- Être fréquenté par au moins 100 piétons sur les cinq heures les plus fréquentées de la journée. Toutefois, la mise en œuvre d'un passage piéton pour une fréquentation moindre est envisageable dans le cadre de traversées faisant partie intégrante d'un réseau de chemins piétons ou s'il existe des besoins particuliers de groupes d'utilisateurs par rapport à la priorité comme des arrêts de transports publics, des écoles, des homes, etc. ;
- Disposer d'une distance de visibilité de minimum 55 mètres avec une limitation de 50 km/h sur les zones d'attentes et de minimum 110 mètres de distance de détection sur l'aménagement ;
- Aménager des rabaissements de trottoirs au droit du passage ;
- Être éclairé selon les directives SLG 202 avec obligation d'une étude photométrique.

2.2 Méthodologie

Pour améliorer les conditions de déplacements des piétons, il ne suffit pas de combler les discontinuités du réseau. Il s'agit également de remédier aux points problématiques.

Les aménagements piétons devraient être sûrs pour tous les groupes d'utilisateurs. Il convient pour cela de tenir compte de toutes les facettes de la sécurité, à savoir la sécurité routière, la visibilité, ainsi que les besoins des personnes en situation de handicap. Elles doivent faire partie intégrante de l'analyse, de la planification et de la construction des infrastructures piétonnes. Pour ce faire, l'implantation d'une traversée piétonne doit faire l'objet d'une étude de faisabilité dont les critères d'évaluation sont les suivantes :

1. L'emplacement : ce paramètre est jugé en fonction de l'utilité du passage, sa dangerosité, sa proximité avec des cas de stationnement ainsi que des conflits potentiels avec les arrêts de bus.
2. L'accessibilité : ce critère est jugé en fonction de la nécessité de présence d'abaissement des bordures de trottoirs, des îlots, de la largeur de la chaussée, de la dimension des zones d'attente, de la présence d'obstacles, ainsi que des aménagements censés être perçus par les personnes malvoyantes en rapport avec la qualité du revêtement de la chaussée à traverser.

3. La visibilité diurne : jugée en fonction de la mise en place de la signalisation, de la qualité du marquage, de la visibilité du marquage et de la distance de perception diurne.
4. La visibilité nocturne : jugée en fonction de la qualité et de l'emplacement de l'éclairage public, de la visibilité du marquage ainsi que de la distance de perception nocturne.

Des recommandations du Bureau de prévention des accidents (BPA) ainsi que des études menées par la TCS pourront être prises en compte.

2.3 Cadre légal

Les principales bases légales sur lesquelles s'appuie la planification des réseaux piétons sont :

- la Constitution fédérale: RS 101, art. 88 Cst.
- la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR) : RS 704
- la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT), RS 700
- la loi fédérale sur la circulation routière (LCR), RS 741.01
- la loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand), RS 151.3

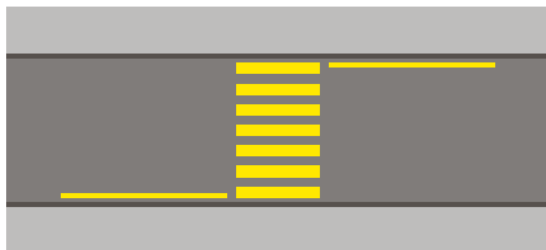
2.4 Planification

Dans le cadre de la planification, il est très important de déterminer quel type de traversée est le plus approprié pour un emplacement donné sur la base des critères suivants :

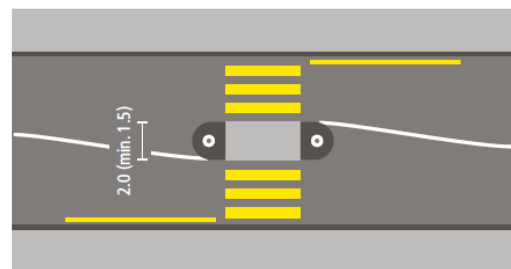
- Environnement construit ; affectations riveraines ;
- Type et importance de la demande ;
- Type de route, régime de circulation et charge de trafic ;
- Espace à disposition ;
- Coûts

Différentes possibilités d'aménagements constructifs de traversées existent. Les plus utilisées en zone urbaine sont les suivantes :

- Traversée avec priorité : traversées piétonnes avec ou sans îlot central



sans îlot central



avec îlot central

- Îlot central sans passage piéton :



- Signalisation lumineuse :



- Passages inférieurs :



- Passages supérieurs



Dans le cas des traversées situées au même niveau que la chaussée, les points importants à prendre en considération lors de la planification sont :

- La vitesse du trafic motorisé
- La distance de visibilité

Les traversées piétonnes doivent faire l'objet d'une planification minutieuse, car les accidents impliquant des piétons traversant la chaussée représentent l'une des causes d'accident le plus fréquentes. À cet effet, lorsque la largeur de la chaussée est égale ou supérieure à 8.50 m, il faut prévoir des îlots centraux dont la largeur standard est de 2.0 m (1.50 m au minimum). Il s'agit d'éviter de créer des endroits étroits qui incitent les véhicules à dépasser les cyclistes en roulant très proches d'eux.

3 Projets d'opportunité

Des améliorations sur le tissu urbain à forte densité de trafic peuvent être réalisées en faveur des piétons dans le cadre d'un projet d'opportunité pour l'implantation, par exemple, d'une nouvelle ligne de transport ou par la requalification d'un tronçon routier. D'ailleurs, la mobilité douce et les transports publics sont complémentaires et présentent des synergies évidentes à développer. Dans ce sens-là, le prolongement de la ligne tl21 représente une opportunité d'implantation d'une série de mesures de traversée piétonne sur la route de la Blécherette.

3.1 État des lieux

La route de la Blécherette est classée en route principale de deuxième classe, dont la largeur de la chaussée varie entre 6.5 et 15 m et permet l'itinéraire pour convois exceptionnels de type II B. La charge journalière de trafic actuelle est de 14'000 véhicules / jour et la limitation de vitesse varie entre 50 km/h pour la première partie et 60 km/h pour le tronçon de connexion avec l'échangeur de la Blécherette.

Concernant les aspects liés à la mobilité douce, la route de la Blécherette présente peu de traversées pour piétons ou trop décalées avec 1.3 km entre les deux passages les plus proches qui se trouvent sur la dernière partie du tronçon. En outre, il n'y a pas d'aménagements cyclables et aucune desserte en transport public n'existe.

3.2 Prolongement de la ligne tl-21

Le prolongement de la ligne tl21 au Grand-Mont fait l'objet d'une mesure infrastructurelle du PALM 2027 13a.NL.03. Le délai de signature de la convention de cofinancement par la Confédération et la DGMR, nécessaire pour l'octroi de la subvention, est fixé au plus tard à l'automne 2027. Ce prolongement permettra l'emplacement des traversées piétonnes, lié aux nouveaux arrêts prévus sur le territoire de la commune le long de la route de la Blécherette.

Une étude menée en 2022 et 2023 a permis d'établir les critères pour l'emplacement des traversées piétonnes en tenant compte de la position des futurs arrêts de la ligne tl21. Le projet définitif est en cours de développement et sera soumis pour examen préalable à la DGMR en 2024. L'objectif est de pouvoir réaliser dans un premier temps, idéalement en 2024, des traversées piétonnes bien définies pour ensuite mettre en place les aménagements nécessaires pour la mise en service de la ligne tl21 prévue en 2027.

En plus de critères liés à la sécurité et à la visibilité, d'autres critères ont été établis pour le choix de la variante définitive, à savoir :

- Des traversées à proximité des accès aux quartiers La Croix, Le Mont Centre ;
- Des traversées à proximité du marché à la ferme Henny, au futur collège de Champs d'Aullie et aux futurs quartiers résidentiels ;

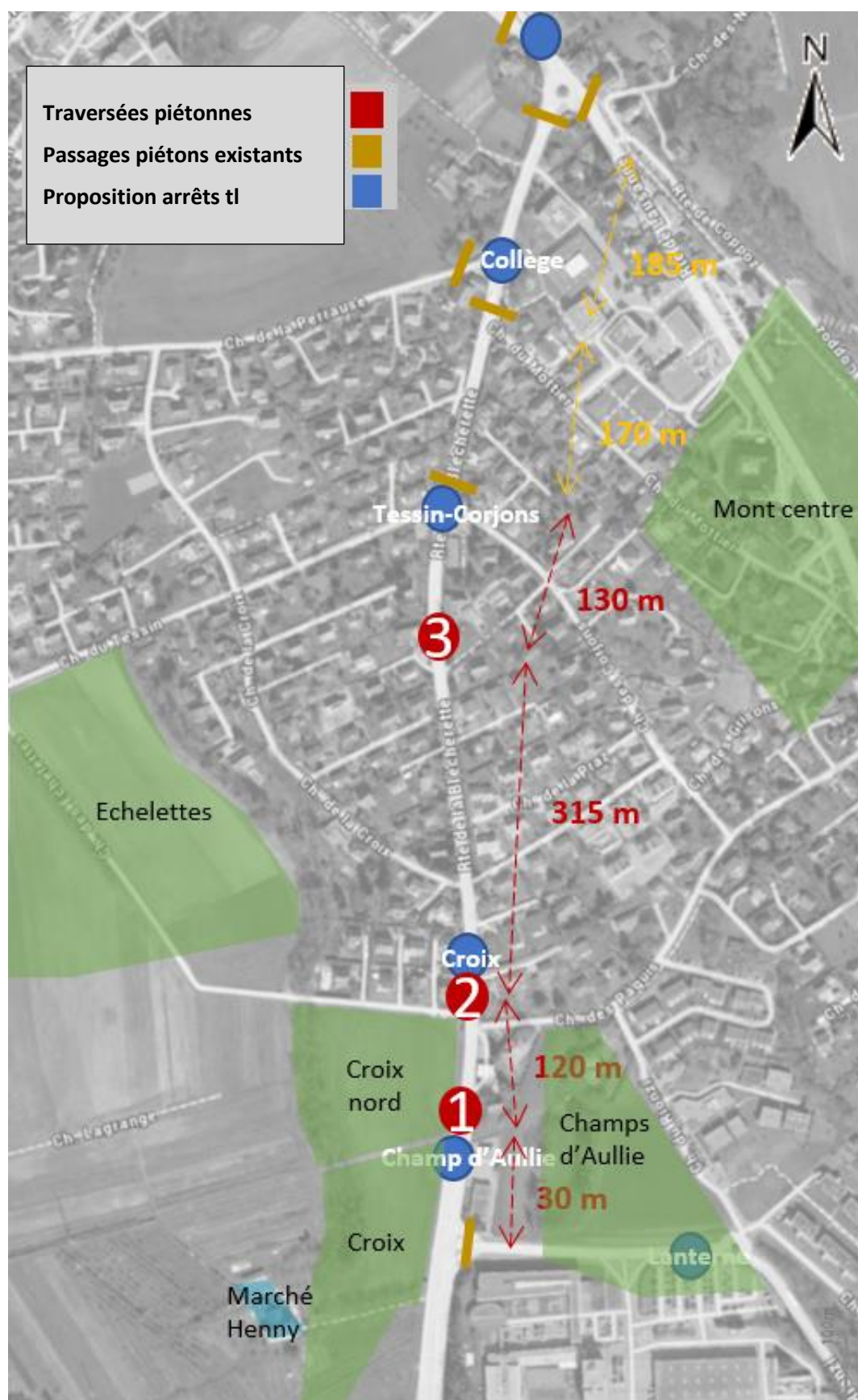
3.3 Nouveaux arrêts et traversées piétonnes

Dans le cadre du prolongement de la ligne tl21, trois traversées piétonnes ainsi que quatre nouveaux arrêts sur la route de la Blécherette sont prévus, à savoir :

- Arrêt Collège - Mottier
- Arrêt Tessin – Corjons
- Arrêt Croix
- Arrêt Champ d'Aullie

À noter que les noms de ces nouveaux arrêts sont donnés à titre purement indicatif et feront l'objet d'une consultation a posteriori.

Il est également important de savoir que ce projet a fait l'objet d'une première présentation à la DGMR, mais qu'aucune validation n'a encore été faite.



Situation des futurs arrêts bus

3.3.1 Arrêt Tessin – Corjon

Sur ce secteur, il est prévu de positionner deux arrêts de bus à proximité du chemin de Tessin. Afin de favoriser l'accès des personnes à mobilité réduite (PMR), selon la loi sur l'égalité pour les personnes handicapées (LHand), la séparation entre la chaussée et le quai serait réalisée avec une bordure à 22 cm de hauteur, pour ainsi permettre un accès au bus sans différence de niveau.

Une nouvelle traversée piétonne serait aménagée sur la chaussée. Afin de sécuriser la traversée des piétons, les zones d'attente seraient élargies jusqu'à 1.80 m. Le gabarit de la chaussée serait augmenté jusqu'à une largeur de 3.50 m de chaque côté de la route. Des îlots de protection de 1.50 m minimum seraient nécessaires pour des raisons de sécurité.



3.3.2 Arrêt Croix

À cet endroit, il est prévu la création de deux arrêts de bus en parallèle avec possibilité de dépassement. L'accès des personnes à mobilité réduite (PMR), la séparation entre la chaussée et le quai seraient réalisés avec une bordure à 22 cm de hauteur, ce qui permettra un accès au bus sans différence de niveau.

Pour des raisons de visibilité et afin de sécuriser les piétons, une nouvelle traversée piétonne serait située à une certaine distance de la position des arrêts de bus. Une zone d'attente de 1.80 m de largeur serait créée afin de sécuriser les piétons. De manière à permettre le croisement des bus, la chaussée serait élargie jusqu'à 3.50 m d'un côté de la route. Le gabarit de la route serait de 7 m au total avec 3.50 m de largeur pour chaque sens de circulation. L'aménagement serait complété par deux îlots de protection de 1.50 m de largeur.



3.3.3 Arrêt Champs d'Aullie

Sur la partie finale de la route de la Blécherette, l'aménagement de cette traversée est prévu en même temps que le développement des nouveaux quartiers de Champs d'Aullie et Croix Nord dont le délai de réalisation est prévu en 2027. À ce stade, nous en sommes à la phase d'exploration des solutions et aucune mesure potentielle n'est ignorée, comme des traversées piétonnes avec feux de circulation, voire des passages supérieurs. Toutefois, la variante qui sera retenue répondra aux critères de sécurité et sera compatible avec la mise en service de la ligne tl21 et les deux arrêts de bus qui seront créés à cet endroit. L'image, ci-dessous, est à titre purement indicatif ; le type de traversée piétonne est en cours de réflexion.

Comme pour les secteurs précédents, afin de favoriser l'accès des personnes à mobilité réduite selon la LHand, la séparation entre la chaussée et le quai serait réalisée avec une bordure à 22 cm de hauteur, permettant ainsi un accès au bus sans différence de niveau.



4 Conclusion

La Municipalité soutient la démarche visant la création d'un vaste réseau communal piéton. La réalisation des traversées piétonnes sécurisées contribuera ainsi au déploiement de cette démarche. Les opportunités offertes lors de différents projets liés à la mobilité en cours de développement, permettront le déploiement cohérent pour la création de ces aménagements sur le territoire de la commune.

La Municipalité présentera un premier préavis au Conseil communal, en principe au printemps-été 2024, concernant la création des traversées piétonnes ; selon le délai imposé par les autorités cantonales qui autorisent la réalisation de ces ouvrages sur le territoire communal.

Au vu de ce qui précède, la Municipalité demande au Conseil communal de bien vouloir prendre la décision suivante :

LE CONSEIL COMMUNAL DU MONT-SUR-LAUSANNE

- Vu le rapport de la Municipalité du 30 octobre 2023 ;
- Ouï le rapport de la Commission ad hoc désignée pour examiner cette affaire ;

- Considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour ;

décide

de prendre acte du rapport de la Municipalité et de classer le postulat «*Pour un accès piéton à l'ouest de la Commune* »


La syndique
Laurence Muller Ahtari

Au nom de la Municipalité




Le secrétaire
Sébastien Varrin