

**Quartier de Maillefer, Lausanne / Le Mont-sur-Lausanne
Société Coopérative d'Habitation Lausanne**

Etat des lieux et propositions de mesures



Partenaires :

Offices fédéraux OFEN, ARE, OFL / HSR - Hochschule für Technik Rapperswil / coopératives d'habitation Suisse / sanu future learning ag / Kanton Zürich – Amt für Verkehr / Villes de Bâle, Berne, Zurich, Horgen, Illnau-Effretikon



Direction du projet :

ATE Association transports et environnement & Mobilité piétonne

Impressum

Quartier de Maillefer, Lausanne / Le Mont-sur-Lausanne Société Coopérative d'Habitation Lausanne (SCHL)

Etat des lieux et propositions de mesures

effectué dans le cadre du projet

MOHA – Gestion de la mobilité dans les quartiers d'habitation Projet pilote pour optimiser la mobilité liée à l'habitat

Editeurs

ATE Association transports et environnement, Mobilité piétonne

Direction de projet

Thomas Schweizer, Samuel Bernhard, Daniel Baehler

Auteurs

Daniel Baehler, M.A., géographe, ATE Association transports et environnement

Bernard Utz, M.Sc. en Sciences de l'environnement, ATE Association transports et environnement

Groupe de pilotage

Viktoria Herzog, Amt für Verkehr, Kanton Zürich, Fachstelle Veloverkehr

Theres Kuster, Stadt Zürich, Tiefbauamt, Mobilität und Planung

Eliane Leuzinger, Stadt Bern, Amt für Umweltschutz – Fachstelle Mobilitätsberatung

Marc Münster, sanu future learning ag

Stefan Schmidhofer, Allgemeine Baugenossenschaft Zürich ABZ, Projektleiter Umgebung und Ökologie

Monika Tschannen, Energie Schweiz für Gemeinden

Klaus Zweibrücken, HSR Hochschule für Technik Rapperswil

Téléchargement et autres documents du projet :

www.habitat-mobilite.ch

Octobre 2014

1. Aperçu

1.1. Généralités

Le projet pilote «MOHA – Gestion de la mobilité dans les quartiers d’habitation» est soutenu par la Confédération et de nombreux partenaires. En prenant des mesures appropriées, la mobilité liée à l’habitat peut être influencée pour encourager un comportement de mobilité plus respectueux de l’environnement et ainsi réduire le trafic individuel motorisé.

Il s’agit de créer un instrument de gestion, comme c’est déjà le cas pour la gestion de la mobilité d’entreprise, en coopération avec les gérances, les habitant-e-s et les pouvoirs publics. Les transports publics ainsi que la mobilité piétonne et cycliste y prennent une place plus importante et leur proportion doit encore être augmentée.

- Les habitant-e-s bénéficient d’une diminution des nuisances liées au trafic à l’intérieur et à proximité du quartier d’habitation et d’une meilleure accessibilité.
- Grâce à leurs connaissances des besoins en mobilité des habitant-e-s, les maîtres d’ouvrage peuvent planifier leurs investissements liés à l’infrastructure de transport (places de parc, stationnements pour vélos) de manière plus efficace et ciblée. Influencer le comportement lié à la mobilité permet de réaliser des économies.
- L’optimisation de la mobilité liée à l’habitat décharge le réseau de transport, économise du trafic et donc, de l’énergie, protège l’environnement et rend le quartier dans son ensemble plus attractif.

Dix quartiers aux structures différentes dans diverses villes et communes d’agglomération (Bâle, Berne, Effretikon, Horgen, Lausanne et Zurich) ont accepté de participer au projet-pilote.

Mis à part les mesures d’amélioration concrètes dans les dix quartiers étudiés, l’autre but principal du projet était de développer une méthodologie standardisée optimisant le rapport entre effort et gain et pouvant être utilisée dans d’autres quartiers d’habitations. Les instruments suivants ont alors été développés :

- Check-list pour l’analyse de l’état actuel de la mobilité du quartier
- Questionnaire pour une enquête auprès des habitant-e-s
- Guide d’entretien pour les discussions avec les gérances
- Check-list pour les possibles mesures d’améliorations

Les expériences et les résultats des dix quartiers analysés seront mis à disposition sur internet et pourront servir d’exemples pour d’autres travaux.

Pour chaque quartier, un plan de mesures individuel est élaboré. Il se compose de mesures qui peuvent être prises et mises en œuvre par la gérance du quartier ainsi que de mesures qui doivent être réalisées surtout ou exclusivement par la commune.

1.1. Quartier de Maillefer, Lausanne / Le Mont-sur-Lausanne

Le quartier de Maillefer est un des dix quartiers étudiés. Il est situé à la limite nord de la Ville de Lausanne, à la frontière avec la commune du Mont-sur-Lausanne (cf. illustration 1). Le quartier de la Société Coopérative d'Habitation Lausanne (SCHL) compte 15 immeubles qui sont construits selon les normes Minergie-Eco. Actuellement, 303 logements sur les 600 prévus sont construits (dont 69 sur la commune du Mont). Les premiers habitant-e-s ont emménagé en 2009. A noter qu'avec le bail, les locataires doivent signer une charte écologique par laquelle « ils s'engagent à respecter l'esprit du quartier et à faire des économies d'énergie ». Cette charte contient un paragraphe « repenser la mobilité » avec les points suivants :

- Pour de courtes distances, donner la préférence aux « modes doux » pour ses déplacements : marche, vélo, vélo électrique.
- Recourir autant que possible aux transports publics.
- Favoriser le covoiturage entre voisins et collègues de travail.

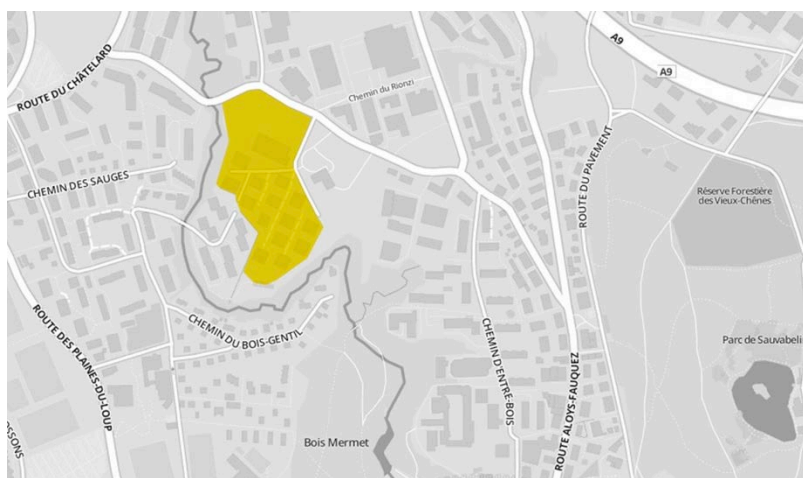


Illustration 1: Carte du quartier de Maillefer et vue aérienne de 2012 (Source : Google)

2. Méthodologie

La gestion de la mobilité dans les quartiers d'habitation est un nouveau concept, basé sur les étapes de travail suivantes :

Analyse

- Au moyen d'une enquête auprès des habitant-e-s (fin novembre - début décembre 2013), des aspects importants sur le comportement de mobilité et les besoins en mobilité ont été répertoriés. Il existe un rapport de synthèse sur les enquêtes dans les quartiers étudiés (cf. www.wohnenplusbilitaet.ch).
- Avec une analyse de l'état actuel des conditions de mobilité du lotissement et du quartier, des points faibles ont été identifiés.
- Lors de la visite guidée en août 2013 avec M. Jean-Nicolas Brändlin de la SCHL, gérant technique du quartier de Maillefer, les aspects de la mobilité relatives au quartier ont été discutés.

Catalogue de mesures

- En se basant sur l'analyse, des mesures possibles sont déduites et listées.
- Cette liste sera discutée avec la SCHL et les mesures priorisées.

Mise en œuvre

La mise en œuvre de petites mesures peut éventuellement être réalisée encore pendant le projet présent. De plus amples mesures seront, au mieux, démarrées.

Evaluation

Dans tous les quartiers analysés, un potentiel plus ou moins grand pour des améliorations a été révélé. Ainsi, il a pu être démontré qu'une gestion de la mobilité dans le cadre de l'habitat fait en principe sens. L'efficacité des différentes mesures pourra être évaluée uniquement dans un deuxième temps, après leur mise en œuvre. Mais, en principe, avec la démonstration de potentiels, une sensibilisation des personnes responsables peut déjà être atteinte. Ce qui consiste une étape importante pour une prise en compte, à l'avenir, d'étudier de plus près la mobilité lors de rénovations ou nouvelles constructions et de prendre des mesures dans ce domaine.

3. Enquête auprès des habitant-e-s

3.1. Représentativité de l'enquête

Au total, 117 ménages sur les 303 ont répondu au questionnaire. Il en résulte un taux de réponse de 39%, ce qui correspond à un très bon résultat pour ce type d'enquête, aussi en comparaison avec les autres quartiers étudiés où ce taux était entre 16 et 41%.

Nombre de ménages	303	Taux de réponse : 39%
Nombre de questionnaires reçus	117	

Tableau 1 : Taux de réponse des questionnaires

Avec ce taux de réponse élevé, nous pouvons partir du principe que la structure des répondants correspond à la totalité des habitant-e-s. La comparaison entre le nombre total d'appartements et le nombre de réponses par taille d'appartement soutient également cette affirmation (cf. tableau 2). Il en résulte une concordance assez bonne, même si les habitant-e-s des plus petits et des plus grands appartements sont légèrement surreprésentés.

	Nombre d'appartements	Nombre de réponses
Appartements 2 pièces	37	20
Appartements 3 pièces	117	43
Appartements 4 pièces	114	40
Appartements 5 pièces	25	10
Lofts	8	0
Total	303	113¹

Tableau 2 : Taille des appartements au total et des ménages ayant répondu au questionnaire

¹ 4 ménages n'ont pas indiqué le nombre de pièces de leur appartement.

Le taux de questionnaires avec des remarques écrites à la main est très élevé avec ses 62%. Cela peut être un indice pour des problèmes liés à la mobilité et/ou pour l'implication des habitant-e-s dans leur quartier.

3.2. Résultats de l'enquête

Les résultats les plus importants de l'enquête auprès des habitant-e-s sont résumés dans les tableaux suivants. Ils seront également utilisés dans le chapitre 4 sur l'état des lieux du quartier. Concernant la structure des ménages (cf. tableau 3), l'on voit que la moitié des ménages environ n'ont pas d'enfants.

	Ménages ayant répondu
Célibataires	26%
Couples sans enfants	32%
Couples avec enfant(s)	32%
Personne seul-e avec enfant(s)	9%
Ménages de plusieurs personnes sans enfants	0%
Sans données sur les membres du ménages	2%
Total	100%

Tableau 3: Structure des ménages

Les données relatives à la mobilité montrent qu'environ un quart des ménages ne possèdent pas de voiture, ce qui correspond à une valeur très basse comparée au taux de 44% pour l'entier de la Ville de Lausanne.

	Absolu	%
Ménages sans voiture	27	23%
Taux de motorisation (voitures/personne)	0.44	
Ménages avec 1 voiture	75	
Ménages avec 2 voitures	14	
Ménages avec 3 voitures	1	
Ménages avec motos, scooters, vélomoteurs	27	23%
Ménages avec vélos	50	43%
Ménages avec vélos électriques	5	4%
Nombre de vélos et vélos électriques	109	
Personnes avec AG	17	6%
Personnes avec abonnement de zones	90	34%
Membres Mobility	10	9%
Nombre de km (performance) par ménage	12'051 km	
Nombre de km (performance) par personne	5'281 km	
Nombre de km (performance) par voiture	14'842 km	

Tableau 4 : Disponibilité des moyens de transports et performances des voitures

4. Etat des lieux

4.1. Situation géographique

Le quartier de Maillefer se trouve à la périphérie nord de la ville de Lausanne, à la limite avec la commune du Mont-sur-Lausanne, à une altitude d'environ 600 mètres sur mer.

Le centre-ville se situe à environ 2 kilomètres du quartier et 100 mètres d'altitude plus bas. La gare CFF de Lausanne (447 mètres sur mer) se situe même 150 mètres plus bas que Maillefer.

4.2. Transports publics

D'après le niveau de qualité de desserte par les transports publics (indicateur de l'Office fédéral du développement territorial), le quartier de Maillefer se situe dans une petite zone de classe C (desserte satisfaisante), entourée d'une zone de la classe B (bonne desserte ; cf. illustration 2). Pour un quartier urbain, il s'agit donc d'une qualité de desserte assez mauvaise, la plus grande partie de la ville se trouve en zones A ou B.

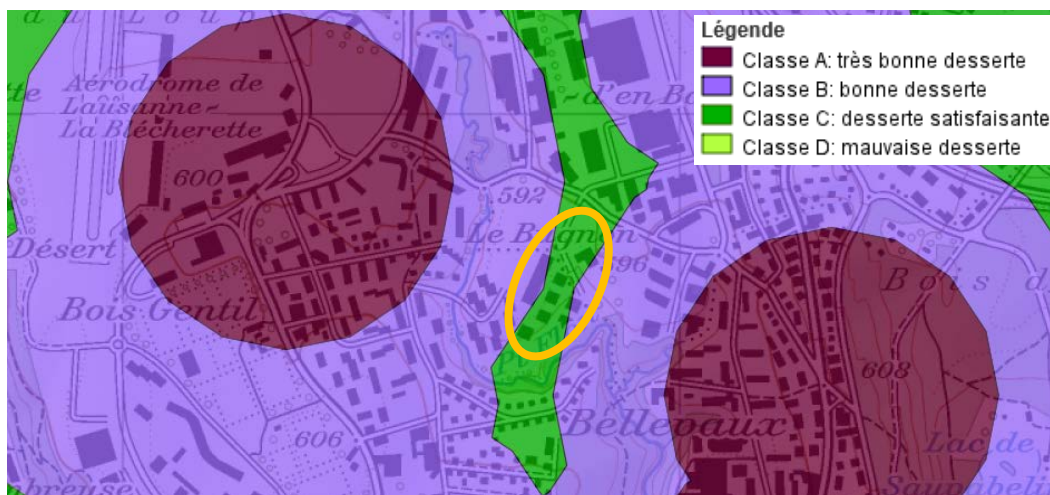


Illustration 2 : Qualité de desserte par les transports publics selon l'Office fédéral du développement territorial (Source : <http://s.geo.admin.ch/f01acf7a6>)

L'arrêt de bus le plus proche, « Le Mont-sur-Lausanne, Maillefer », est desservi uniquement par la ligne 23 qui relie le quartier à l'arrêt « Lausanne, Forêt », desservi par les lignes de bus 3, 8, 22 et 60. Cette ligne 23 est exploitée avec un véhicule de petite capacité qui ne circule que pendant les heures de pointe le matin (cadence : 15 minutes) et le soir du lundi au vendredi ainsi que le samedi entre 10 heures et 18 heures toutes les 20 minutes (cf. http://www.t-l.ch/images/pdf/14/brochure14/23_a.pdf?ts=1400665187436). En dehors de ces heures, un service Taxibus est mis à disposition sur le même trajet. Celui-ci doit être commandé au moins une demi-heure à l'avance et demande un supplément de 2 CHF en plus d'un titre de transport (cf. <http://www.t-l.ch/images/pdf/taxibus/plan-taxibus-maillefer.pdf>). De plus l'arrêt de bus Maillefer ne dispose d'aucune infrastructure si ce n'est un simple panneau d'indication (cf. photo 1).



Photo 1 : Arrêt de bus « Maillefer »

Lors de la mise en service de cette ligne 23 en février 2012, les TL évoquent dans le communiqué de presse un « prolongement éventuel de la ligne 3 dans ce quartier ». Ce projet de prolongement est actuellement gelé en attente de disponibilité d'investissements de la part de la commune du Mont-sur-Lausanne, selon les TL.

A moyen terme, les TL n'ont pas prévu de prolonger la ligne 23 jusqu'à la Blécherette. L'insertion dans le trafic au carrefour de la route du Châtelard serait difficile et, d'autre part, il est impossible de rentrer dans l'interface bus de la Blécherette (lignes 1 et 21) en venant depuis cette même route. Cependant, à l'arrivée du m3 à la Blécherette et avec la mise en place d'une nouvelle interface bus, il serait possible d'étudier l'intérêt d'un prolongement de la ligne 23. Actuellement (juillet 2014), les TL étudient la fréquentation de la ligne 23 et du service taxibus en dehors des heures de circulation de la ligne. La fréquentation actuelle est légèrement supérieure à 31'000 voyageurs par année. Seulement 450 personnes utilisent le service taxibus. Une réflexion est en cours afin de supprimer la surtaxe taxibus.

Plus loin, des bus circulant tous les jours du matin au soir à des cadences élevées et desservant directement le centre-ville et la gare CFF peuvent être atteints aux arrêts Bois-Gentil ou Blécherette (ligne 1) et Bellevaux (lignes 3, 8 et 22) qui se trouvent à environ 10 minutes à pied du quartier de Maillefer chacun (cf. illustration 3). Les chemins piétons pour rejoindre l'arrêt Bois-Gentil ne sont cependant pas très attractifs, par endroit même dangereux car il manque un trottoir et il n'y a pas de chemin direct pour rejoindre l'arrêt de bus. La liaison vers Bellevaux est cependant meilleure, même s'il faut savoir choisir le bon côté de la route car le trottoir n'existe pas de façon continue des deux côtés. De plus, ce trottoir est très étroit par endroits.

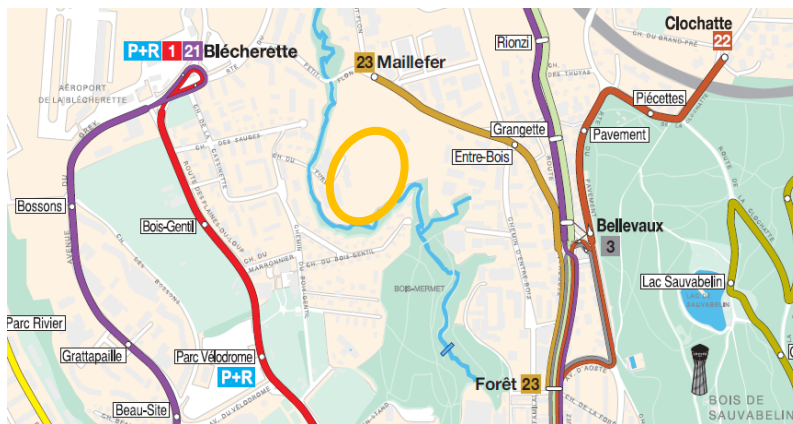


Illustration 3 : Extrait du plan de réseau des TL (Transports publics de la région lausannoise)

La desserte en transports publics peut donc être qualifiée de fortement améliorable. C'est ce qui ressort également des résultats du questionnaire envoyé aux habitant-e-s : 63% des répondants sont insatisfaits des transports publics, 2% affirment même qu'il n'en existe pas, tandis qu'un quart est partagé et seul 11% satisfaits. Ce mécontentement se retrouve également dans le nombre extrêmement élevé (39) de remarques ajoutées à la main en fin de questionnaire. Les habitant-e-s qui formulent des commentaires à l'égard des transports publics expriment autant des souhaits d'ordre général pour l'amélioration de la desserte que des demandes très concrètes: augmentation de la fréquence et de l'offre de la ligne 23, prolongement de la ligne 23 à la Blécherette voire plus loin, introduction d'une ligne de trolleybus. Plusieurs réponses mentionnent également le mauvais éclairage des chemins qui mènent aux arrêts de bus plus éloignés. Une personne déplore les prix élevés des transports publics et une seule personne se réjouit de la nouvelle ligne de bus mise en place.

Il apparaît clairement qu'il existe un grand besoin d'agir dans ce domaine. Un quartier de la taille de Maillefer nécessite une véritable desserte par un transport public qui le relie directement au centre-ville et un pôle d'échange du réseau urbain.

4.3. Vélo et stationnement vélo

Situation pour les cyclistes

Vu les grands dénivelés qui caractérisent la ville de Lausanne ainsi que les communes environnantes comme Le Mont, les conditions pour la pratique du vélo ne sont pas les meilleures. D'autant plus pour les habitant-e-s d'un quartier comme Maillefer. Comme mentionné, le centre-ville se situe à environ 100 mètres en dessous du quartier. De plus, l'accès en vélo doit se faire par des routes fortement utilisées par le trafic individuel motorisé ainsi que les transports publics et des pistes ou bandes cyclables n'existent que par endroit. La sécurité n'est donc pas suffisante. La liaison vers le sud (chemin du Furet) est destinée exclusivement aux cyclistes. Une double barrière empêche les véhicules motorisés à emprunter ce chemin (cf. photo 2).



Photo 2 : barrières à la limite du quartier de Maillefer direction sud, vers le chemin du Furet

Ces conditions défavorables sont également mises en évidence dans les réponses sur la satisfaction avec les pistes cyclables : 56% indiquent qu'il n'y en pas, uniquement 4% se montrent satisfaits, tandis que 17% sont partagés et 22% insatisfaits. Uniquement trois remarques écrites à la main se réfèrent au vélo, elles jugent la pratique du vélo trop dangereuse, constatent la quasi-inexistence de pistes vélo à Lausanne et demandent d'introduire des pistes cyclables.

Stationnement vélo

Le stationnement vélo dans le quartier de Maillefer a été réalisé de manière exemplaire, même s'il reste quelques lacunes. Tous les bâtiments disposent de locaux à vélos qui peuvent être atteints directement depuis le réseau cyclable et sont situés à côté des portes d'entrée des immeubles. Un aménagement particulier est celui du bâtiment situé dans la commune du Mont-sur-Lausanne où une porte automatique facilite l'accès au local destiné aux cyclistes. En outre, des locaux supplémentaires sont destinés aux poussettes. Par contre, l'espace réservé aux cycles s'avère insuffisant dans certains immeubles. Il existe également des places disposant de prises électriques dans les parkings souterrains qui peuvent être loués par les habitant-e-s où non seulement des scooters mais aussi des vélos électriques peuvent être chargés.

De plus, de nombreux immeubles disposent de places couvertes mais non fermées pour les vélos qui peuvent servir aux visiteurs venant à vélo et au stationnement de courte durée. Cependant, ce n'est pas le cas de tous les immeubles, quelques-uns manquent de ce type de stationnement vélo. Mais, tous les habitant-e-s peuvent stationner leur vélos dans un endroit couvert (cf. tableau 5). Les habitant-e-s apparaissent assez satisfaits du stationnement vélo : 59% ont donné cette réponse dans le questionnaire, que 9% sont insatisfaits et un cinquième partagés.

Nombre de vélos stationnés à l'extérieur, non couverts	0
Nombre de vélos stationnés à l'extérieur, couverts	19
Nombre de vélos stationnés à l'intérieur	76

Tableau 5: Stationnement vélo (source : réponses au questionnaire)

4.4. Mobilité piétonne

Comme le quartier est en grande partie réservé aux modes de mobilité non motorisés, la sécurité pour les piétons est bonne au sein du quartier. Par contre, les voitures ont quand même accès à de grandes parties du quartier. Il aurait été souhaitable de garder toutes les voitures à l'entrée du quartier et non de maintenir un axe routier et une place de parc tout au bout (entre le restaurant et la crèche). Il existe un réseau dense et direct de chemins pédestres au sein du quartier, même si quelques liaisons se font par des escaliers et ne sont pas accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Le raccordement aux quartiers environnants est par contre moins bien réfléchi et le quartier de Maillefer paraît dès lors un peu fermé sur soi. L'accès à Bellevaux se fait par un détour le long du chemin de Maillefer. Et l'accès à la Blécherette respectivement à la route des Plainnes-du-Loup passe par des trajets pas vraiment adaptés aux piétons : le chemin du Furet ne dispose pas de trottoir respectivement d'un trottoir très étroit et, en outre, partout, des voitures sont stationnées sur la voie. De plus, d'après différents habitant-e-s, ces chemins sont mal éclairés la nuit.

La satisfaction par rapport aux chemins piétons reflète cela : environ un tiers sont satisfaits et autant insatisfaits et partagés. Plusieurs remarques dans les questionnaires soutiennent d'ailleurs le constat de l'insécurité : des trottoirs trop exigus, mal éclairés et mal déneigés en hiver. Une personne mentionne la sécurité des écoliers. Cependant, il existe une ligne « pédi-bus » pour permettre aux élèves de rejoindre à pied l'école de Bellevaux de manière sûre. Pour permettre une liaison plus directe vers Bellevaux, une passerelle pour piétons et cyclistes à travers le Flon est actuellement en projet. La mise à l'enquête est prévue en octobre 2014. Les travaux devraient pouvoir être réalisés dans le courant de l'année 2015 par la Ville de Lausanne. La SCHL participe en partie au financement de cette nouvelle structure.

4.5. Trafic individuel motorisé et système de régulation

Systeme de régulation

A l'intérieur du quartier de Maillefer, la plupart des voies sont interdites à la mobilité motorisée et sur les routes accessibles au trafic individuel motorisé, la vitesse est limitée à 20 km/h. Il s'agit d'une rue privée, raison pour laquelle l'introduction n'a pas posé problème selon la SCHL. Par contre, le panneau qui indique la limite de vitesse qui se trouve à la seule entrée du quartier pour le trafic motorisé est difficilement visible (cf. photo 3). De plus, rien ne marque ce changement de régime de vitesse par rapport aux routes environnantes où la limite générale de 50 km/h est valable. L'absence de ralentisseurs est expliquée par la SCHL en raison de passage fréquent de chasse-neige.



Photo 3 : Entrée dans le quartier de Maillefer

Selon plusieurs remarques d'habitant-e-s, le carrefour du petit bout du chemin reliant le quartier au « grand » chemin de Maillefer pose problème aux heures de pointe quand le trafic est dense. Cette situation est notamment causée par la proximité de la sortie d'autoroute de Lausanne-Blécherette. Un giratoire est évoqué pour résoudre ce problème.

Plusieurs personnes soulèvent, dans les remarques du questionnaire, qu'il y a de plus en plus de trafic, voire trop de voitures et dénoncent le fait que beaucoup d'habitant-e-s utilisent trop souvent leur voiture, ce qui ne serait pas en adéquation avec la charte écologique qu'ils ont signé.

Stationnement

Le quartier de Maillefer dispose d'environ 600 places de stationnement pour voitures et deux-roues motorisées en sous-sol des bâtiments, répartis dans quatre parkings. Selon la SCHL, actuellement toutes les places pour voitures sont louées et il existe même une liste d'attente importante. Par contre, pour les scooters qui ont des places spéciales réservées dans les parkings souterrains, il en reste assez de libres. En surface, une quarantaine de places visiteurs sont aménagés à différents endroits du quartier. Chaque ménage (c'est-à-dire un par logement) reçoit un macaron qui permet d'utiliser ces places pour des visiteurs.

Dans le questionnaire, les habitant-e-s ont indiqué que la quasi-totalité des voitures sont garées sur des places privées à l'intérieur du quartier. Quant à leur opinion sur l'offre de places de parc, 55% estiment qu'il en existe trop peu et un quart qu'il en existe plutôt trop peu. Personne ne pense qu'il y en a trop et seul deux répondants ont coché « plutôt trop ». Un cinquième estime qu'il y en a « juste le bon nombre ». Dans les remarques, une quinzaine d'habitant-e-s demandent plus de places visiteurs. Quelques-uns évoquent le manque de places en zone bleue et d'autres insistent sur le fait que les places visiteurs ont des temps de parcage trop courts et qu'un macaron par logement n'est pas suffisant. Deux remarques critiquent les habitant-e-s qui se garent sur ces places et la trop grande tolérance envers cela.

4.6. Services de mobilité

Une seule offre d'un service de mobilité existe à l'heure dans le quartier : une place Mobility est située de manière bien visible à l'entrée du quartier.

4.7. Approvisionnement, services, espaces verts

Le quartier de Maillefer ne dispose d'aucun magasin d'alimentation. Les supermarchés les plus proches, Coop, Migros et Denner à Bellevaux, se situent à une distance d'environ 800 mètres à 1 kilomètre. Là-bas se trouve aussi une série d'autres magasins et services, notamment une poste. D'autres petites échoppes et des stations-services sont situées au sud du quartier à la route des Plaines-du-Loup. Les habitant-e-s souhaitent apparemment une meilleure offre de proximité : un cinquième se dit satisfait, près d'un quart ont coché chacune des autres réponses, à savoir qu'ils sont partagés, insatisfait ou qu'il n'en existe pas. Deux remarques dans le questionnaire déplorent également le manque de magasin ou de centre commercial de quartier.

Selon la gérance, un magasin d'alimentation au sein du quartier n'avait pas marché. Mais, une fois que le quartier sera construit en entier avec ses 2'000 logements prévus, la situation sera sans doute différente.

Les écoles les plus proches, le collège d'Entre-Bois où se trouvent des établissements primaires et secondaires, se trouvent à environ un kilomètre du quartier de Maillefer et peuvent être rejointes par des chemins relativement sûrs. De plus, une ligne de Pédibus est en place pour les plus jeunes.

Le quartier est entouré d'espaces verts, notamment le Bois-Mermet et un peu plus loin le Bois de Sauvabelin. Une place de jeu est située en dessous du quartier et les parties de rues interdites au trafic motorisé à l'intérieur du quartier se prêtent également au jeu. En effet, environ 60% des habitant-e-s ayant répondu au questionnaire sont satisfaits avec les espaces verts et les emplacements adaptés au jeu.

De plus, le quartier comprend un CAT (pour personnes âgées), un centre de vie enfantine, un café-restaurant et un coiffeur.

5. Conclusion et proposition de mesures

Le besoin d'agir a été élaboré sur la base de différentes analyses: enquête par questionnaire auprès des habitant-e-s, analyses sur place et entretien avec la gérance. Par la suite, des propositions de mesures, regroupées par sujet, sont présentées. Elles ont été discutées avec Monsieur Jean-Nicolas Brändlin et des priorités du point de vue de la SCHL ont été ajoutées.

5.1. Propositions de mesures aux communes

Transports publics

N°	Mesure	Priorité ²
1	Desserte par une grande ligne de bus : En regardant le plan du réseau des TL (cf. illustration 2, p.8), il apparaît assez bien que le terminus d'une des lignes 1, 3 ou 21 pourrait être déplacé à Maillefer afin de permettre une desserte du quartier.	1
2	Développement de la ligne 23 : Si la mesure n° 1 ne peut se faire et à court terme, la ligne 23 devrait au moins circuler toute la journée et tous les jours et être prolongée pour permettre d'autres correspondances comme p.ex. avec les lignes de bus 1 et 21 à la Blécherette.	1
3	Amélioration de l'arrêt Maillefer : cet arrêt devrait être doté d'un distributeur, d'un abribus et d'un panneau d'affichage en temps réel.	1

Mobilité cyclable et piétonne

4	Développement d'un vrai réseau cyclable entre le quartier de Maillefer et le centre-ville de Lausanne : pistes cyclables continues, etc.	1
5	Développement du stationnement pour vélos aux arrêts de bus (notamment Bellevaux), devant les commerces (Coop, Denner), etc.	2
6	Réalisation de la passerelle à travers le Flon destinée aux cyclistes et piétons et raccordement aux réseaux piétons et cyclables	→ en 2015
7	Meilleur éclairage du chemin de Maillefer entre Bellevaux et le quartier et entre la route des Plaines-du-Loup et le quartier de Maillefer	1

Trafic individuel motorisé et système de régulation

8	Adapter le carrefour rue de Maillefer – entrée du quartier : par exemple par la construction d'un giratoire ou par des feux	3
---	--	---

² Légende: 1 haute priorité / 2 moyenne priorité / 3 faible priorité / 9 ne pas poursuivre / * la SCHL ne prendra pas l'initiative elle-même, mais est ouverte à des collaborations avec des partenaires

Services de mobilité

9	Soutenir les gérances dans l'élaboration de dossiers de mobilité destinés aux nouveaux habitant-e-s (contenant des informations sur les différentes formes de mobilité alternatives aux TIM).	2
---	--	---

5.2. Propositions de mesures à la SCHL

Trafic individuel motorisé et système de régulation

N°	Mesure	Priorité
10	Adapter l'entrée au quartier et mieux marquer la zone 20 : cela est possible aussi sans obstacles sur le sol, au moyen de peinture sur le sol, de grands poteaux des deux côtés de la rue (comme c'est le cas des zones 30 en ville de Lausanne, par exemple).	2
11	Règlement plus strict pour les habitant-e-s se stationnant sur les places destinées aux visiteurs	9

Mobilité cyclable et piétonne

12	Enlever l'obstacle situé entre la place de parc et la rue du Furet	9
13	Mise à disposition de davantage d'espaces pour les immeubles où les locaux à vélos sont trop petits , p.ex. en convertissant des places destinées aux scooters, moins demandées.	9

Services de mobilité

14	Organisation d'une rencontre sur la mobilité destinée aux habitant-e-s : discussion sur des mesures à prendre ; présentations de différents moyens de mobilité alternatifs à la voiture, etc.	3 ³
15	Développement de dossiers de mobilité destinés aux nouveaux habitant-e-s (contenant des informations sur les différentes formes de mobilité alternatives aux TIM).	2*
16	Offre de bons de mobilité aux habitant-e-s : Rail Checks ; Reka Rail ou abonnements Mobilis à des prix préférentiels pour encourager l'utilisation des transports publics	9
17	Encourager l'autopartage privé et le couvoiturage au sein du quartier, p.ex. par la mise à disposition de moyens d'informations ou autre	1
18	Location de vélos spéciaux (électriques, cargo) ou de remorques à vélos	2*

³ Ce type d'évènement a déjà eu lieu, notamment avec la caravane des quartiers et une présentation de Pro Vélo.

19	Mise à disposition d'une station de pompage pour vélos et d'un atelier de réparations	2*
20	Dépôt pour les paquets et livraisons : p.ex. dans un des endroits publics	2*
21	Organisation ou promotion d'un service de livraison à domicile à prix préférentiels pour les habitant-e-s du quartier	9

Approvisionnement, services, espaces verts

22	Amélioration de l'offre d'approvisionnement : à terme, commerce de proximité ou petit supermarché, entre-temps : passage d'artisans, commerçants ou de paysans de la région, p.ex. stands le soir ou le samedi.	2
----	--	---

6. Suite

A l'heure actuelle, la suite du projet MOHA en Suisse romande, après la fin du projet en décembre 2014, est encore incertaine. Tout de même, la réalisation des propositions de mesures ne doit pas dépendre du projet. Elles peuvent aussi être réalisées par la SCHL respectivement par la ville de Lausanne et la commune du Mont-sur-Lausanne.

Annexe: Remarques des habitant-e-s sur les questionnaires

1. introduire une limitation efficace de la vitesse
2. ajouter des zones bleues pour les visiteurs
3. trop dangereux de rouler à vélo (routes à grand trafic); trottoirs très mal éclairés (10' à pied depuis l'arrêt de bus); aucun magasin d'alimentation à moins de 15' à pied de l'écoquartier
4. <u>pas assez</u> de "Petits Bus" T.L.
5. Non, les automobilistes ont la priorité sur les piétons sur le rond-point du quartier, ce qui fait que les piétons doivent allonger leur parcours (pas idéal pour les personnes à mobilité réduite)
6. Routes et trottoirs trop exigus, peu sûrs, mal entretenues, mal éclairés la nuit. De plus en plus de trafic de voitures. Souhait en plus, transports publics réguliers comme promis depuis 4 ans! Merci.
7. Il y a un "manque" certain pour nous personnes âgées en ce qui concerne les transports Publics. Pas de bus entre 8h15 et 15h30. C'est très compliqué pour les courses, les rendez-vous etc. Il y a des projets mais dans combien d'années?
8. Il y a peu de places visiteurs dans le quartier. Cela ne me dérange pas sur le principe. Mais je trouve qu'il y a trop de tolérance envers les automobilistes qui se garent n'importe où! Nous <u>tous</u> signé une charte écologique!
9. transports publics à développer
10. Aux heures de pointe trop de trafic. En général, je suis satisfait.
11. Une navette existe dans le quartier mais devrait circuler toute la journée par rapport à maintenant. Manque de zones bleues dans le quartier. Les places de parc visiteurs ne suffisent pas des fois et le P+R est à env. 10 min. à pied.
12. NON: L'accès pas adapté à l'augmentation récente de la densité du quartier. Carrefour ch. Du Petit-Flon/route du Châtelard: il faudrait des feux ou un rond-point. L'offre de transports publics est insuffisante et les accès piétons non sécurisés (éclairage, déneigement)
13. Bus qui relie la Blécherette à Bellevaux. Meilleur éclairage des routes.
14. La voiture est à mon ami, venant souvent chez moi on a loué une place car sinon, il y a trop peu de place visiteur et il a des amendes. Ce quartier est un casse-tête pour parquer sans avoir d'amendes. Comme mentionné à la question 3, j'ai dû prendre une place de parc voiture pour mon ami qui vient dormir qqes fois par semaine car il y a trop peu de places visiteurs et qui plus est, est pour une durée de 4h max. Nous jouons le jeu mais déplorons le fait que c'est loin d'être le cas pour tout le monde. Bcp de gens se parquent n'importe où.
15. manque de bus: de 8.15h à 15.30h ?
16. à l'accès du quartier il devait avoir des dos d'âne ne pour ralentir le trafic, il ne suffit pas d'avoir 20 km d'obligation. Avoir des horaires de bus plus élargie.
17. Le quartier est plaisant mais il nous faut une ligne de trolley où plus de mini Bus mieux répartis dans la journée.
18. 1) il faudrait augmenter l'offre et la cadence des transports publics (bus). 2) introduire des pistes cyclables alentours.

19.Des bus plus fréquents que 2 heures le matin ensuite attendre 15h30 et à 19h00 plus rien qu'un chemin sans lumière de 10 minutes à pied pour rejoindre transports publics et magasins.
20.Les locataires possédant une voiture ont tous une place de parc dans les souterrains et les seules places dans le quartier, sur la rue, sont pour les visiteurs. Donc moins de bruit et sécurité accrue. Par contre, beaucoup d'habitant-e-s utilisent trop souvent leur voiture, malgré la charte écologique qu'ils ont signés.
21.Le quartier Maillefer pas recommandé pour personnes à mobilité réduite. Transport public quasi absent.
22.plutôt trop peu de places de parc pour les visiteurs
23.pas assez déservi en <u>transport publics</u>
24.quartier très agréable à vivre. Manque de place de parcs visiteur.
25.Pas assez de places visiteurs, trop strict sur le stationnement sur ces places (durée trop courte). Pas assez de bus en terme de fréquence
26.Sortir du quartier aux heures de pointe très difficile surtout direction Bois-gentil Rte Blécherette.
27.L'offre en terme de TP est clairement insatisfaisante même si j'aime me déplacer à pieds et je peux le faire, je souhaiterais qu'on puisse rejoindre le domicile en TP, le jour et le soir.
28.Ma femme prend le bus tous les jours et c'est la galère... trop loin (N 1).
29.Notre nouveau quartier manque de transports, surtout le matin surtout pour les personnes âgées. Ça manque terriblement, on espère que les choses changeront
30.Le quartier se construit. Il devient IMPOSSIBLE de sortir en voiture vers l'EMS Bois Gentil en direction de la Blécherette. Il faudrait un giratoire. Il manque des zones bleues dans la rue de Maillefer.
31.Aux heures de pointes, la circulation peine à se faire. La route entre Aloys-Fouquet et entre-bois ne correspond plus aux utilisateurs. Des modifications s'imposent au plus vite.
32.Il y a trop de trafic, trop de voitures, de 4x4,... Des personnes utilisent leur voiture pour aller (=à 5 min à pieds) à leur travail... Les dessertes de transport public sont insatisfaisantes, car actives le matin et en fin d'après-midi seulement (navette 23).
33.J'ai 6 bus à disposition mais 15 à 20 min à pied pour y accéder. En hiver, je me considère punie. Difficile de rentrer après 22h par des chemins mal éclairés. Dans dix ans, comment ferai-je avec mes cannes? Le problème n'est pas de quitter le quartier, mais d'y rentrer chargé de commissions. J'habite en ville et j'ai l'impression d'être en "cambrousse" profonde.
34.Pour le trafic ça va, mais il manque les bus le soir, le dimanche. Alors pour bientôt j'espère.
35.Manque de bus vers 10h-12h la semaine et samedi jusqu'à 19h vu que les magasins ferment à 18h.
36.Oui satisfait
37.Dommage le manque de place visiteurs et 1 seul macaron par famille! N'importe quel horaire du bus 23 n'est pas adapté aux ouvertures des magasins lausannois ni aux fermetures d'ailleurs!
38.De nouvelles lignes ont été faites avec les constructions à Maillefer, c'est super!
39.Ne plus avoir notre parking "visiteurs" (entrée Maillefer 107) envahie par des voitures mal stationnées.

40. Une meilleure ligne de bus plus souvent et toute la journée
41. Pas du tout satisfaite concernant les transports publics dans le quartier.
42. Manque de places de parc zone bleu.
43. Globalement satisfaite beaucoup de trafic dû à l'autoroute aux heures de pointe (mais reste bien dans le quartier).
44. Augmenter la fréquence du bus 23
45. Oui, pour le trafic dans le quartier d'habitation.
46. Non, je ne suis pas satisfaite. Il n'y a pas de bus à proximité (10-12 minutes à pied) et, il y a un bâtiment avec "app Protégés" pas de commerce non plus. Nous attendons depuis 4 ans!
47. Manque de bus à proximité avec fréquence régulière, quartier Maillefer peu considéré car fin de Lausanne et début Mont/Lausanne.
48. Du lundi au vendredi, améliorer les fréquences pour la ligne 23, en ajoutant des courses supplémentaires toutes les 12 minutes le matin jusqu'à 9h30 et le soir jusqu'à 20h00. Augmenter l'offre également le week-end: le samedi jusqu'à 20h00 et le dimanche la même desserte que le samedi. Meilleures salutations.
49. Les transports publics sont déplorables pour les personnes sans véhicules privés. Service de bus plus réguliers comme en ville par rapport aux appartements protégés du quartier. Les personnes âgées se sentent dans un "ghetto".
50. Voir commentaire
51. Les prix des transports publics sont clairement trop chers. Si je prends le bus pour 3 arrêts ça me fait 3.5 fr
52. Arrêt de bus proche pas seulement aux heures de pointe.
53. Nous manquons d'un centre commercial de quartier. Nous n'avons plus de transports publics à partir de 8.15 le matin jusqu'à 15.30 l'après-midi. Si on veut se rendre à la plus proche station de bus, il faut marcher 20 min. ou prendre 1 taxi bus.
54. Je trouve qu'il n'y a pas trop de place de parcage lors des visites, c'est toujours galère de chercher une place. Il faudrait plus de sécurité lors les enfants vont à l'école (il y a trop une grande route) Il faudrait une passerelle. <u>Le point positif</u> : c'est un éco-quartier donc bien pour l'environnement.
55. Etant malvoyant, j'espère avoir répondu convenablement.
56. Je suis satisfaite de la situation du trafic dans mon quartier. Cependant, il serait agréable qu'il y ait plus de places visiteurs
57. ATE ne pense qu'à s'attaquer aux voitures pour pousser les gens de la classe moyenne dans des transports publics coûteux et inefficace!!! Tous ces gauchistes que sont les socialistes, les vertes et le pop sont anti-socials!!!
58. Augmente le prix du carburant? ! De toute façon on ne peut influencer. Question 5: manque de places pour visiteurs
59. Attente métro M3 et d'une ligne bus 23 + efficace
60. Oui

61.Q12: condition pour augmenter les taxes d'entrée ou parcs sera la gratuité de transports publics.
62.Je trouve fortement surprenant voir regrettable que les transports ne soient pas adaptés pour les personnes âgées ou valides. Il serait utile et nécessaire de revoir l'offre et la fréquence des bus
63.Pas assez de place visiteur auto. Durée de parage trop court 1 seul macaron. C'est peut quand plusieurs invités.
64.Oui, satisfait, les véhicules sont sous terre. L'espace est rendu aux piétons. Par contre niveau bus la cadence laisse à désirer (je ne suis pas prêt de lâcher ma voiture).
65.Grande difficulté à sortir sur la route cantonale (sortie Blécherette-entrée ville de Lausanne) surtout aux heures de pointe.
66.Transports publics TL pas adaptés pour chacun, mais surtout pour les personnes âgées, et encore moins pour les personnes à mobilité réduite ou handicapées ainsi que les poussettes. Il est nécessaire de revoir sans délai l'emplacement des arrêts de la ligne N23 "Maillefer-Forêt", d'en rajouter un, de revoir l'offre dans sa globalité, que ce soit la fréquence des bus, les tarifs et les désagréments qui touchent même jusqu'à la sécurité (usagers, piétons, automobilistes).
67.Plus de place de parc pour les visiteurs, public ou privé.
68.Voir commentaire
69.Aux heures de pointe, il y a beaucoup de trafic et les bus sont pris dans les bouchons. Idéalement (mais c'est impossible la route est trop étroite), il faudrait des pistes réservées. Le mini-bus 23 devrait non seulement s'arrêter à Bellevaux mais devrait relier aussi le terminus de la Blécherette voir faire une boucle Blécherette-Bellevaux-La Borde-Blécherette (dans les 2 sens). Pour les piétons, ce serait bien d'avoir un chemin/un pont qui contourne/enjambe le petit ruisseau et rejoint le chemin déjà existant dans le Bois Mermet mais pas besoin de lampadaire, juste des "diodes" qui éclairent le sol pour minimiser l'impact lumineux.
70.Nous avons besoin en toute urgence d'une ligne de bus qui circule toute la journée. Mais les TL n'en voient pas la nécessité. Lausanne n'a pratiquement pas de piste vélo, ni de place de jeux pour les enfants. Par contre je suis très satisfaite des CFF que j'utilise le plus.
71.Il faut plus d'horaire pour la ligne 23, nous sommes nombreux à travailler dans le commerce a avoir des horaires entre 9h et 10h le matin et après 19h15. Trop de problème avec le taxi bus!!! Et il faut un 23 le samedi.
72.Il faudrait augmenter la fréquence et la capacité du bus n 23 svp. Plus de places visiteurs et/ou zones bleues dans le quartier "Maillefer".
73.Insatisfaite au niveau sonore, le garage son grillagés, suis au 4ème étage bruit monte des garages + beaucoup d'humidité, eau, voit vitre gelée le matin + fouine fréquente déjà 3x dégats = garage pour réparation + beaucoup d'enfants jouent dans les garages.