

L a u s a n n e

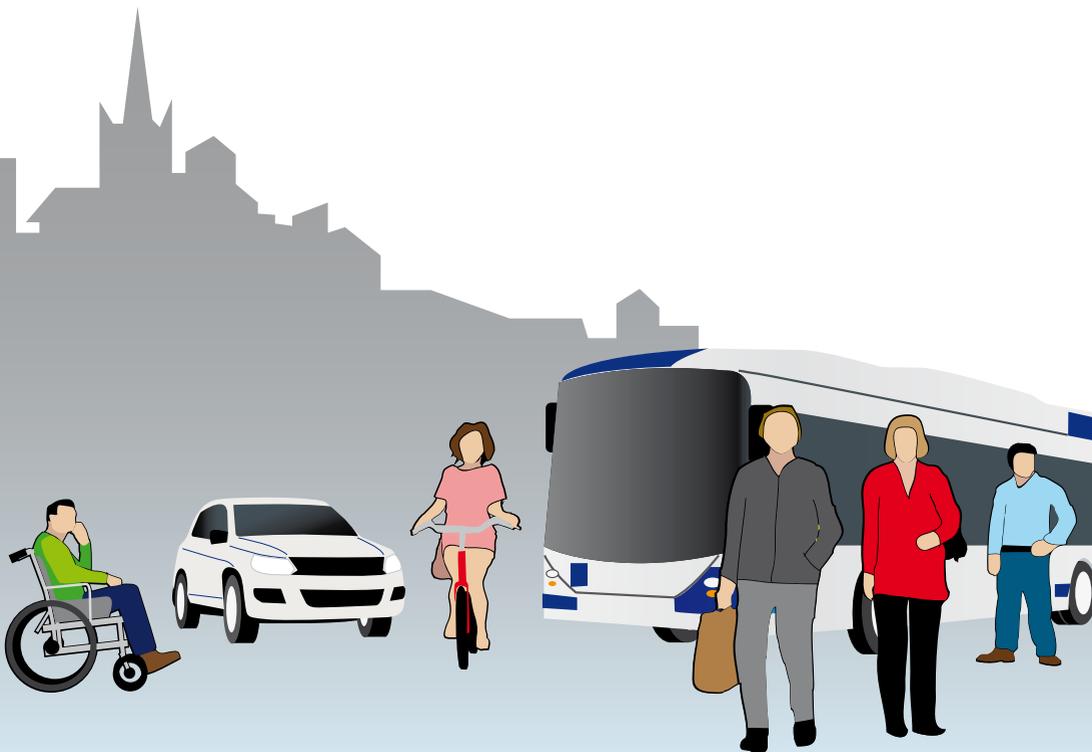
direction des travaux

service des routes et de la mobilité

OBSERVATOIRE DE LA MOBILITÉ LAUSANNOISE

Indicateurs de suivi de la mobilité

2015





Olivier Français

Directeur des travaux,

Ville de Lausanne

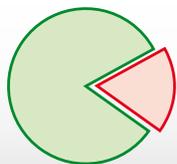
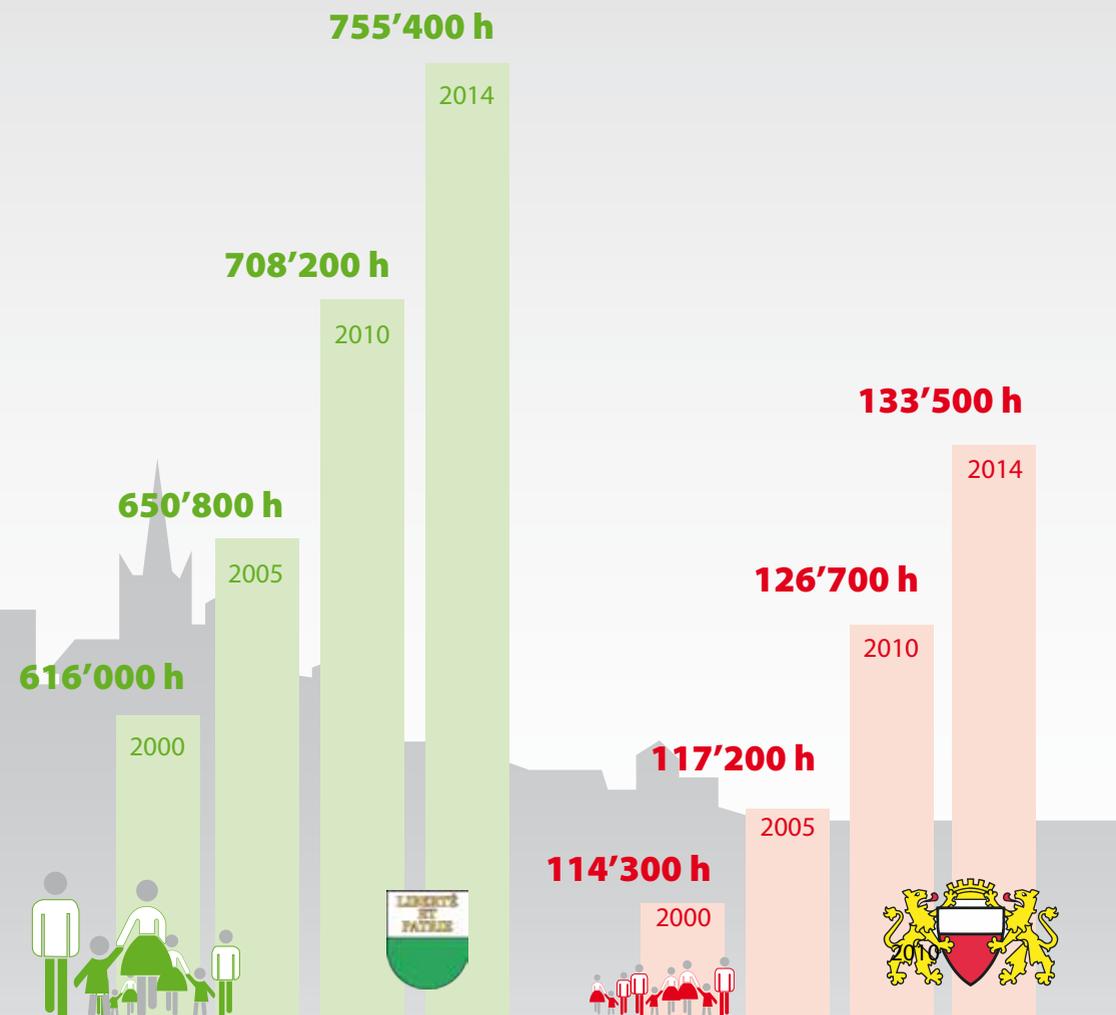
La troisième édition de l'observatoire de la mobilité vient confirmer les tendances dégagées dans les éditions précédentes. Elles permettent de conforter l'objectif de poursuivre une politique de mobilité durable, inscrit dans le plan directeur communal (PDCom) en cours de révision. Cela passera par un développement majeur des transports publics (tramway, métro m3, gare CFF) et de la mobilité douce (franchissements notamment).

Je retiens personnellement, parmi toutes ces données, l'augmentation de 13 % des déplacements en transports publics à l'échelle de la ville, le report modal potentiel des visiteurs motorisés des manifestations sur le m3 de 20 à 30%, et la réalisation sur le terrain de projets issus du PALM.

Bonne lecture !

	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
10. Projets	21
11. Synthèse	22
12. Impressum	23

La **population lausannoise** permanente de 133'500 habitants (totale 140'200) augmente régulièrement depuis 1997. La croissance depuis 2000 est de 19'200 habitants. Le Canton est lui aussi dans une dynamique positive sur la même période.



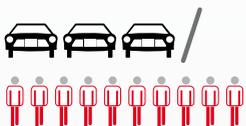
Les **lausannois** représentent 18% de la **population cantonale** en 2014

Le **taux de motorisation** lausannois est en recul depuis 2000.

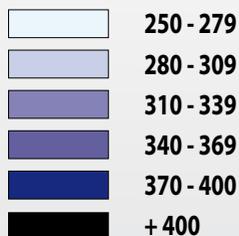
↘ **-16%**

On compte aujourd'hui

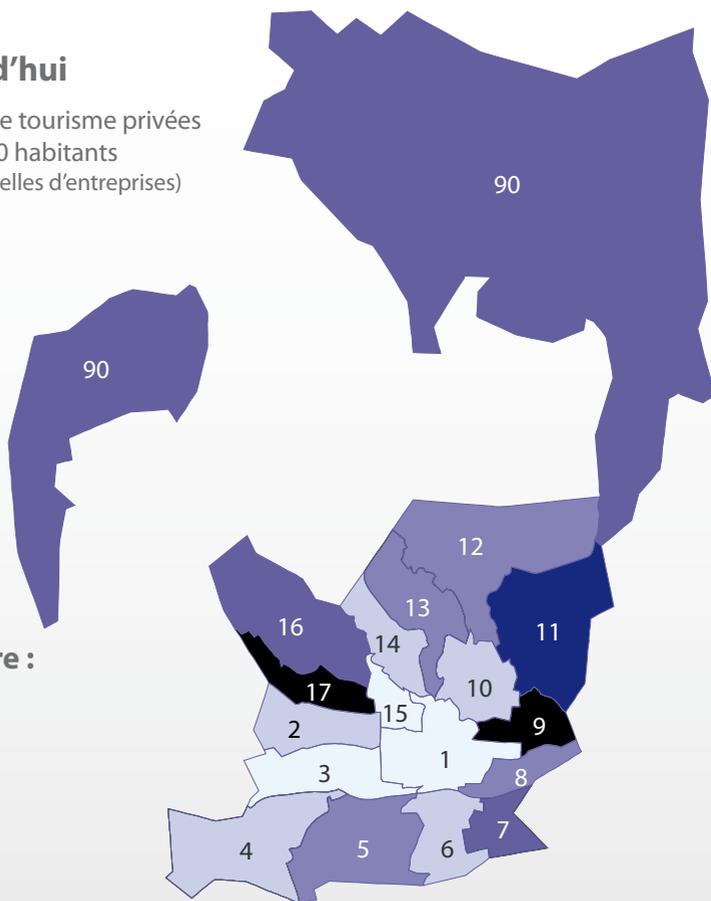
310 voitures de tourisme privées pour 1'000 habitants (389 avec celles d'entreprises)



Il varie fortement d'un quartier à l'autre :
(véh/1000 hab.)



- | | | | |
|---|----------------------|----|-----------------------|
| 1 | Centre | 10 | Vallon/Béthusy |
| 2 | Maupas/Valency | 11 | Chailly/Rovéréaz |
| 3 | Sébeillon/Malley | 12 | Sallaz/Vennes/Séchaud |
| 4 | Montoie/Bourdonnette | 13 | Sauvabelin |
| 5 | Montriond/Cour | 14 | Borde/Belleaux |
| 6 | Sous-Gare/Ouchy | 15 | Vinet/Pontaise |
| 7 | Montchoisi | 16 | Bossons/Blécherette |
| 8 | Florimont/Chissiez | 17 | Beaulieu/Grey/Boisy |
| 9 | Mousquines/Bellevue | 90 | Zones foraines |



Le développement des **zones modérées** se poursuit. Durant les années 2014-2015, quatre zones supplémentaires ont été réalisées : les zones 30 «Floréal», «Allinges» et «Vallon», et les zones de rencontre «Vallon» et «Cojonnex» dans la zone foraine de Vers-chez-les-Blancs.

Entre 2000 et 2015, la superficie couverte par des zones modérées (zones 30 et zones de rencontre) est passée de 411 à 656 ha, soit :

+60%

Superficie de la zone urbaine : 1819 ha
Superficie de la commune : 4133 ha

Zone 30 km/h Montelly - Malley

En 2013, le quartier de Malley - Prairie a été placé sous le régime de la zone 30 en se greffant à la zone Montelly.

Les analyses du trafic effectuées avant et après démontrent l'efficacité des aménagements en faveur de la **diminution des vitesses** :

Ch. de Malley

V.85 (km/h) avant / après

36 / 34, soit -5.5%

Ch. de la Prairie

V.85 (km/h) avant / après

39 / 33, soit -15%

La vitesse V85 définit la vitesse en dessous de laquelle circulent 85 % des automobilistes.

Avenue Edouard-Dapples

En 2013-2014, l'avenue Edouard-Dapples a entièrement été reconstruite dans un objectif de modération du trafic. Elle a bénéficié d'un réaménagement en surface utilisant des moyens de modération tels que des seuils, des gabarits adaptés, etc.

Les analyses basées sur des mesures du trafic avant - après ont démontré que les objectifs de modération ont été atteints, bien que la limitation des vitesses soit restée à 50 km/h.



Trafic Véh./jour (TJO)
avant / après

6070 / 5270, soit -13%

Vitesse V.85 (km/h)
avant / après

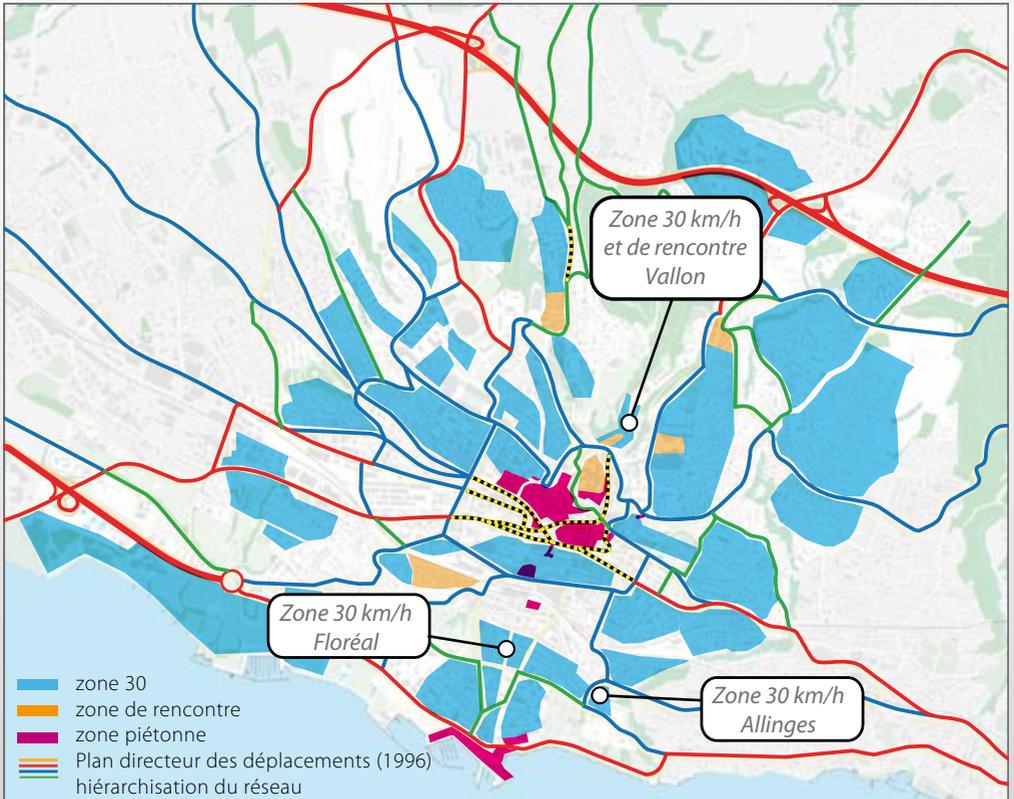
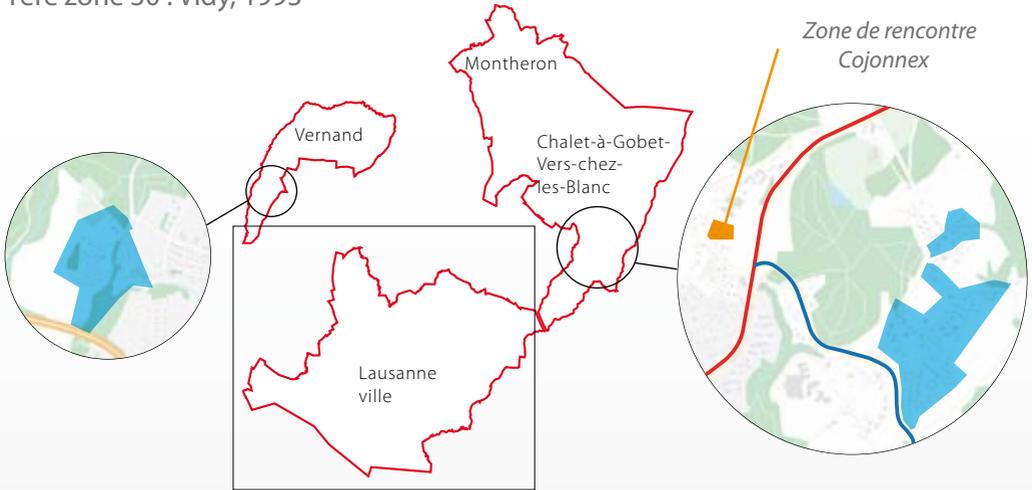
43 / 37, soit -14%

Historique :

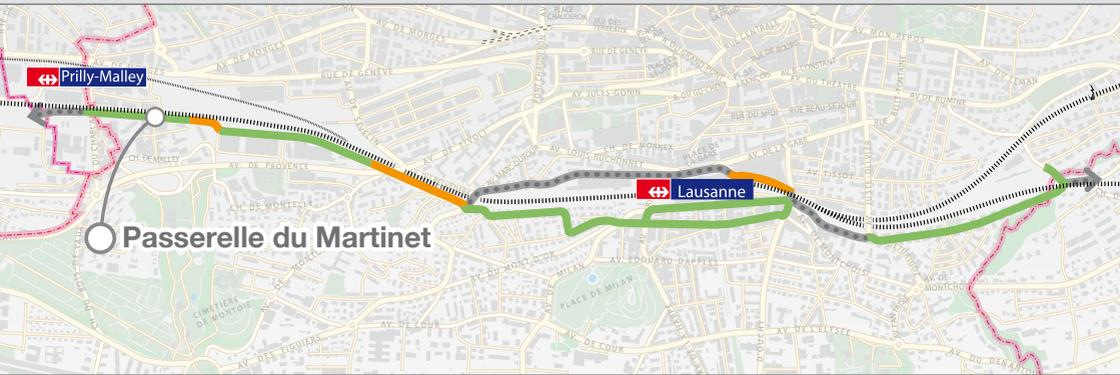
1ère zone piétonne : rue de Bourg, 1962 (première suisse)

1ère rue résidentielle : Maisons Familiales, 1986

1ère zone 30 : Vidy, 1993



Inscrite dans le **projet d'agglomération Lausanne-Morges** (PALM 2007 mobilité douce), la passerelle du Martinet est l'une des réalisations majeure en faveur de la mobilité douce pour 2013-2014. Elle a été ouverte au public à mi-juillet 2014.



Elle joue un rôle important dans la **continuité des itinéraires de mobilité douce** entre l'Ouest et le centre de Lausanne, plus spécifiquement entre Malley et la Gare de Lausanne. Cette passerelle renforce l'attractivité des transports publics en reliant des arrêts TL et CFF et améliore l'accessibilité à de futurs pôles d'activités.



Passerelle du Martinet

Une mobilité durable

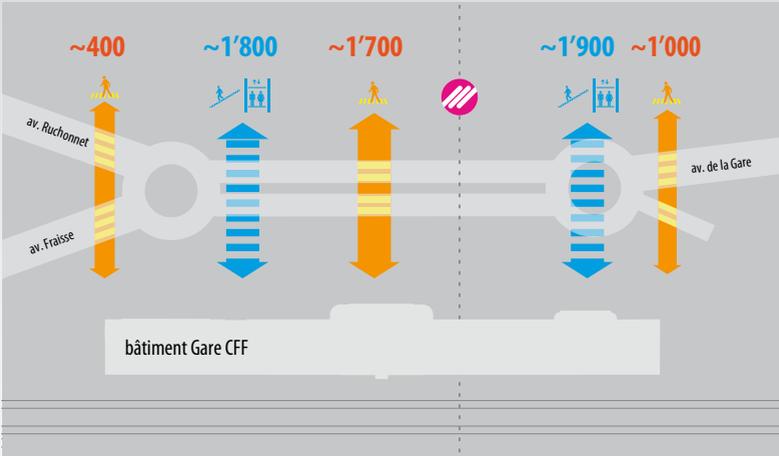
La réalisation de la passerelle du Martinet a été faite par assemblage d'éléments préfabriqués permettant d'économiser des matériaux et d'éviter le transport des éléments de coffrage. Son incitation à la mobilité douce contribue à la protection du climat conformément aux principes de mobilité durable.

Avec des réalisations comme le **passage inférieur Tivoli Sévelin**, le **chemin du Languedoc** et le **développement des itinéraires cyclables**, c'est tout un réseau transverse qui se met progressivement en place sur le Grand Lausanne.



Passage inférieur Tivoli-Sévelin

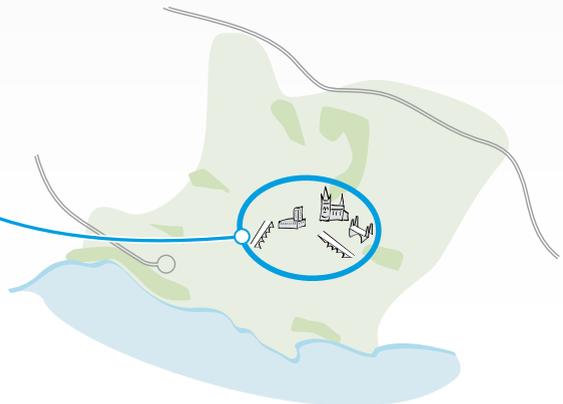
Les traversées de piétons dans le secteur de la **gare CFF** à l'heure de pointe du matin se répartissent :



Ces flux autour de la gare sont plus élevés que ceux de **l'ensemble des franchissements autour du centre-ville** (4'000 piétons / h.)



1 - Cordon centre **4000**



Le développement des aménagements cyclables se poursuit avec la réalisation en 2014 et 2015 notamment de bandes cyclables sur la route du Golf (zone foraine) et l'av. de la Gare ainsi que de contresens dans la nouvelle zone 30 de Floréal. A ces aménagements spécifiques s'ajoutent de **nombreux itinéraires** fermés à la circulation motorisée mais accessibles aux vélos.



Liaisons (itinéraires ouverts aux vélos : tronçons de zones piétonnes, chemins, ...)

1.5 km
9.8 km

21.5 km

29.9 km

26.9 km

56 km



Aménagements (bandes, pistes, trottoirs et voies bus ouverts aux vélos, contresens,...)

2000

2001

2002

2003

2004

2005

2006

2007

2008

2009

2010

2011

2012

2013

2014

2015

(08)

NB : nouvelles bases de données

Les places de stationnement réservées aux vélos ont également largement augmenté, environ 1'600 places, dont deux tiers à leur seul usage et environ 260 arceaux mixtes.

1600

(dont 96 en vélostation)



1050



580



280



2004

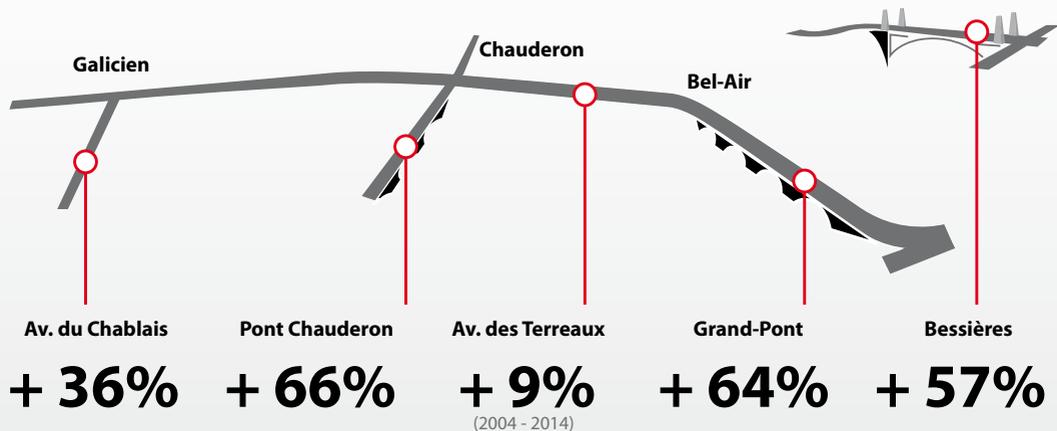
2007

2010

2014



Evolution du trafic cycliste sur les dix dernières années (2005 - 2015)



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



La vélostation de la gare, inaugurée en 2013, est utilisée par des usagers provenant majoritairement hors de Lausanne.

(Base : 91 abonnements)

PALM
29%

Vaud
16%

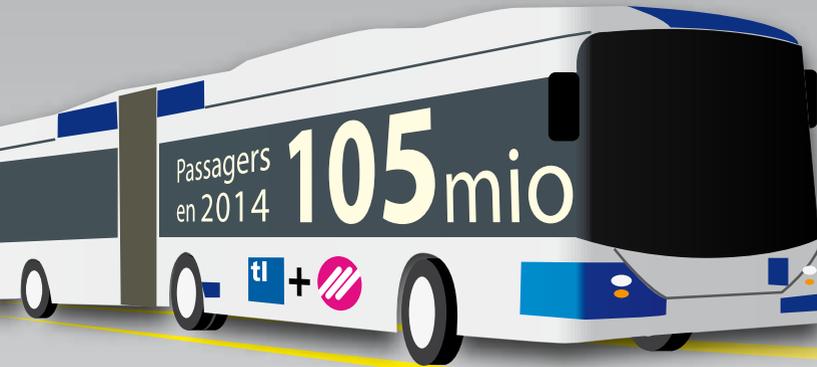
Autres cantons
14%

Lausanne
40%

France
1%



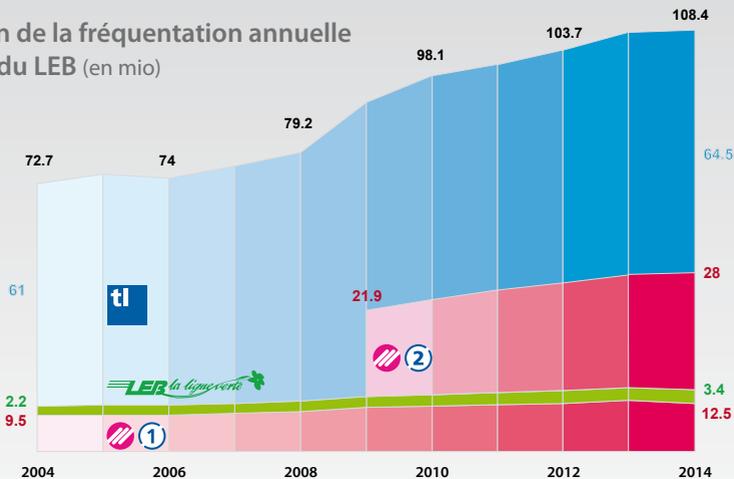
Fréquentation annuelle des tl et du LEB



LEB
3.4 mio

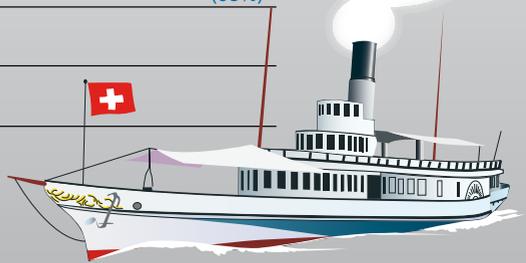
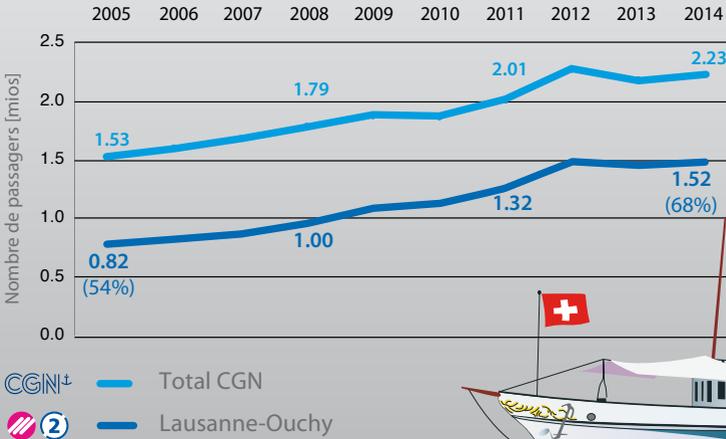
+ 49%
en 10 ans

Evolution de la fréquentation annuelle des tl et du LEB (en mio)



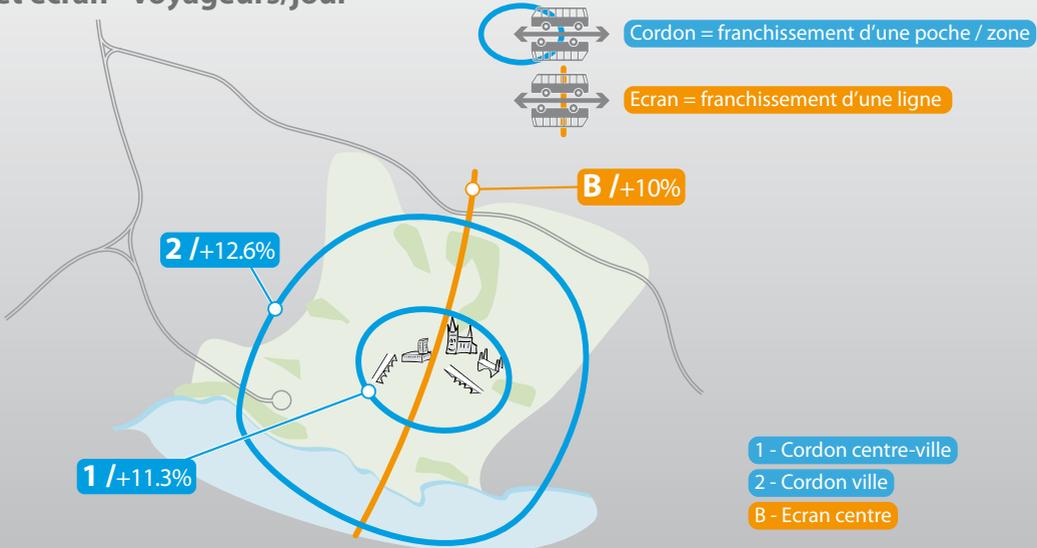
Le succès du m2, + 28 % depuis sa mise en service, participe pour une part importante à l'augmentation de la fréquentation des tl.

Evolution du nombre de passagers annuels



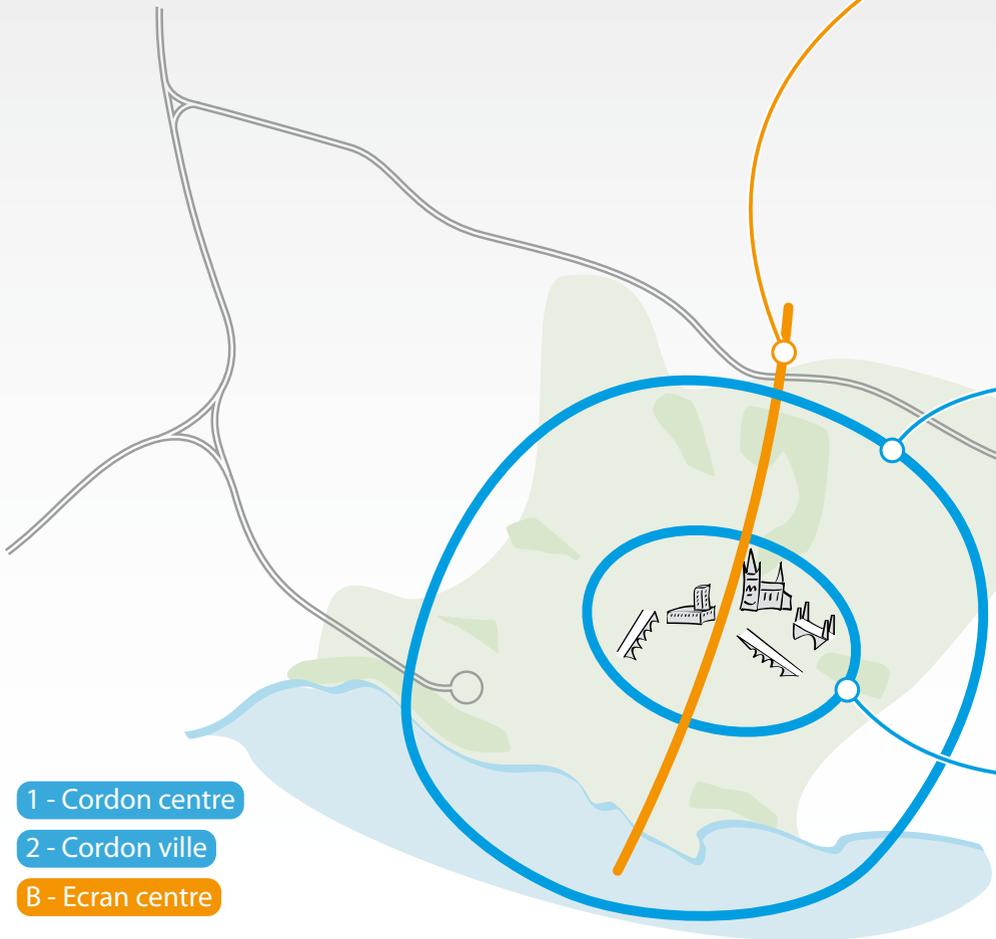
L'augmentation du nombre de passagers au port d'Ouchy (notamment sur les lignes transfrontalières) contribue à l'augmentation générale de la CGN

TC-Evolution du trafic journalier moyen 2010-2014 (TJM) aux cordons et écran - voyageurs/jour



Poursuite de la progression du nombre de voyageurs/jours en transports collectifs (tl, LEB, CFF, CGN, CarPostal) entre 2010 et 2014

Evolution du trafic journalier 2010 - 2014 (TJM)



B / +0.4%

Relative stabilité si on fait abstraction du trafic autoroutier

B / +3.7%

L'autoroute absorbe la très grande majorité de l'augmentation du trafic

2 / -1.9%

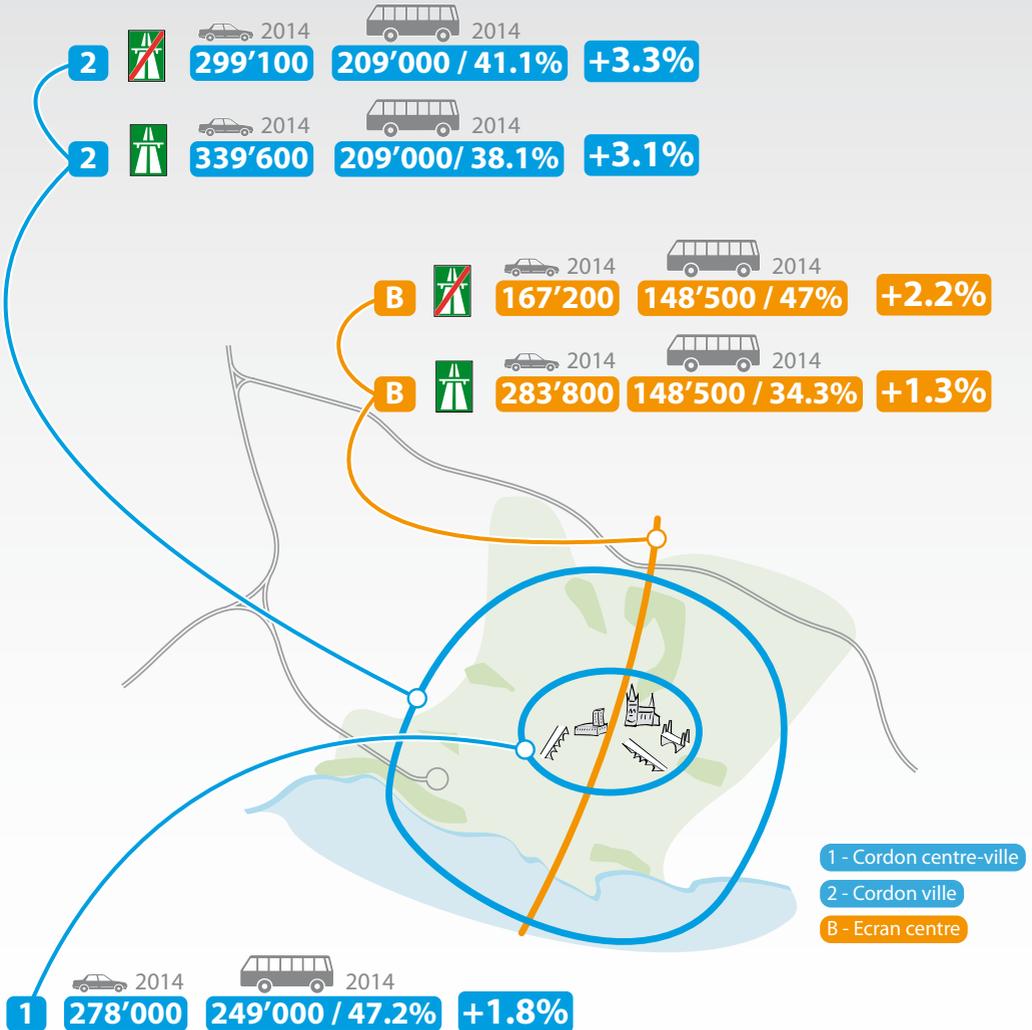
Légère baisse. Si on met en relation la hausse de 5 % des habitants durant la même période, la baisse du trafic est plus significative.

2 / -1.7%**1** / +3.6%

Légère hausse, relativisée par une baisse importante entre 2005 et 2010 (-13%)

Entre modes de transports motorisés

Part modale TJM aux cordons et écran - voyageurs/jour
et évolution de la part TC par rapport à 2010.



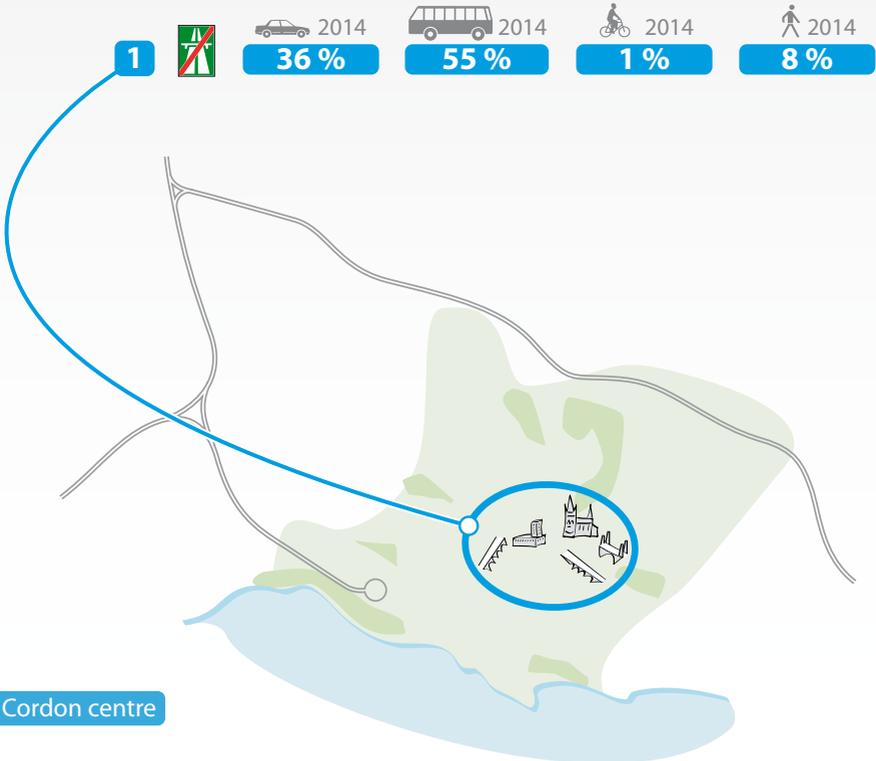
$$\begin{array}{r}
 1 + 1.8\% \\
 = 2 + 3.1 \text{ à } 3.3\% \\
 B + 1.3 \text{ à } 2.2\%
 \end{array}$$



- Transport individuel motorisé...
- Transport en commun.....
- Vélos
- Piétons.....

Entre tous les modes

Part modale HPM au cordon centre-ville - voyageurs/jour



Près de 22'000 places de stationnement sont disponibles sur le domaine public (hors zones foraines). Ce nombre est stable depuis 1995.



11'800 places zones bleues

disponibles pour détenteurs de macarons.

Le prix d'un macaron pour une année est de 500.- francs.



970 places zones blanches

à durée limitée sont disponibles (max 3 ou 4 heures).

Il n'existe plus de place gratuite à durée illimitée



3'830 places payantes

- hors P+R et PLD
- dont 1'650 au centre ville

Les places payantes sont limitées de 15 minutes (pl. de la Gare) à max. 5 heures.

860 places sont disponibles pour les détenteurs de macarons.



2'500 places sur 7 parkings

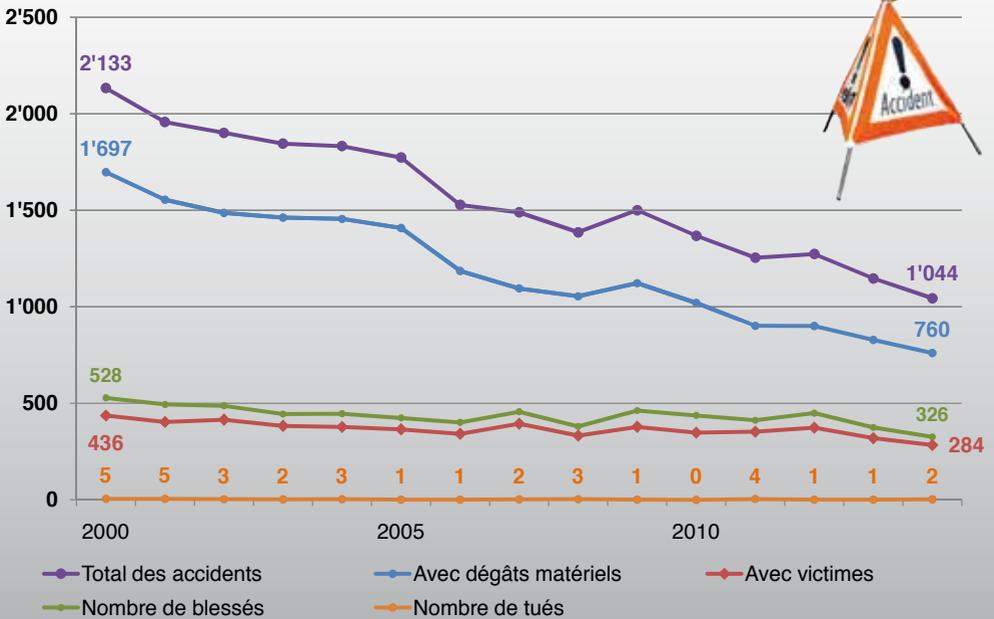
+ accès aux zones Mobilis 11 et 12



2'870 places sur 16 parcs

En 2014, les parkings du Bourget et de Provence ont été aménagés en P longue durée. Comme les P+R, les PLD sont des parkings, souvent en périphérie, qui permettent un stationnement de longue durée, mais comme utilisateur de mobilité douce, vous poursuivrez à pied, en vélo...

Le nombre d'accidents continue de baisser, ce qui démontre que la politique mise en oeuvre par la Ville porte ses fruits.



Evolution 2000 - 2014

-38%

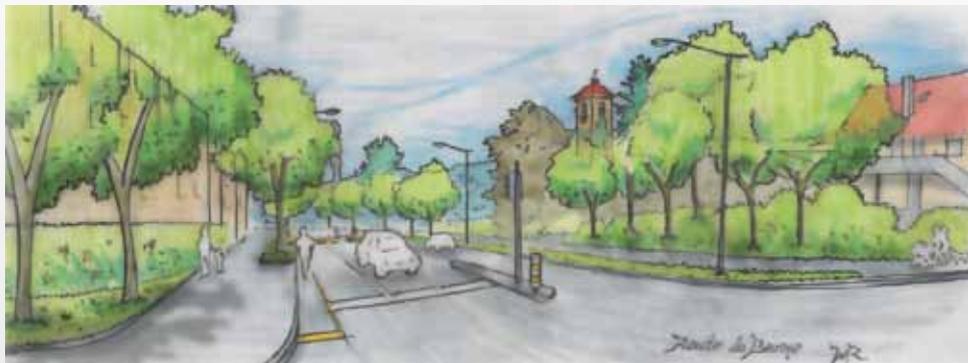
de blessés

-51%

d'accidents

Parmi les projets visant une meilleure qualité de vie et une sécurité optimisée, nous pouvons citer :

- le réaménagement de la route de Berne (travaux en cours) qui mettra en valeur cette porte d'entrée de la ville, notamment par des aménagements paysagers



- la rue César-Roux (début des travaux en 2016), avec en particulier des aménagements pour faciliter la circulation des transports publics



Leurs points communs sont, outre le renouvellement des réseaux souterrains, une amélioration des liaisons et des espaces piétonniers (nouvelles traversées, élargissement de trottoirs) et cyclables (bandes) et l'atténuation des nuisances sonores du trafic (revêtement)

Les indicateurs de suivi de la mobilité témoignent de leur évolution positive, au travers notamment de l'augmentation des zones modérées, de la fréquentation des transports publics ou du nombre de cyclistes, ainsi que de la baisse du taux de motorisation ou des accidents.

La poursuite des investissements dans les prochaines années est une des conditions nécessaire pour le maintien des tendances actuelles.

-10% de trafic en ville en 9 ans

+60% de superficie couverte par des zones modérées en 10 ans

6'800 traversées de piétons à la place de la gare à l'heure de pointe du matin

30'000 places de parc accessibles au public, dont 22'000 sur le domaine public

389/1'000 voitures / habitants

108'400'000 voyageurs tl et LEB/an

1'520'000 voyageurs CGN/an (Lausanne-Ouchy)

+ 6'800 habitants en 4 ans

18% des vaudois sont lausannois

56 km d'aménagements cyclables

Statistique Vaud	p. 4, 5
SAN (Service cantonal des automobiles et de la navigation)	p. 5
Publibike (vélostation)	p. 11
tl (Transports publics de la région lausannoise)	p. 12
LEB (Lausanne-Echallens-Bercher)	p. 12
CGN (Compagnie Générale de Navigation)	p. 13
Lausanne Région	p. 13, 14, 15, 16, 17
Police de Lausanne	p. 20
Service des routes et de la mobilité	toutes les pages

Ce document a été créé et édité par le **Service des routes et de la mobilité de la Ville de Lausanne**. En charge des questions de planification des transports et d'aménagements des espaces publics jusqu'à l'entretien des réseaux, en passant par leur construction et leur exploitation, le service détient une grande partie des informations présentées dans cet observatoire de la mobilité.

Disponible auprès du
Service des routes et de la mobilité
rue du Port-Franc 18
1002 Lausanne,
tél. 021.315.54.15

Info cité, place de la Palud 2

En format électronique sur www.lausanne.ch/observatoiremobilite

3^{ème} édition, novembre 2015.

OBSERVATOIRE DE LA MOBILITÉ

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

Ville de Lausanne
Service des routes et de la mobilité

