

Opposition en cours

- M. Nicolas Brunner, rte du Simplon 24, 1094 Paudex

Remarque

- Services industriels de la Ville de Lausanne

Nicolas Brunner
Route du Simplon 24
1094 Paudex
nicolas.brunner@zebra-crossing.ch

Secrétariat de la Municipalité	
Pris en compte	Transmis à: DTSi
Pris acte / Décision: A.	Copie à:
12 FEV. 2021	
Suivi <input type="checkbox"/>	
Pour traitement <input type="checkbox"/>	Pour information <input type="checkbox"/>

Municipalité de Pully
Avenue du Prieuré 2
1009 Pully

Paudex, le 11 février 2021

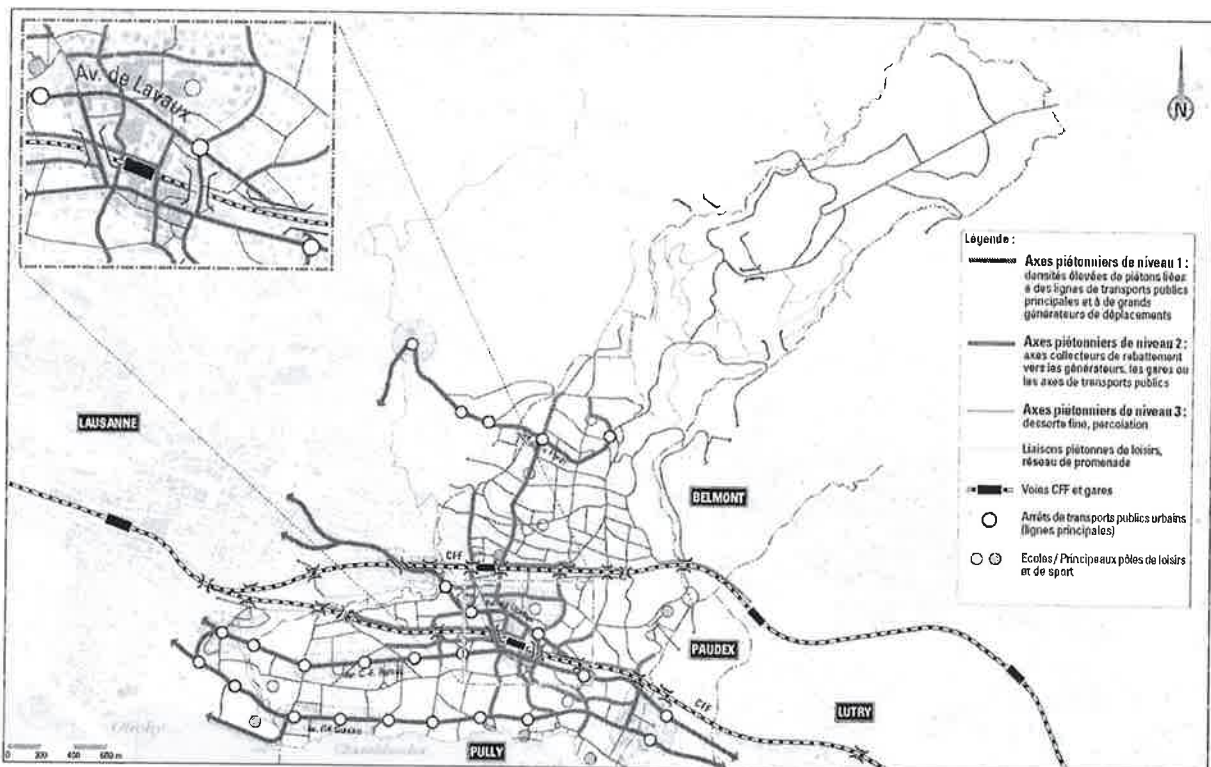
Enquête publique : Intersection entre l'avenue de Lavaux et le chemin des Roches

Madame, Monsieur,

Voulant protéger les intérêts publics des piétons, je déclare faire opposition au projet susmentionné pour les raisons suivantes.

Largeur insuffisante des trottoirs

Selon le schéma directeur de la mobilité douce, l'avenue de Lavaux fait partie des axes piétonniers de niveau 1.



Réseau piétonnier planifié

Illustration 1: <https://transitec.net/fr/references/presentation-d-etudes/item/7831-schema-directeur-de-la-mobilite-douce.html>

Pour déterminer la largeur nécessaire, on peut se référer à la norme SN 640 070 qui définit le niveau de confort de marche en fonction de la largeur du trottoir :

Largeur	Confort de marche	Principes fondamentaux d'application
> 1.50 m - < 2.00 m	<ul style="list-style-type: none"> - croisement restreint - insuffisant en cas de dépassement ou de marche côte à côte 	<ul style="list-style-type: none"> - ponctuellement à des endroits étroits - en aucun cas sur de longs tronçons (SN 640 075)
2.00 m	<ul style="list-style-type: none"> - suffisant pour un croisement ou une marche côte à côte de deux personnes avec un gabarit standard - restreint pour deux personnes de gabarit élargi 	<ul style="list-style-type: none"> - cas normal pour chemin piétonnier ou trottoir lorsque la fréquentation est faible - lorsque la fréquentation par des personnes au gabarit élargi est faible
2.50 m	<ul style="list-style-type: none"> - agréable pour deux personnes de gabarit standard - suffisant pour deux personnes avec un gabarit élargi 	<ul style="list-style-type: none"> - cas normal pour tronçons avec fréquentation piétonne moyenne et des pointes de fréquentation élevées
3.00 m	<ul style="list-style-type: none"> - agréable pour deux personnes de gabarit élargi - suffisant pour trois personnes avec un gabarit standard 	<ul style="list-style-type: none"> - tronçons avec fréquentation piétonne moyenne - fréquentation élevée de personnes au gabarit élargi
3.50 m	<ul style="list-style-type: none"> - agréable pour trois personnes avec un gabarit standard - suffisant pour deux personnes avec un gabarit élargi et une personne avec un gabarit standard 	<ul style="list-style-type: none"> - tronçons à haute fréquentation piétonne avec de nombreux groupes d'usagers divers
> 4,00 m	<ul style="list-style-type: none"> - de plus grandes largeurs permettent d'aller, de circuler, de séjourner librement, etc. 	

fig 6 Largeur des surfaces piétonnes et indications d'utilisation (source : norme VSS 640 070)

Espace supplémentaire	Environnement urbain	Remarques, application
≥ 0.20 m	Mur de bâtiment, mur de soutènement, clôture, haie, garde-corps, autres délimitations fixes : délimitation franchissable de la chaussée	Uniquement pour des tronçons > 5 m
0.20...0.50 m	Route à orientation trafic avec vitesse autorisée $V_{aut} \geq 50$ km/h	Excepté les bandes cyclables
≥ 0.50 m	Stationnement perpendiculaire et oblique	À l'exception des cases de stationnement individuelles
≥ 0,20 m	Stationnement longitudinal	À l'exception des cases de stationnement individuelles
≥ 0.20 m	Stationnement pour les cycles	Uniquement en cas de case de stationnement > 5 m
≥ 1.20 m	Vitrine, stands de vente	
≥ 0.50 m	Terrasse de café	
≥ 0.20 m	Supports publicitaires, panneaux d'information, parcomètres	Situés dans la surface piétonne : espace supplémentaire nécessaire de tous les côtés
≥ 1.50 m	Arrêts de TP, bancs, plantations comme délimitation de la chaussée	L'espace supplémentaire n'est pas ici une marge de manœuvre liée à l'environnement, mais est constitutif de l'espace : sont exceptés les arrêts de TP faiblement fréquentés

fig 7 Surfaces supplémentaires en fonction du contexte (source : norme VSS 640 070)

Illustration 2: Guide de recommandations de la mobilité douce n° 16 page 30

On constate que les trottoirs font partie des 2 catégories qui offrent le moins bon confort de marche. La seule exception avec une largeur digne d'un axe piétonnier de niveau 1 est celui qui amène à la rampe et donc quitte cet axe principale.

La situation est particulièrement préoccupante pour le trottoir situé à l'est du giratoire. Alors que la chaussée s'élargit dans les courbes, ce trottoir rétréci grandement jusqu'à une largeur d'environ 160 cm. Du fait de la grande déclivité et de la courbe, le trottoir devrait logiquement aussi profiter d'un élargissement. Selon la norme SN 640 075, la largeur minimum doit permettre à des personnes munies d'aides à la circulation de se croiser (minimum de 180 cm, il faut rajouter de l'espace dans les courbes).

On est en droit d'espérer avoir de meilleures conditions pour les piétons connaissant les déclarations faites par les différents organes publics :

Dépliant axes forts Pully-Paudex-Lutry :
« Des trottoirs larges et arborisés »

PALM Stratégie de développement de la mobilité douce chapitre 3.1 :

D'autres points faibles sont présents dans le périmètre d'étude, mais non localisés (pour des raisons évidentes d'échelle). C'est notamment le cas des problèmes liés :

- A la sécurité : absence ou exiguïté de trottoirs, défaut de traversées piétonnières balisées sur des routes à trafic important, exiguïté de l'espace disponible créant des conflits avec les autres usagers ;
- Au confort : carrefours mal aménagés et/ou mal régulés, défaut d'éclairage, inadéquation des aménagements pour les personnes en situation de handicap (absence de rampes et d'abaissement de trottoirs, goulets d'étranglement), signalisation déficiente et panneaux d'information absents ou incomplets.

Plan directeur communal :

4.31

- Avec l'avènement de l'automobile, la rue a été progressivement accaparée par la circulation et le stationnement des véhicules, repoussant les piétons le long des bâtiments, en leur attribuant une part congrue de l'espace public.
- Cette tendance doit être renversée partout où cela est possible, principalement dans le centre-ville, en redistribuant l'espace public entre tous les usagers, sans pour autant opposer les différents modes de déplacements, mais en établissant un consensus entre eux, pour une meilleure utilisation.

4.34

M17 Extension et amélioration du réseau piétonnier lors de réaménagements ou de réalisations nouvelles.

5.23

O7 Attribuer la priorité aux déplacements des piétons et à la qualité des espaces publics, en bonne cohabitation avec les véhicules.

Citation de Monsieur Machu lors de la table ronde "Faut-il piétonniser nos centres-villes?" :

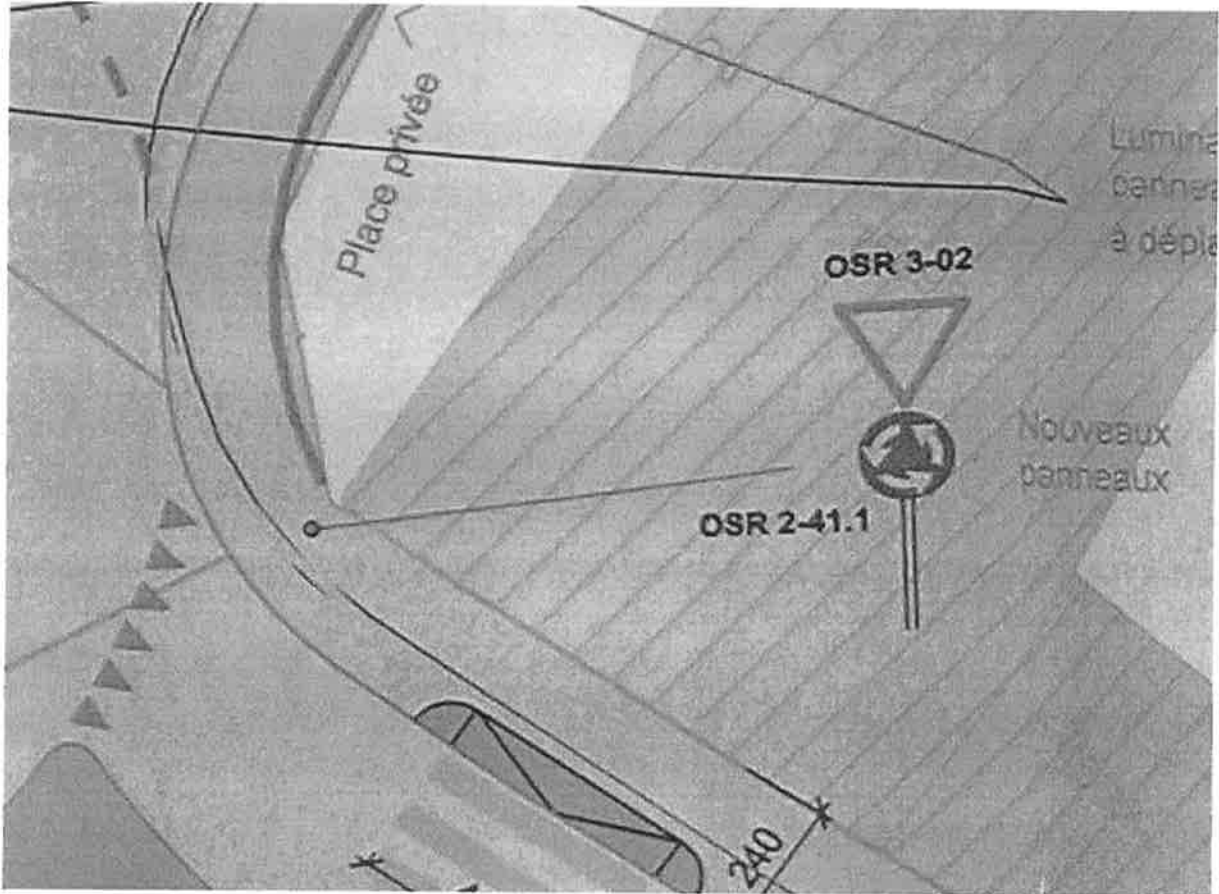
« C'est vrai que le réseau piétonnier était il y a 100 ans, 150 ans, le réseau le plus développé dans les villes et voilà il a été réduit à une taille vraiment minimaliste des fois les trottoirs mesurent moins de 2 mètres en pleine ville pour se déplacer sans aucun service pour les piétons quel que soit leur âge et là il y a un travail considérable à faire pour que la marchabilité des villes et de leur centre soit de nouveau acceptable. Ça se joue des fois sur des tout petits détails de pente transversale de trottoir, de largeur de trottoir, de poubelle, de banc, de banc avec accoudoir et on voit arriver vu que les sujets on le voit sont très partagés, conflictuel entre les différents modes de transport on voit arriver aussi de la mobilisation jusque dans les instances juridiques d'associations piétonnes ou d'association qui représente les personnes à mobilité réduite pour faire valoir ce besoin qu'ont les piétons de se déplacer convenablement et avec un confort en ville. Donc ça fait partie des problématiques que la ville de Pully travaille intensément évidemment. »

Des trottoirs larges sont d'autant plus nécessaires que les autorités publiques ont trop souvent tendance à mettre sur les trottoirs des obstacles tels que barrières, panneaux d'information, signalisations routière provisoire ou des panneaux de chantier (le giratoire expérimental en est un exemple flagrant).

En voyant le faible niveau de confort des principaux axes piétonniers principaux, on est en droit de s'inquiéter pour les autres axes de moindre importance.

Pour toutes ces raisons, il serait donc bien que les axes piétonniers principaux offrent un meilleur niveau de confort pour qu'ils soient dignes d'une commune membre de l'association « mobilité piétonne suisse ».

Emplacement des signaux sur le trottoir situé à l'est du giratoire



Il est prévu de mettre des signaux sur le trottoir qui, à cet endroit, dispose d'une largeur de seulement ~ 180 cm. Les signaux seront mis aux ~ 2/3 du trottoir ce qui laisse donc une largeur de ~ 120 cm entre la chaussée et les signaux. Avec un espace supplémentaire entre 20 et 50 cm à cause de la route à orientation trafic, il ne reste plus que 100 cm comme largeur libre.

Dans l'annexe de la norme SN 640 075 (Trafic piétonnier, Espace de circulation sans obstacles), il est indiqué au chapitre 5.1 que « Une surface piétonne continue de 1,50 m de largeur doit être garantie pour tout changement de direction $\geq 45^\circ$ ». Il manque donc environ 50 cm de largeur à cet endroit.

Je me demande pourquoi ils n'ont pas été mis au bord de la chaussée comme cela est fait à l'ouest du giratoire. Si cela entrave le gabarit des bus, une autre possibilité serait de les mettre sur l'îlot. L'OSR art. 103 al. 1 autorise les signaux placés uniquement à gauche en cas de nécessité absolue, je pense que le respect de l'art. 8 al. 4 de la Constitution fédérale est une raison suffisante. Quant à la norme SN 640 847 "Signaux - Disposition aux carrefours giratoires", elle dit que les signaux se trouvent à droite de l'entrée du giratoire mais il serait intéressant de savoir ce que dira la future norme VSS 40 847 car son document mis en consultation dit que les signaux sont en principe à droite avant l'entrée du giratoire.

Problématique des places de stationnement

D'après le plan, il est prévu que l'accès à la parcelle N° 177 par les véhicules se situe au nord-est du passage pour piétons.

La charte des aménagements extérieurs sur fonds privés dit que les places de stationnement doivent être physiquement séparées du trottoir.

Qu'est-il donc prévu pour garantir l'utilisation de l'accès riverain par les utilisateurs des places de stationnement ?

La même question se pose aussi pour la parcelle N° 173 car l'accès riverain dispose actuellement d'une ouverture de ~11 mètres ?

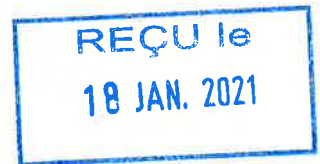
Dans l'état actuel, les piétons empruntant le passage pour piétons peuvent se retrouver nez à nez avec les véhicules sortant des parcelles et ceci dans les deux sens.

Je tiens aussi à faire remarquer que les piétons marchant le long de l'avenue de Lavaux subissent un détour d'une dizaine de mètres par rapport à la situation précédente. En espérant que mes remarques soient prises en compte pour le bien des piétons qui concernent l'entier de la population.

Je vous remercie de votre attention et vous adresse mes meilleures salutations.

N. Brunner

Nicolas Brunner

Direction des travaux et
des services industriels (DTSI)
Ch. de la Damataire 13
1009 Pullynotre réf./ votre réf. BJP/cra
dossier traité par Jean-Pierre Bernard
tél. direct +41 21 315 94 26
e-mail jean-pierre.bernard@lausanne.ch

Lausanne, le 12 janvier 2021

**Enquête publique – Intersection entre l'avenue de Lavaux et le chemin des Roches
Construction d'un giratoire – aménagement de 2 traversées piétonnes**

Madame, Monsieur,

Après avoir pris connaissance dans la Feuille des avis officiels n°4 du 12 janvier 2021 de l'enquête précitée, nous vous prions de notifier notre observation suivante :

*Nous possédons un réseau MT dans l'emprise des travaux.
Avant d'entreprendre les travaux, le maître d'œuvre ou son représentant doit consulter nos plans, afin de prendre connaissance de la position de nos installations. D'éventuelles modalités de déplacement ou mesures de protection seront alors déterminées par notre service.*

Pour obtenir les copies de nos plans, vous voudrez bien vous référer à la circulaire annexée, qui devra impérativement être jointe au permis de construire. Pour les informations techniques, vous voudrez bien vous adresser à M. Gérard Lavanchy (021 315 98 77) rue de Genève 38.

Nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, nos salutations les meilleures.

Le chef de service
Massimo Rinaldi

Annexe : ment.



A tous les intervenants:
Ne débiter les travaux de terrassement qu'après avoir décelé et marqué sur le sol toutes les conduites souterraines.



Conducteurs d'engins, que faire en cas de détériorations?

- Restier calme.
- Arrêter la machine.
- S'il y a contact avec le courant, éloigner la machine.
- Si l'on n'y parvient pas, ne pas descendre de l'engin mais sauter à pieds joints le plus loin possible.
- Aviser immédiatement le service Patrimoine.
- Barrièr et balliser la zone dangereuse.



Fibres optiques endommagées:
⚠ **Rayonnement laser invisible!**

Ne regarder dans le faisceau ni à l'œil nu ni à l'aide d'un instrument d'optique.
Eviter l'irradiation des yeux ou de la peau par rayonnement direct ou diffus.

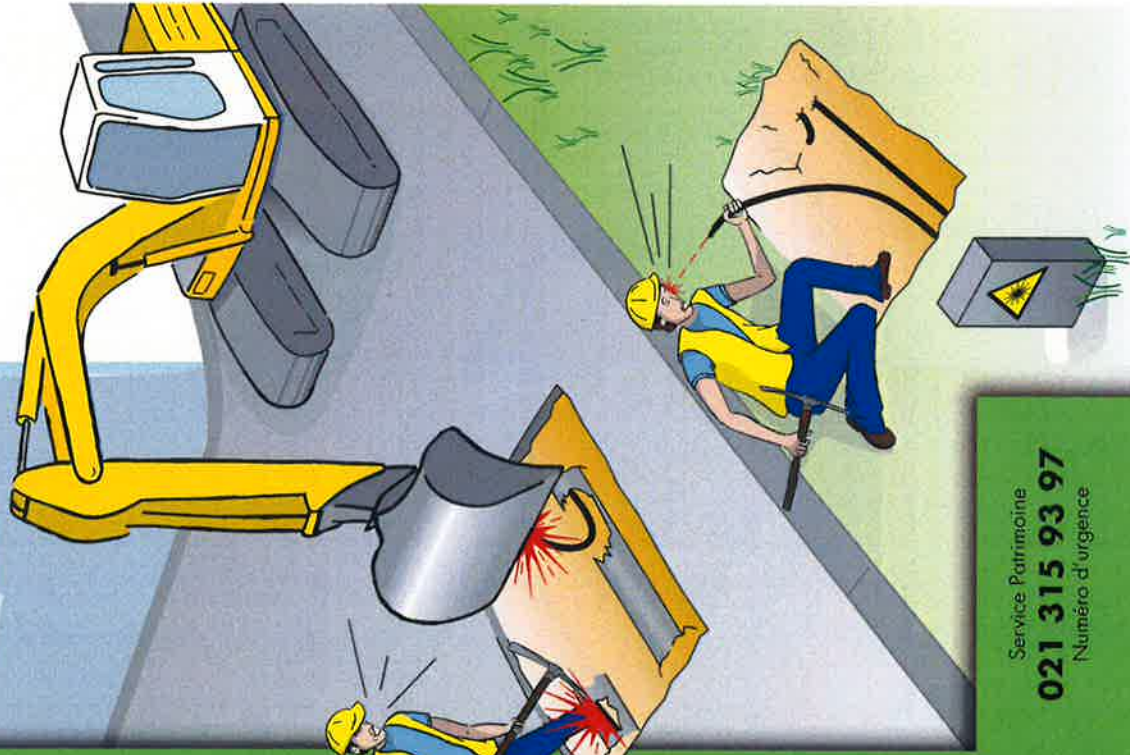


Direction des Services industriels



Ville de Lausanne

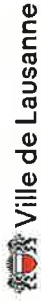
Réfléchir d'abord, agir ensuite !



Service Patrimoine

021 315 93 97

Numéro d'urgence



direction des services industriels

service patrimoine



Dorénavant nos plans réseaux "électricité et multimédia" peuvent s'obtenir à cette adresse :



Des extraits de nos plans réseaux "électricité et multimédia" peuvent aussi être commandés :

Par e-mail : sel.cadastre@lausanne.ch

Par téléphone : 021 315 94 19

Vous pouvez cependant toujours les obtenir sur rendez-vous au bureau Relevé Des Infrastructures (RDI), rue de Genève 32 à Lausanne, aux formats suivants :

- PDF
- DXF dans les zones informatisées
- Copie papier

Ces extraits sont gratuits et peuvent vous être transmis par :

- Géo-commande de l'ASIT
- E-mail
- Courrier A postal pour les copies papier

Quelques règles s'appliquent à cette diffusion :

- Ne pas utiliser des plans émis plus de 10 jours avant la mise en chantier.
- Les données sont à usage strict du projet ou des travaux pour lesquels elles ont été commandées. Elles ne doivent en aucun cas être transmises à des tiers ou servir à d'autres fins. Seule la représentation originale transmise par notre service doit être utilisée.
- Respecter la notice de sécurité figurant sur chaque extrait délivré.
- Sur les plans graphiques cotés, se référer **uniquement** à la cotation.
- En revanche, sur les plans sans cotation, rétablir les réseaux à l'aide d'une règle graduée, par trois points au minimum.
- Par ailleurs, avant tous travaux, sur ou à proximité de nos réseaux, la position et la profondeur exactes de ceux-ci doivent être déterminées par SONDAGES.
- Sur ces plans ne figurent pas toutes les canalisations souterraines en service. Consulter également les annexes éventuelles et les plans des réseaux de tous les services intéressés.

Lausanne, le 27.10.2020

Service Patrimoine
Le chef de service
Massimo Rinaldi

Section RDI / Systèmes DAO
Le chef de section
François Gervais