

**RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DES PETITIONS**  
**chargée d'examiner l'objet suivant :**

**Pétition contre la suppression de l'arrêt de bus « St-Paul » sur la ligne de bus n°9 à Lausanne**

**1. PREAMBULE**

La commission était composée de Mme Aline Dupontet, et de MM. Olivier Epars, Pierre Guignard, Pierre-André Pernoud, Philippe Germain, Hans-Rudolph Kappeler, Serge Melly, Daniel Trolliet, Michel Renaud (qui remplace Filip Uffer), Jean-François Cachin (qui remplace Daniel Ruch). Elle a siégé en date du 7 janvier 2016 sous la présidence de Mme Véronique Hurni. MM Filip Uffer et Daniel Ruch étaient excusés.

M. Cédric Aeschlimann et Mme Sylvie Chassot, Secrétaires de commission parlementaire, sont remerciés pour les notes de séance.

**2. PERSONNES ENTENDUES**

Pétitionnaire : M. Paul Brunner.

Représentants de l'Etat : DIRH/DGMR (Direction générale de la mobilité), M. Pierre-Yves Gruaz, Directeur général de la DGMR.

**3. DESCRIPTION DE LA PETITION**

Cette pétition munie de 557 signatures se positionne contre la suppression de l'arrêt de bus « St Paul » sur la ligne de bus No 9 à Lausanne.

**4. AUDITION DU PETITIONNAIRE**

Les pétitionnaires, représentés par M. Paul Brunner, rappellent à la commission que l'Avenue d'Echallens est une zone populaire, à haute densité, bordée d'appartements à loyers relativement abordables et dont les habitants sont majoritairement tributaires des transports publics. Le quartier dispose en outre de nombre de services et de commerces. La décision de supprimer l'arrêt de bus St-Paul prise suite à une collision entre un bus et le LEB a dès lors été un coup dur pour les habitants du quartier. Cette suppression pose notamment des problèmes pour les personnes à mobilité réduite.

La circulation sur l'Avenue d'Echallens est certes complexe mais les problèmes devraient toutefois être résolus à horizon 2020 avec l'enfouissement de la ligne du LEB. Dans l'intervalle, des aménagements destinés à réduire les risques ont d'ores et déjà été mis en place suite aux accidents survenus récemment.

Le 5 septembre, les TL décident de supprimer l'arrêt de bus St-Paul sans autre forme de procédure et sans attendre les résultats de l'enquête sur les causes de la collision. C'est la consternation dans le quartier.

Le 8 octobre, une pétition munie de 557 signatures demandant le maintien de l'arrêt de bus St-Paul à son emplacement premier est envoyée à la Commission des pétitions.

Par voie de presse, la direction des TL annonce la mise en service d'un nouvel arrêt de bus aux Clochetons, arrêt décalé de 350 m de celui de St-Paul, et surtout à 150 m d'un arrêt existant (Boston),

ainsi que la mise en service d'une ligne spéciale omnibus. Cette ligne spéciale, qui fait une boucle, passe par les hauts du quartier.

Certaines mesures de sécurité ont depuis lors été renforcées, notamment avec l'installation de balises afin de mieux signaler aux automobilistes l'interdiction d'accéder aux contre-allées et les contrôles policiers ont été accrus.

Finalement, en décembre dernier, la direction du LEB publie un flyer intitulé « Soyez vigilant le LEB est toujours prioritaire ». Un certain nombre de mesures de sécurité y sont exposées :

1. installation de feux de signalisation pour le passage des piétons ;
2. création d'un arrêt St-Paul pour le LEB et suppression de l'arrêt Montétan ;
3. visibilité accrue de la voie du LEB par le biais de peinture au sol ;
4. signaux lumineux pour annoncer le passage du LEB.

Le pétitionnaire s'interroge sur la logique qui sous-tend la décision de créer un arrêt du LEB à St-Paul et d'en supprimer le passage du bus, sachant que les besoins des voyageurs du LEB ne sont pas ceux des passagers des TL. Il estime en effet que le LEB a pour fonction de permettre aux voyageurs de l'extérieur d'atteindre le centre-ville pour ensuite rejoindre les autres TP (lignes de bus, métro ou trains) alors que les lignes de bus desservent, entre autre, les commerces de proximité par quartier. L'introduction d'un arrêt du LEB sur l'Avenue d'Echallens, non seulement retarde la course du LEB, mais ne fait pas sens dans la mesure où il n'y a aucune correspondance à cet endroit, contrairement à l'arrêt « Montétan » d'où peut être rejointe la ligne de bus n°1.

Il souligne par ailleurs que les wagons du LEB sont déjà bondés aux heures de pointes et qu'il sera dès lors difficile d'y faire monter des voyageurs supplémentaires à St-Paul.

Il relève aussi que les voyageurs qui monteront à l'arrêt St-Paul ne pourront descendre qu'à Chaudron et à la Place de l'Europe. Les habitants du quartier qui voudraient ainsi atteindre les commerces de proximité en TP devront aller jusqu'à Chaudron pour ensuite revenir en arrière avec le bus.

S'agissant de l'aspect sécurité de l'arrêt du LEB à St-Paul, le pétitionnaire s'inquiète de la longueur des rames, qui obstrueront les accès aux contre-allées, bloquant ainsi la circulation et compliquant la traversée de la chaussée pour les piétons. M. Brunner ajoute à ce propos que le risque de voir des personnes courant à travers la chaussée, en-dehors des passages piétons, pour attraper leur train sera certainement accru.

En conclusion, les pétitionnaires estiment que la suppression de l'arrêt de bus St-Paul pénalise un quartier dont l'économie de proximité est essentielle. M. Brunner a consulté les commerçants qui témoignent déjà d'une baisse de fréquentation. Le remplacement d'un arrêt de bus par un arrêt du LEB ne va selon lui pas dans le sens de faciliter la mobilité des usagers et réduit la prestation des TP. Les personnes âgées notamment, nombreuses dans le quartier, sont sévèrement pénalisées par la suppression de cet arrêt.

Les pétitionnaires souhaitent que le scénario du maintien de l'arrêt de bus St-Paul soit réexaminé ; de même, ils s'inscrivent contre l'idée de la création d'un nouvel arrêt du LEB à St-Paul en lieu et place de l'arrêt de bus. Ces décisions étant survenues à la suite d'accidents, il propose de compléter le catalogue de mesures sécuritaires présentées dans la brochure du LEB par d'autres mesures telles que la limitation de la vitesse de tous les véhicules à 30 km/h entre Montétan et Boston, l'installation d'un radar fixe ou l'augmentation des contrôles de police jusqu'à ce que la ligne du LEB soit enterrée et règle le problème de la sécurité de ce tronçon.

M. Brunner rappelle encore que le 4 septembre 2015, une collision est survenue entre le LEB et le bus. Il semblerait qu'il s'agisse d'une première, puisque les accidents précédents impliquaient des piétons ou des véhicules et le LEB.

Il serait, selon M. Brunner, bénéfique de prendre le temps de l'observation des effets de ces nouvelles mesures de sécurité et du résultat de l'enquête sur les causes de la collision entre le LEB et le bus avant de décider du remplacement de l'arrêt du bus par l'arrêt du LEB.

## **5. AUDITION DU REPRESENTANT DE L'ETAT**

M. Pierre-Yves Gruaz, Directeur général de la DGMR indique à la commission que les décisions de modifications du trafic à l'Avenue d'Echallens dont il est question dans la pétition émanent de la Ville de Lausanne et d'une entreprise de transport, en l'occurrence les TL. Prises au lendemain d'un accident, celles-ci visent à améliorer la sécurité sur l'Avenue d'Echallens. Bien qu'impliqué dans nombre de réflexions autour de la sécurité du trafic, l'Etat ne porte pas les décisions prises quant aux trajectoires des TL ou du LEB ; cette compétence n'est pas de son ressort.

Dans le détail, conformément à l'art. 3 Ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV), le trafic local comprend des lignes servant à la desserte capillaire des localités, autrement dit lorsque les arrêts se trouvent, en règle générale, à moins de 1,5 km du point de jonction le plus proche avec le réseau supérieur des transports publics et que la distance entre les arrêts est courte. Le trafic local comprend les lignes qui servent à la desserte capillaire de localités.

L'art. 28 al. 2 de la Loi sur le transport de voyageurs (LTV) dispose que les offres du trafic local sont exclues des prestations fédérales. Le trafic local n'est donc pas de compétence fédérale ni commandé avec les cantons.

Concernant le financement cantonal, la Loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP) dispose à son article 18 que le canton paie le 50% des frais fixes et 12.5% des autres frais d'exploitation. Il est précisé que le solde doit être couvert par les communes desservies.

Par le principe du « qui paie commande », le canton (dans le cas du trafic local) finance la part minoritaire des coûts ; il incombe donc à l'autorité communale de définir l'offre en tant que commanditaire principal.

M. Gruaz partage quelques réflexions et informations qui concernent le cas étudié, à savoir :

La suppression de l'arrêt de bus St-Paul n'est pas une décision en soi mais découle d'une autre décision, celle de ne plus faire circuler sur un même tronçon le bus et le LEB ;

Les réflexions conduites par la Ville de Lausanne et les TL autour de la sécurité à l'Avenue d'Echallens sont extrêmement complexes et pointues et des techniciens de l'Etat y participent. Le canton a participé aux discussions qui ont précédés la décision, sans qu'il ne s'agisse toutefois d'une décision commune.

La condamnation de l'arrêt de bus a certes des conséquences négatives pour les usagers, mais elle répond à une situation particulièrement critique et dangereuse dans cette zone.

La commune de Lausanne est la propriétaire du fond. S'agissant d'une offre urbaine, le canton y participe financièrement à hauteur de 12.5% des coûts d'exploitation, le reste étant assumé par les communes. Le canton ne participe par contre quasiment pas à la définition de l'offre urbaine, contrairement au trafic régional où là la participation financière du canton se monte à 70%.

## **6. DELIBERATIONS**

Même s'il a été regretté que les pétitionnaires n'aient pas essayé de discuter en premier lieu avec la ville, les TL ou le LEB, la majorité de la commission souhaite transmettre la pétition à l'autorité concernée c'est-à-dire à la Municipalité de Lausanne car c'est à elle que revient la tâche d'analyser les arguments des pétitionnaires.

Des commissaires soutiennent la pétition, pas forcément sur le fond, mais bel et bien pour renvoyer celle-ci à la Commune de Lausanne.

Aussi en vertu de l'art. 107 al. 4 LGC stipulant que si l'objet de la pétition concerne la gestion d'une autorité communale, la commission rapporte au GC (en proposant soit le classement de la pétition, soit sa prise en considération totale ou partielle) et son renvoi à l'autorité concernée pour traitement conforme aux règles légales.

La majorité de la commission propose au Grand Conseil de prendre en considération cette pétition afin de renvoyer celle-ci à l'autorité compétente.

## **7. VOTE**

Prise en considération de la pétition

*Par 7 voix pour et 4 voix contre, la commission recommande au Grand Conseil de prendre en considération cette pétition et de la renvoyer à l'autorité concernée en vertu de l'art. 107 al.4 LGC.*

Prilly, le 11 février 2016.

La rapportrice :  
(Signé) *Véronique Hurni*