

L a u s a n n e

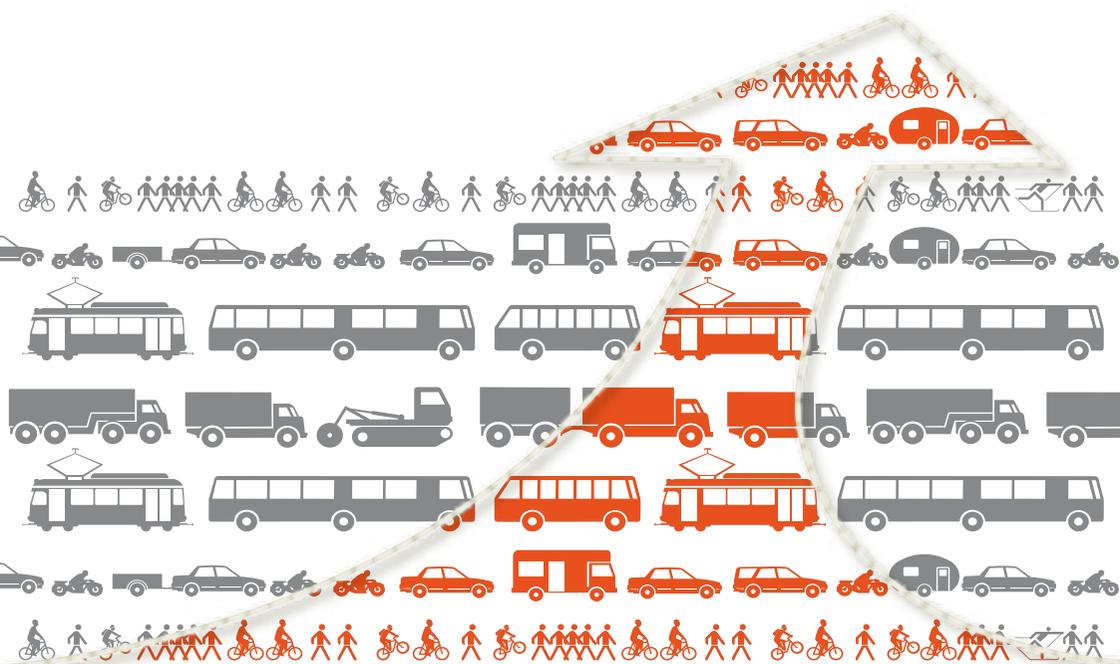
direction des travaux

service des routes et de la mobilité

OBSERVATOIRE DE LA MOBILITÉ

Indicateurs de suivi de la
mobilité lausannoise

2012





Olivier Français
Directeur des travaux,
Ville de Lausanne

La direction des travaux est heureuse de vous présenter la première édition de l'observatoire de la mobilité. Avec la révision du plan directeur communal à l'horizon 2015, ainsi que les défis futurs liés aux grands projets en chantier, cette vision à large échelle devient indispensable et permettra non seulement de suivre l'évolution de la mobilité, mais également d'aider les autorités à la compréhension des enjeux et de communiquer sur ce thème important.

Parmi tous ces chiffres, je retiens personnellement les quelques 26 millions de voyageurs du m2 en 2011, la baisse de 13 % du trafic individuel motorisé au centre-ville et les 50 km d'aménagements en faveur des vélos.

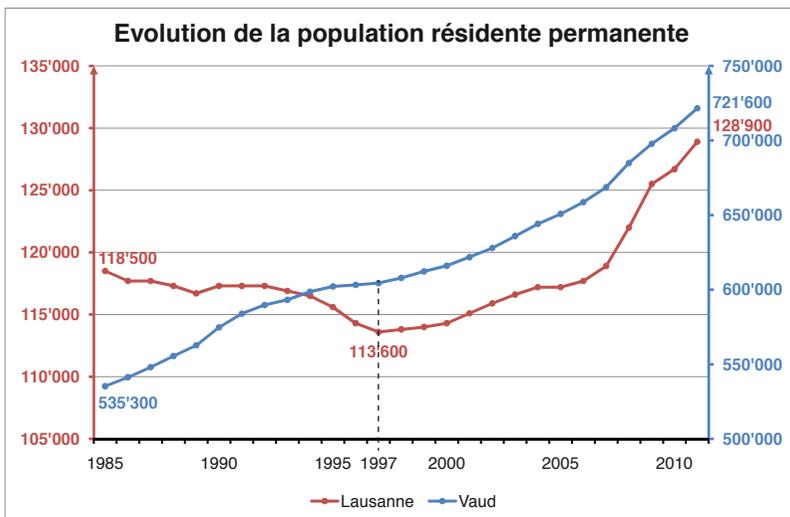
Bonne lecture !

Table des matières

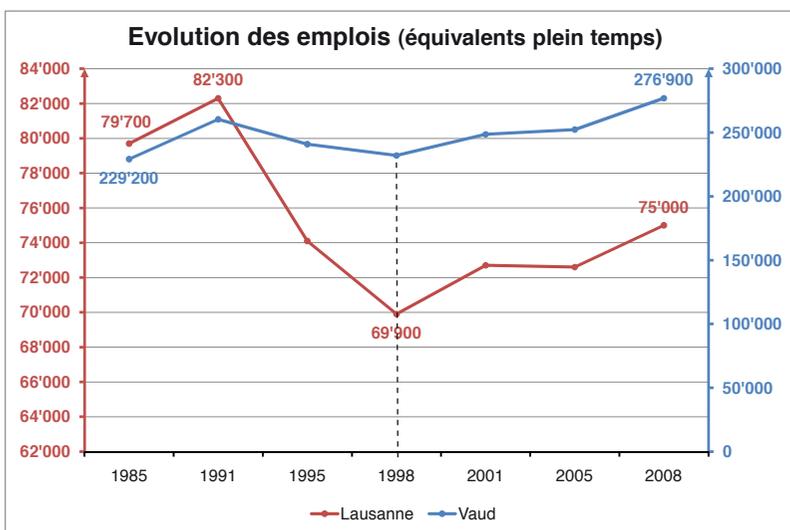
	Page
1. Données socio-économiques	4-5
2. Réseaux - zones modérées	6-7
3. Piétons	8-9
4. Vélos	10-11
5. Transports collectifs	12-13
6. Transports individuels motorisés	14-15
7. Répartition modale	16-17
8. Stationnement véhicules motorisés	18-19
9. Accidentologie	20-21
10. Environnement	22-23
11. Grands projets	24-25
12. Synthèse	26
13. Impressum	27

1. Données socio-économiques

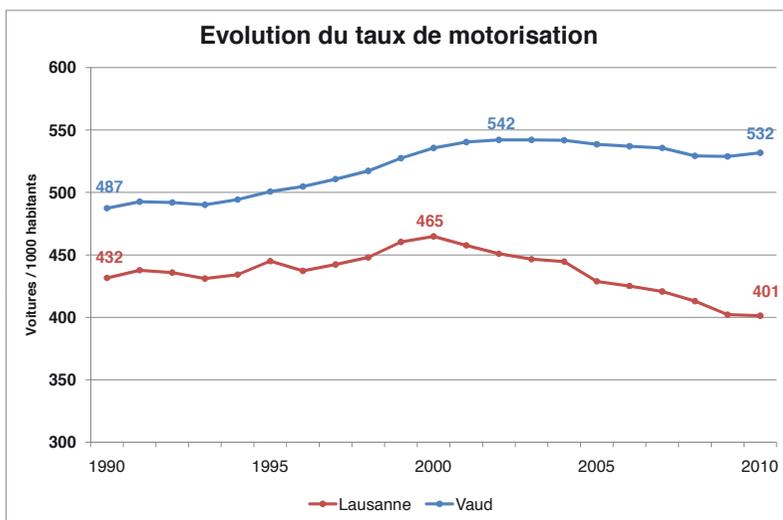
La population lausannoise augmente régulièrement depuis 1997 avec une croissance de 15'300 habitants. Le Canton est lui aussi dans une dynamique positive sur la même période. Les lausannois représentent 18% de la population cantonale en 2011.



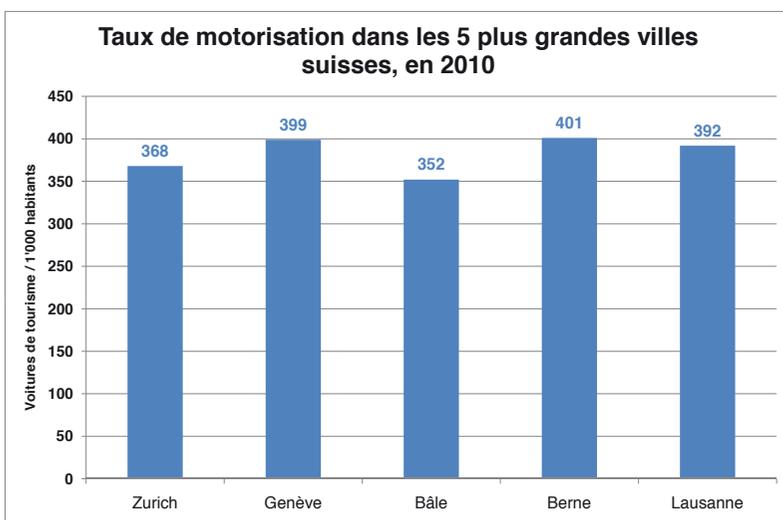
L'évolution des emplois à Lausanne a été marquée par une augmentation constante depuis 1998, mais qui reste inférieure à la valeur de 1991. Le canton suit une tendance similaire. Lausanne accueille 27 % des emplois du canton en 2008.



Le taux de motorisation lausannois est en fort recul depuis 2000, passant de 465 voitures de tourisme pour 1'000 habitants à environ 400. Malgré ces bons résultats, le taux cantonal reste, lui, bien plus élevé, aux environs de 530 voitures / 1'000 habitants (en légère baisse depuis 10 ans).



En comparant le taux de motorisation des cinq plus grandes villes suisses, on relève des résultats à peu près similaires entre 350 et 400 véhicules pour 1000 habitants.

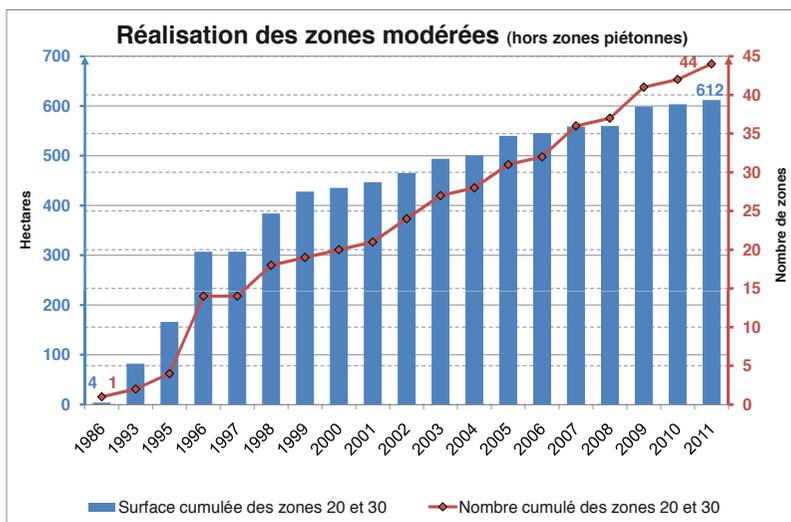


N.b. Les sources des deux graphiques sont différentes

2. Réseaux - zones modérées

Le réseau routier sur le territoire communal (2009) totalise 263 km, dont 218 entretenus par les services de la ville.

La hiérarchie du réseau routier, issue du plan directeur des déplacements de 1996, a permis de déterminer des secteurs où des zones modérées ont progressivement été aménagées pour atteindre 44 en 2011. Ces dernières représentent aujourd'hui 34 % de la surface de la zone urbaine et couvrent 38 % de la population totale lausannoise.



Dépliants édités à l'intention des usagers



Entrée de zone de rencontre



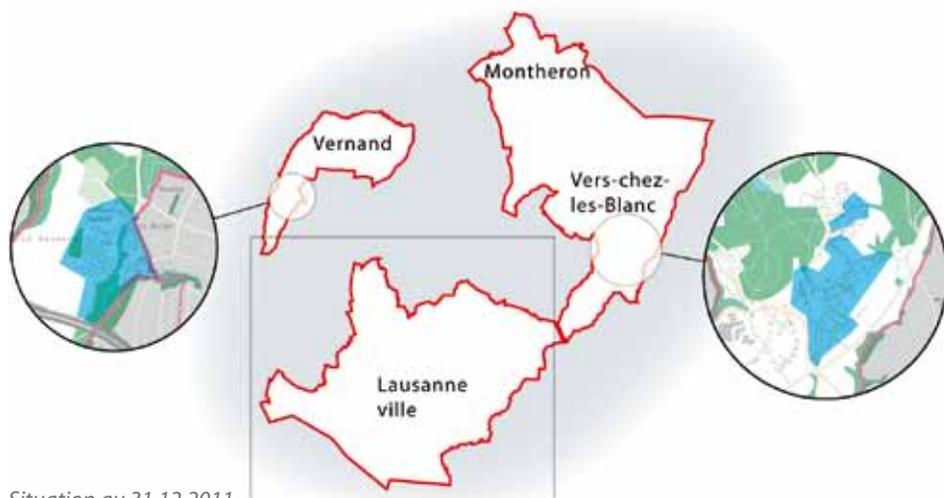
Entrée de zone 30



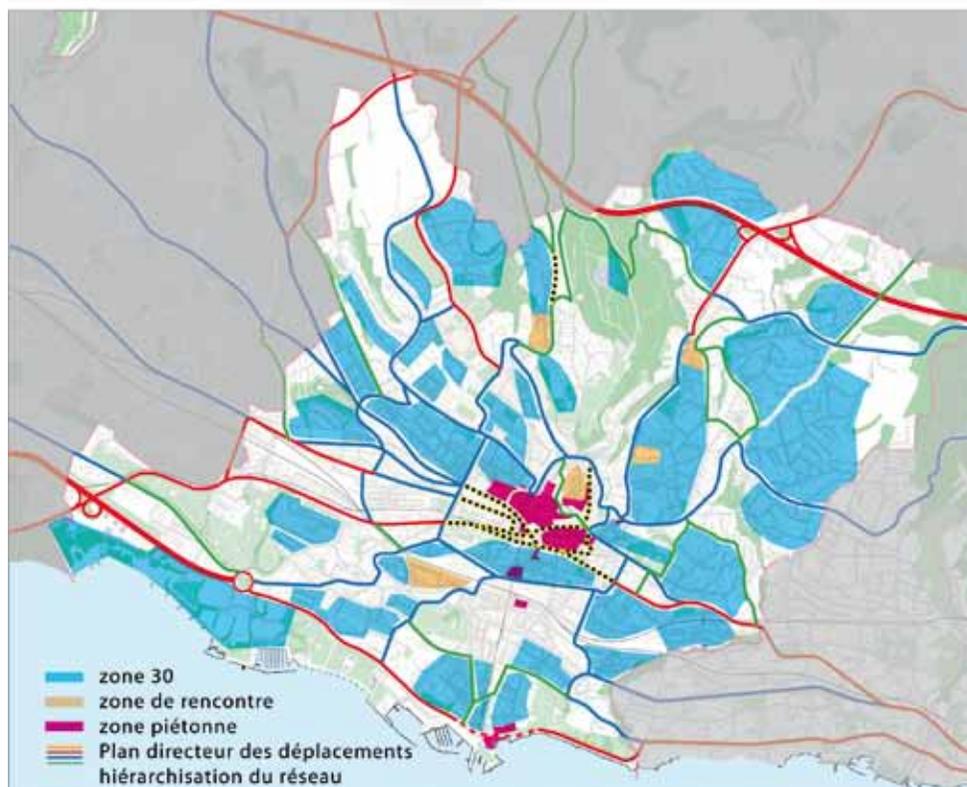
Historique :

1ère rue résidentielle : Maisons Familiales 1986

1ère zone 30 : Vidy, 1993

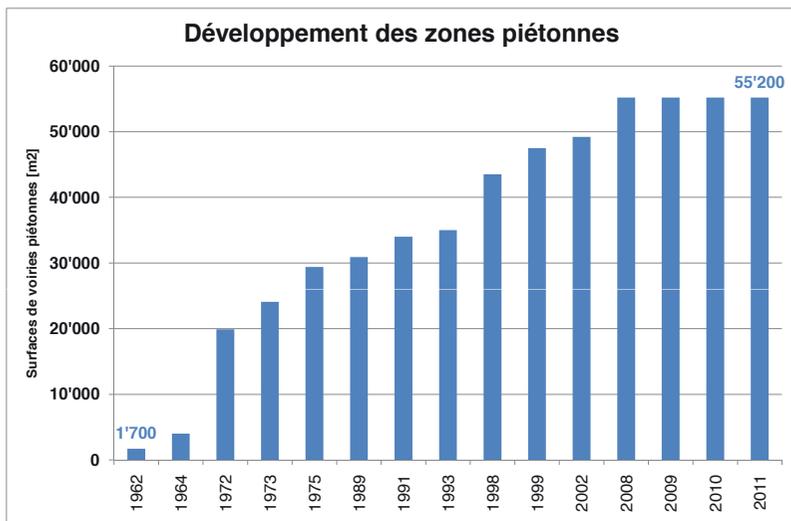


Situation au 31.12.2011



3. Piétons

La première zone piétonne de Suisse est lausannoise. Elle a été instaurée lors de la fermeture des rues de Bourg et Saint-François (240 m) en juillet 1962. Elle s'est étoffée pour atteindre 55'200 m² de voirie.



Entre 2003 et 2011, les surfaces piétonnes (trottoirs et zones piétonnes) en ville de Lausanne (secteurs 1-5) ont augmenté d'un quart et représentent actuellement quelques 785'000 m².

Rue de Bourg
1955/60 - 2012
(1^{ère} zone à
Lausanne)



Rue de l'Alé
1955/60 - 2012



Lignes de guidage :

Parmi les mesures dédiées aux piétons, 650 mètres de lignes de guidage ont été installées au profit des personnes aveugles et malvoyantes (exemple rue de Genève)



Passerelles :

Les deux derniers franchissements réalisés sont ceux reliant la place Chauderon au Flon et la passerelle de la Sallaz (photo).



Ascenseurs :

Parmi les nombreuses installations mécaniques, la Ville gère 13 ascenseurs (exemple pont Chauderon)



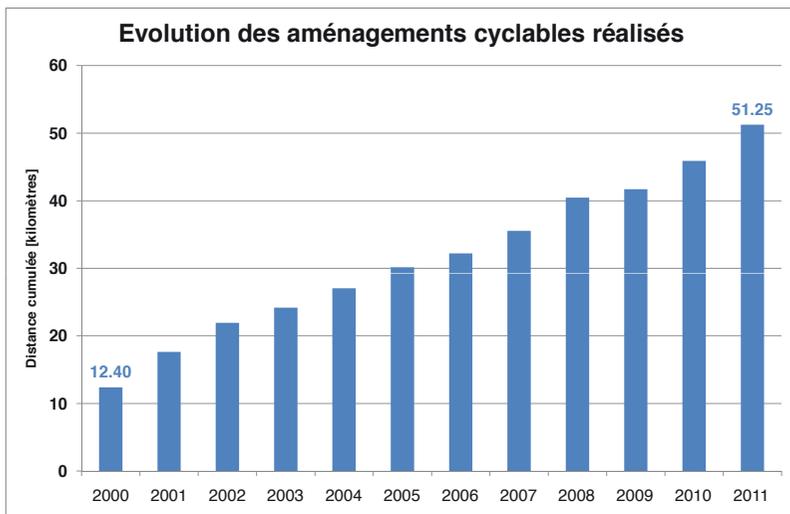
Escaliers mécaniques :

A l'instar des ascenseurs, la Ville gère 14 escaliers mécaniques (exemple place Saint-François).

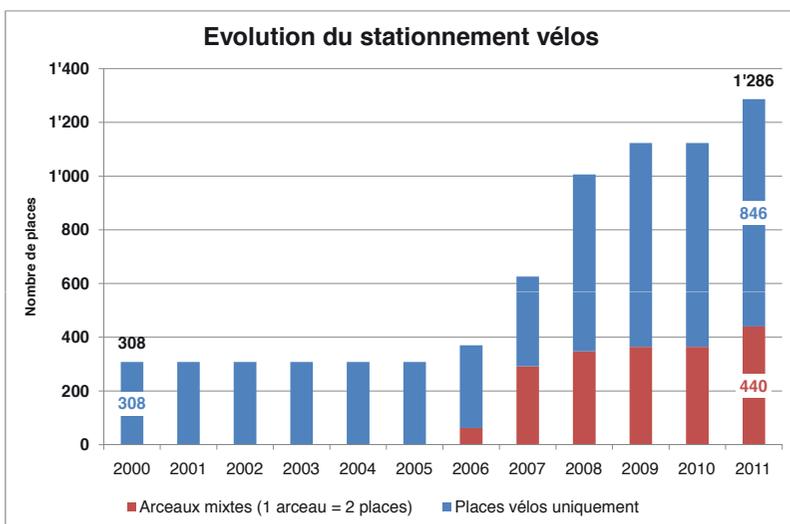


4. Vélos

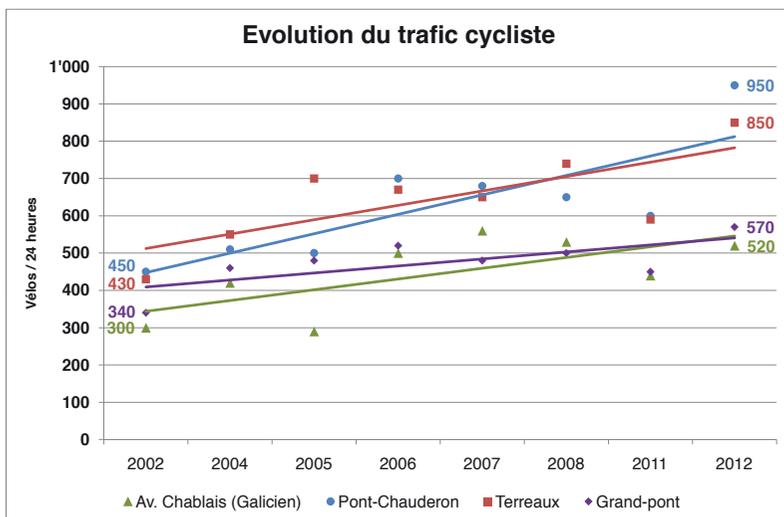
Depuis l'adoption du plan directeur communal, l'accent a été mis sur le développement des aménagements et itinéraires cyclables. Ils atteignent plus de 50 km en 2011, soit 4 fois plus qu'en 2000.



Les places de stationnement réservées aux vélos ont également largement augmenté, passant d'environ 300 à 850, auxquelles il convient de rajouter 220 arceaux sur places deux-roues, soit un total d'environ 1300 places.



Le trafic cycliste, en quatre points de la ville, a augmenté de 90 % en 10 ans.



Extrapolation sur 24 heures d'un enregistrement vidéo réalisé un mardi ou un jeudi du mois de juin, par beau temps, de 14h30 à 20h30.

Bandes cyclables :

Parmi les aménagements en faveur des cyclistes, on retrouve des contresens (7'640 m), des pistes cyclables (8'770 m), ainsi que des bandes cyclables (21'760 m, exemple place de l'Europe).



Stationnement pour vélos :

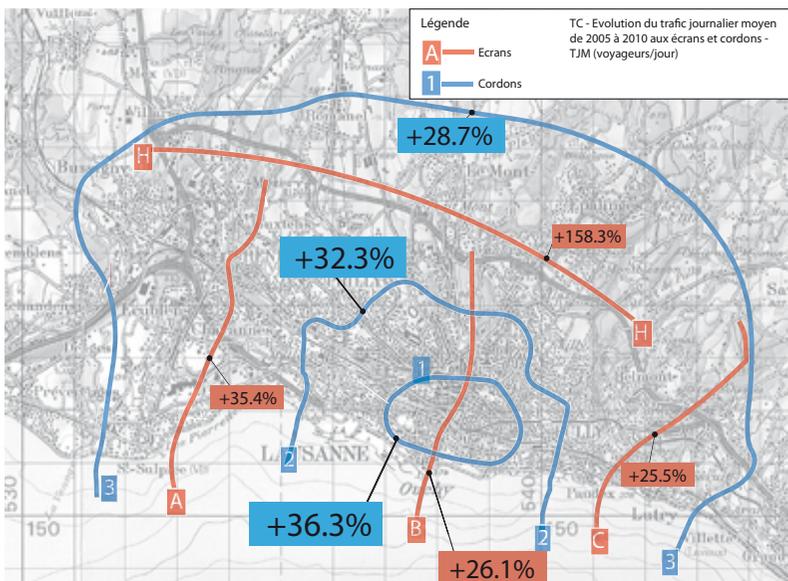
En relation avec le m2, 280 places ont été créées à proximité des stations et env. 210 dans le secteur de la gare CFF.

(place de la Riponne/station m2)

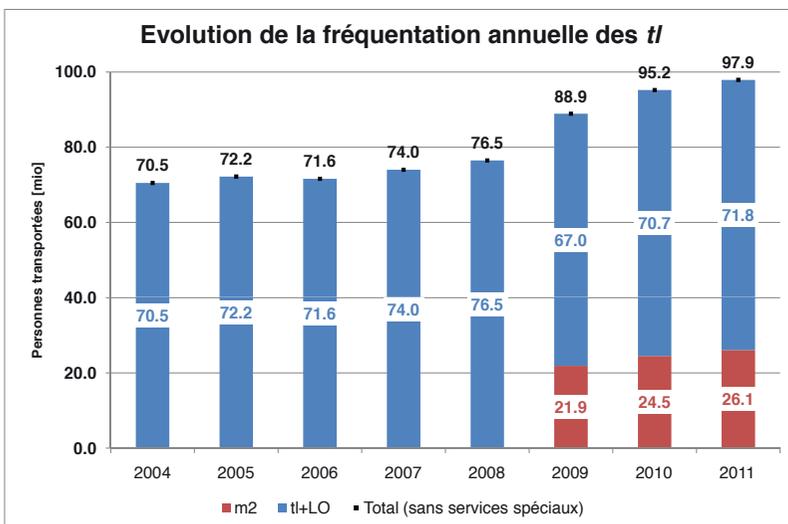


5. Transports collectifs

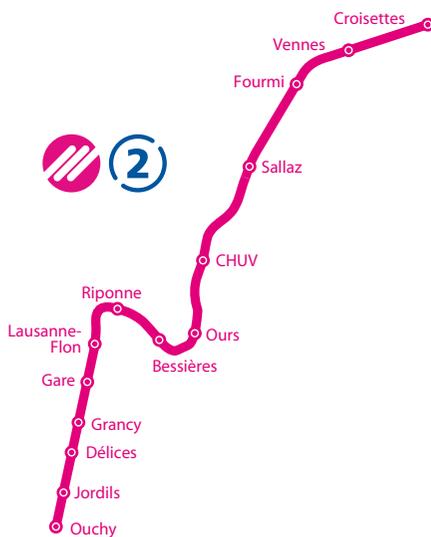
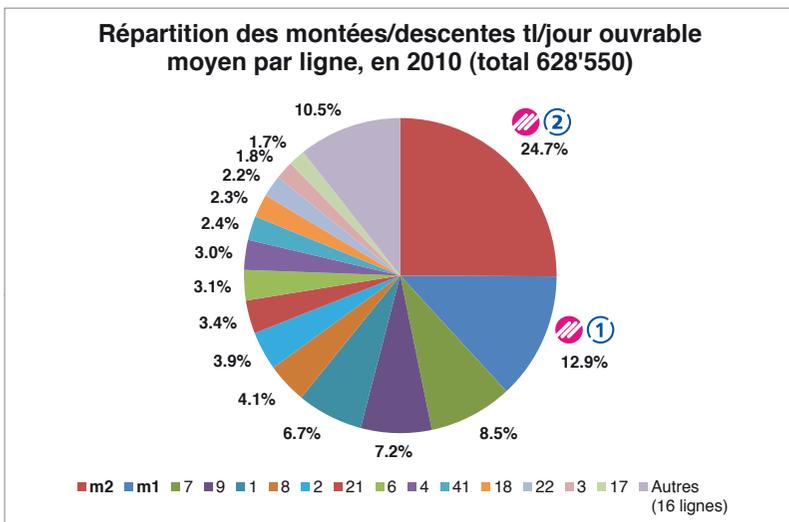
Les cordons (1 et 2) et écran (B) à Lausanne présentent une progression significative du nombre de voyageurs / jour en transports collectifs (tl, LEB, CFF) entre 2005 et 2010. La part la plus élevée concerne le cordon centre-ville avec + 36.3 %.



Le nombre de voyageurs *tl* (réseau d'agglomération) a augmenté très fortement entre 2004 et 2011 (+39 %), dû en particulier à la mise en service du m2 et la réorganisation du réseau en 2008.

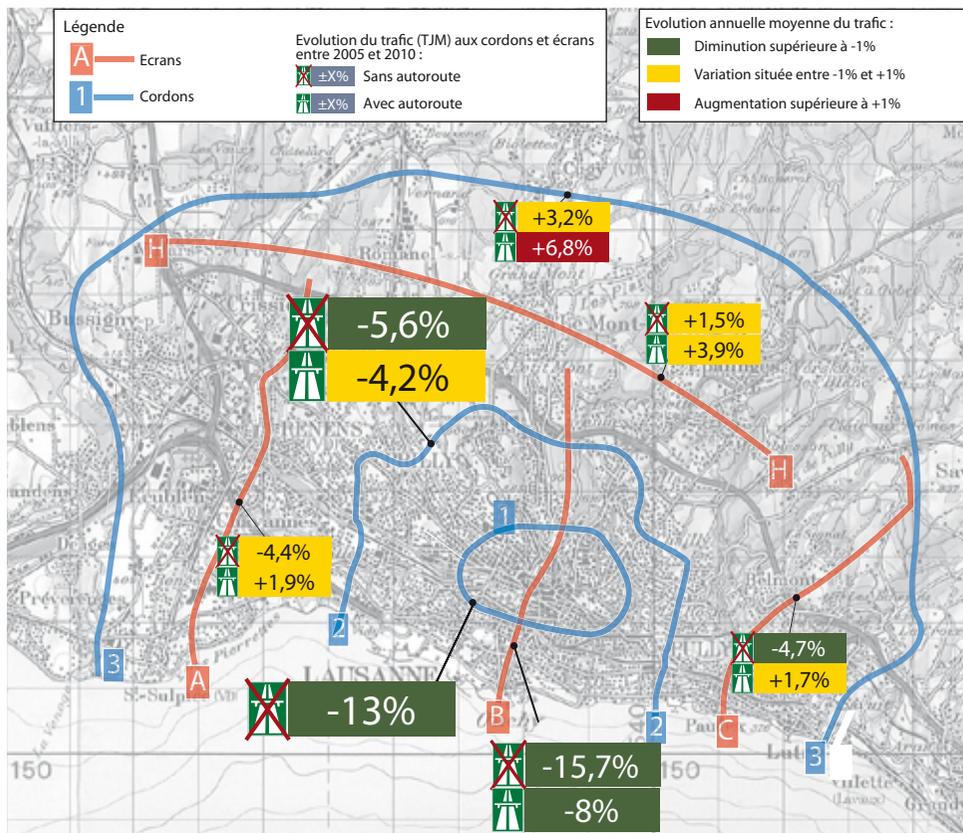


Le m2 représente 25 % des mouvements d'un jour de semaine. Le m1 est la deuxième ligne *tl* la plus utilisée avec 13 %. Le réseau ferré concentre ainsi 38 % des montées/descentes en 2010. Les lignes 7 et 9 qui viennent ensuite seront exploitées en BHNS (bus à haut niveau de service), la ligne 1 remplacée par le métro m3 et la ligne 18 par le tram t1.



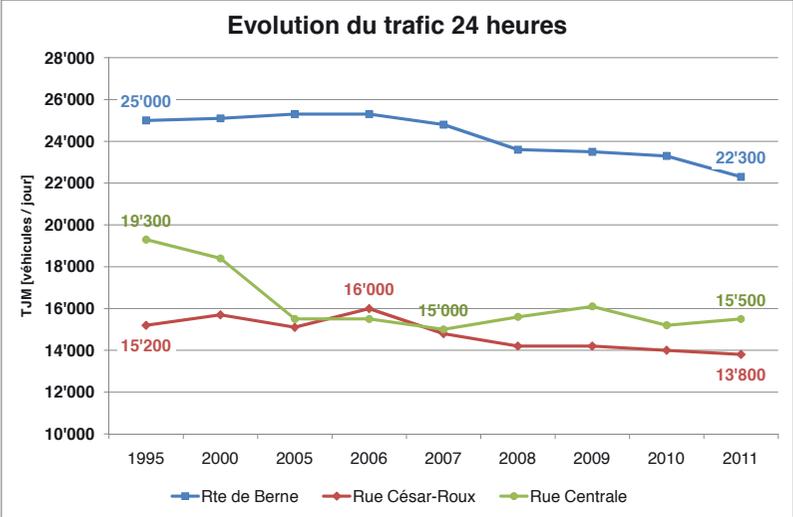
6. Transports individuels motorisés

Les comptages quinquennaux réalisés par Lausanne Région mettent en évidence une forte baisse du trafic individuel motorisé aux limites de la ville de Lausanne (cordon 2 : -4 à -6 % en cinq ans) et dans son centre-ville (cordon 1 : -13 %; écran B : -8 à -16 %).



Ces comptages montrent deux tendances contrastées, soit une baisse du trafic sur quasiment l'ensemble des axes du centre-ville et une augmentation marquée sur le réseau autoroutier.

Au niveau des compteurs permanents, on relèvera que le trafic diminue tant au niveau d'une grande pénétrante (route de Berne), que d'un axe de la petite ceinture (rue César-Roux) ou d'un axe de l'hyper-centre (rue Centrale).



Réaménagement de la rue du Bugnon avant

En cours (photomontage)



7. Répartition modale

Les politiques de déplacements de Lausanne (plan directeur communal) et de l'agglomération (PALM) visent le transfert modal des transports individuels motorisés vers les transports collectifs (TC) et les modes doux. Elles se traduisent par des résultats encourageants, tels que l'augmentation de l'usage du vélo et des TC.

Chaque usager, dans sa voiture privée, consomme sa dose d'espace, de carburant, pneus, huile, etc.

Chaque bus peut transporter 130 usagers ...



La part modale des TC atteint 46 % (des transports motorisés) en 2010 au centre-ville de Lausanne (cordon 1) et diminue avec l'éloignement du centre : 34 % aux portes de la ville (cordon 2) et 22 % au cordon 3 « agglomération de Lausanne ».

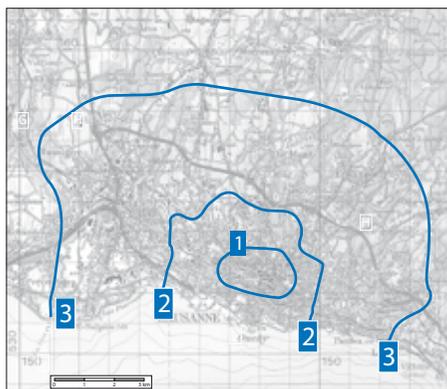
Elle s'accroît à tous les cordons entre 2005 et 2010, de manière plus forte au centre qu'à la périphérie (+11 points au cordon 1, +7 points au cordon 2 et +3 points au cordon 3).

1	—	Cordon centre-ville de Lausanne
2	—	Cordon ville de Lausanne
3	—	Cordon agglomération de Lausanne

Cordon	TI (2010)	TC (2010)	Part TC 2010	Part TC 2005	
1	avec CFF	268'580	228'800	46%	35%

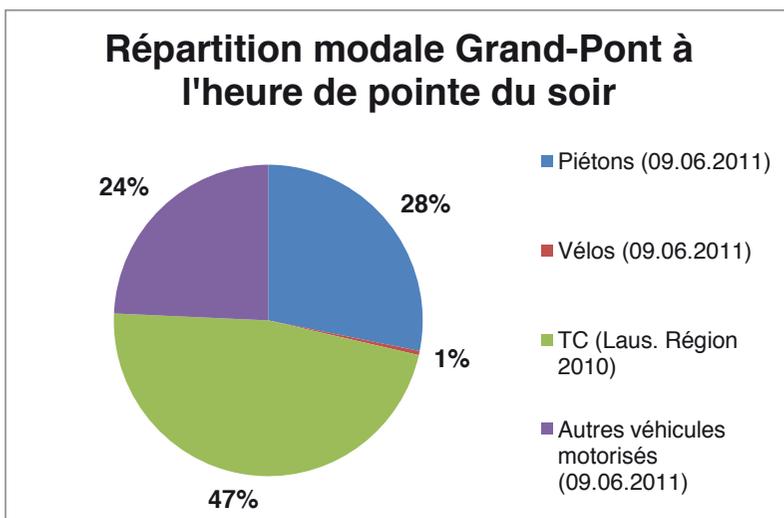
Cordon	TI (2010)	TC (2010)	Part TC 2010	Part TC 2005	
2	avec autoroute	355'810	183'800	34%	27%

Cordon	TI (2010)	TC (2010)	Part TC 2010	Part TC 2005	
3	avec autoroute	495'820	137'700	22%	19%



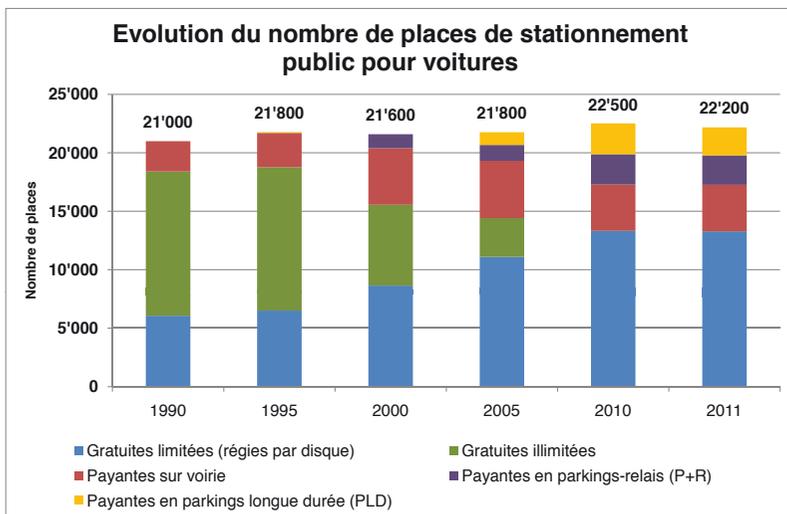
Aux limites de la ville de Lausanne, la mobilité augmente selon un rythme comparable à la population et aux emplois (+6 %). On assiste donc à un report modal très significatif (+7 points), largement dû à la mise en service du m2.

Tous modes confondus, la répartition des voyageurs à une heure de pointe du soir sur un axe caractéristique du centre-ville, la rue du Grand Pont, met en évidence une part prépondérante des transports collectifs (près de la moitié) et une part élevée de piétons : 28 %.



8. Stationnement véhicules motorisés

L'offre de stationnement sur le domaine public est relativement stable depuis 1990, environ 22'000 places voitures, mais son exploitation a largement évolué depuis le plan directeur des déplacements. En particulier, les places gratuites illimitées ont progressivement été remplacées par des places limitées dans le temps (disques) et/ou payantes. Le stationnement périphérique (parkings-relais et parkings longue durée-PLD) s'est également développé et atteint 4'910 places.



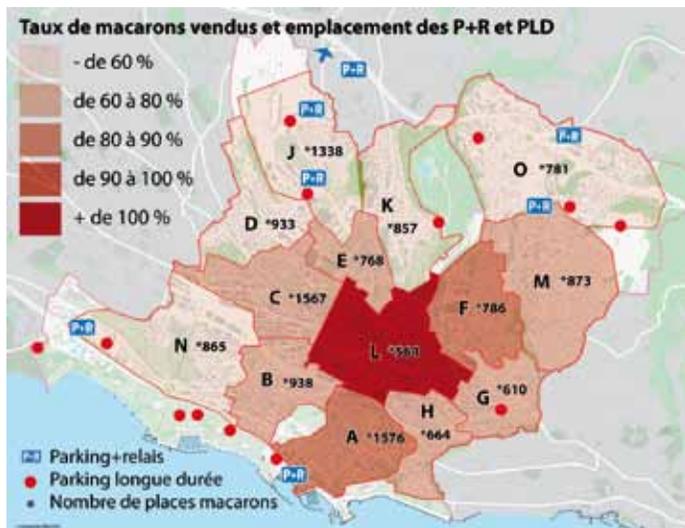
Une offre supplémentaire de quelque 8'000 places est accessible au public dans les parkings privés.



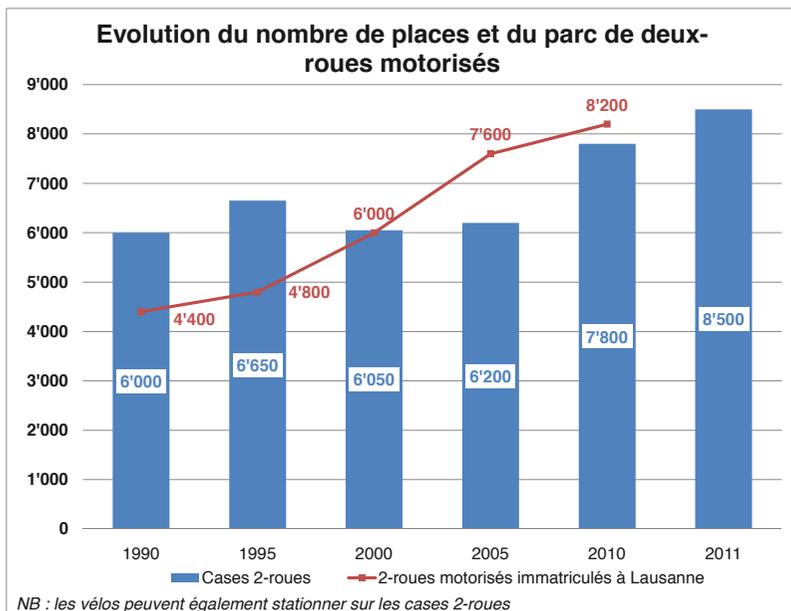
P+R Vennes



En 2011, 8'960 macarons ont été vendus aux résidents et entreprises sur les 13'120 places disponibles.

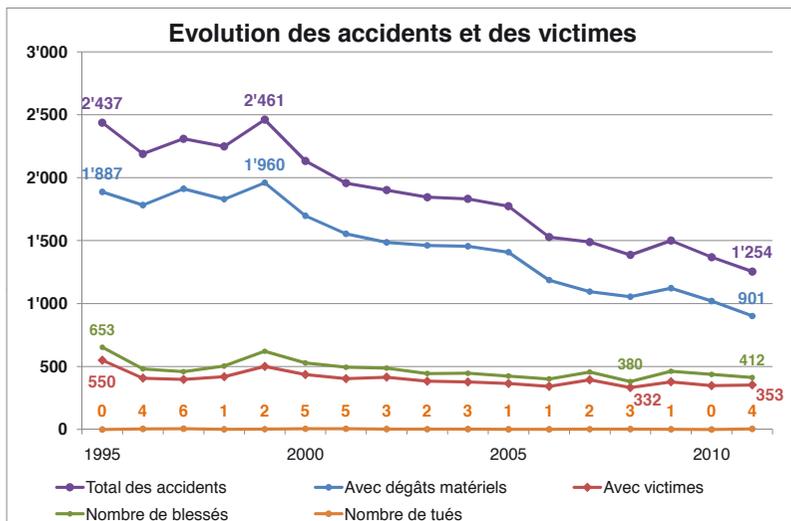


2'500 cases deux-roues supplémentaires ont été aménagées depuis 1990. Les immatriculations des deux roues motorisés suivent une progression significative : +86 %.

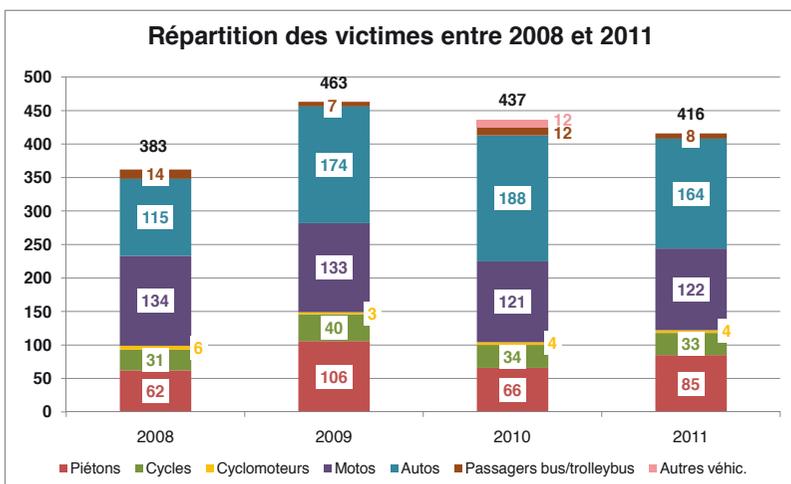


9. Accidentologie

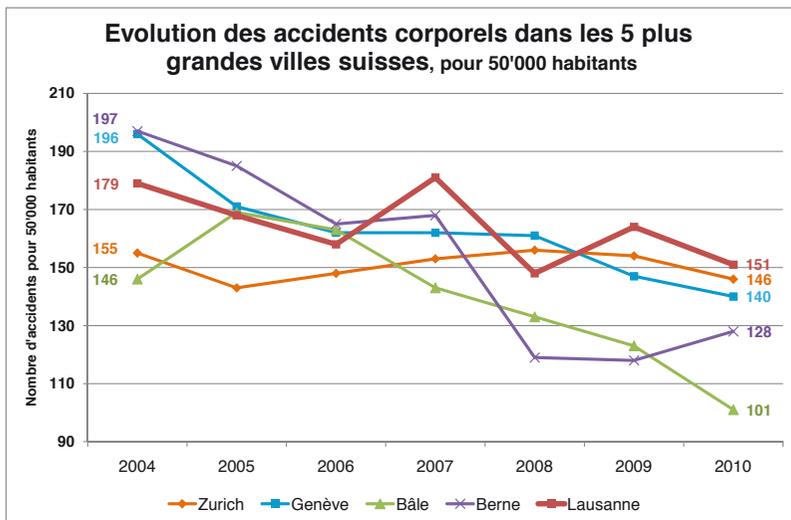
Le nombre d'accidents, total ou avec dégâts matériels a été divisé par deux entre 1995 et 2011. Les accidents avec victimes et le nombre de blessés ont quant à eux baissé d'environ un tiers.



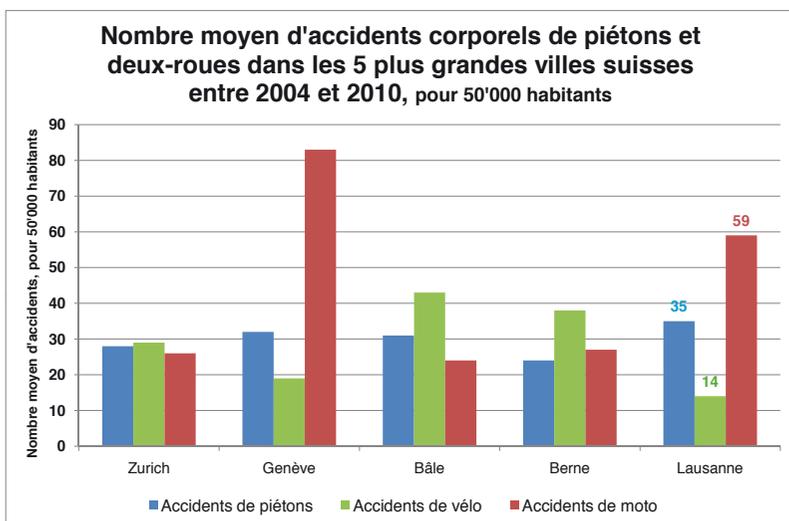
En 2011, 21 victimes de moins qu'en 2010 sont recensées. La baisse concerne principalement les automobilistes, les piétons sont en revanche plus concernés: +19 victimes.



A l'instar d'autres grandes villes suisses, Lausanne suit une tendance à la baisse du nombre d'accidents corporels rapportés au nombre d'habitants.



D'une manière générale, on constate un nombre moyen d'accidents relativement équivalent entre les cinq plus grandes villes suisses. On constate en revanche des différences par rapport aux modes de transport.



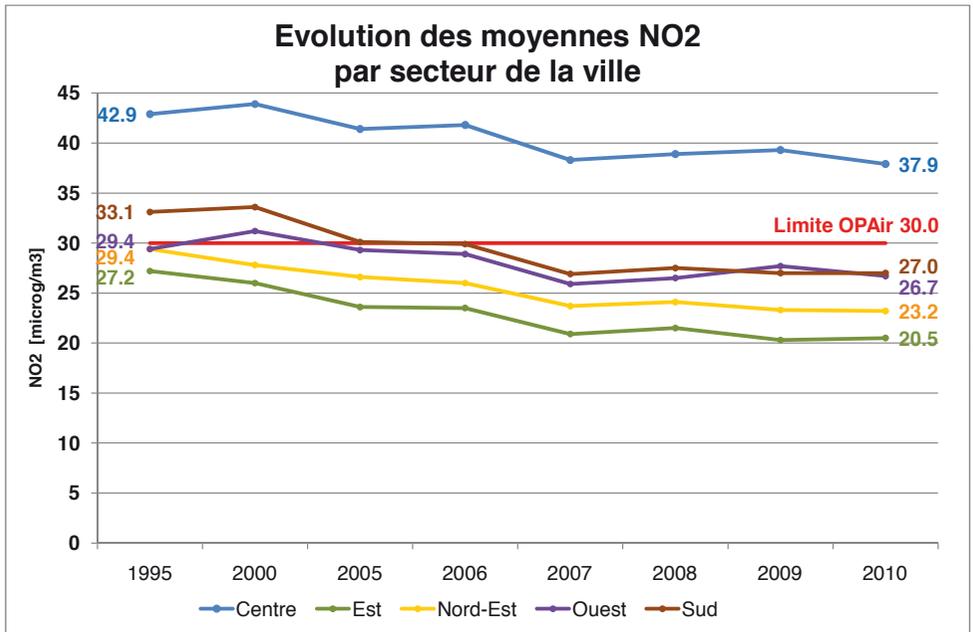
10. Environnement

Air

L'objectif du Plan des mesures OPair 2005, instrument à l'échelle de l'agglomération, est de réduire la pollution de l'air à l'horizon 2015 au-dessous des valeurs limites de l'ordonnance sur la protection de l'air (dioxyde d'azote (NO₂): 30µg/m³).

Les teneurs annuelles moyennes en NO₂ sont largement supérieures à la valeur limite dans le secteur centre et se situent entre 44 et 38 µg/m³. Toutefois il convient de relever une tendance à la diminution de l'ordre de 5 µg/m³ entre 1995 et 2010.

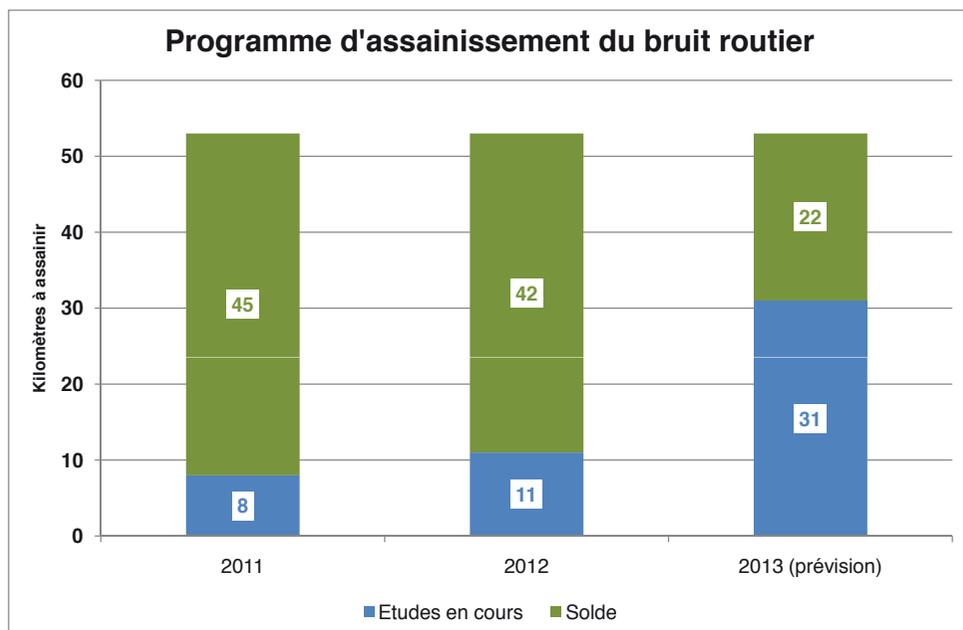
Ainsi, malgré l'amélioration obtenue au cours des 15 dernières années, les valeurs limites d'immissions pour le dioxyde d'azote et les poussières fines PM10 restent fortement dépassées au centre-ville.



Bruit

La législation fédérale oblige les cantons et les communes à assainir leurs routes afin de réduire les nuisances sonores en dessous des limites légales (avant 2015 pour les routes nationales et avant 2018 pour les routes cantonales et communales). Ces routes doivent être assainies si elles contribuent de manière notable au dépassement de la valeur limite d'immissions (VLI), de jour et/ou de nuit.

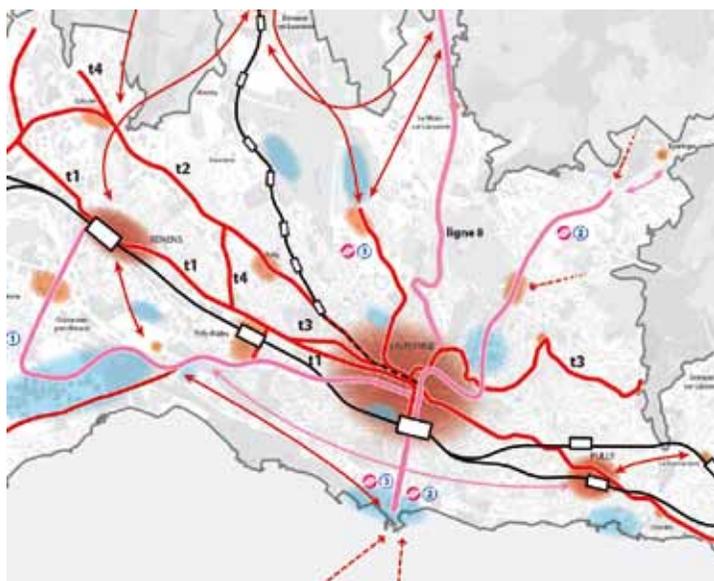
La Ville de Lausanne, en tant que propriétaire de l'ensemble de son réseau routier, a pour charge de réaliser l'assainissement de ces tronçons routiers. Une partie des axes de la ville est en cours d'étude depuis 2008 formellement, même si depuis plusieurs années la ville contribue à une diminution des charges sonores dans les quartiers urbains par la mise en place de la stratégie des déplacements exprimée par le Plan directeur communal notamment (zones 30 km/h, hiérarchie du réseau et des modes de transport, amélioration de l'offre en transports publics, ...).



11. Grands projets

Le Projet d'Agglomération Lausanne-Morges (PALM 2012) a été déposé auprès de la Confédération en juin 2012. Il prévoit l'arrivée de 112'000 habitants-emplois supplémentaires à l'horizon 2030. Afin de répondre aux besoins futurs de mobilité, les réseaux de transports sont appelés à se développer, avec notamment :

Pour les transports collectifs : l'arrivée du tram t1 (Renens-Gare - Flon) en 2018, le développement des BHNS (bus à haut niveau de service) avec notamment la ligne t3 (Val-Vert - Malley), la réalisation du métro m3 (Ouchy - Blécherette).



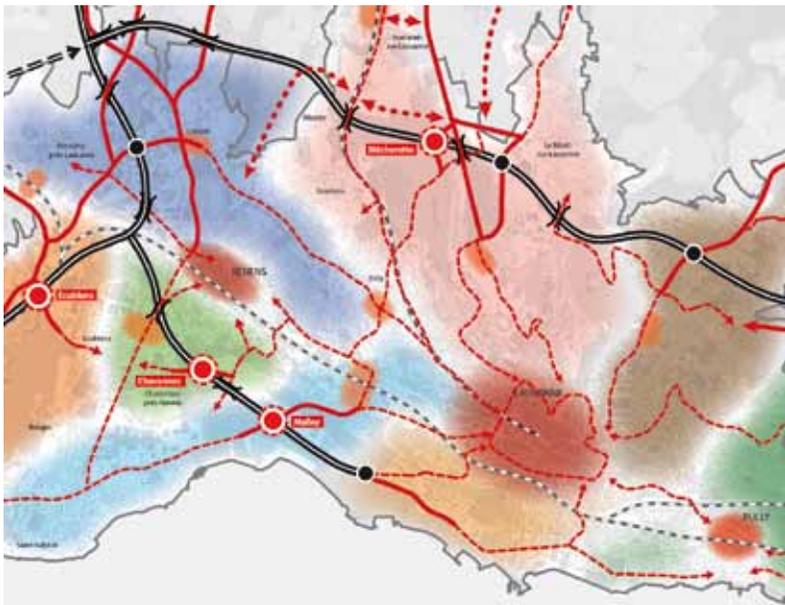
Le m3 permettra de soulager le m2 entre la Gare CFF et le Flon, tout en offrant une liaison rapide et confortable vers la Blécherette en desservant notamment le centre de congrès et l'écoquartier des Plaines-du-Loup (photo station).



Pour la mobilité douce : divers franchissements dont la passerelle de la Chocolatière (photomontage), celle de Maillefer, le développement des vélos en libre service, du stationnement pour vélo et des projets d'ascenseurs.

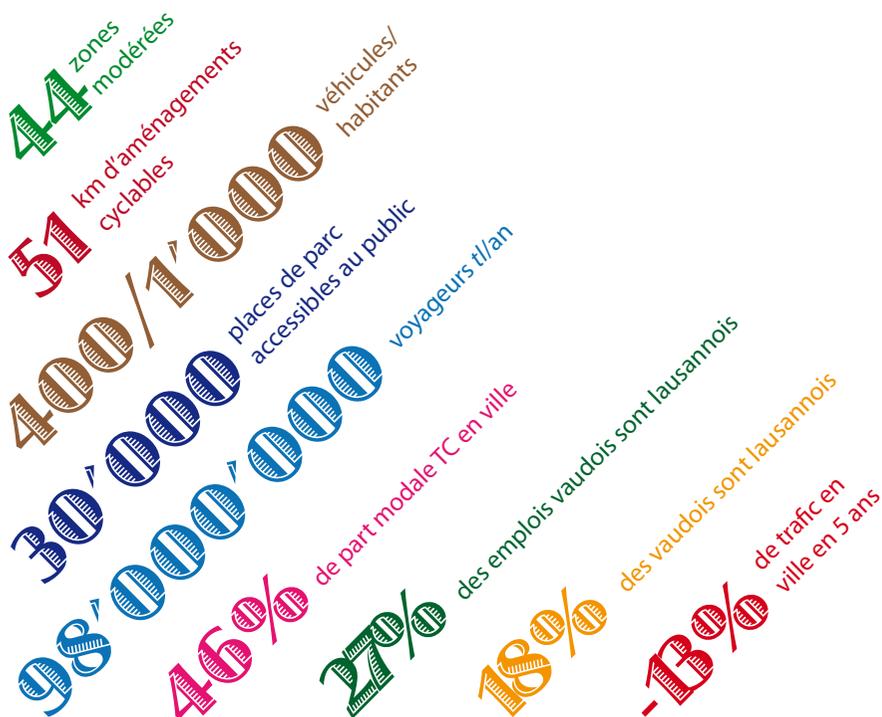


Pour les transports individuels motorisés : réalisation de nouvelles jonctions autoroutières (Blécherette, Malley etc.), requalifications routières (route de Berne, ...),



12. Synthèse

On peut constater que ce soit au travers des données socio-économiques, du nombre de zones modérées, de l'accidentologie, de la fréquentation des transports publics, du nombre de cyclistes, que tous les indicateurs de la mobilité vont dans la bonne direction. Ceci n'est pas un hasard, mais le fruit d'un travail de longue haleine avec des investissements importants de la part de la Ville de Lausanne. Depuis 1995 et la mise en place du plan directeur communal adopté par le Conseil communal, bien des projets ont été réalisés à satisfaction des usagers et des habitants et il s'agira de poursuivre ces efforts dans le cadre de la révision de ce document de référence.



OBSERVATOIRE DE LA MOBILITÉ

« Un recueil de données sur la mobilité et son évolution »

Ville de Lausanne
Service des routes et de la mobilité

