



Généralités sur les giratoires

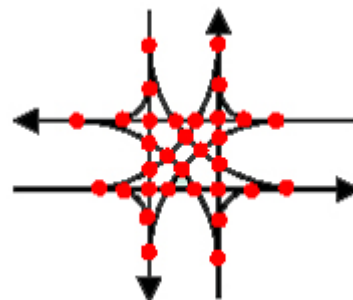
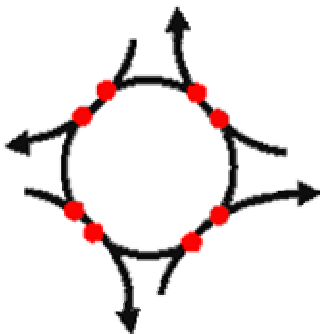
L'architecte français Eugène Hénard est considéré comme l'inventeur du « carrefour à giration » en 1906. C'est la place Charles de Gaulles (arc de Triomphe) qui verra la création du premier giratoire parisien en 1907 suivi par la Place de la Nation.

Jusqu'en 1956 ce sont les véhicules entrant dans le giratoire qui avaient la priorité. Mais le système n'était pas idéal car il y avait rapidement blocage de la circulation. Dès cette date c'est la règle de priorité à l'anneau qui prévalut et rendit ces carrefours enfin fluides. Dans le canton de Vaud c'est le giratoire de la Maladière qui est le plus connu. Il fut ouvert en 1964. De très nombreux accidents eurent lieu dus à la priorité de droite en vigueur jusqu'au 30 septembre 1974 où la priorité à l'anneau fut instaurée. Depuis lors nettement moins d'accidents eurent lieu.

Un carrefour giratoire est un aménagement comprenant une, deux ou trois voies de circulation entourant un îlot central. La circulation dans ces voies se fait dans le sens contraire des aiguilles d'une montre. De plus, les usagers qui veulent s'engager dans un carrefour doivent céder le passage aux piétons et aux véhicules qui y circulent déjà. C'est donc la priorité à l'anneau qui prévaut.

Avantages du giratoire

- Par une réduction de la vitesse le giratoire contribue à diminuer le nombre d'accidents avec blessés. Une réduction de la gravité des accidents sont à noter en comparaison avec des intersections avec feux de circulation ou panneaux d'arrêt car le nombre de points de conflit sont fortement réduits passant, par exemple, pour un giratoire à quatre branches, de 32 à 8.



- accroît la fluidité de la circulation
- contribue à réduire les nuisances sonores
- diminue une partie de la pollution atmosphérique
- modère le flux de véhicules.
- la surveillance et les coûts de maintenance sont minimes.
- autorise un traitement monumental et leur forme simple et structurée s'inscrit facilement dans un lieu architectural.

Inconvénients du giratoire

- Demande parfois l'élargissement de la chaussée avec emprise sur les trottoirs adjacents.
- Ne permet pas de "filtrer" le trafic ou de le stopper si la charge des axes urbains est trop forte.
- Si les traversées piétonnes sont très importantes elles peuvent bloquer le giratoire et celui-ci n'a plus l'effet escompté.

Le cas particulier de la place de la gare à Lausanne

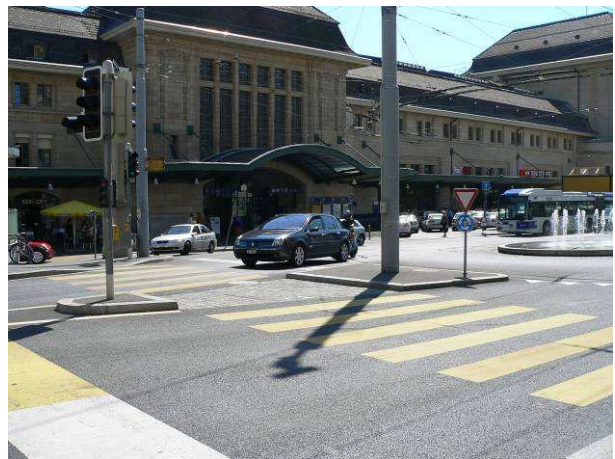
En règle générale **un giratoire ne comporte pas de feux lumineux**. Il existe néanmoins des exceptions : « *On rencontre parfois dans les grandes agglomérations, de vastes places circulaires supportant des volumes de circulation et des flux piétonniers très élevés, où le trafic est réglé à longueur de journée par une signalisation lumineuse. Il arrive cependant dans d'autres circonstances que l'on souhaite protéger intégralement une ou plusieurs traversées piétonnes disposées autour d'un giratoire, notamment lorsque celui-ci est emprunté par des enfants (sortie d'école, par exemple) » (Les carrefours giratoires, cahier TEA No1, P. de Aragao, ITEP-EPFL, 1988).*



Description

La place de la gare est délimitée sur son flanc ouest par un giratoire à 4 branches. Deux branches débouchent chacune avec deux voies de circulation (une voie véhicules privés, une voie transports publics). Des feux lumineux gèrent les traversées piétonnes de l'avenue Ruchonnet et de William Fraisse.

Sur le côté Est de la place de la gare



la configuration est à peu près identique sauf qu'il n'y a qu'un feu lumineux sur un axe (avenue de la gare).

Après quelques observations que nous avons faites **nous pouvons déclarer que les carrefours giratoires de la gare posent de très sérieux problèmes.**

Description de la problématique

Ces giratoires sont munis de feux lumineux pour régler les traversées piétonnes sur les avenues de Ruchonnet, de William Fraïse et de la Gare. Les sémaphores, lorsqu'ils ne sont pas activés, clignotent à l'orange autant pour le trafic automobile que pour les piétons; ainsi chacun peut passer mais les véhicules doivent théoriquement céder la priorité aux piétons comme la loi l'exige. Lorsqu'un piéton ne se sent pas assez sûr pour traverser il peut actionner le bouton poussoir et ainsi, dans un délai variant entre 15 et 45 secondes, les feux se mettront au rouge pour les véhicules et au vert pour les piétons. Le trafic est ainsi bloqué à l'extérieur et à l'intérieur du giratoire. Cette phase dure environ 20 secondes.

Nos constatations

Nous avons observé ces carrefours (plus particulièrement celui de l'Ouest) à trois reprises durant plus de 30 minutes. Voici les différents cas de figure que nous avons pu relever:

- Près de **la moitié des piétons arrivant au carrefour pèsent sur le bouton poussoir par habitude. Le 90% d'entre eux n'attendent pas pour traverser** (ils en ont parfaitement le droit d'ailleurs). Les feux se mettent alors au rouge pour le trafic automobile et à ce moment-là, bien souvent, il n'y a plus de piétons ! Les voitures attendent pour rien. D'autre part nous avons constaté que les deux voies de communication munies de feux sur le côté Ouest de la place (Ruchonnet et William Fraïse) sont automatiquement bloquées lorsqu'un bouton poussoir est activé. Une situation vraiment aberrante car la phase verte pour piétons permet à peine de traverser une branche du giratoire. Pas question en effet de vouloir traverser l'autre axe. Cela implique qu'il faut à nouveau activer le bouton poussoir.



SUISSETRAFIC.com ... la ville pour tous

Dossier « Giratoires de la gare à Lausanne »

- Un certain nombre de piétons attendent au bord de la chaussée en pensant que le feu se mettra au vert sans appuyer sur le bouton poussoir. Ils hésitent puis traversent en omettant parfois de regarder le trafic. **Danger d'accident accru.**

D'autres comportements ont été observés:

- par exemple le piéton arrive, hésite, attend puis appuie sur le bouton poussoir. Le temps d'attente étant trop long il veut traverser. **Les automobilistes n'accordent pas la priorité.** Le piéton se remet sur le trottoir et le feu passe enfin au vert. Il traverse alors.
- Si un piéton se trouve sur le bord de la chaussée et désire traverser, deux cas de figure distincts sont à relever : la majorité des automobilistes qui arrivent au carrefour cèdent la priorité au piéton. Lorsque ces mêmes automobilistes sortent du giratoire plus de 90% d'entre eux « forcent » le passage en ne tenant pas compte du piéton. **Dans leur idée c'est le feu qui gère ce trafic.** Pour eux le piéton n'a qu'à appuyer sur le bouton poussoir.



- Les feux lumineux sont trop proches du carrefour. **Ils peuvent induire en erreur les automobilistes en leur faisant croire qu'ils auront peut-être la priorité en entrant dans l'anneau malgré la phase orange clignotante.**

- Les automobilistes qui descendent l'avenue Ruchonnet et tournent directement avenue Fraisse **ne voient pas le signal qui les avertit de la présence de feux lumineux sur le passage piéton sud** car il se situe dans un angle "mort". La distance est de seulement 8 mètres jusqu'aux feux.



- Le nombre de signaux et feux encombrant visuellement tout le giratoire et rendent leur lecture quasiment impossible.

SUISSETRAFIC.com ... la ville pour tous

Dossier « Giratoires de la gare à Lausanne »

- Lorsque les feux passent au rouge le trafic est complètement bloqué à l'intérieur du giratoire. Dans le giratoire ouest cela se produit au moins chaque 2 minutes aux heures d'affluence des piétons.
- Les deux giratoires (est et ouest) n'étant pas très éloignés le trafic est bien souvent complètement bloqué entre eux également. Précisons encore qu'au milieu de la place de la gare il y a des feux lumineux de régulation pour la traversée piétonne.

En 40 minutes le 8.06.2006 entre 16h20 et 17h00 nous avons observés ...

- Un taximan nous a « enguirlandé », après nous avoir coupé la priorité sur le passage piéton, en nous faisant savoir que nous n'avions qu'à faire attention et qu'il y avait des feux orange aussi pour les piétons. Dans son idée nous étions fautifs de traverser au moment de son arrivée !
- Aucun taxi (qui emprunte les voies rapides des bus) n'a cédé la priorité aux piétons.
- Un petit accrochage a eu lieu à l'entrée du giratoire sur l'avenue Ruchonnet. (photo ci-contre)
- Trois jeunes filles ont failli se faire écraser par un véhicule sortant du giratoire et qui ne s'est pas arrêté pour les laisser passer (phase orange clignotante). Elles ont juste eu le temps de revenir sur leurs pas.
- Deux véhicules ont passés au feu rouge.



Mesures préconisées

Selon les contacts que nous avons eus avec le service routes-mobilité de la ville de Lausanne **un projet pour supprimer ces feux lumineux serait en cours.** **Nous ne pouvons qu'appuyer la Municipalité dans ce sens car la situation actuelle n'est pas satisfaisante voire très dangereuse.** Peu pratique et peu claire cette configuration bloque le trafic inutilement et rend peu de services aux piétons.



- Pour sécuriser les traversées piétonnes en supprimant les feux lumineux **il est impératif qu'une seule voie de circulation pénètre à l'intérieur du giratoire.** Cela pourrait se faire en rassemblant les deux voies descendantes de Ruchonnet quelques mètres avant le passage piéton (photo de gauche) et faire de même pour celles remontant William Fraisse. Les véhicules privés perdraient ainsi leur priorité par rapport au couloir bus avant le giratoire. Cette solution permettrait d'avantager les transports publics comme on peut le voir sur l'exemple ci-dessus à droite en vigueur à Neuchâtel sur un axe rectiligne à proximité de grands groupes scolaires (avenue du 1er mars - université).
- Certains "opposants" à cette suppression pourraient peut-être argumenter du fait que les piétons sont à nouveau défavorisés. Pas si sûr que cela. Car comme nous l'avons vu **les priorités ne sont guère respectées par les automobilistes** si le piéton n'appuie pas sur le bouton poussoir. **Nous sommes persuadés que cette situation est renforcée par la présence des feux lumineux.** En principe les véhicules sortant ou entrant dans les giratoires de la place de la gare n'arrivent pas très vite. Les automobilistes doivent être attentifs au trafic piétonnier et sont tenus de céder la priorité à ces derniers.

SUISSETRAFIC.com ... la ville pour tous

Dossier « Giratoires de la gare à Lausanne »

- Nous proposons également d'envisager **la suppression des feux de régulation piétonne au centre de la place**. Il serait bon d'étudier si ceux-ci ne causent pas plus de blocages de circulation que s'il n'y en avait pas. L'étude doit être sérieuse et basée sur des essais grandeur nature. Au pire **on pourrait garder cette signalisation pour stopper les piétons lors du passage des bus** avec temporisation. Ainsi on pourrait avantager ce mode de transport à un point de conflit.



- **Une sortie côté gare** (vers la zone taxi) **pour le M2** aurait été préférable tant en terme de facilités qu'en terme de trafic piéton dans cette zone. Dommage que cette alternative ait été balayée seulement pour des questions de petits sous (doublement de la voie).

ATTENTION AU CENTRE COMMERCIAL A LA GARE !



Un nouveau projet immobilier d'implantation d'un centre commercial d'importance pourrait avoir lieu dans l'ancien bâtiment de la poste. Nous mettons fortement en garde nos autorités quant à la gestion du trafic dans cette zone sensible. Le secteur de la gare est déjà passablement surchargé de même que le quartier d'Ouchy au sud. La venue d'un important commerce et de très nombreuses places de parc ne feraient qu'empirer une situation déjà délicate. Des restrictions en matière de planification du territoire (places de parc) seront obligatoires pour ne pas faire imploser cette partie de la ville. **Nous ne sommes pas persuadés que la reconversion en centre commercial d'importance soit la solution la plus judicieuse à envisager à cet endroit !**