

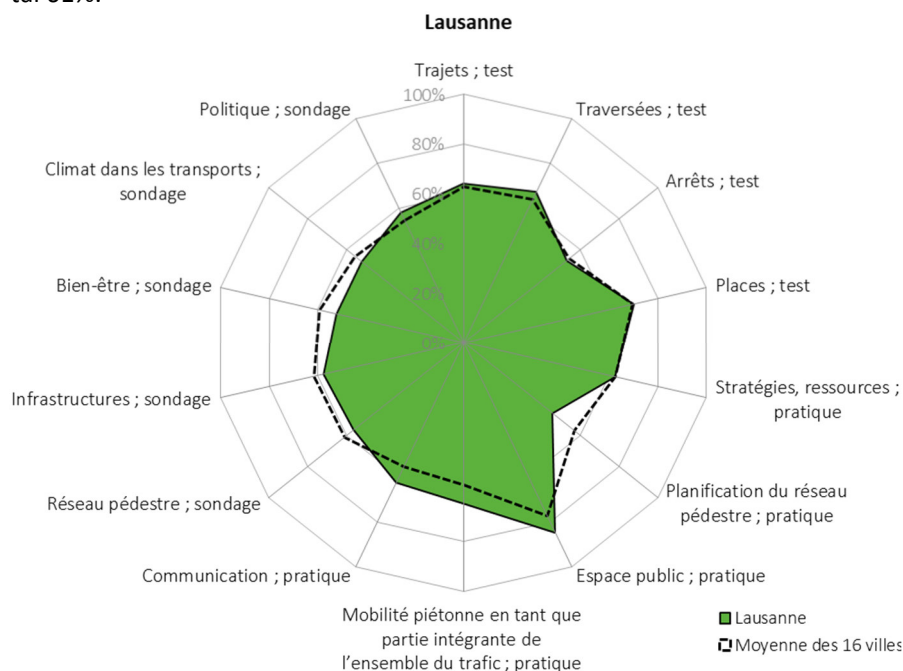
À pied à Lausanne



L'étude « Marchabilité et santé - comparaison entre les villes » a analysé la marchabilité dans diverses villes suisses. Ont été analysés : la qualité des infrastructures piétonnes, l'importance accordée à la marche au sein de l'administration et des instances politiques (pratique de la planification) ainsi que la satisfaction de la population.

Évaluation de la marchabilité en ville de Lausanne

Le diagramme en toile d'araignée visualise la marchabilité à l'aide de 14 catégories, avec à chaque fois le pourcentage atteint (en %) du potentiel (en vert) ainsi que la moyenne des 16 villes analysées. Chaque catégorie est un cumul de nombreuses évaluations individuelles. La ville de Lausanne a atteint au total 61%.



Catégories évaluées :

Infrastructure (test de marchabilité):

- Trajets
- Traversées
- Arrêts de transport public
- Places

Pratique de la planification (importance de la mobilité piétonne)

- Stratégies et ressources
- Planification réseau piétonne
- Espace public
- Mobilité piétonne comme partie de tout le trafic
- Communication

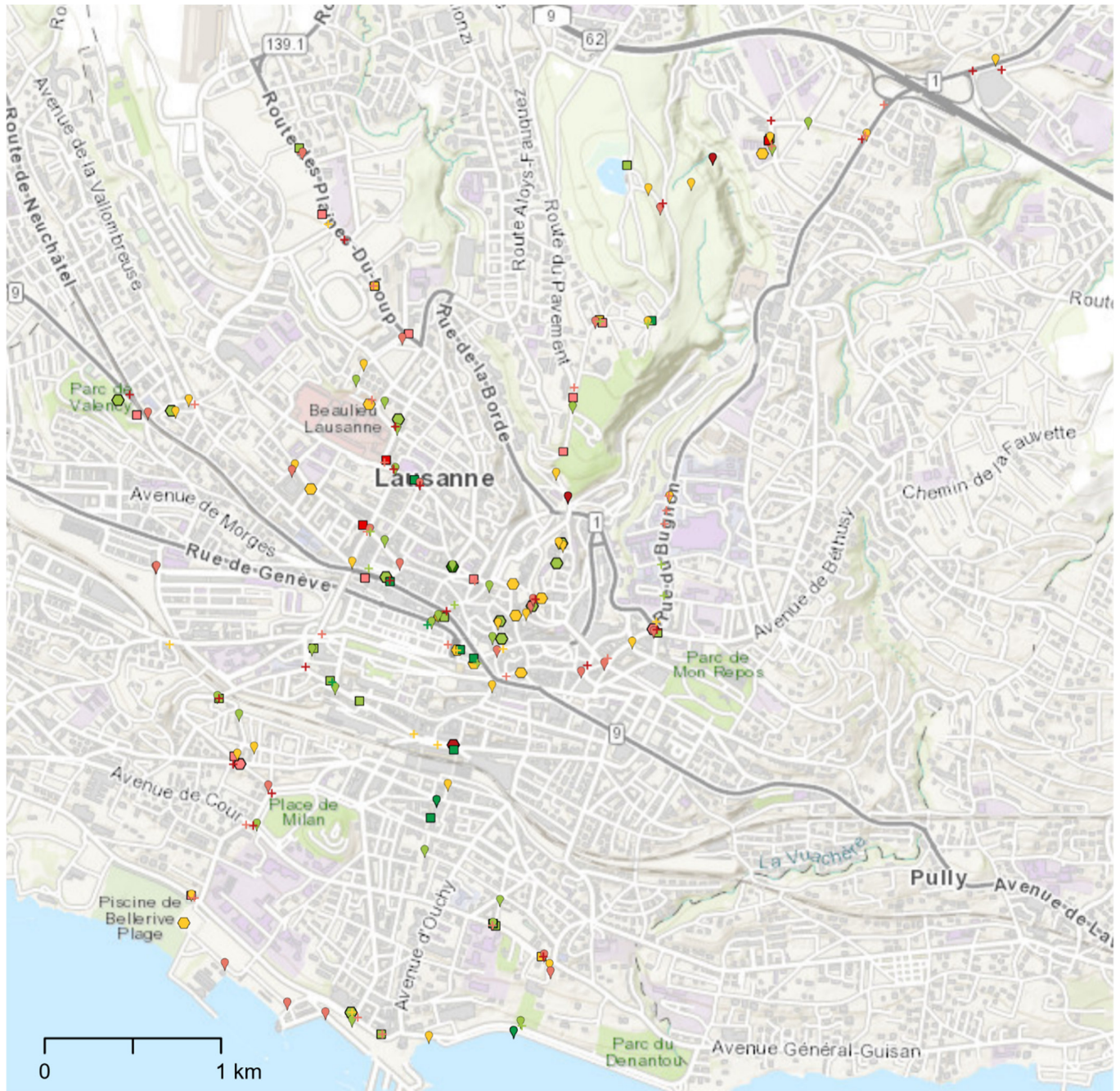
Sondage de la population sur la mobilité piétonne

- Réseau piétonne
- Infrastructures
- Bien-être
- Ambiance des transports
- Politique

Ill. 1 : Synthèse de l'analyse de la marchabilité en ville de Lausanne

Test de marchabilité – évaluation des infrastructures

En ville de Lausanne nous avons évalué 76 trajets, 63 traversées, 35 arrêts et 25 places. L'illustration 2 montre les itinéraires parcourus et les éléments évalués. La ville de Lausanne obtient un score au-dessus de la moyenne pour le test de marchabilité par rapport aux 16 villes analysées.



Source: Bundesamt für Landestopografie, swisstopo (5704003247)

Traversée	Trajet		Arrêt	Place
63	76	Total des éléments évalués	35	25
		Nombre de points qualité atteints		
+	●	Très en dessous de la moyenne	■	●
+	●	En dessous de la moyenne	■	●
+	●	Dans la moyenne (*)	■	●
+	●	Au-dessus de la moyenne	■	●
+	●	Très au-dessus de la moyenne	■	●

(*) Moyenne des 16 villes pour cet élément

Ill. 2 : Itinéraires parcourus et qualité des infrastructures évaluées

Points forts et qualités au-dessus de la moyenne

- La co-utilisation des traversées par les vélos a été rarement observée.
- Les arrêts sont souvent équipés d'abribus (avec éclairage). Les abribus servent aussi d'ombrage.
- Les places offrent souvent des emplacements pour s'asseoir ainsi que de la visibilité de toute part, elles sont animées. On n'y trouve que peu de vélos garés ou de trafic mixte.
- On observe une vitesse adaptée sur les surfaces de trafic mixte. Les cyclistes accordent en règle générale la priorité aux piétons.



Les conflits avec les vélos sont rares à Lausanne.

Points faibles et qualités en-dessous de la moyenne, actions requises

- Les temps d'attente pour les traversées avec demande pour le vert sont bien trop longs. Il manque des éléments podotactiles pour les malvoyant-e-s, il n'existe que peu d'abaissés de bordure de 3 cm exactement. La visibilité et l'éclairage insuffisants en certains lieux posent problème dans quelques endroits.
- Les temps de départ des prochains bus aux arrêts font parfois défaut, la signalisation et l'accès de plain-pied manquent dans maints endroits.
- La signalisation du chemin pour les personnes malvoyantes est insuffisante sur les places. En outre, quelques places ne sont pas directement accessibles.
- Les rues de quartier n'invitent pas particulièrement à y séjourner. Les trottoirs sont étroits et les trottoirs continus mal signalisés. On observe souvent des véhicules garés sur les surfaces mixtes, ce qui dérange.



Un tronçon avec des trottoirs étroits, utilisés pour y garer des voitures.

Pratique de la planification – indicateurs sur l'importance accordée à la mobilité piétonne

L'importance accordée à la marche a été évaluée à l'aide de 60 indicateurs. Pour cela, nous nous sommes entretenus avec les responsables des déplacements à pied, avons évalué les conceptions, stratégies et bases de la planification des villes sur la mobilité piétonne, examiné les informations données sur les sites web ainsi que consulté diverses sources statistiques. La ville de Lausanne obtient un score au-dessus de la moyenne pour la pratique de la planification par rapport aux 16 villes analysées. (cf. III. 1).

Points forts dans la pratique de planification

- Un poste de délégué piéton (80%) est entièrement consacré à la coordination de la thématique y c. avec différents projets d'importance.
- Les traversées piétonnes sont abaissées dans 98% des cas et devraient bientôt l'être à 100%.
- Lausanne se démarque par ses efforts de requalification de l'espace public : étude PSPL (Gehl), Pôle Gare, Métamorphose, Place de la Sallaz, Rôtillon, Promenade de la Ficelle, Voie verte.
- Un groupe Accessibilité piétonne (GAP) réunit des associations concernées depuis des années et la Ville travaille avec les habitants via des contrats de quartier.
- La Ville de Lausanne se démarque par les liens amorcés avec la promotion de la santé au travers de divers projets et groupes de travail.
- Approche complète sur les bancs (inventaire, plan d'action, crédit).
- Réflexion en cours sur un aménagement-type des zones de rencontre.
- Teste sur le 30km/h la nuit sur le réseau de base pour réduire le bruit.
- Inventaires des passages piétons et programme d'assainissement.
- La signalisation des impasses avec exception a été menée de façon systématique.

- Des comptages piétons sont effectués régulièrement.
- Les actions de la ville en faveur de la marche sont mises en valeur sur le site internet et dans des campagnes (lausanne.ch/pietons).

Points faibles dans la pratique de planification

- Il n'y actuellement pas de document stratégique sur le réseau piéton validé par les autorités. Le nouveau plan directeur est en cours de validation.
- Hormis au centre-ville, les feux n'octroient le vert aux piétons que sur demande.
- Un système d'orientation piéton sur l'ensemble du territoire fait défaut dans une ville de la taille de Lausanne.
- Il serait utile de disposer d'un sous-échantillonnage des données du MRT et de l'analyser sous l'angles des déplacements à pied et de rendre certains points de comptage piétons permanents.

Satisfaction – sondage auprès de la population sur la mobilité piétonne

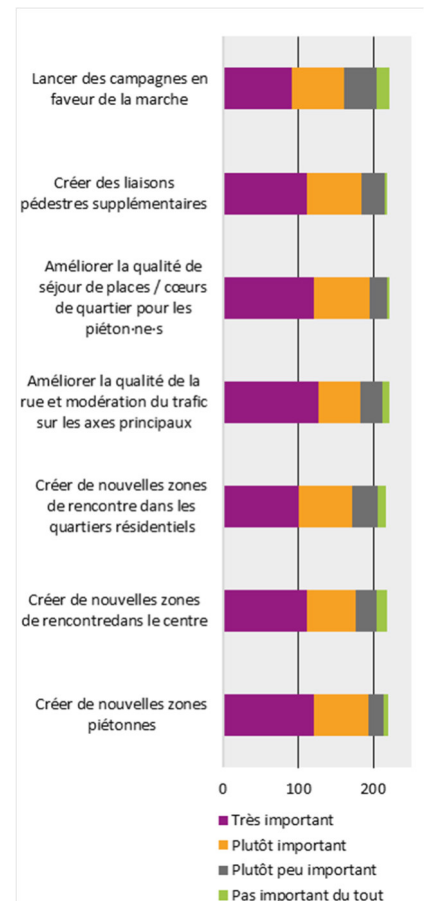
En ville de Lausanne, 221 personnes ont répondu au questionnaire en ligne, qui comptait 80 questions. De plus, elles pouvaient formuler leurs attentes de manière ouverte. La ville de Lausanne obtient un score dans la moyenne pour la satisfaction par rapport aux 16 villes analysées.

Points forts : satisfaction de la population

- La ville de Lausanne obtient le plus de points dans la catégorie de « politique ». Durant les 5 dernières années la population a perçu des améliorations de la situation de la mobilité piétonne.
- L'équipement des arrêts de transports publics est estimé être suffisant.
- L'accès aux arrêts de transports publics est possible en règle générale sans générer de conflit avec d'autres modes de transport.

Points faibles : insatisfaction de la population - des actions sont nécessaires

- Le sentiment d'insécurité pose problème, la population évite ainsi de nombreux tronçons de nuit. L'accès aux arrêts de transports publics n'est pas satisfaisant.
- L'entretien des toilettes, le bruit dû au trafic et le manque de fontaines sont mal notés pour le point « atmosphère, ambiance ».
- Les escaliers ne peuvent être que rarement évités en empruntant une rampe.
- Les surfaces de trafic mixte sont souvent sources de conflits.

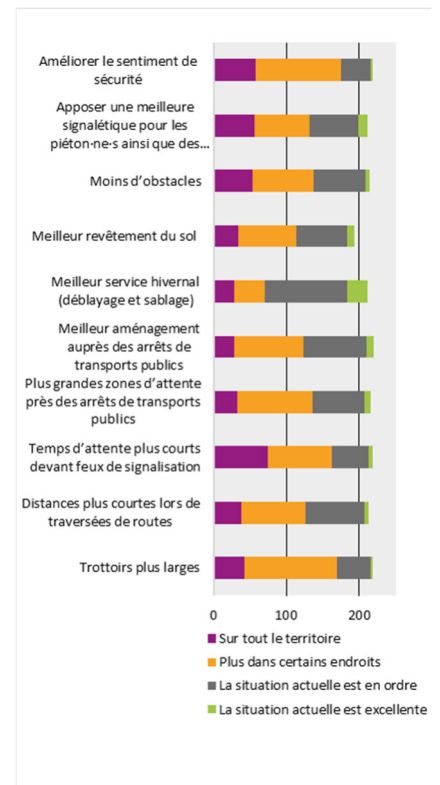


III. 3

Quelles mesures d'amélioration sont nécessaires dans la ville ?

Prise de pouls – remarques ouvertes de la population

- Faire de vraies rues piétonnes (contrôler les livraisons sur les trottoirs).
- Les vélos, vélos électriques, skates, trottinettes électriques, etc. doivent circuler sur les pistes cyclables et pas sur les trottoirs.
- Aux feux, donner toujours la priorité aux piéton·ne·s.
- Planter des arbres, créer des zones d'ombres, comme les « cours » en Provence (grandes allées bordées de platanes).
- Stop aux panneaux des magasins et aux vélos sur les trottoirs. Trop souvent, on est forcé de marcher sur la chaussée !
- Trouver des alternatives au goudron (rapidement sali par des crachats et chewing-gums).
- Sous-gare : la continuité le long du métro est très agréable, cela devrait être reproduit sur d'autres axes (par ex. lac-centre).
- Promouvoir la marche pour décharger le métro.
- Installer plus de mobilier urbain au centre-ville (pour manger dehors à midi).
- Installer un meilleur éclairage dans les zones sensibles (passages inférieurs ou escaliers).
- Au centre-ville et sur la zone de Malley, le bruit est infernal.
- Davantage de propreté serait bien vue par les habitants.
- Avoir des plans indiquant le temps de trajet à pied pour aller à différents points. Vu la topographie, on a tendance à surestimer les temps de parcours à pied.
- Des rues qui ne sont pas que des lieux de déplacements, mais offrent aussi des possibilités de jouer et de se rencontrer.
- Moins de gymkhana pour les poussettes dans le centre.
- Mieux informer sur les travaux et leurs détours potentiels.
- Favoriser la continuité des trottoirs (gestion des sorties de parking).



III. 4 Dans quels domaines la ville devrait-elle intervenir plus activement ?

Marchabilité et santé – comparaison entre les villes

avril 2020

Un projet commun d'actif-trafiC, Mobilité piétonne Suisse et la Haute Ecole de Technologie Rapperswil.

Avec le soutien des villes participant au projet, du Bureau de coordination pour la mobilité durable (COMO) / SuisseEnergie, de la Fondation Corymbo, du Canton du Tessin, de la Loterie Romande et de la Loterie du canton de Berne.

Merci de consulter les sites suivants pour des informations plus détaillées : www.actif-traffic.ch / info@actif-traffic.ch / www.ville-pietonne.ch