

N° 56/12.08

SÉCURITÉ DES PIÉTONS À L'AVENUE DE CHANEL

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

1 PRÉAMBULE

Dans son intervention au Conseil communal du 3 octobre 2007 relative à l'avenue de Chanel, Mme la Conseillère communale Esther Burnand, a rappelé la pétition déposée auprès de la Municipalité en juin 2005 (munie de 109 signatures), a souligné la situation particulièrement inconfortable pour les piétons par temps de grosse pluie, et a posé trois questions :

1. Est-il envisageable de créer une ligne jaune d'un côté de la rue pour sécuriser un tout petit peu le cheminement des piétons ?
2. Pourrait-on imaginer de demander aux bus de se croiser ailleurs que sur l'avenue de Chanel ?
3. Peut-on étudier la suppression ou la diminution de certaines chicanes ?

En séance du Conseil communal du 6 février 2008 la Municipalité lui a répondu que le problème sera étudié par les services compétents de l'administration communale en vue d'identifier de possibles solutions d'amélioration. Pour répondre aux questions de Mme Burnand, les services se sont adjoint les compétences de Mme Von der Muehll, spécialiste des zones 30 à l'EPFL.

Les résultats du travail effectué font l'objet de la présente communication.

2 ANALYSE ET CONSTATS

Afin d'obtenir une restitution précise des problèmes rencontrés par les usagers de l'avenue de Chanel, une séance sur place a été organisée au mois de septembre avec les personnes concernées :

- Mme Isabelle Chaberlot, auteur de deux lettres à l'intention de la commune;
- Mme Esther Burnand, conseillère communale, qui a relayé ces préoccupations au Conseil;
- Mme Florence Perrin-Pellet, l'une des responsables du Pedibus;
- MM. Roger Ramelet et Jacques Longchamp, habitants du quartier (av. de Chanel et ch. du Banc-Vert) et, pour le second, président de l'Association pour la sauvegarde de Morges;
- MM. Robert Amstutz et Romain Ingold, respectivement membre de la direction et chauffeur des TPM;
- Mmes Lilli Monteventi Weber et Caroline Caulet, pour le Service de l'aménagement du territoire et développement durable.

2.1 Problèmes soulevés par les usagers

Lors de la séance sur place, les principaux problèmes mis en évidence ont été :

- la situation très problématique lorsque deux bus se croisent, particulièrement à la hauteur des N^{os} 10 et 12 (objet de la lettre de Mme Chaberlot en septembre 2007);
- l'absence de trottoir, regrettée par une partie des personnes présentes, qui estiment qu'un trottoir apporterait plus de sécurité pour les piétons, en particulier pour les enfants;
- le slalom imposé aux piétons si on admet qu'ils doivent emprunter les espaces aménagés derrière les "chicanes";
- le transit d'automobilistes pressés qui passent par l'avenue de Chanel pour éviter le centre ou l'axe Nord (Peyrolaz - J.-J.-Cart);
- ainsi que divers problèmes d'entretien (haies, accumulation d'eau quand il pleut).

Les participants semblent d'accord pour dire que la plupart de ces problèmes se posent surtout aux heures de pointe. Des points positifs sont aussi relevés : l'agrément de la rue (belle avenue, arborisée), une situation jugée plutôt bonne pour les cyclistes, l'avantage que constitue la desserte bus à la porte pour les habitants de la rue.

2.2 Constats

Les constats suivants ressortent de l'analyse des comportements des différents usagers, en relation avec l'aménagement de la rue et son utilisation.

2.2.1 Utilisation de l'espace :

- Globalement la rue fonctionne plutôt comme un espace mixte que comme un espace avec séparation des usagers, surtout aux heures de déplacements liés à l'école. Les enfants circulent sur toute la rue, par les "passages" et en rive Sud, mais aussi sur la chaussée, particulièrement lorsqu'ils se déplacent à plusieurs. A ces heures, il y a plus de piétons, de cyclistes et de trottinettes (nombreuses) que de voitures.
- On ne peut pas constater de règle concernant la manière de se déplacer des piétons. Tous âges confondus, ils se déplacent tout autant en rive Sud, moins pourvue d'aménagements mais aussi peut-être plus dégagée, qu'en rive Nord sans qu'il y ait de systématique apparente et évidente (p.ex. plutôt en rive Sud dans le sens Marcelin- Bellevue, et plutôt en rive Nord dans le sens Bellevue-Marcelin).
- Les "passages" sont surtout utilisés par des enfants (suivent les consignes), le groupe du Pedibus, par quelques adultes aussi. Mais toute une partie des piétons se déplacent plus librement, sans emprunter, ou sans emprunter systématiquement, les espaces à l'arrière des rétrécissements.
- Sauf aux heures de pointe, il y a très peu de trafic. Aux heures de pointe, il y a plus de voitures, mais la gestion des croisements et la présence accrue de piétons et de cyclistes constituent une "modération naturelle".
- Une bonne partie des automobilistes roulent à une vitesse perçue comme adaptée (sans doute même moins que 30 km/h), mais quelques-uns roulent "vite", même parfois en présence d'enfants, soit par inconscience, soit parce que la présence de piétons sur la chaussée n'est pas considérée comme légitime. A noter que selon les mesures, effectuées régulièrement par la Police municipale, les vitesses se situent entre 29 et 33 km/h, valeurs qui correspondent à une situation courante et généralement admise dans les zones 30. Aucun accident impliquant des piétons n'a été enregistré depuis l'entrée en vigueur de la zone 30.

- Le parking du N° 39bis (immeuble en face des Nos 10 et 12, parcelle privée), qui constitue le seul espace riverain ouvert entre Bellevue et Marcelin, est utilisé comme point de rendez-vous pour le Pedibus, et parfois emprunté par des piétons comme espace d'évitement en cas de croisement, particulièrement des bus.

2.2.2 Passage des bus :

- Les bus se croisent à plusieurs endroits tout au long de leur parcours, notamment sur l'avenue de Chanel. Cela résulte en partie de la grille horaire mais aussi en raison des bonnes conditions à cet endroit (tronçon rectiligne offrant une bonne visibilité, possibilité de s'arrêter). Une variante avec parcours différenciés selon le sens a déjà été envisagée pour éviter le problème du croisement sur Chanel, mais ce type de solution est jugé peu attractif et sujet à confusion pour les usagers du bus, et devrait à ce titre être évité.

Par rapport aux horaires scolaires, la fréquence de 10 mn touche essentiellement la tranche horaire du matin (passage de 6-8 bus au total et 3-4 croisements entre 7h45 et 8h15), le reste du temps les bus ne passent que trois fois par heure. Par contre, les enfants ne se déplacent pas uniquement pour aller à l'école, mais également pour d'autres activités

Un bus qui passe occupe une partie importante de la chaussée, mais il reste de l'espace pour les piétons. La plupart des conducteurs adaptent leur vitesse en conséquence. Ce n'est cependant pas le cas de tous.

2.2.3 Aménagement de l'espace :

- Les rétrécissements alternés "chicanes" modifient la perspective rectiligne de la rue et ont vraisemblablement un certain effet sur les vitesses (bien que limité par la bonne visibilité). Ils obligent en tout cas les automobilistes à ralentir pour négocier les croisements.
- Les arbres et les plantations contribuent aussi à l'agrément de la rue même si celle-ci est déjà très arborisée.
- Les "passages" à l'arrière des rétrécissements alternés permettent aux piétons d'éviter de devoir slalomer pour contourner les chicanes qui sont larges. Par contre, l'espace ménagé est très étiqué (1 m), localement encore rétréci par la présence d'une borne hydrante ou d'une poubelle, le débordement d'une haie ou des plantations au pied des arbres.
- Les surfaces, aménagées sous la forme de plates-bandes, renforcent la présence de la végétation, mais constituent peut-être des barrières, non franchissables pour les piétons.
- Les aménagements sont plus nombreux en rive Nord, ils y forment une sorte de continuité. En rive Sud, la quasi-absence d'aménagements ne semble pas déranger les piétons, qui s'y sentent peut-être moins contraints, par contre les débouchés n'ont que peu de dégagement (pour les piétons comme pour les automobilistes).
- L'aménagement réalisé peut présenter une certaine ambiguïté, il hésite entre mixité et séparation. La présence des "passages" derrière les chicanes peut laisser à penser que le piéton n'a rien à faire sur la chaussée à cet endroit, et rendre l'automobiliste moins tolérant et prudent, alors même que la logique (peu de trafic, espace ouvert) incite finalement plutôt à se déplacer librement, ce que font une bonne partie des piétons.

3 SYNTHÈSE ET PROPOSITIONS

De l'analyse et des observations il ressort au final que :

- L'aménagement réalisé fonctionne plutôt bien;
- Les problèmes relevés sont réels mais apparaissent plus comme des questions de réglages à trouver que des problèmes aigus de sécurité;

- Le croisement de deux bus pose effectivement un problème de manque de dégagement pour les piétons (sachant cependant que les croisements s'effectuent à vitesse lente). Si en général les vitesses observées sont acceptables, la vitesse inadaptée de certains conducteurs (dont probablement ceux qui utilisent Chanel comme raccourci) représente malgré tout un certain danger et peut inquiéter des parents, ou des personnes âgées;
- La demande d'aménagement spécifique pour les piétons pose une question de fond quant au principe de mixité/séparation. Est-elle la bonne réponse aux questions soulevées ?

Concernant le problème du croisement des bus, on peut soit chercher à éviter le problème, soit améliorer les conditions avec quatre solutions possibles :

- Faire passer le bus par une autre rue;
- Dissocier les trajets du bus à l'aller et au retour, de manière à éviter les croisements sur Chanel;
- Prévoir le croisement à un autre arrêt / endroit, en amont ou en aval sur le parcours;
- Maintenir le croisement à l'endroit actuel, avec une amélioration de la situation des piétons, impliquant le domaine privé.

Les deux premières sont peu vraisemblables. Il ne semble pas y avoir de solution alternative réaliste à l'avenue de Chanel pour desservir le quartier et la dissociation des arrêts est anti-attractive pour l'usager. Ces solutions ne seraient finalement pas non plus à l'avantage des habitants du quartier.

La possibilité d'un croisement à l'arrêt "Bellevue" pourrait être (re)discutée. Cet arrêt est à très courte distance, la différence horaire serait donc faible, et apparemment le croisement s'effectue déjà parfois à cet endroit. Le conducteur en attente n'y bénéficie par contre pas de la même visibilité (voir venir le collègue en face), et le dépassement d'un bus en attente y est moins aisé.

La quatrième solution est plus délicate. Elle nécessite d'approcher le(s) propriétaire(s) du N° 39bis et de négocier avec le privé pour discuter les possibilités de modification de l'aménagement, voire l'officialisation d'une servitude d'usage.

Le marquage d'une ligne jaune (bande longitudinale pour piétons) ou l'aménagement d'un trottoir sont souvent perçus comme déterminants pour la sécurité des piétons. Cela n'est pas toujours le cas, particulièrement dans les rues de quartiers à faible trafic. A l'avenue de Chanel, cela pourrait poser plus de problèmes que cela n'en résoudrait, l'intérêt réel doit être bien évalué :

- Ce type d'aménagement est contraignant quand il existe, le piéton est normalement tenu de l'emprunter.
- La présence d'une ligne jaune ou d'un trottoir marque une séparation entre le domaine du piéton et celui de l'automobiliste, celui-ci pouvant se sentir "en droit" sur une chaussée qui lui est apparemment réservée risque d'y rouler plus vite.
- La largeur d'une bande piétonne ou d'un trottoir ne suffira pas aux besoins des écoliers. S'ils débordent sur la chaussée, ce qui est prévisible, ils y seront d'autant moins en sécurité.
- Un aménagement sur un seul côté pénalise les habitants de l'autre rive, qui devront traverser pour l'emprunter. Ces multiples traversées poseront beaucoup plus de problèmes de sécurité que l'absence d'un aménagement longitudinal. En localité, la majorité des accidents impliquant des piétons se produisent lorsque les piétons traversent la rue, non quand ils la longent.
- Le marquage d'une ligne jaune modifierait l'image de la rue et lui donnerait un aspect plus routier.

Les mesures qui peuvent être envisagées sont les suivantes :

3.1 Confirmation de la mixité

- Réaménagement des chicanes de manière plus "perméable" aux piétons (p.ex. surface à niveau et bornes au lieu des plates-bandes) pour offrir un espace de dégagement moins contraint.
- Dans toute la mesure du possible élargissement des "passages" à la largeur correspondante.
- Pas de modification de la zone 30.
- Prévoir à un ou deux endroits des mesures de modération complémentaires (p.ex. coussins berlinois, calibrés en fonction des bus), qui pourraient également avoir un effet dissuasif sur le transit.
- Recommander aux conducteurs de bus de rouler de manière particulièrement prudente à l'avenue de Chanel.
- Mettre en place quelques éléments (p.ex. bornes) en rive Sud pour donner un peu de dégagement à certains débouchés.
- Vérifier avec un organisme spécialisé les besoins spécifiques concernant les personnes handicapées.

4 CONCLUSION

- La réévaluation de la situation à l'avenue de Chanel a permis d'obtenir une bonne connaissance des problèmes qui se posent en lien avec l'utilisation de la rue par les différents usagers, ainsi que les possibilités d'améliorations.
- La suite des travaux consistera en un choix des mesures à prendre et à mettre en œuvre. La Municipalité vous en tiendra informés.

Nous vous prions, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir prendre acte de la présente communication.

Adopté par la Municipalité dans sa séance du 24 novembre 2008.

la syndique

le secrétaire

N. Gorrite

G. Stella

Communication présentée au Conseil communal en séance du 3 décembre 2008.