

CHANTIER 5 / MOBILITÉ DOUCE

BYPAD

AUDIT MOBILITÉS ACTIVES

 **UEST**
LAUSANNOIS

RAPPORT D'ÉTUDE

Chavannes-près-Renens
Ecublens
Prilly
Renens
EPFL
UNIL

Stratégie et développement de l'Ouest lausannois
03/2020

Bypad (Bicycle Policy Audit) est un instrument qui permet aux collectivités d'évaluer et d'améliorer la qualité de leur politique cyclable et piétonne. Cette démarche débouche sur l'élaboration d'un plan d'actions avec des mesures concrètes permettant de corriger les lacunes identifiées.

Le processus d'évaluation est basé sur la participation et le dialogue entre 3 types d'acteurs en lien avec la mobilité piétonne et cyclable: les « décideurs » (élus politiques et direction des institutions publiques), les « techniciens » (collaborateurs des administrations et institutions publiques) et les « usagers » (associations de piétons, cyclistes, étudiants). Le diagnostic de la situation est partagé entre ces différents acteurs et l'élaboration du plan de mesures en faveur de la mobilité douce est réalisé de manière conjointe.

Les Communes de Chavannes-près-Renens, Ecublens, Prilly et Renens, ainsi que les Hautes Ecoles (UNIL et EPFL) ont participé à la démarche Bypad. Les mesures proposées sous formes de fiches d'action ont été intégralement reprises dans le programme d'actions du Plan Directeur intercommunal de l'Ouest lausannois (PDi-OL) entré en vigueur en 2021.

GRUPE DÉCISIONNEL

LES REPRÉSENTANTS COMMUNAUX

Fathi Othmani, Municipal, Chavannes-près-Renens
Jean-Louis Radice, Municipal, Ecublens
Maurizio Mattia, Municipal, Prilly
Tinetta Maystre, Municipale, Renens

LES REPRÉSENTANTS DES HAUTES ECOLES

Phillipe Vollichard, Campus durable, EPFL
Benoît Frund, Vice-recteur Durabilité et Campus, UNIL

GRUPE TECHNIQUE

LES REPRÉSENTANTS COMMUNAUX

Raymond Gauthier, service de l'urbanisme, Chavannes-près-Renens
Cyril Besson, service de l'urbanisme, Ecublens
Floriane Barraud, service de l'urbanisme, Prilly
Lourdes Matas Montejo, service de l'urbanisme, Renens

LES REPRÉSENTANTS DES HAUTES ECOLES

Luca Fontana, Campus Durable, EPFL
Julien Meillard, Durabilité et Campus, UNIL

GRUPE REPRÉSENTANT LES USAGERS

David Sanchez, ATE
Dominique von der Mühl, Rue de l'avenir
Sandra Bonilla, Mobilité piétonne
Fabien Dutoit et Jean Ceppi, Pro Vélo
Tobias Barblan et Lauriane Masson, Unipoly

ACCOMPAGNEMENT

BUREAU STRATÉGIE ET DÉVELOPPEMENT DE L'OUEST LAUSANNOIS

Benoît Biéler, directeur
Jean-Christophe Boillat, délégué mobilité douce
Paul-Samuel Maurice, ingénieur mobilité
Sylvain Badan, stagiaire urbaniste

MANDATAIRES

CITEC INGÉNIEURS CONSEILS SA

Julien Lovey et Mathieu Plawecki
Rue des Jardins 1, 1110 Morges | 021 802 38 50 | www.citec.ch

Maître d'ouvrage : Chavannes-près-Renens, Ecublens, Prilly, Renens, EPFL, UNIL



Audit mobilités actives Ouest Lausannois

Rapport d'étude

Version 3 – 24 mars 2020



INGENIEURS CONSEILS

Aménagements Régulation du trafic
Modélisation Transports urbains
Planification Etude d'impacts
Ferroviaire Large events

Citec Ingénieurs Conseils SA
rue des Jardins 1
CH-1110 Morges

Tél +41 (0)21 802 38 50 ■
Fax +41 (0)22 809 60 01 ■
e-mail: citec@citec.ch ■
www.citec.ch ■

Contrôle qualité

Version	Auteur(s)	Vérificateur(s)	Date de validation
R.18110.0	PL	JL	13 novembre 2019
R.18110.0 - v2	PL	JL	5 mars 2020
R.18110.0 - v3	PL	JL	24 mars 2020

Illustration page de garde : <https://www.faovd.ch/commune/detail/id/15>

Sommaire

1. Introduction	2
1.1. Contexte	2
1.2. Objectifs de la démarche	2
1.3. Méthodologie d'étude	2
2. Présentation de BYPAD	3
2.1. L'approche BYPAD	3
2.2. L'échelle d'évaluation	4
2.3. Déroulement de l'audit	4
3. Consensus sur la situation actuelle	5
3.1. Le questionnaire d'évaluation	5
3.2. Résultat de l'évaluation par module	5
3.3. Forces et faiblesses identifiées	7
4. Plan d'actions	9
4.1. Premières pistes de mesures	9
4.2. Mesures retenues	11
5. Conclusions	20
6. Annexes	21
Annexe 1. Définition des modules BYPAD	22
Annexe 2. Questionnaire Bypad	25
Annexe 3. Détail par question	64
Annexe 4. Forces et faiblesses identifiées	70
Annexe 5. Liste des participants à l'audit	73
Annexe 6. Procès-verbaux des ateliers	74

1. Introduction

1.1. Contexte

La vision stratégique 2016 – 2021 de l'Ouest lausannois définit les axes prioritaires à développer dans la région. Cette vision sert de cadre pour définir les études et les moyens à engager pendant la législature. Sept axes prioritaires ont été définis, dont le 4^{ème}, intitulé « *Mettre en place un monitoring (veille) sur certains thèmes* » inclut une mesure portant sur la réalisation d'un « **audit sur la progression de la mobilité douce dans l'Ouest lausannois** (mesures réalisées, blocages, effets contre-productifs, etc.) ».

La démarche qui a fait l'objet de ce rapport d'étude permet de concrétiser cette volonté de mener une évaluation de l'état des mobilités actives (marche à pied et vélo) au sein de l'ouest lausannois, en se penchant tout particulièrement sur le cœur de son territoire¹.

1.2. Objectifs de la démarche

Le but principal de la démarche est non seulement d'évaluer la qualité des infrastructures piétonnes et cyclables de l'Ouest lausannois, mais aussi et surtout le niveau des politiques actuelles en faveur des mobilités actives au sein des collectivités et institutions publiques de la région, dans le but d'**esquisser un plan d'actions avec des mesures concrètes** permettant de corriger les lacunes identifiées.

L'objectif en filigrane est également d'**engager un dialogue entre les principaux acteurs** en lien avec la mobilité piétonne et cyclables : les « décideurs » (personnel politique et direction des institutions publiques), les « techniciens » (collaborateurs des administrations et institutions publiques) et les « usagers » (associations de piétons, cyclistes, étudiants, etc.). Cette démarche participative s'est traduite par le biais d'un diagnostic partagé et l'élaboration conjointe d'un plan de mesures en faveur des mobilités actives.

1.3. Méthodologie d'étude

Dans le but de concrétiser cet objectif de co-construction d'un plan d'actions entre les différents acteurs clés, la méthodologie d'étude est basée sur la **participation active d'un groupe de travail** formé par des représentants des milieux politiques, techniques et associatifs. La méthode s'appuie sur la **démarche d'audit standardisée BYPAD**², mais en l'adaptant dans le but d'intégrer également le volet relatif à la mobilité piétonne.

Les grandes lignes de la méthode BYPAD sont présentées au chapitre suivant.

¹ Les communes de Prilly, Renens, Chavannes-près-Renens et Ecublens, ainsi que les campus universitaires de l'UNIL et de l'EPFL ont directement pris part à la démarche.

² BYPAD signifie Audit de la Politique Cyclable (Bicycle Policy AuDit) et est basé sur les méthodes de « management qualité » employées dans le monde des affaires depuis plusieurs années. La politique cyclable est considérée comme un processus dynamique dont les forces et les faiblesses sont analysées. www.bypad.org

2. Présentation de BYPAD

Les éléments en italique ci-dessous sont tirés du site internet officiel BYPAD³.

BYPAD signifie Bicycle Policy Audit, c'est-à-dire Audit de la politique cyclable. C'est un instrument permettant aux collectivités locales d'évaluer et d'améliorer la qualité de leur politique cyclable, sur la base de méthodes de management.

BYPAD a été développé par un consortium international d'experts de la bicyclette en 1999 dans le cadre d'un projet UE. Lors des deux projets qui ont suivi, BYPAD+ (2003-2005) et BYPAD-Platform (2006-2008), les efforts ont porté non seulement sur l'extension de la couverture géographique, mais également sur la méthodologie.

2.1. L'approche BYPAD

*BYPAD considère la politique cyclable comme un processus dynamique, dont les différentes composantes doivent s'adapter les unes aux autres pour obtenir une politique cyclable équilibrée et pérenne. Chaque étape de cette procédure dynamique présente ses propres caractéristiques, c'est pourquoi BYPAD distingue **9 modules** dont on détermine la qualité en termes de politique cyclable.*

La définition des 9 modules est disponible en annexe 1.

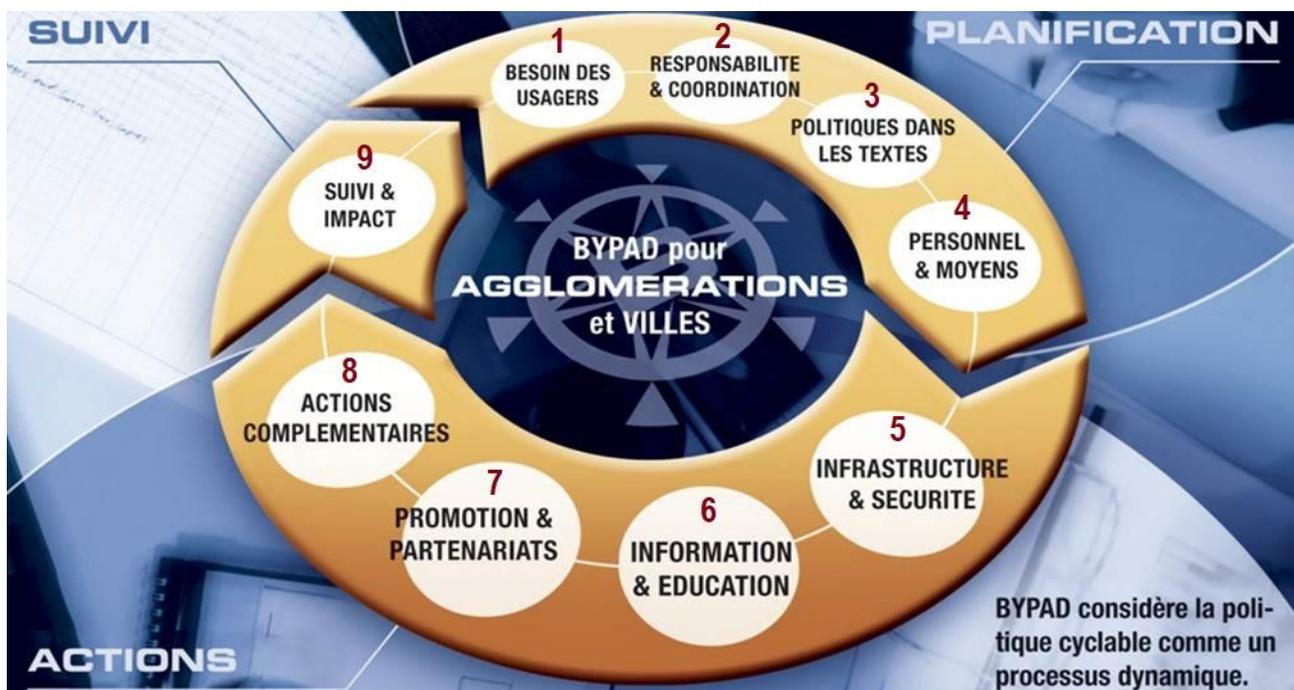


Figure 1 – Modules examinés dans la démarche BYPAD

Les neuf domaines sont en évolution permanente, et ont une influence les uns sur les autres. BYPAD se concentre non seulement sur les planifications des actions de terrain (modules 5-8), mais aussi sur la préparation et l'organisation de la politique cyclable (modules 1-4) et le suivi de ses effets (module 9).

³ www.bypad.org

2.2. L'échelle d'évaluation

Chaque module est placé sur une échelle de développement qui indique le niveau de qualité de la politique cyclable. BYPAD distingue quatre **niveaux de qualité**, présentés ci-dessous.



Figure 2 – Les « niveaux de développement » BYPAD destinés à qualifier une politique cyclable

Pour évaluer les neuf modules, un questionnaire type est soumis aux participants. L'échelle de notation suivante est utilisée :

- **Niveau 0** (moins bonne note) : **sans approche** (thème non traité)
- **Niveau 1** : **approche « au cas par cas »** (réponse ponctuelle à un problème occasionnel)
- **Niveau 2** : **approche isolée** (prise en compte régulière du vélo / piéton dans les projets de circulation)
- **Niveau 3** : **approche systématique** (prise en compte systématique du vélo / piéton dans les démarches / réflexions / projet de mobilité)
- **Niveau 4** (meilleure note) : **approche intégrée** (le vélo / la marche à pied s'inscrivent dans une démarche globale avec des partenaires potentiellement étrangers au domaine de la mobilité – la santé, la médecine, l'éducation, etc. – et s'inscrit dans une démarche globale de réduction de l'usage de la voiture)

A noter qu'un guide d'aide aux réponses est disponible pour chaque question. La moyenne générale est calculée en tenant compte d'une pondération identique à chaque audit BYPAD.

2.3. Déroulement de l'audit

Conformément à la méthode BYPAD, le diagnostic de la situation actuelle est basé sur une démarche simple mais efficace : une **auto-évaluation** est effectuée par chaque membre du groupe de suivi (utilisateurs, techniciens, décideurs), qui remplissent individuellement un questionnaire détaillé. Pour chacun des partenaires, celui-ci permet d'exprimer son appréciation du niveau de développement actuel des différents champs d'intervention des politiques en faveur des piétons et des cyclistes. Les appréciations divergentes et les points faibles sont discutés dans le cadre d'un premier **atelier** à l'issue duquel la « note » finale attribuée à chaque thématique abordée est validée collégalement. Le deuxième atelier sert à valider les actions à mener en priorité pour répondre aux faiblesses identifiées.

3. Consensus sur la situation actuelle

Dans le cadre de la démarche participative, un **panel de 18 personnes** (cf. annexe 5) a été constitué : 5 « utilisateurs » des réseaux de mobilité douce, 7 « techniciens » et 6 « décideurs ». Si la plupart de ces personnes ont répondu à la fois aux questions portant sur le vélo et celles sur la marche à pieds, certains n'ont répondu qu'aux questions portant sur l'un de deux modes de déplacement.

L'objectif de cette première étape consiste à aboutir à une **évaluation partagée** des politiques cyclable et piétonne de l'Ouest lausannois et d'élaborer sur la base de cette dernière un plan d'action ciblé (cf. chapitre 4). Dans cette auto-évaluation, tous les acteurs clés sont ainsi impliqués activement.

3.1. Le questionnaire d'évaluation

Un questionnaire type composé de 30 questions fermées (le nombre de questions par module est variable) a été soumis aux participants, avec un choix de réponse de 0 à 4, selon la méthodologie BYPAD (cf. chapitre 2.2), mais accompagné d'un espace ouvert pour des commentaires. Si la plupart des 30 questions concernent à la fois les politiques piétonne et cyclable, quelques-unes portent uniquement sur le vélo.

Le questionnaire d'évaluation est intégralement reproduit en annexe 2.

3.2. Résultat de l'évaluation par module

Pour calculer le score de chaque module, les scores des questions qui le composent sont moyennés. Les notes groupées par modules sont visibles en annexe 3, ainsi que les tableaux des notes pondérées associées.

Une fois les notes des modules calculées, les notes finales peuvent être également calculée en tenant compte des différentes pondérations propre à la démarche.

Pour rappel, les neuf modules, répartis en trois grands thèmes, sont les suivants :

- Planification (35% de l'évaluation) :
 1. Besoins des usagers
 2. Responsabilités et coordination
 3. La politique dans les textes
 4. Moyens et personnel
- Action (60%) :
 5. Infrastructure et sécurité
 6. Information et éducation
 7. Promotion et partenariats
 8. Actions complémentaires
- Evaluation (5%) :
 9. Evaluation et impact

Les principaux éléments suivants ressortent des évaluations :

Module 1 - Besoin des usagers

Il est notamment mis en évidence dans ce module que les données récoltées sont assez variables entre les communes et que les analyses ne sont pas systématiques. En revanche, un groupe de travail des cyclistes à l'échelle régionale existe, le GVOL.

Module 2 – Responsabilités et coordination

Pour le module 2, un manque de coordination entre communes / écoles à l'échelle de l'OL est noté. En revanche, POL est identifié comme l'unique acteur clé de la gestion opérationnelle des mesures routières ainsi que des améliorations y relatives.

Module 3 – La politique piétonne / cyclable dans les textes

La question du manque de coordination entre communes / écoles est à nouveau évoquée au sein du module 3. Néanmoins, la planification des réseaux de mobilité douce est jugée comme un point fort.

Module 4 – Moyens et personnel

En ce qui concerne le module 4, un décalage entre ce qui existe et ce qui est planifié à court terme est perceptible. De plus, les normes VSS sont difficilement compréhensibles par tous.

Module 5 – Infrastructures et sécurité

Le module 5 met en évidence le grand nombre de discontinuités en termes d'aménagements et le problème du stationnement vélo.

Module 6 – Information et éducation

Le module 6 montre le besoin d'éducation et de communication. En revanche, le jalonement actuellement peu efficient est en cours d'amélioration dans l'Ouest Lausannois.

Module 7 – Promotion et partenariats

Pour le module 7, aucune action de promotion n'est véritablement menée. Néanmoins, les futures jonctions d'Ecublens et Chavannes permettront d'amener une communication sur ces aménagements favorable au concept d'accessibilité en poches voulu dans le PALM.

Module 8 – Actions complémentaires

Le module 8 souligne l'absence de politique généralisée de diminution des vitesses et les déficits d'offre en stationnement vélo. En revanche, les itinéraires et perméabilités offertes par les nouveaux développements urbains sont favorables aux modes doux (urbanisme de régénération favorable à la mobilité douce).

Module 9 – Evaluation et impact

Finalement, le module 9 met en exergue le peu de données collectées sur les modes doux et l'utilisation très limitée qui en est faite. En revanche, c'est un thème traité par POL actuellement, donc le thème est identifié par le principal acteur.

Les modules associés au thème planification sont dans l'ensemble mieux notés que les modules associés au thème action, que ce soit pour les piétons ou les cyclistes. Finalement, la note globale de l'évaluation de la politique piétonne de l'Ouest lausannois est de **1.8**. La note globale pour la politique cyclable est légèrement supérieure puisqu'elle s'établit à **2.0**⁴.

3.3. Forces et faiblesses identifiées

Le questionnaire a permis de mettre en évidence les forces et faiblesses de chaque composante des réseaux piétons et cyclables, que ce soit sous l'angle de la planification, de l'infrastructure ou encore de la politique. Ces forces et faiblesses sont détaillées par les deux figures de l'annexe 4.

Les principaux points forts qui émergent de l'évaluation menée sont les suivants :

- Tout d'abord le fait que la **planification des réseaux de mobilités douces** soit ancrée dans les textes (planification Pdi). Ainsi, ces modes de déplacement sont intégrés à la planification du territoire, ce qui est très positif.
- De plus, les **nombreux projets urbanistiques** qui se développent sur l'Ouest Lausannois concourent à perméabiliser le territoire et permettent la mise en place progressive de réseaux performants, notamment pour le réseau piétons.
- Enfin, la **stratégie d'accessibilité en poches pour les transports individuels motorisés** actuellement poursuivie produira des effets favorables sur les réseaux des modes actifs à l'avenir, renforçant par la même leur potentiel.

En revanche, plusieurs points faibles ont également été identifiés :

- Le premier est le manque de **systématisme dans la prise en compte des modes doux au sein des projets** infrastructurels et urbains. Le réflexe « vélo » ou « piéton » n'est de loin pas encore acquis au sein des services ou personnes en charge desdits projets.
- Le **contexte actuel plutôt routier** de l'Ouest Lausannois reste très peu attractif pour les modes actifs, plusieurs axes constituant de vraies coupures urbaines tandis que de nombreux carrefours sont de vrais points noirs en termes de dangerosité.
- Les **projets ambitieux intercommunaux** piétons ou vélo, à l'instar de la voie verte qui doit traverser l'ensemble du territoire de l'Ouest Lausannois, font face à de nombreux écueils (administratifs, politiques et techniques) et ont ainsi beaucoup de mal à aboutir, alors qu'ils devraient être fédérateurs.
- Le relatif **déficit d'image de la mobilité douce** au sein de la population constitue aussi un point faible. Pour tendre vers une véritable multimodalité dans la pratique des usagers, une communication positive et une « mise sur pied d'égalité » des différents modes de déplacement est en effet nécessaire. Une vision multi-domaines est ainsi indispensable.

⁴ Ces notes ne doivent pas être comprises comme des indicateurs de comparaison entre villes, puisque les notes ont été données par les évaluateurs locaux. En revanche, elles permettent de :

- situer chacune des questions et des modules par rapport au niveau global de qualité.
- faire des comparaisons et mesurer une évolution si un nouvel audit BYPAD est réalisé ultérieurement.

- Enfin, le dernier principal point faible identifié porte sur le **déficit de connaissance fine de l'état des réseaux de modes doux**, pour relever notamment les points critiques et prioriser l'entretien de certains points des réseaux piétons et vélo (base de données des points critiques, entretien du réseau, etc.).

Afin de pallier les points faibles identifiés et aller encore plus loin sur les forces, plusieurs fiches-mesures ont été générées afin de créer un véritable plan d'actions. Ces fiches-mesures concernent un ou plusieurs modules BYPAD et peuvent constituer des éléments de réponses à plusieurs problématiques identifiées lors de l'audit.

Le chapitre suivant développe la démarche de génération des fiches-mesures.

4. Plan d'actions

4.1. Premières pistes de mesures

Dans le cadre du deuxième atelier, des groupes de travail ont été formés afin de statuer sur des pistes de mesures destinées à corriger en priorité les points faibles identifiés dans le diagnostic.



Les résultats du deuxième atelier font l'objet d'un PV communiqué à l'ensemble des participants (cf. annexe 6). Le tableau ci-dessous présente le résultat des réflexions, avec la liste exhaustive des actions débattues et le degré de priorité attribué collégalement aux différentes mesures.

Tableau 1 – Mesures discutées lors de l'atelier 2

Module	Action	Objectifs	Priorité donnée en atelier	Responsable(s)
Besoins des usagers (1)	Réaliser des enquêtes de satisfaction des usagers (1.1)	Faire remonter les attentes des usagers	Forte	Communes et SDOL
	Exploiter la plateforme bikeable.ch (1.2)	Identifier les points noirs du réseau et communiquer sur les mesures réalisées	Forte	Communes et SDOL
Responsabilités et coordinations (2)	Créer un groupe piéton (2.1)	Améliorer le lien entre la planification et la réalisation des projets	Forte	Communes et SDOL
	Créer une commission piétonne / vélo interne à l'Ouest Lausannois (2.2)	Améliorer la coordination entre Communes et SDOL sur les projets en cours	Moyenne	Communes, SDOL et PoOuest
La politique piétons / cycles dans les textes (3)	Elaborer un guide des bons aménagements piétons / vélos (3.1)	Standardiser le niveau des aménagements mobilité douce à l'échelle de l'Ouest Lausannois	Moyenne	Communes, SDOL et PoOuest
	S'accorder sur des objectifs cibles mesurables (3.2)	Faire progresser la pratique des modes doux sur l'Ouest Lausannois	Forte	Communes et SDOL
	Généraliser les plans directeurs communaux (3.3)	Intégrer les planifications supérieures et planifier les réseaux modes doux à l'échelle communale	X : Plan directeur intercommunal en cours	

Module	Action	Objectifs	Priorité donnée en atelier	Responsable(s)
Moyens et personnels (4)	Instituer un crédit-cadre intercommunal mobilité douce (4.1)	Soutenir financièrement les mesures mobilité douce d'intérêt commun	Forte	Communes, SDOL et UNIL / EPFL
	Renforcer les moyens humains pour répondre aux objectifs de mobilité douce (4.2)	Sensibiliser les planificateurs aux enjeux et objectifs liés à la mobilité douce. Evaluer le besoin en effectif.	Forte	Communes, SDOL et DGMR
	Diagnostic du réseau modes doux (5.1)	Etat des lieux des modes doux à l'échelle communale	Forte	Communes et SDOL
Infrastructures et sécurité (5)	Résorber les points noirs du réseau (5.2)	Sécuriser les déplacements des modes doux / augmenter la pratique et l'intermodalité	Forte	Communes, SDOL et PoIOuest
	Réaliser des actions quick win (5.3)	Réaliser à court terme et moyens frais des aménagements favorables aux modes doux	Moyenne	Communes
	Renforcer la qualité et la fonctionnalité des interfaces TP (5.4)	Faciliter l'intermodalité dans l'Ouest Lausannois	Faible	TL, CFF, MBC
	Expertiser systématiquement les projets d'aménagement (5.5)	Aider les différents partenaires à favoriser le report modal vers les modes doux	Forte	SDOL
	Mettre à disposition des ateliers et installations en libre-service pour réparer les vélos (5.6)	Offrir des services à la population	Faible	Communes
	Développer l'offre de vélos en libre-service (5.7)	Densifier le réseau existant pour augmenter la pratique (visibilité)	Faible	Publibike et privés
	Combler les manques et augmenter la qualité du stationnement vélos (5.8)	Augmenter la pratique du vélo	Moyenne	Communes
	Information et éducation (6)	Promouvoir les cours de mobilité et de remise en selle (6.1)	Maintenir et augmenter la pratique de la mobilité douce auprès de tous	Faible
Communiquer sur les itinéraires modes doux conseillés (6.2)		Faire connaître les possibilités de déplacements modes doux (dans l'OL) à tous	Moyenne	SDOL

Module	Action	Objectifs	Priorité donnée en atelier	Responsable(s)
Promotion et partenariats (7)	Généraliser la diffusion de l'information (7.1)	Augmenter l'usage des modes doux	Moyenne	Communes et SDOL
	Soutenir l'essor des vélos à assistance électrique (7.2)	Encourager le développement d'une alternative crédible à la voiture individuelle	Faible	Communes
	Développer le transport d'achats à vélo (7.3)	Réduction de l'utilisation de la voiture pour le transport de marchandises	Moyenne	Communes et SDOL
	Promouvoir les plans de déplacement scolaire (7.4)	Maintenir et augmenter la pratique des modes doux sur le chemin de l'école	Forte	Communes et PoOuest
	Promouvoir les plans de mobilité d'entreprise (7.5)	Augmenter la pratique des modes doux dans les déplacements pendulaires	Moyenne	Communes
	Développer les actions marketing et événementielles mobilité douce (7.6)	Encourager les actions marketing et événementielles mobilité douce	Faible	Communes et SDOL
Actions indirectes (8)	Intégrer les vélos électriques (VAE) dans la planification (8.1)	Considérer les contraintes et besoins de ce mode de déplacement dans la planification urbaine	Forte	Communes et SDOL
	Rééquilibrer l'usage des espaces publics au profit des modes doux (8.2)	Favoriser des conditions-cadres pour la mobilité douce	Forte	Communes et SDOL
Evaluation et impact (9)	Mettre sur pied un observatoire de la mobilité douce (9.1)	Monitorer la pratique des modes doux et prédire son évolution	Forte	SDOL

4.2. Mesures retenues

La dernière étape de la démarche a consisté à retravailler les actions proposées dans le but de faire émerger un véritable plan d'actions basé sur une liste raccourcie de mesures. Un accent particulier a été mis sur les actions de priorité moyenne et forte. Finalement, après regroupement et tri, **sept mesures phares** sont retenues par la Maîtrise d'ouvrage (cf. tableau 2 ci-après).

Ces mesures ont fait l'objet de fiches, qui intègrent les questions des ressources humaines et financières nécessaires, ainsi que les éventuels liens avec les autres planifications directrices (et tout particulièrement le PDi). Ces fiches mesures sont présentées sur les pages 13 à 19.

Tableau 2 – Plan d'action retenu

Mesure n°	Type	Objectif	Lien avec actions atelier 2 (tableau 1)
1	Réaliser les infrastructures du réseau mobilité douce	<ul style="list-style-type: none"> Prioriser la réalisation de toutes les mesures infrastructurelles déjà planifiées Identifier les lacunes du réseau à l'échelle fine et prioriser les interventions par des mesures à court terme et à coûts modérés 	Actions 5.1 / 5.2 / 5.3 / 5.4 / 5.7
2	Faire de la place pour la mobilité douce dans l'espace public	<ul style="list-style-type: none"> Offrir un contexte favorable aux déplacements en MD, avec des aménagements appropriés et une modération / limitation du trafic motorisé 	Action 8.2
3	Développer ensemble les itinéraires de mobilité douce d'intérêt régional	<ul style="list-style-type: none"> Etablir une collaboration intercommunale pour l'étude des axes de MD d'intérêt régional (vision des projets à large échelle) 	Actions 3.3 / 4.1
4	Améliorer le stationnement vélo	<ul style="list-style-type: none"> Favoriser l'attractivité du vélo en améliorant les conditions de stationnement 	Action 5.8
5	Renforcer le réflexe mobilité douce et les moyens humains pour les projets	<ul style="list-style-type: none"> Renforcer le réflexe mobilité douce à large échelle pour tous les projets d'aménagements urbains et durant les chantiers 	Actions 2.1 / 2.2 / 3.1 / 4.2 / 5.5
6	Promouvoir la mobilité douce auprès de tous les publics	<ul style="list-style-type: none"> Faire connaître les offres à disposition Encourager la pratique des modes doux. Viser des acteurs multiples (écoles par exemple) 	Actions 5.6 / 6.1 / 6.2 / 7.1 / 7.2 / 7.3 / 7.4 / 7.5 / 7.6
7	Mettre en place un monitoring de la mobilité – volet mobilité douce	<ul style="list-style-type: none"> Définir des objectifs cibles et horizons de réalisation Etablir un monitoring de la pratique des modes doux, évolution, prédiction Assurer une veille technologique et sociale sur les pratiques et solutions 	Action 1.1 / 1.2 / 3.2 / 8.1 / 9.1

Mesure 1	Réaliser les infrastructures du réseau mobilité douce		
Description :	<ul style="list-style-type: none"> - Prioriser la réalisation de toutes les mesures infrastructurelles déjà planifiées - Identifier les lacunes du réseau à l'échelle fine et prioriser les interventions par des mesures à court terme et à coûts modérés 		
Type de mesure :	Gouvernance <input type="checkbox"/>	Thématique <input checked="" type="checkbox"/>	Incitation <input type="checkbox"/>
Actions à mener :	<p><u>Actions communales</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Passer en revue les mesures infrastructurelles déjà planifiées et prioriser leur réalisation - Élaborer un diagnostic du réseau fin à l'échelle communale (sur la base du réseau fin PDi en ce qui concerne les piétons) - Identifier les déficits (discontinuités, détours, respect LHand, intersections dangereuses, qualité d'aménagement). Utilisation de la base de données du Monitoring. - Prioriser les interventions selon un graphique urgence / importance. Evaluation des coûts et planning intentionnel - Profiter des opportunités de chantiers pour réaliser des aménagements MD <p><u>Actions intercommunales</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Tenir un tableau de bord des mesures infrastructurelles planifiées et de l'état d'avancement - Coordonner opportunités de chantiers / lacunes identifiées (base données) <p><u>POL</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Mettre en œuvre des actions légères « quick-win » pour la mobilité douce (signalisation, contresens cyclables, etc.) <p><u>Hautes-Ecoles</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Exploiter le potentiel des étudiants des hautes écoles pour réaliser des projets d'aménagements-test dans le cadre de projets académiques. 		
Priorité :	Priorité forte <input checked="" type="checkbox"/>	Priorité moyenne <input type="checkbox"/>	Priorité faible <input type="checkbox"/>
Ressources(s) :	Coût faible <input type="checkbox"/>	Coût moyen <input checked="" type="checkbox"/>	Coût élevé <input type="checkbox"/>
	Investissement humain faible <input type="checkbox"/>	Investissement humain moyen <input type="checkbox"/>	Investissement humain élevé <input checked="" type="checkbox"/>
Suivi de la mesure :	Intégrer aux mesures « actions quick-win pour la mobilité douce », « Mettre en œuvre des zones modérées », « aménager les interfaces et arrêts TP » du PDi		

Mesure 2	Faire de la place pour la mobilité douce dans l'espace public		
Description :	- Offrir un contexte favorable aux déplacements en mobilité douce, avec des aménagements appropriés et une modération / limitation du trafic motorisé		
Type de mesure :	Gouvernance <input type="checkbox"/>	Thématique <input checked="" type="checkbox"/>	Incitation <input type="checkbox"/>
Actions à mener :	<p><u>Actions communales</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Mettre en application le concept des poches - Compléter ou améliorer les zones modérées pour favoriser la mobilité douce - Réduire l'emprise du stationnement TIM sur le domaine public au profit de la mobilité douce (analyse préalable des besoins par quartier) <p><u>Actions intercommunales</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Suivre les études de planification, concept des poches PALM2016 et PDi - Regrouper des exemples de bonnes pratiques « code de la rue », rue cyclables, zones de rencontre, etc. - Etablir une politique du stationnement motorisé coordonnée à l'échelle régionale (réduction de l'emprise du stationnement et réduction du trafic) <p><u>POL</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Réaliser des Campagnes préventives (vitesses) et sensibilisation dans les zones modérées - Collaborer à la réalisation de mesures éphémères ou mesures test (30kmh, réservation de certains axes pour MD durant l'été, ajout de stationnement vélo temporaire près des plages, etc..) 		
Priorité :	Priorité forte <input checked="" type="checkbox"/>	Priorité moyenne <input type="checkbox"/>	Priorité faible <input type="checkbox"/>
Ressources(s) :	Coût faible <input type="checkbox"/>	Coût moyen <input checked="" type="checkbox"/>	Coût élevé <input type="checkbox"/>
	Investissement humain faible <input type="checkbox"/>	Investissement humain moyen <input type="checkbox"/>	Investissement humain élevé <input checked="" type="checkbox"/>
Suivi de la mesure :	Intégrer aux mesures « accompagner le développement des jonctions autoroutières » et « mettre en œuvre des zones modérées » du Pdi		

Mesure 3	Développer ensemble les itinéraires de mobilité douce d'intérêt régional		
Description :	- Etablir une collaboration intercommunale pour l'étude des axes de mobilité douce d'intérêt régional (vision des projets à large échelle)		
Type de mesure :	Gouvernance <input checked="" type="checkbox"/>	Thématique <input type="checkbox"/>	Incitation <input type="checkbox"/>
Actions à mener :	<p><u>Actions communales</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Se mettre d'accord sur une clé de répartition pour le financement des études de projets d'importance régionale - Envisager la possibilité que la redistribution de la redevance CO2 versée aux communes puisse venir alimenter un fond mobilité douce. <p><u>Actions intercommunales</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Identifier les projets mobilité douce d'importance régionale nécessitant une étude globale et coordonnée - Porter les études de projet d'importance régionale <p><u>Hautes Ecoles</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Participer dans certains cas aux études de projet d'importance régionale. 		
Priorité :	Priorité forte <input checked="" type="checkbox"/>	Priorité moyenne <input type="checkbox"/>	Priorité faible <input type="checkbox"/>
Ressources(s) :	Coût faible <input type="checkbox"/>	Coût moyen <input type="checkbox"/>	Coût élevé <input checked="" type="checkbox"/>
	Investissement humain faible <input checked="" type="checkbox"/>	Investissement humain moyen <input type="checkbox"/>	Investissement humain élevé <input type="checkbox"/>
Suivi de la mesure :			

Mesure 4	Améliorer le stationnement vélo		
Description :	- Favoriser l'attractivité du vélo en améliorant les conditions de stationnement		
Type de mesure :	Gouvernance <input type="checkbox"/>	Thématique <input checked="" type="checkbox"/>	Incitation <input type="checkbox"/>
Actions à mener :	<p><u>Actions communales (domaine public)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Identifier les marges de manœuvres pour réaliser de nouvelles places vélos de qualité sur la base du diagnostic (offre en stationnement lacunaire, etc.). - Favoriser une offre de qualité et en quantité suffisante <p><u>Actions communales (domaine privé – police des constructions)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Intégrer les normes VSS dans les règlements communaux ou y faire référence (à défaut celles-ci s'appliquent). - Travailler avec la police des constructions pour veiller aux aspects qualitatifs du stationnement vélo dans les bâtiments. - Vérifier la mise en œuvre réelle des places vélos dimensionnées selon les normes. <p><u>Ouest-lausannois</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Etablir un diagnostic global du stationnement vélo à l'échelle de l'Ouest lausannois pour les équipements publics - Sensibiliser les commerçants et les entreprises sur l'intérêt du stationnement vélo à proximité de leur entreprise. 		
Priorité :	Priorité forte <input checked="" type="checkbox"/>	Priorité moyenne <input type="checkbox"/>	Priorité faible <input type="checkbox"/>
Ressources(s) :	Coût faible <input type="checkbox"/>	Coût moyen <input checked="" type="checkbox"/>	Coût élevé <input type="checkbox"/>
	Investissement humain faible <input type="checkbox"/>	Investissement humain moyen <input type="checkbox"/>	Investissement humain élevé <input checked="" type="checkbox"/>
Suivi de la mesure :	Lié à la mesure «infrastructures du réseau MD »		

Mesure 5	Renforcer le réflexe mobilité douce et les moyens humains pour les projets		
Description :	- Renforcer le réflexe mobilité douce à large échelle pour tous les projets d'aménagements urbains et durant les chantiers		
Type de mesure :	Gouvernance <input checked="" type="checkbox"/>	Thématique <input type="checkbox"/>	Incitation <input type="checkbox"/>
Actions à mener :	<p><u>Actions communales</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Renforcer le réflexe mobilité douce dans l'élaboration des projets urbains - Organiser des Echanges d'expériences entre Communes ou entre Communes et SDOL - Pour les communes qui n'en disposent pas, constituer un groupe d'acteurs politiques, techniques et représentants des usagers piétons à l'image du groupe piétons de Renens. - Solliciter systématiquement la DGMR comme partenaire dès les phases amont du projet. - Organiser des visites techniques entre responsables (formation continue) - Sensibiliser les acteurs variés sur les modes doux et leur intérêt. <p><u>Actions intercommunales</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Etablir une documentation de bonnes pratiques et exemples en matière de mobilité douce sur la base des normes Suisses et internationales en s'adaptant au contexte. Dans un premier temps, cela peut être une compilation des documents existants. Dans un deuxième temps, réaliser un cahier des charges type pour le traitement de la mobilité douce dans les projets d'aménagements et veiller à son utilisation. - Assurer des prestations de soutien et conseil à la demande par le bureau SDOL aux Communes de l'OL (séances bilatérales ou « guichet » par exemple) <p><u>POL</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Intégrer la mobilité douce durant les phases de chantier (mesures temporaires et sécurisation, signalisation) 		
Priorité :	Priorité forte <input checked="" type="checkbox"/>	Priorité moyenne <input type="checkbox"/>	Priorité faible <input type="checkbox"/>
Ressources(s) :	Coût faible <input type="checkbox"/>	Coût moyen <input checked="" type="checkbox"/>	Coût élevé <input type="checkbox"/>
	Investissement humain faible <input type="checkbox"/>	Investissement humain moyen <input type="checkbox"/>	Investissement humain élevé <input checked="" type="checkbox"/>
Suivi de la mesure :	Intégrer aux mesures « instaurer une culture de bonnes pratiques de la mobilité douce » et « mettre en place un groupe de suivi MD » du PDi		

Mesure 6	Promouvoir la mobilité douce auprès de tous les publics		
Description :	<ul style="list-style-type: none"> - Faire connaître les offres à disposition et encourager la pratique des modes doux - Viser des acteurs multiples (écoles par exemple) 		
Type de mesure :	Gouvernance <input type="checkbox"/>	Thématique <input type="checkbox"/>	Incitation <input checked="" type="checkbox"/>
Actions à mener :	<p><u>Actions communales</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Promouvoir les plans de mobilité pour les nouvelles entreprises du territoire ainsi que pour les entreprises existantes - Disposer d'un catalogue d'information sur l'offre de mobilité à disposition sur tout l'Ouest Lausannois et distribuer ces brochures aux nouveaux habitants. - Encourager les participations aux grandes manifestations MD du type biketowork, biketoschool, etc. - Mettre en place des ateliers vélo ou bornes d'outillage - Utiliser une base de données informatique commune pour échanger des informations entre communes et SDOL (articles, normes, problèmes, solutions...) <p><u>Actions intercommunales</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Définir un plan de communication MD à l'échelle de l'Ouest Lausannois (météo, sécurité, équipements, magasins spécialisés, actions éphémères, etc.) en valorisant fortement les réseaux sociaux. - Organiser annuellement un forum piétons / vélo (ateliers thématiques, stands de marques de vélos, d'associations, de communes, tests de vélos, etc.). - Promouvoir l'utilisation de plateformes online (bikeable.ch, sondages, etc.). - Développer la communication autour du jalonnement en cours de réalisation. - Communiquer sur le guide à vélo publié par le SDOL (achat à vélo, etc.). <p><u>POL / Ecoles</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Mettre en place par exemples un système de permis piétons / vélos pour les élèves âgés entre 8 et 10 ans avec des ateliers pratiques et une attestation de réussite délivrée par PoOuest. <p><u>Ecoles</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Promouvoir les plans de déplacements scolaires qui intègrent les pédibus, les vélos bus. Promouvoir et informer dès le plus jeune âge sur les modes doux 		
Priorité :	Priorité forte <input checked="" type="checkbox"/>	Priorité moyenne <input type="checkbox"/>	Priorité faible <input type="checkbox"/>
Ressources(s) :	Coût faible <input type="checkbox"/>	Coût moyen <input checked="" type="checkbox"/>	Coût élevé <input type="checkbox"/>
	Investissement humain faible <input type="checkbox"/>	Investissement humain moyen <input type="checkbox"/>	Investissement humain élevé <input checked="" type="checkbox"/>
Suivi de la mesure :	Intégrer à la mesure « promouvoir l'usage de la mobilité douce » du PDi		

Mesure 7	Mettre en place un monitoring de la mobilité – volet mobilité douce		
Description :	<ul style="list-style-type: none"> - Définir des objectifs cibles et horizon de réalisation - Etablir un monitoring de la pratique des modes doux, évolution, prédiction - Assurer une veille technologique et sociale sur les pratiques et solutions 		
Type de mesure :	Gouvernance <input checked="" type="checkbox"/>	Thématique <input type="checkbox"/>	Incitation <input type="checkbox"/>
Actions à mener :	<p><u>Actions communales</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Renseigner l'observatoire sur les différents indicateurs (aménagement réalisés, comptages ?) - Intégrer les nouvelles technologies / mobilités dans les projets <p><u>Actions intercommunales</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Définir des objectifs chiffrés dans le cadre du PDI - Intégrer les nouvelles technologies / mobilités dans la planification - Coordonner l'observatoire de la mobilité à l'échelle régionale + communication - Suivre l'évolution des nouvelles technologies et diffuser les informations aux Communes - Etablir des Partenariats avec les Hautes Ecoles (recherche) - Collecter les remarques des usagers à l'échelle régionale (bikeable, associations, etc.) <p><u>POL</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Fournir les données accidents à l'observatoire <p><u>Hautes Ecoles</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Collaborer dans le domaine de la recherche appliquée au territoire - Mettre à disposition les Statistiques et enquêtes réalisées 		
Priorité :	Priorité forte <input checked="" type="checkbox"/>	Priorité moyenne <input type="checkbox"/>	Priorité faible <input type="checkbox"/>
Ressources(s) :	Coût faible <input type="checkbox"/>	Coût moyen <input checked="" type="checkbox"/>	Coût élevé <input type="checkbox"/>
	Investissement humain faible <input type="checkbox"/>	Investissement humain moyen <input checked="" type="checkbox"/>	Investissement humain élevé <input type="checkbox"/>
Suivi de la mesure :	Intégrer à la mesure « créer un observatoire de la mobilité » du Pdi		

5. Conclusions

L'audit sur les mobilités actives au sein de l'Ouest Lausannois, s'est appuyé sur une démarche participative, conformément à la méthodologie BYPAD poursuivie. L'ensemble du processus a ainsi été mené en étroite collaboration avec le bureau du SDOL et un groupe de travail ad hoc composé de représentants des principaux acteurs du territoire, à savoir les décideurs, les techniciens et les usagers des réseaux de mobilités douces.

Finalement, la démarche aura été riche en enseignements et partage de connaissances, qui ont permis d'aboutir en :

- Une **évaluation partagée de la situation actuelle** des politiques piétonnes et cyclables au sein de l'Ouest Lausannois, au travers de la « notation » de 30 thématiques regroupée en 9 modules, permettant de faire émerger les points forts et les points faibles des politiques précitées ;
- Un plan d'action composé de **7 fiches-mesures** visant à répondre aux déficits identifiés de façon pragmatique, lié à une ou plusieurs entités responsables.

Ce plan de mesures, rattachées aux différents modules et priorisées, doit dorénavant être validé par les membres de l'exécutif des communes de l'Ouest lausannois afin de faire avancer le processus.

A noter que la certification BYPAD à proprement parlé, portant sur la politique cyclable de l'Ouest lausannois, ne sera décernée que lorsque le plan d'actions aura été officiellement adopté.

6. Annexes

Sommaire des annexes

Annexe 1. Définition des modules BYPAD	22
Annexe 2. Questionnaire Bypad	25
Annexe 3. Détail par question	64
Annexe 4. Forces et faiblesses identifiées	70
Annexe 5. Liste des participants à l'audit	73
Annexe 6. Procès-verbaux des ateliers	74

Annexe 1. Définition des modules BYPAD

Les définitions ci-dessous sont tirées du guide des évaluateurs⁵.

Les thèmes ont été regroupés en neuf modules : quatre appartiennent à la planification (1-4), quatre aux actions d'accompagnement (5-8) et une au suivi (9).

Planification (35% de la notation)

1. Besoins des usagers

Le module "Besoins des usagers" étudie comment les besoins des cyclistes sont identifiés et gérés. L'attention porte sur la façon dont la ville ou l'agglomération implique les usagers et comment sont organisées la concertation et la participation des usagers dans le processus de prise de décision politique. Le module évalue et fixe une approche stratégique orientée vers le « client ».

2. Responsabilité et coordination

Le module "Responsabilité et coordination" analyse le poids et l'engagement des élus et des fonctionnaires décisionnaires sur la qualité de la politique cyclable. Est-ce que les personnes haut placées ont une influence motivante et inspirante sur la politique cyclable ? Prennent-elles la tête des opérations, peuvent-elles (matériellement) s'impliquer pour manager le changement ?

Une attention particulière est accordée à l'existence d'instances de coordination à l'intérieur d'une même administration ainsi qu'avec les partenaires extérieurs. La façon dont les (associations des) usagers peuvent se faire entendre est également intégrée dans ce module. Sur un plan politique, il est également intéressant de clarifier qui porte la responsabilité (une personne ou l'ensemble du conseil municipal/communautaire).

Enfin, ce module analyse la manière de communiquer sur la politique cyclable avec les décisionnaires. Est-ce qu'il existe un échange d'information continu entre les services en charge de la politique cyclable et tous les conseillers municipaux/communaux ?

Dans le cas d'une agglomération, il serait intéressant de savoir comment la coordination et la communication entre les différentes communes de l'agglomération sont organisées. Est-ce qu'il existe un échange et une concertation entre les communes et les autorités responsables ? Est-ce qu'il existe une instance de coordination et de décision permanente chargée de préparer et de conseiller en matière de décisions stratégiques dans le cadre de la politique de transports ?

3. Politiques dans les textes

Le module "Politiques dans les textes" analyse la stratégie en faveur du vélo en cours et la façon dont elle est traduite dans la programmation. Quel est le contenu de la politique cyclable et jusqu'à quel degré est-elle intégrée dans un cadre plus large. D'autres points d'intérêt concernent la planification à long terme, des accords (obligatoires), la définition de priorités ainsi que la prise en compte de problèmes dépassant le cadre strict du vélo.

4. Personnel et moyens

Le module "Personnel et moyens" traite d'une part les aspects financiers et d'autre part les ressources humaines mise à disposition de la politique cyclable. Quelles sont les sources financières disponibles et qu'est-il fait pour assurer la continuité des moyens financiers ? Est-ce qu'il existe des incitations financières pour aider au

⁵ Document 05/01/2007 FR - BYPAD_quest_cities_version-3 1_FRAN_FINAL 070105 V2

démarrage de projets (de service) innovants en faveur du vélo ? Quel est l'effort développé pour négocier des budgets pour une meilleure politique cyclable ? Qui élabore et met en œuvre la politique cyclable ?

Il est également intéressant de savoir qui est impliqué dans l'élaboration de cette politique sur un plan officiel et jusqu'à quel degré les élus ou responsables de services ont une prise sur la politique (de mobilité).

Pour les grandes villes et agglomérations, la qualification du personnel et leurs possibilités de perfectionner leurs compétences sont également prises en compte.

Actions (60% de la notation)

Les modules regroupés dans le thème "Actions" sont la partie opérationnelle de la stratégie locale en faveur du vélo. Quatre modules différents ont été définis car la diversité des mesures qu'il est possible de prendre, est importante.

5. Infrastructure et sécurité

Quelle est l'infrastructure réalisée et comment est-elle entretenue ? L'amélioration de la sécurité est un aspect incontournable de la politique cyclable et bénéficie d'une attention particulière dans ce module. La prise en compte du vélo en complément des transports collectifs et la mise en place de services complémentaires comme le stationnement sécurisé, les vélostations, etc. sont également intégrés dans ce module.

Le questionnaire à destination des grandes villes et agglomérations traite également la prévention du vol des vélos et les mesures spécifiques pour le stationnement des vélos.

6. Information et éducation

Le module "Information et éducation" regarde de plus près la façon dont la ville et/ou l'agglomération informent les habitants sur la politique cyclable. Qu'est-ce qu'il est fait en termes de formation et de « remise en selle » ? Enfin, le questionnaire pour les grandes villes et agglomérations analyse également les mesures pour faciliter l'orientation des cyclistes.

7. Promotion et partenariats

Ce module vise à analyser la façon dont la ville et/ou l'agglomération s'adressent aux différents groupes-cibles. Comment impliquent-elles les partenaires correspondants ou collaborent-elles avec eux ? Qu'est-ce qu'elles font pour augmenter la pratique du vélo en informant et en sensibilisant ? Quelles sont les mesures prises pour encourager à aller au travail, à l'école en vélo ou de l'utiliser pour faire ses courses etc. ? Comment les employeurs, établissements scolaires, commerçants etc. sont impliqués ? Est-ce qu'il existe des mesures pour inciter à utiliser le vélo tout au long de sa vie ? Enfin, le module explore comment l'image du vélo est promue.

8. Actions complémentaires

Ce module tient compte des actions ou des décisions qui vont au-delà de la politique cyclable proprement dite et qui peuvent avoir un impact sur l'utilisation du vélo. Deux aspects sont pris en compte. Qu'est-ce qu'il est fait pour réduire l'utilisation de la voiture ? De quelle manière la politique d'urbanisme facilite-elle la politique cyclable ? Il y a différents domaines stratégiques qui affectent indirectement l'usage du vélo. Pour cette raison, il est important de viser ces domaines afin d'éviter des effets contreproductifs.

Le questionnaire des grandes villes et agglomérations analyse également comment les effets positifs du vélo sur la santé sont valorisés pour encourager l'usage du vélo.

Evaluation (5% de la notation)

9. Suivi et impact

Le module "Suivi et impact" vise les effets de la politique cyclable. Comment est-ce que la ville ou l'agglomération mesure l'impact de ses actions ? Comment est-ce que la qualité des mesures et des actions est assurée ? Comment est-ce que l'évolution de l'usage du vélo et l'amélioration de la sécurité sont mesurés ?

Annexe 2. Questionnaire Bypad

Nom : Cliquez ici pour taper du texte.

Prénom : Cliquez ici pour taper du texte.

Entité : Cliquez ici pour taper du texte.

MODULE 1 : BESOINS DES USAGERS

NB :

- La mention « commune(s) » peut généralement être extrapolée aux entités Hautes Ecoles (EPFL / UNIL) dans ce questionnaire.
- La « politique » piétonne / cyclable concerne l'étape actuellement rendue publique du PDi (plan directeur intercommunal).
- Les questions portant sur les mesures et les suivis des mesures se réfèrent à la situation actuelle de fonctionnement (2019).

Question 1: De quelle manière les communes de l'Ouest lausannois connaissent-elles les besoins des piétons / cyclistes ?

Niveau	Description du niveau	Piétons	Cyclistes
0	Les besoins des usagers ne sont pas connus.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1	Les besoins des usagers sont pris en compte quand un problème doit être résolu.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	L'information existante sur les besoins des usagers (manuels, guides, etc.) est utilisée exceptionnellement. Les besoins des usagers locaux sont analysés quand des projets spécifiques doivent être mis en place. <i>Exemple : quelques enquêtes réalisées en interne, etc.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	L'analyse des besoins des usagers suit les étapes qui sont proposées par les guides existants. Des enquêtes auprès des usagers-cibles (potentiels) sont effectuées occasionnellement et constituent une base de réflexion pour mettre en œuvre la politique piétonne / cyclable. <i>Exemple : sondage d'opinion auprès des piétons ou des cyclistes tous les 5 ans.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	La connaissance générale des besoins des usagers est enrichie par le recensement des plaintes et des propositions des usagers locaux. Des réunions avec des usagers représentatifs des groupes de référence sont tenues régulièrement. <i>Exemple : les enfants/jeunes qui utilisent le vélo pour aller à l'école, les personnes qui vont travailler à pied, celles qui laissent leur vélo dans les gares.</i> L'analyse cherche toujours à déterminer si les besoins et les problèmes de chacun sont différents. De nouvelles méthodes sont développées afin d'établir les besoins d'usagers particuliers de référence. <i>Exemple : les professeurs font remplir des questionnaires à leurs élèves sur leur trajet domicile-école; les données récoltées sont transmises aux services techniques en charge de l'aménagement du territoire.</i> Les expériences, les études et les projets pilotes sont effectués et évalués pour obtenir une information valable sur les besoins des usagers sur des thèmes spécifiques. L'adhésion à des réseaux de collectivités locales est une source importante d'information sur les besoins des usagers, sur les méthodes d'analyse et d'évaluation à employer.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Commentaires	Cliquez ici pour taper du texte.		

Question 2: Comment les associations des piétons / cyclistes sont-elles impliquées ?

Niveau	Description du niveau	Piétons	Cyclistes
0	Les associations ne sont pas impliquées.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1	<p>Les associations d'usagers sont impliquées si elles font suffisamment de pression sur le personnel administratif et les élus.</p> <p>Les requêtes et les propositions des usagers sont prises en compte de manière aléatoire.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	<p>Les associations des piétons / cyclistes sont occasionnellement impliquées lorsqu'un projet concret est planifié.</p> <p>Les associations des piétons / cyclistes sont occasionnellement invitées par le personnel administratif pour discuter de certains points.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	<p>Des échanges sont organisés régulièrement pour connaître les besoins des piétons / cyclistes entre le personnel administratif, les politiciens, les experts et les associations (en grande partie en interne et uniquement au sujet de réponses à apporter aux problèmes de mobilité).</p> <p>Les associations des piétons / cyclistes peuvent faire des propositions en leur nom, pour de nouveaux projets. Ces propositions sont examinées sérieusement.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	<p>Les associations des piétons / cyclistes sont impliquées dès le début de la réflexion.</p> <p>Les décisions politiques portant sur des projets de mobilité sont toujours précédées par la consultation des associations des piétons / cyclistes.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p><i>Commentaires</i></p>	<p>Cliquez ici pour taper du texte.</p>		

MODULE 2 : RESPONSABILITES ET COORDINATIONS

Question 3: Quelle influence ont les personnes-clés (élus, responsables techniques) sur l'application des mesures en faveur des piétons / cyclistes ?

Niveau	Description du niveau	Piétons	Cyclistes
0	Leur influence est inexistante.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1	L'influence des élus et responsables techniques est aléatoire et limitée , parce que les responsabilités pour la mise en place de la politique piétonne / cyclable se situent à une échelle décisionnelle peu élevée.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	<p>Certaines personnes (élus et/ou responsables techniques) font un travail de pionnier en mettant en place une politique en faveur des piétons / vélos.</p> <p>Les élus et/ou les responsables techniques soutiennent des mesures en faveur des piétons / vélos tant qu'aucun autre intérêt n'est en jeu.</p> <p>La politique piétonne / cyclable passe au second plan.</p> <p><i>Exemple : des places de stationnement pour les vélos sont créées pour autant qu'on ne supprime pas des places pour les voitures.</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	<p>La pertinence de la marche / du vélo est toujours reconnue quand le sujet de la mobilité est abordé.</p> <p>Les élus et/ou les responsables techniques perçoivent la marche / le vélo comme un mode de transport à part entière et le prennent systématiquement en considération lors de réflexions portant sur les autres modes de transport.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	<p>Les atouts de la marche / du vélo sont toujours reconnus au niveau de la politique locale en général. Les élus et les responsables techniques chargés de la politique piétonne / cyclable ont réussi à utiliser la politique piétonne / cyclable comme un thème fort de la communication publique.</p> <p>Les personnes clé ont démontré qu'elles ont une vision globale et qu'elles savent poursuivre des objectifs bien déterminés et pertinents en ce qui concerne la politique piétonne / cyclable. Ces modes jouissent d'une considération sérieuse au niveau politique.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p><i>Commentaires</i></p>	<p>Cliquez ici pour taper du texte.</p>		

Question 4: Quelles structures ou groupes de travail internes « piétons » / « vélos » existent dans les communes de l'Ouest lausannois?

Niveau	Description du niveau	Piétons	Cyclistes
0	Aucune commission ou groupe de travail n'existe.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1	Mise en place de groupes de travail internes si un problème spécifique à la marche à pied / au vélo apparaît. Les partenaires extérieurs sont consultés si un problème apparaît (DGMR, tl, usagers, etc.).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	Il existe un groupe de travail interne au sujet de la politique piétonne / cyclable. Des réunions sont organisées occasionnellement (sans qu'un problème spécifique n'en soit à l'origine) avec des groupes de travail extérieurs (collectivités locales, autres partenaires extérieurs, etc.) qui traitent les questions spécifiques de la politique piétonne / cyclable.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	Il existe un groupe de travail interne « piétons » / « vélos » permanent pour l'Ouest lausannois. Il y a des échanges partenariaux réguliers avec les autorités supérieures et/ou avec d'autres communes limitrophes qui sont en charge de la politique piétonne / cyclable.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	Il existe une commission "piétons" / "vélo" permanente composée d'élus et d'employés issus de milieux différents et transversaux (transports, environnement, santé, éducation, etc.). Son rôle est clairement identifié dans le processus décisionnel en matière de transport et de développement urbain. L'élaboration de stratégies pour les piétons / cyclistes et la mise en place des mesures en faveur des piétons / cyclistes se font dans le cadre d'une coopération pro-active avec les autorités supérieures.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Commentaires	Cliquez ici pour taper du texte.		

Question 5: Quel est le niveau d'implication des décideurs par rapport à la politique piétonne / cyclable ?

Niveau	Description du niveau	Piétons	Cyclistes
0	Ils ne sont pas impliqués.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1	<p>La communication des mesures planifiées ou réalisées (infrastructures) aux différents services et aux autorités compétentes se fait uniquement si ceux-ci en font la demande.</p> <p>La communication des mesures planifiées ou réalisées (infrastructure) à la population se fait en utilisant les supports officiels, les journaux, lettres internes etc.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	Les objectifs de la politique piétonne / cyclable sont communiqués occasionnellement aux différents services et autorités compétentes.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	<p>La communication autour de la politique piétonne / cyclable se fait de façon systématique avec tous les services et autorités compétentes.</p> <p><i>Exemple : il existe une base de données commune qui contient les informations relatives à la politique piétonne / cyclable.</i></p> <p>L'information des bonnes pratiques (nationales ou internationales) est diffusée afin de promouvoir des idées innovantes.</p> <p><i>Exemple : par Intranet, presse écrite, vidéos, etc.</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	<p>Entre le référent piétons / vélos et tous les élus, l'échange d'information, d'arguments et d'outils se fait de façon permanente pour intégrer la politique piétonne / cyclable dans les autres politiques publiques.</p> <p>Les résultats et la compréhension des expérimentations, études et projets pilotes pour connaître les besoins des usagers sont communiqués aux décideurs et aux experts de façon structurée.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p><i>Commentaires</i></p>	<p>Cliquez ici pour taper du texte.</p>		

Question 6: Comment sont organisés la coordination et l'échange d'informations entre les différentes communes / entités de l'Ouest lausannois et les partenaires extérieurs?

Niveau	Description du niveau	Piétons	Cyclistes
0	Il n'y a pas de coordination ni d'échanges.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1	<p>Les communes et les autres partenaires (hautes écoles, opérateurs de transports, etc.) se consultent si un problème se présente. Des mesures programmées ou réalisées sont communiquées aux autres communes et autorités compétentes sur leur demande. La planification des aménagements piétons / cyclables s'arrête aux limites communales.</p> <p><i>Exemple : Si un piéton / cycliste a un accident avec un bus, les partenaires se contactent.</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	<p>Il y a un groupe de travail "piéton" / "vélo" à l'échelle de l'Ouest lausannois, composé d'élus et personnels administratifs de différentes communes et d'autres autorités compétentes qui se réunissent occasionnellement. Les mesures programmées ou réalisées sont occasionnellement communiquées aux autres municipalités ou autorités compétentes. Il existe une collaboration occasionnelle avec les régions voisines grâce à SDOL.</p> <p><i>Exemple : planification de l'infrastructure piétonne / cyclable à l'échelle de l'Ouest lausannois, campagnes de communication.</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	<p>Un groupe de travail, composé à la fois de techniciens et d'élus des différentes communes et autres autorités compétentes de l'Ouest lausannois est mis en place et se réunit régulièrement (tous les deux mois par exemple). Les décisions sur la stratégie piétonne / cyclable de l'Ouest lausannois sont communiquées aux autres communes et autorités compétentes. Les communes de l'Ouest lausannois coordonnent leurs activités régulièrement.</p> <p><i>Exemple : création d'itinéraires piétons / vélos intercommunaux à haut niveau de qualité.</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	<p>Une commission "piéton" / "vélo" permanente a été mise en place à l'échelle de l'Ouest lausannois. Elle prépare et conseille lors de la prise de décision de la politique de transport. Elle est composée d'élus et de responsables issus de différentes communes et d'autres autorités compétentes. Une vue d'ensemble des nouveaux projets ainsi que les décisions stratégiques sont transmises aux autres communes et autorités compétentes de l'Ouest lausannois de façon structurée. Un plan directeur "piéton" / "vélo" de l'Ouest lausannois est approuvé et mis en œuvre conjointement.</p> <p><i>Exemple : constitution d'une base de données partagée (échanges d'informations, etc.)</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Commentaires	Cliquez ici pour taper du texte.		

MODULE 3 : LA POLITIQUE PIETONNE / CYCLABLE DANS LES TEXTES

Question 7: Quel est le contenu de la politique piétonne / cyclable du SDOL (PDi projet de territoire)?

Niveau	Description du niveau	Piétons	Cyclistes
0	Le contenu est vierge.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1	<p>On s'intéresse surtout à la sécurité routière et aux flux de trafic routiers. La marche à pied / le vélo est considéré(e) comme un mode de déplacement secondaire dans les projets à l'échelle de l'Ouest lausannois.</p> <p>Si un schéma piéton / cyclable est déjà mis en place au niveau du canton et/ou de l'agglomération, ce schéma est adopté, sans adaptation à la situation locale spécifique.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	Il existe une stratégie pour les piétons / cyclistes à l'échelle de l'Ouest lausannois, qui se concentre principalement sur des mesures d'infrastructure sans aucun lien avec les autres modes de transport ou les autres domaines de la politique de transport.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	<p>La planification des déplacements à pied / à vélo est un point essentiel du plan de déplacements de l'Ouest lausannois et tient compte des différents modes de transport.</p> <p>La politique piétonne / cyclable a des objectifs mesurables et une programmation claire dans le temps.</p> <p><i>Exemple : augmenter la part modale de la marche / du vélo de 10 points en 10 ans.</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	<p>La politique cyclable / piétonne comprend à la fois des mesures pour encourager l'usage de la marche à pied / du vélo et diminuer l'utilisation de la voiture.</p> <p>La planification de la marche à pied / du vélo est transversale et intègre les programmes des autres domaines politiques (santé, environnement, éducation, etc.).</p> <p><i>Exemple : les recommandations des autorités (inter)nationales de santé (Charte de la Santé, de l'Environnement et des Transports (London 99), réseaux européens, etc.) qui concernent l'activité physique et les modes doux, sont appliqués dans la politique piétonne / cyclable du SDOL.</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Commentaires	Cliquez ici pour taper du texte.		

Question 8: Comment les communes et SDOL s'assurent que les mesures retenues dans le plan piétons / vélos sont réellement réalisées ?

Niveau	Description du niveau	Piétons	Cyclistes
0	Il ne s'assure pas que les mesures soient réalisées.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1	Quand des problèmes se produisent, des mesures à très court terme sont prises pour les résoudre.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	Un programme de mesures à effet immédiat et qui peuvent être réalisées à court terme est l'élément central de la politique piétonne / cyclable du SDOL.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	<p>Il y a un programme d'actions (calendrier, financement, acteurs) avec des accords/engagements obligatoires pour les communes du SDOL.</p> <p>Définition systématique des priorités pour mettre en œuvre la politique piétonne / cyclable du SDOL.</p> <p>Des actions qui dépassent les contraintes administratives sont prises en considération de temps en temps.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	<p>Utilisation d'un programme d'actions (calendrier, financement, acteurs) avec la prise en compte des partenariats externes et avec des accords liant les différents partenaires du SDOL.</p> <p><i>Exemple : accord entre une commune et une école au sujet de la réalisation des pistes cyclables et le développement des plans de déplacement scolaires.</i></p> <p>Utilisation systématique d'un plan de priorités, basé sur des objectifs mesurables.</p> <p><i>Exemple : une augmentation de 10% d'utilisation du vélo en 10 ans.</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p><i>Commentaires</i></p>	<p>Cliquez ici pour taper du texte.</p>		

MODULE 4 : MOYENS ET PERSONNEL

Question 9: Comment le financement des mesures en faveur des piétons / vélos est-il assuré dans l'Ouest lausannois?

Niveau	Description du niveau	Piétons	Cyclistes
0	Ce financement n'est pas assuré.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1	<p>L'argent issu du budget transport/infrastructure des communes est utilisé pour mettre en place des mesures piétons / vélos si des "points noirs" suscitent une attention politique.</p> <p>L'argent issu du budget de transport/infrastructure est parfois utilisé pour mettre en place des mesures pour la marche à pied / le vélo si le budget n'a pas été entièrement utilisé à la fin de l'année. Des idées soumises par des tiers sont subventionnées.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	<p>Il y a de temps en temps un budget disponible dans les communes pour les mesures ponctuelles en faveur des piétons / cyclistes (surtout pour des mesures infrastructurelles). Un budget limité est disponible pour des projets spécifiques de tiers.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	<p>Il existe un budget annuel pour financer les mesures en faveur des piétons / cyclistes dans les communes ou à l'échelle régionale. L'investissement pour une politique piétonne / cyclable est structuré.</p> <p><i>Exemple : des projets stratégiques coûteux sont mise en œuvre en plusieurs phases. Parallèlement, des mesures peu chères sont réalisées qui s'intègrent dans une politique globale de gestion de la mobilité (Exemple : mises en place de zones à trafic modéré, etc.).</i></p> <p>Des financements sont donnés pour soutenir de nouveaux projets de service portant sur le développement de la marche à pied / du vélo et sont proposés aux organismes parapublics/privés. Bien que politiquement soutenus, ils ne sont pas forcément rentables pendant les premières années.</p> <p><i>Exemple : Soutien financier au démarrage pour un service de réparation de vélos, etc.</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	<p>Un budget piéton / vélo est inscrit à l'échelle régionale pour plusieurs années. Le conseil / les élus votent pour des investissements de projets qui intègrent des mesures en faveur des piétons / cyclistes. L'aide financière apportée aux projets innovants est une ligne habituelle et régulière des budgets pour encourager la pratique de la marche / du vélo et le transport durable.</p> <p><i>Exemple : service scolaire, de santé, institution de santé, compagnies de transport public, secteur du tourisme, propriétaires de magasin, programmes de soutien de la confédération.</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Commentaires	Cliquez ici pour taper du texte.		

Question 10: Qui prépare et met en œuvre la politique piétonne / cyclable à l'échelle de l'Ouest lausannois ?

Niveau	Description du niveau	Piétons	Cyclistes
0	Personne n'est dévolu à cette tâche.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1	Le personnel en charge de la planification des projets routiers et de transports publics est également responsable de la planification de l'infrastructure piétonne / cyclable.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	Il y a au moins un expert en mobilité urbaine au bureau SDOL ou une direction de la mobilité avec une personne à temps complet chargée de la politique des transports (de l'élaboration à la mise en œuvre), également responsable de la politique piétonne / cyclable.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	Au sein du bureau SDOL, il y a une personne ou un service chargé de la politique piétonne / cyclable. Il a des tâches bien identifiées en matière d'élaboration et de mise en place de la politique piétonne / cyclable.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	D'autres services (planification urbaine, éducation, environnement) sont impliqués activement dans la politique piétonne / cyclable de l'Ouest lausannois. Le nombre de personnes en charge de la mise en œuvre de la politique piétonne / cyclable régionale dépend du volume de travail. Leur nombre est approximativement proportionnel au nombre de personnes en charge des transports individuels motorisés, du stationnement et des transports en commun.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Commentaires	Cliquez ici pour taper du texte.		

Question 11: Qu'est-ce qui est fait pour améliorer les connaissances et les qualifications du personnel qui s'occupe de la politique piétonne / cyclable?

Niveau	Description du niveau	Piétons	Cyclistes
0	Rien n'est fait pour améliorer les compétences.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1	<p>Parfois les employés des communes et de SDOL participent à une formation générale portant sur les mobilités douces.</p> <p><i>Exemple : formation informatique, communication, gestion de projet etc.</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	<p>Les employés peuvent participer de temps en temps à des colloques régionaux ou à des ateliers sur la marche / le vélo sur autorisation de la direction.</p> <p>Le personnel dispose de temps pour s'auto-former (Internet, manuels, journaux etc.).</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	Il y a un budget propre au sein des communes et/ou SDOL pour des formations régulières sur les mobilités douces.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	<p>Il existe un programme de formation pour l'ensemble du personnel des communes et de SDOL comprenant la participation à des événements en relation avec la marche / le vélo.</p> <p><i>Exemple : Formation d'experts junior, nouveaux collègues, etc.</i></p> <p>Des discussions avec d'autres régions / agglomérations, d'autres autorités et acteurs (potentiels) sont tenues de façon régulière. Les experts échangent entre eux sur leurs expériences.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p><i>Commentaires</i></p>	<p>Cliquez ici pour taper du texte.</p>		

MODULE 5 : INFRASTRUCTURES ET SECURITE

Question 12: Quelle est l'étendue actuelle du réseau piéton / cyclable de l'Ouest lausannois et quelle est sa qualité ?

Niveau	Description du niveau	Piétons	Cyclistes
0	La qualité du réseau est médiocre et sa portée limitée.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1	<p>Quelques mesures concernant des infrastructures ont été réalisées, principalement pour résoudre les points noirs du réseau piéton / cyclable</p> <p><i>Exemple : intervention à chaque fois que des accidents avec des piétons / cyclistes se produisent.</i></p> <p>Quelques mesures concernant des infrastructures sont réalisées, principalement quand il n'y a pas de conflits d'intérêts avec d'autres usagers de la route (interventions selon opportunité).</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	<p>Quelques itinéraires piétons / cyclables principaux sont mis en œuvre.</p> <p>Un programme de mesures facilement et rapidement réalisables est mis en place.</p> <p><i>Exemple : carte de résolution des points noirs pour les piétons / cyclistes.</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	<p>Les liaisons principales du réseau piéton / cyclable sont réalisées.</p> <p>Des directives locales obligatoires de conception sont développées et imposées (guides de bonnes pratiques pour les aménagements piétons / cyclables).</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	<p>Un réseau piéton / cyclable de haute qualité et qui couvre l'ensemble du territoire de l'Ouest lausannois est réalisé.</p> <p>Le réseau piéton / cyclable est réalisé en respectant les recommandations (inter)nationales en termes d'aménagement et répondent aux exigences comme la cohérence, le choix de l'itinéraire le plus direct, l'attractivité, la sécurité et le confort.</p> <p><i>Exemple : manuels de recommandation sur le stationnement des vélos de l'OFROU, manuel de planification des réseaux de cheminements piétons OFROU / Mobilité piétonne Suisse, manuels hollandais « Teken en voor de fiets », anglais « Sign up for the bike », allemand « Radverkehrsplanung von A bis Z »</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Commentaires	Cliquez ici pour taper du texte.		

Question 13: Dans quelle mesure les intersections avec la circulation automobile ont-elles pu être sécurisées et les coupures du réseau piéton / cyclable résorbées ?

Niveau	Description du niveau	Piétons	Cyclistes
0	Les intersections et coupures avec le trafic automobile ne sont que rarement sécurisées.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1	<p>Des mesures ont été prises pour quelques intersections afin de résoudre quelques points noirs des réseaux piétons / cyclables.</p> <p>Dans certaines intersections, des mesures en faveur des piétons / cyclistes ont été introduites, surtout là où il n'y avait aucun conflit avec les autres usagers de la voirie.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	<p>Il existe un programme pour adapter les intersections et réduire les coupures.</p> <p>Quelques intersections principales complexes ont été réaménagées et/ou des coupures physiques ont pu être résorbées.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	<p>Un programme prioritaire permet d'analyser et d'aménager les intersections et de résorber les coupures.</p> <p><i>Exemple : faire un inventaire des détours, des coupures, des risques liés à l'insécurité, les temps d'attente aux feux, etc.</i></p> <p>Un réseau d'itinéraires sûrs a été identifié à l'échelle de l'Ouest lausannois et est mis en place petit à petit. Pour ce réseau, les critères suivants ont été identifiés et pris en compte : distances liées aux détours, coupures à résorber, intersections à aménager (à cause de risques d'insécurité, de temps d'attente, etc.).</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	<p>Toutes les coupures importantes du réseau piéton / cyclable ont été réaménagées.</p> <p>Les intersections des principaux itinéraires piétons / cyclables et des voies structurantes ont été adaptées afin de minimiser les temps de parcours piétons / vélos et atteindre un niveau de sécurité satisfaisant</p> <p><i>Exemple : réalisation de passerelles, passages à niveaux, itinéraires alternatifs rapides.</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Commentaires	Cliquez ici pour taper du texte.		

Question 14: Comment est organisé l'entretien des infrastructures piétonnes / cyclables ?

Niveau	Description du niveau	Piétons	Cyclistes
0	L'infrastructure n'est pas entretenue.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1	<p>L'infrastructure est entretenue quand un problème important arrive.</p> <p><i>Exemple : accidents provoqués par l'infrastructure en mauvais état.</i></p> <p>L'infrastructure est entretenue aux endroits qui provoquent de nombreuses plaintes.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	Les usagers sont encouragés à indiquer les dégradations sur un numéro de téléphone dédié ou par Internet.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	<p>Un service d'entretien du réseau piéton / cyclable est mis en place tout au long de l'année pour que les piétons / cyclistes puissent se déplacer sans problème.</p> <p><i>Exemple : nettoyage des bris de verre, réparation, élagage.</i></p> <p>Le relevé des dommages et des plaintes fait l'objet de procédures précises et implique la réparation en fonction d'une liste des priorités.</p> <p><i>Exemple : programme d'entretien hivernal pour rendre les déplacements à pied / à vélo possibles durant tout l'hiver. Si des travaux de voirie sont entrepris, les services font particulièrement attention à mettre en place un jalonnement spécifique et des itinéraires alternatifs attractifs pour les piétons / cyclistes.</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	<p>L'infrastructure piétonne et cyclable est prioritaire dans le plan d'entretien des communes car son entretien est primordial pour la sécurité et le confort des piétons / cyclistes.</p> <p>Un équipement technique spécial a été acheté pour l'entretien des infrastructures piétonnes / cyclables afin de répondre aux exigences élevées de ces modes de déplacement actifs (qualité, temps de parcours).</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Commentaires	Cliquez ici pour taper du texte.		

Question 15: Qu'est-ce qui est fait pour améliorer la sécurité des piétons / cyclistes dans l'Ouest lausannois ?

Niveau	Description du niveau	Piétons	Cyclistes
0	Aucune action particulière n'est entreprise.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1	<p>En cas d'accident imputable à un défaut de conception de l'infrastructure piétonne / cyclable, l'infrastructure est repensée / réaménagée.</p> <p>Une politique de prévention des accidents a été mise en place qui vise uniquement le comportement des piétons / cyclistes.</p> <p><i>Exemple : utilisation de casque de vélo, vêtements réfléchissants, éclairage. Pas d'action concernant la conduite des automobilistes.</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	<p>Un programme spécifique a été mis en place pour augmenter la sécurité des piétons / cyclistes.</p> <p>SDOL lance des campagnes de sensibilisation aux mesures de sécurité.</p> <p><i>Exemple : affichages mobiles des vitesses (radars sympathiques), distance de sécurité latérale si dépassement, mise en garde sur l'ouverture des portières des véhicules, etc.</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	<p>La vitesse est limitée à 30km/h dans une grande partie de l'Ouest lausannois (à l'exception des voies principales). Des aménagements sécuritaires ont été réalisés un peu partout aux intersections et aux aménagements cyclables sur voirie/le long des voies de circulation.</p> <p>Un programme général des priorités pour améliorer la sécurité des piétons / cyclistes est mis en œuvre. La collaboration avec la police est organisée afin d'appliquer des limitations de vitesse dans les zones à haute risque.</p> <p><i>Exemple : alentours des écoles, zones 30, zones de rencontre.</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	<p>La limitation de la vitesse à 30 km/h dans presque tout l'Ouest lausannois (à l'exception des voies prioritaires) et la vitesse est régulièrement contrôlée.</p> <p>Des mesures innovantes de sécurité concernant le trafic motorisé sont testées pour protéger les piétons / cyclistes.</p> <p><i>Exemple : signaux dynamiques activés par les piétons sur les traversées piétonnes, décompte du temps restant pour les traversées piétonnes, etc.</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Commentaires	Cliquez ici pour taper du texte.		

Question 16: Comment est optimisée l'intermodalité entre les transports en commun et les piétons / cyclistes ?

Niveau	Description du niveau	Piétons	Cyclistes
0	L'intermodalité n'est pas optimisée.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1	Des arceaux pour vélos sont placés de manière aléatoire dans les gares et aux arrêts de bus et de métro de l'Ouest lausannois. Des salles d'attente et casiers sont à disposition des piétons / cyclistes dans les gares .	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	Des arceaux et/ou des boxes (collectifs, individuels) à vélos sont implantés aux arrêts principaux de transport en commun. Des casiers sont à disposition aux arrêts de transports en commun les plus importants de l'Ouest lausannois. Les gares et les principaux arrêts de bus et de métro sont facilement accessibles à pied / en vélo.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	Les vélos sont acceptés dans les trains/métros à certaines heures (en dehors des heures de pointe). Pour les équipements existants (salles d'attente, casiers, arceaux, boxes collectifs ou individuels) aux principales gares/arrêts, des programmes sont mis en œuvre afin de répondre aux besoins des usagers en termes de capacité, d'emplacement, de standards techniques et de confort.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	A toutes les gares et pôles d'échanges majeurs du réseau de transport publics, les équipements pour piétons / cyclistes (espaces d'attente, casiers, arceaux et parkings gardés) correspondent aux besoins actuels des usagers en termes de capacité, d'emplacement, de standards techniques et de confort. Il existe un accord formel entre SDOL et les opérateurs de transport en commun pour permettre le transport des vélos à bord des trains, des bus et des métros à condition qu'il y ait de la place disponible. Aux principaux arrêts de transports en commun, des systèmes de location de vélos (automatisés) incitent à se déplacer en vélo entre la gare et sa destination finale.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Commentaires	Cliquez ici pour taper du texte.		

Question 17: Qu'est-il fait pour améliorer le stationnement des vélos et pour prémunir les cyclistes contre le vol ?

Niveau	Description du niveau	Piétons	Cyclistes
0	Aucune mesure n'est prise.		<input type="checkbox"/>
1	Des supports de stationnement pour vélo sont placés à des endroits ciblés dans l'espace public.		<input type="checkbox"/>
2	<p>Pour faciliter la recherche de vélos volés, certaines communes proposent de soutenir l'acquisition de puces antivol (exemple <i>Trakyy</i>). Les standards de qualité pour les équipements de stationnement vélos sont appliqués.</p> <p><i>Exemple : fonction, forme, protection contre le vol, capacité, localisation.</i></p> <p>Différents types de supports et de boxes pour vélos sont placés aux endroits attractifs.</p>		<input type="checkbox"/>
3	<p>Des parkings vélos surveillés sont réalisés aux principaux pôles d'attraction du territoire. Pour le stationnement des vélos sans surveillance, un plan de stationnement est mis en œuvre à l'échelle de l'Ouest lausannois. Il est basé sur une analyse détaillée des risques de vol sur le territoire.</p> <p>La police combat sérieusement le vol des vélos. Elle patrouille régulièrement dans les endroits où se concentre le stationnement des vélos.</p>		<input type="checkbox"/>
4	<p>Un plan de stationnement vélos avec ou sans surveillance est mis en œuvre à l'échelle de l'Ouest lausannois. Il est basé sur une analyse détaillée des pôles d'attraction, des profils d'utilisateur, des besoins des usagers et du risque avéré de vol.</p> <p><i>Exemple : garages à vélos gérés par des sociétés exploitant des parkings pour les voitures. Il existe la possibilité d'y louer/disposer de places de stationnement vélos pour les habitants des quartiers où l'espace manque.</i></p> <p>Les réglementations locales concernant la construction prennent en considération les vélos.</p>		<input type="checkbox"/>
Commentaires	Cliquez ici pour taper du texte.		

MODULE 6 : INFORMATION ET EDUCATION

Question 18: Comment les habitants de l'Ouest lausannois sont-ils informés de la politique piétonne / cyclable du SDOL ?

Niveau	Description du niveau	Piétons	Cyclistes
0	L'information est très rare.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1	L'information porte sur des mesures spécifiques et n'est diffusée qu'occasionnellement . La communication se fait par les voies officielles (journaux, etc.) autour des mesures (d'infrastructure) planifiées ou réalisées.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	Les nouveaux projets piétons / cyclables sont annoncés par des communiqués de presse. Des campagnes de communications sont occasionnellement lancées concernant les nouvelles infrastructures piétonnes / cyclables et s'adressent à tous les habitants de l'Ouest lausannois. <i>Exemple : expositions pour communiquer autour de schémas (de transports, piétons / cyclables) ou de projets d'infrastructures d'envergure.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	Les informations qui touchent à la politique piétonne / cyclable (par exemple les décisions politiques, mesures planifiées et réalisées) sont régulièrement mises en ligne sur le site Internet des communes et de SDOL. L'information sur les bénéfices de la marche / du vélo est largement diffusée. Des campagnes de communications régulières s'adressant à l'ensemble des citoyens sont mises sur pied, qui ont pour objectifs d'expliquer la vision globale, les objectifs de la politique piétonne / cyclable ainsi que les mesures planifiées et réalisées.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	Un plan de communication piéton / vélo est mis en place à l'échelle de l'Ouest lausannois. Son objectif est de mettre en avant des informations propres à ce mode de déplacement (météo, sécurité, magasins d'équipements, etc.).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Commentaires	Cliquez ici pour taper du texte.		

Question 19: Qu'est-il fait pour l'éducation des enfants et des adultes en général vis-à-vis de la marche et du vélo ?

Niveau	Description du niveau	Piétons	Cyclistes
0	Les actions sont rares.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1	<p>La sécurité routière est enseignée aux écoliers conformément aux recommandations officielles minimales. Les comportements à adopter sur les trottoirs et passages piétons / l'apprentissage du vélo sont enseignés en portant une attention particulière au code de la route.</p> <p><i>Exemple : cet apprentissage est théorique ou uniquement dans des espaces protégés.</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	Les communes organisent parfois des sorties à pied / à vélo pour les primaires dans les conditions réelles de circulation. Ces sorties ont pour but l'apprentissage du code de la route et la familiarisation à la circulation routière.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	<p>Une formation sur les déplacements à pied / vélo dans l'espace urbain est régulièrement organisée dans des conditions réelles de circulation pour tous les élèves de primaire.</p> <p>Une formation particulière pour des groupes cibles est délivrée de temps en temps, en coopération avec d'autres partenaires (du type ProVelo, Mobilité Piétonne, ATE, etc.).</p> <p><i>Exemple : pour les femmes, les minorités ethniques, les personnes âgées, les adultes, en coopération avec la police, les associations locales d'utilisateurs, les centres pour les femmes issues des minorités ethniques etc.</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	<p>Un programme d'apprentissage du vélo à destination de tous les groupes cibles d'enfants et d'adultes est régulièrement mis en place en coopération avec d'autres partenaires. Des professionnels sont engagés pour mettre en place la formation vélo pour les différents groupes ciblés.</p> <p>Un programme de formation aux principes de la marche / du vélo en conditions réelles de trafic est régulièrement mis en place en coopération avec d'autres partenaires.</p> <p>Une formation professionnelle pour les moniteurs d'enfants ou d'adultes piétons / cyclistes est organisée régulièrement.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Commentaires	Cliquez ici pour taper du texte.		

Question 20: Comment sont indiqués les itinéraires à pied / vélo dans l'Ouest lausannois (en 2019) ?

Niveau	Description du niveau	Piétons	Cyclistes
0	Aucune action importante n'est mise en place.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1	Des destinations particulièrement attractives pour les piétons / cyclistes sont signalées. Quelques destinations de loisirs sont signalées.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	Les principales routes et destinations sont signalées. SDOL a publié un plan global des communes de l'Ouest lausannois pour les piétons / cyclistes (carte piétons / carte vélos).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	Sur la base d'un schéma de jalonnement , la signalisation couvre toute les communes de l'Ouest lausannois. Des plans sont installés aux intersections importantes du réseau cyclable.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	La signalisation est mise à jour et entretenue régulièrement. <i>Exemple : des panneaux endommagés/volés sont immédiatement remplacés par le service voirie.</i> Le plan cyclable de l'Ouest lausannois est mis à jour régulièrement.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Commentaires	Cliquez ici pour taper du texte.		

MODULE 7 : PROMOTION ET PARTENARIATS

Question 21: Qu'est-il entrepris pour faire prendre conscience des bienfaits de la marche / du vélo et augmenter leur pratique ?

Niveau	Description du niveau	Piétons	Cyclistes
0	Aucune action importante n'est mise en place.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1	La promotion de la marche / du vélo se fait autour des thèmes loisirs ou santé .	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	<p>Le vélo est occasionnellement présenté comme un mode peu onéreux pour les courts déplacements urbains. Des manifestations autour de la marche / du vélo sont organisées occasionnellement et visent à encourager sa pratique. Les acteurs de la vie locale (employeurs, associations, etc.) sont invités à participer à des conférences.</p> <p><i>Exemple : des fêtes s'adressant aux familles et proposant des expositions, concours, défilés de chaussures, test de tandems, vélos avec « troisième roue » pour les enfants, etc.</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	<p>Les représentants des principaux acteurs de la vie locale sont régulièrement invités.</p> <p><i>Exemple : employeurs pour promouvoir la marche / le vélo pour les déplacements pendulaires; commerçants pour déplacements liés aux achats, etc.</i></p> <p>Des concours sont organisés dans l'objectif d'identifier de nouveaux acteurs qui contribueront à la mise en œuvre de la politique piétonne / cyclable.</p> <p><i>Exemple : concours récompensant l'employeur/ le quartier/ l'école/ le commerçant le/la plus cyclophile, etc.</i></p> <p>Pour promouvoir la marche / le vélo, les communes et/ou SDOL diffuse une plaquette avec les arguments, les connaissances et les exemples de bonnes pratiques. Des campagnes de promotion sont lancées qui mettent en avant une personnalité locale. Une publicité est faite autour des bénéfices d'une pratique quotidienne de la marche / du vélo.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	<p>Les communes et/ou SDOL initie un débat public sur la marche / le vélo. Une stratégie de communication diffuse des informations et des arguments en continu. Dans le domaine des relations publiques, les communes de l'Ouest lausannois valorisent la marche à pied / le vélo comme étant un mode de transport efficace, garantissant un territoire accessible et agréable à vivre. Des campagnes de communication spécifiques sont lancées et permettent aux citoyens de tester des nouveaux services.</p> <p><i>Exemple : vélo gratuit pour les personnes qui s'engagent à utiliser le vélo à plein temps pour leurs déplacements pendulaires.</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>Commentaires Cliquez ici pour taper du texte.</p>			

Question 22: Comment est encouragée la pratique de la marche / du vélo pour se rendre au travail ?

Niveau	Description du niveau	Piétons	Cyclistes
0	Elle n'est pas encouragée.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1	<p>De temps en temps, un article promouvant la pratique de la marche / du vélo pour les déplacements domicile-travail est édité dans les bulletins internes des communes de l'Ouest lausannois.</p> <p>De temps en temps, des articles sont publiés dans la presse locale ou des conférences de presse organisées (par exemple sur la thématique des plans de mobilité d'entreprises).</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	<p>Des dispositifs de stationnement pour vélos sont installés dans la plupart des bassins d'emplois de l'Ouest lausannois. Les communes de l'Ouest lausannois ont pris quelques mesures pour stimuler la marche / le vélo en interne dans leurs services sans que des plans de mobilité d'administration soit véritablement formalisés.</p> <p><i>Exemple : incitations financières pour utiliser le vélo pour aller au travail, casiers, parkings vélo intérieurs, douches, vestiaires, kits de réparation, pompes, bons d'achat dans des magasins de chaussure, etc.</i></p> <p>Quelques outils pratiques sont mis à disposition du personnel administratif qui vient au travail à pied / à vélo.</p> <p><i>Exemple : des descriptions d'itinéraires sont compilées par des collègues qui vont travailler à pied / à vélo. Celles-ci sont éditées dans un bulletin interne.</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	<p>Dans l'ensemble des sites administratifs des communes de l'Ouest lausannois, on trouve un nombre suffisant de vélos de service à disposition du personnel. Un groupe de travail « aller travailler à pied / à vélo » est constitué et agit en tant que pôle central de contact et de coordination pour toutes les activités de ce domaine. Il consulte régulièrement les employeurs de l'Ouest lausannois sur les questions de mobilité. Les bénéfices de la marche / du vélo pour aller travailler (impact économique pour les employeurs, impact sur la santé individuelle et collective) sont promus.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	<p>Un bureau d'études local coordonne la mise en place de plans de mobilité pour les entreprises et administrations dans lesquels la marche / le vélo joue un rôle central. Les piétons / cyclistes ont un meilleur accès aux bâtiments municipaux que les automobilistes.</p> <p><i>Exemple : les équipements de stationnement de vélos sont plus proches de l'entrée que les parkings pour voitures, les bâtiments publics sont accessibles aux PMR, etc.</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Commentaires	Cliquez ici pour taper du texte.		

Question 23: Comment est encouragée la pratique de la marche / du vélo pour se rendre à l'école ?

Niveau	Description du niveau	Piétons	Cyclistes
0	Elle n'est pas encouragée.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1	<p>Des mesures sont prises seulement quand l'école signale des problèmes spécifiques. Certaines écoles prennent l'initiative elles-mêmes de promouvoir l'utilisation de la marche / du vélo et d'améliorer la sécurité de leurs élèves allant à l'école à pied / vélo.</p> <p><i>Exemple : améliorations de la sécurité aux entrées d'école: carrefours/traversées piétonnes sécurisées et marquées, feu de signalisation, séparation entre la route et le chemin piéton ou l'itinéraire cyclable, etc.</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	<p>Des enquêtes sur les modes de déplacements utilisés pour aller à l'école sont effectuées pour identifier des points difficiles. Les environnements des écoles sont aménagés pour améliorer la sécurité (diminution des vitesses) et créer un environnement favorable. La collectivité fournit aux écoles les supports et outils pédagogiques de base pour des déplacements à pied / à vélo en toute sécurité.</p> <p><i>Exemple : promotion des plans de déplacements scolaires (diffusion du dépliant de l'ATE)</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	<p>Un guide est publié pour toutes les écoles, indiquant les trajets pour se rendre à l'école à pied / à vélo ou par les transports en commun. Des itinéraires vers les écoles sont mis en évidence dans le cadre d'un plan global de circulation à l'échelle de l'Ouest lausannois. La politique de déplacements scolaires tente d'influencer le choix modal en faveur de la marche / du vélo.</p> <p><i>Exemple : mise en place de pédibus / cyclo-bus; information individualisée sur les itinéraires sûrs pour aller à l'école ; challenge déplacement, etc.</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	<p>Une stratégie des déplacements scolaires est mise en place à l'échelle de l'Ouest lausannois. L'éducation, le transport, la santé et toutes politiques impliquant les enfants sont intégrées dans la stratégie. Des accords mutuels sont définis entre les écoles et les communes où les deux parties s'engagent à prendre certaines mesures d'intérêt commun.</p> <p><i>Exemple : convention entre la commune et l'école concernant la modification des itinéraires vélos et des entrées d'écoles et le développement des plans de déplacements scolaires.</i></p> <p>Les élèves, les parents et les enseignants sont impliqués dès le début dans la réalisation des plans de déplacements scolaires. Il existe un groupe permanent qui se rencontre au moins deux fois par an et qui est composé d'élus et de représentants de l'école.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Commentaires	Cliquez ici pour taper du texte.		

Question 24: Qu'est-il fait pour promouvoir la marche / le vélo pour le motif achats ?

Niveau	Description du niveau	Piétons	Cyclistes
0	Aucune mesure particulière.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1	<p>Des arceaux sont installés dans les zones commerçantes uniquement à l'initiative privée des cyclistes ou des commerçants.</p> <p>Les centres commerciaux proches des liaisons piétonnes sont indiqués par des panneaux.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	<p>L'accessibilité aux zones commerçantes importantes est améliorée par des connexions avec le réseau piéton / cyclable. Des arceaux vélos sont installés dans les zones commerçantes importantes.</p> <p>Des campagnes d'information exceptionnelles sont organisées à destination des citoyens, des clients et des propriétaires de magasins pour encourager les achats à pied / vélo.</p> <p><i>Exemple : un guide « aller faire ses courses » renseigne sur l'accessibilité piétonne / cyclable et les commodités de stationnements vélos ; les commerçants sont encouragés à installer des dispositifs de stationnement vélos, etc.</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	<p>Un schéma de stationnement vélo est mis en place pour toutes les zones commerciales / centre-ville commerçants importants. Un schéma d'accès piétons / vélos aux commerces est visible sur les points d'accès des zones commerciales de l'Ouest lausannois.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	<p>Un réseau de parkings vélos gardés est disponible dans les zones commerçantes. Des services sur-mesure sont proposés aux piétons / cyclistes pour rendre l'achat plus attractif.</p> <p><i>Exemple : parcours vélos pour enfants, remorque à louer, consignes automatiques, service de livraison à domicile bon marché.</i></p> <p>Les piétons / cyclistes ont un accès plus facile et plus direct que les voitures aux zones commerçantes.</p> <p><i>Exemple : par le biais d'une diminution de l'accessibilité voiture aux zones commerçantes, d'une diminution du nombre de places de stationnement voiture, d'une augmentation du tarif de stationnement, etc.</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Commentaires	Cliquez ici pour taper du texte.		

Question 25: Quelles sont les mesures incitatives pour encourager la pratique de la marche / du vélo sur le long terme auprès des citoyens?

Niveau	Description du niveau	Piétons	Cyclistes
0	Aucune mesure particulière.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1	Des informations, des conseils pratiques et des documents promotionnels pour faire de la marche / du vélo en famille sont publiés occasionnellement. <i>Exemple : information sur les vélos adaptés aux enfants, sièges pour enfants, remorques à vélo pour enfants, etc.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	Les communes / SDOL organisent de temps en temps des activités / formations pour convaincre de nouveaux groupes cibles à faire de la marche / du vélo plus fréquemment. <i>Exemple : cours de conduite à vélo pour parents et enfants, chèques cadeaux pour la randonnée / le vélo, distribution de podomètres, etc.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	Les communes / SDOL proposent régulièrement des animations/formations et des campagnes d'information ciblées au cours des étapes clés de la vie : changement d'école, de travail ou de logement, passage du permis de conduire, retraite etc. <i>Exemple : cadeau de bienvenue pour les nouveaux habitants et employés (plan de l'Ouest lausannois, etc.), achat par les communes d'équipements de marche / de vélo (chaussures, bandes réfléchissantes, k-way) et dons aux écoles ou aux associations.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	Les communes / SDOL donnent la priorité aux programmes acquisition-entretien-achat des équipements de vélo. Elle en fait un service permanent . Des incitations financières sont accordées pour augmenter la pratique de la marche / du vélo et passer outre les réticences de certains groupes cibles. <i>Exemple : des aides pour la location de vélos et d'équipements pour le transport d'enfants, aides financières pour s'équiper, etc.</i> Toutes les destinations importantes du quotidien sont facilement accessibles à pied / à vélo. <i>Exemple : arrêts de transports publics, terrains de sport, aires de jeu, piscines, gare, zoo, écoles, médecins, etc.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Commentaires	Cliquez ici pour taper du texte.		

Question 26: Comment les effets positifs de la marche / du vélo sont-ils utilisés pour soutenir la politique piétonne / cyclable ?

Niveau	Description du niveau	Piétons	Cyclistes
0	Les effets positifs de la marche / du vélo ne sont pas valorisés.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1	Les communes / SDOL, dans les publications, citent parfois la marche / le vélo comme élément bénéfique pour la santé et le corps.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	<p>Une brochure informant des effets bénéfiques sur la santé de l'activité physique et de la pratique régulière de la marche / du vélo, est diffusée aux citoyens de l'Ouest lausannois. Des promenades à pied / à bicyclette sont organisées en coopération avec des compagnies d'assurances maladie ou d'autres partenaires.</p> <p>Les communes/ SDOL organisent occasionnellement des séances d'informations sur les modes de vie et leurs influences sur la santé (la marche / le vélo y est évoqué). Un expert en santé publique est invité à tenir une conférence publique sur les effets positifs de la marche / du vélo sur la santé.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	<p>Des campagnes d'information ouvertes à tous sur la santé et la marche / le vélo sont organisées en coopération avec des organismes de santé.</p> <p><i>Exemple : une campagne « 1'000 kilomètres pour ma santé » en coopération avec une compagnie d'assurance maladie dans lesquelles les participants s'engagent à parcourir à pied / à vélo un nombre minimum de kilomètres sur une période donnée.</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	<p>Il y a un échange d'informations et d'expériences entre les différents concernés et/ou intéressés par la marche / le vélo et ses effets sur la santé.</p> <p><i>Exemple : une table ronde composée de représentants de compagnies d'assurance maladie, d'employés, d'enseignants, d'associations, de médecins, etc.</i></p> <p>Un dossier d'information est produit en coopération avec des experts du domaine de la santé. Ce dossier sert de base pour la communication autour des bienfaits de la marche / du vélo sur la santé. Les recommandations des autorités suisses ou internationales de santé concernant l'activité physique et la pratique de la marche / du vélo sont appliquées.</p> <p><i>Exemple : charte de l'OMS sur la santé, l'environnement et le transport (Londres 99), etc.</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Commentaires	Cliquez ici pour taper du texte.		

MODULE 8 : ACTIONS COMPLEMENTAIRES

Question 27: Quelles mesures sont prises pour diminuer l'utilisation de la voiture (gestion de la circulation, du stationnement) ?

Niveau	Description du niveau	Piétons	Cyclistes
0	Aucune mesure n'est prise.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1	Des zones de rencontre ou des zones 30 sont créées dans des secteurs sensibles (aux alentours des écoles, etc.). Du stationnement payant avec une tarification mesurée est mis en place dans plusieurs rues.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	<p>Un plan de circulation avec des sens uniques est mis en place ce qui supprime le trafic de transit dans les centres des communes de l'Ouest lausannois. Des zones de rencontre et zones 30 sont réalisées dans une grande partie des centres urbaines denses.</p> <p>Une politique de gestion du stationnement est introduite visant à organiser et à répartir les véhicules en stationnement dans les centres et en laissant quelques rues sans voitures. L'objectif principal n'est pas d'exclure les voitures des centres urbains.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	<p>Des mesures sont prises pour restreindre et décourager l'utilisation de la voiture dans les centres urbaines denses et les quartiers environnants tandis que les piétons / les vélos ont libre accès en tous points. Les centres sont aménagés avec des vastes zones piétonnes. Les vélos y sont admis sauf à certaines heures pendant lesquelles ils entrent en conflit avec des flux piétons.</p> <p>Afin d'éviter le trafic de transit dans les centres, un plan de circulation avec une accessibilité en poche et la création de sens uniques est mis en place, mais qui autorise toutefois partout la circulation des vélos à double sens. Une politique de stationnement claire est appliquée à l'ensemble des communes afin de réduire le nombre de voitures et de stimuler les alternatives. Le stationnement est limité à la fois dans le temps et dans l'espace (en fonction de sa localisation et des conflits avérés).</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	<p>Une stratégie cohérente pour diminuer l'usage de la voiture est appliquée sur l'ensemble du territoire de l'Ouest lausannois. Il existe une politique pour réguler l'accès et le stationnement des motos dans les centres urbains denses.</p> <p><i>Exemple : des aires de stationnement spécifiques, du stationnement payant pour les motos, contrôles de police pour les voies bus, bandes cyclables, stationnement sauvage, etc.</i></p> <p>L'accès à une grande partie des centres-villes (au moins 50%) est restreint. Une réglementation spécifique horaire est appliquée aux habitants et aux livraisons.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Commentaires	Cliquez ici pour taper du texte.		

Question 28: De quelle manière l'urbanisme concourt à soutenir la politique piétonne / cyclable ?

Niveau	Description du niveau	Piétons	Cyclistes
0	L'urbanisme s'affranchit de la politique piétonne / cyclable.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1	Dans les projets d'urbanisation, la création de nouvelles infrastructures piétonnes / cyclables pour connecter les nouveaux quartiers au reste du territoire est planifié après la réalisation des bâtiments .	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	Pour certains projets novateurs, les différents modes de transports (marche / vélo, transports publics, moto, voiture, etc.) sont pris en compte de la même manière .	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	<p>Afin de réduire la distance entre les nouveaux quartiers et les générateurs de déplacements du territoire comme les écoles et les équipements sportifs, les communes suivent une politique claire de zonage.</p> <p>La connexion aux réseaux piétons et le stationnement des vélos est pris en compte dans tous les projets de développement urbain.</p> <p><i>Exemple : dans les nouveaux quartiers résidentiels, l'aménagement de locaux fermés pour vélo est obligatoire si aucun stationnement public n'est disponible, la réalisation de connexions piétonnes sur fonds privées est contrainte par les planifications de détail, etc.</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	<p>La place de la marche / du vélo est favorisée par rapport à celle de la voiture lors de la construction de nouveaux quartiers.</p> <p><i>Exemple : raccourcis pour piétons / cyclistes, détours pour les voitures, quartiers sans voitures, densification et revitalisation de friches.</i></p> <p>Il existe une législation pour la création de parkings à vélos lors de la construction ou restructuration de bâtiments.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p><i>Commentaires</i></p>	<p>Cliquez ici pour taper du texte.</p>		

MODULE 9 : EVALUATION ET IMPACT

Question 29: Comment les données sur les piétons / vélos sont relevées et utilisées ?

Niveau	Description du niveau	Piétons	Cyclistes
0	Les données ne sont pas collectées.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1	Les données sont collectées quand les problèmes de sécurité apparaissent à des endroits précis.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	Des relevés liés aux flux piétons / cyclistes sont effectués parfois sur les itinéraires principaux (comptage, observations qualitatives, etc.) et ils sont utilisés pour améliorer la qualité du réseau.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	<p>Des comptages systématiques fournissent des données pour l'ensemble du réseau (à date, heure et lieu fixes) et sont utilisés pour améliorer le réseau particulièrement au niveau des quartiers d'habitation.</p> <p>Des enquêtes ménage représentatives de la mobilité de l'Ouest lausannois ont lieu au moins une fois tous les dix ans et sont utilisées pour valider les grandes orientations du schéma piéton / vélo.</p> <p>Des monitorings sont effectués pour suivre les conséquences de certains projets.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	<p>Des stations permanentes automatiques de comptage permettent d'obtenir des données régulières pour l'ensemble du réseau et sur toute l'année.</p> <p>Des enquêtes ménage représentatives de mobilité et des analyses détaillées des déplacements piétons / cyclables sont régulièrement produites.</p> <p>Les profils des piétons / cyclistes sont connus (âge, lignes de désirs, habitant / pendulaire / visiteur, etc.).</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Commentaires</i>	Cliquez ici pour taper du texte.		

Question 30: Comment est-ce que SDOL collecte et utilise les données sur l'accidentologie des piétons / cyclistes ?

Niveau	Description du niveau	Piétons	Cyclistes
0	SDOL ne collecte pas les données sur l'accidentologie.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1	SDOL exploite les analyses des accidents faites par la police et les statistiques annuelles des accidents. SDOL et la police échangent des informations sur les points noirs pour les piétons / cyclistes.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	Une analyse fine d'accidentologie est réalisée, qui inclut les lieux d'accident récurrents. Les statistiques des accidents sont analysées en détail avec un approfondissement des causes des accidents et de leur évolution sur une période longue (plusieurs années).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	Les statistiques des accidents sont utilisées pour améliorer directement la sécurité des piétons / cyclistes. Les points noirs font l'objet d'études spécifiques précises (dont l'exploitation des procès-verbaux des accidents). Il existe un groupe de travail permanent au SDOL qui suit l'évolution de l'accidentologie piétonne / cycliste et qui intègre des représentants des groupes d'utilisateurs et des associations.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	La base de données des accidents impliquant des piétons / cyclistes est bien structurée et mise à jour régulièrement. Elle sert de base aux études liées aux piétons / cyclistes. Une analyse des accidents avec une évaluation approfondie par catégorie d'utilisateur (âge, sexe, itinéraire, etc.) est menée de façon régulière. Afin d'estimer le nombre d'accidents non-recensés , des enquêtes supplémentaires (sur le lien et la cause de l'accident) sont menées dans les hôpitaux, les écoles, etc. Dans le cadre de nouveaux projets d'infrastructures, des analyses d'accidentologie sont systématiquement réalisées avant et après la construction des projets.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Commentaires</i>	Cliquez ici pour taper du texte.		

Pour toutes questions sur ce questionnaire, vous pouvez contacter matthieu.plawecki@citec.ch

Annexe 3. Détail par question

Cette annexe détaille les « notes » finales moyennées pour chacune des thématiques abordées par les 30 questions posées. Le niveau de notation final par thématique a été faite de manière consensuelle par le groupe d'évaluation, lors de l'atelier 1 qui s'est déroulé le 8 mai 2019 (PV en annexe 6). Ces notes validées servent de base au calcul des notes agrégées par module puis par domaine (planification, action, évaluation).

Des codes de couleur permettent de mieux situer le niveau de qualité. Ces derniers sont montrés dans le tableau 3. Pour chacun des modules sont rappelés les points forts et points faibles qui ont émergé de la discussion.

Tableau 3 – Niveau de notation et code couleur associé

Niveau de notation	Niveau de qualité corrélé
0	Aucune action n'est menée : pas d'approche
1	Les actions de niveau 1 sont toutes mises en œuvre : approche au cas par cas
2	Les actions de niveau 2 sont toutes mises en œuvre : approche isolée
3	Les actions de niveau 3 sont toutes mises en œuvre : approche systématique
4	Les actions de niveau 4 sont toutes mises en œuvre : approche intégrée

Module 1 - Besoin des usagers

Tableau 4 – Module 1 - Besoin des usagers

N° de question	Question	Note piétons	Note vélos
Question 1	De quelle manière les communes de l'Ouest lausannois connaissent-elles les besoins des piétons / cyclistes ?	2	2
Question 2	Comment les associations des piétons / cyclistes sont-elles impliquées ?	2	2
Note module 1		2.0	2.0

Principaux constats :

- Quelques données collectées (étude VAE, microrecensement) sans analyse approfondie et assez variable selon les communes.
- Hautes écoles réalisent des enquêtes périodiques auprès des usagers directement mais l'équivalent à l'échelle de l'ouest lausannois n'existe pas.
- Pro VELO est associé au groupe de travail à l'échelle régionale pour les cyclistes (GVOL). Pas de tel groupe pour les piétons, faute notamment de disponibilité des représentants des usagers (Mobilité piétonne).
- Groupe local avec les personnes à mobilité réduite à Renens. Des séances spécifiques avec les représentants des usagers sont organisées pour les grands projets de réaménagements (Axes forts de transports publics).

Module 2 – Responsabilités et coordinations

Tableau 5 – Module 2 – Responsabilités et coordinations

N° de question	Question	Note piétons	Note vélos
Question 3	Quelle influence ont les personnes-clés (élus, responsables techniques) sur l'application des mesures en faveur des piétons / cyclistes ?	2	2
Question 4	Quelles structures ou groupes de travail internes « piétons » / « vélos » existent dans les communes de l'Ouest lausannois ?	2	3
Question 5	Quel est le niveau d'implication des décideurs par rapport à la politique piétonne / cyclable ?	2	2
Question 6	Comment sont organisés la coordination et l'échange d'informations entre les différentes communes / entités de l'Ouest lausannois et les partenaires extérieurs ?	2	2
Note module 2		2.0	2.3

Principaux constats :

- Manque de coordination entre les communes.
- Manque un effet de structures / groupes de travail pour les piétons.
- Plutôt une gestion au cas par cas des problèmes qui se posent.
- POL s'occupe de la gestion opérationnelle des mesures routières ainsi que des améliorations y relatives (gestion des chantiers, etc.).

Module 3 – La politique piétonne / cyclable dans les textes

Tableau 6 – Module 3 – La politique piétonne / cyclable dans les textes

N° de question	Question	Note piétons	Note vélos
Question 7	Quel est le contenu de la politique piétonne / cyclable du SDOL (PDi projet de territoire) ?	3	3
Question 8	Comment les communes et SDOL s'assurent que les mesures retenues dans le plan piétons / vélos sont réellement réalisées ?	2	2
Note module 3		2.5	2.5

Principaux constats :

- Manque de coordination entre les communes.
- Pas d'évaluation des avancées par rapport aux objectifs définis.
- La planification est un point fort mais pas suffisamment de réalisations concrètes.

Module 4 – Moyens et personnel

Tableau 7 – Module 4 – Moyens et personnel

N° de question	Question	Note piétons	Note vélos
Question 9	Comment le financement des mesures en faveur des piétons / vélos est-il assuré dans l'Ouest lausannois ?	2	2
Question 10	Qui prépare et met en œuvre la politique piétonne / cyclable à l'échelle de l'Ouest lausannois ?	2	3
Question 11	Qu'est-ce qui est fait pour améliorer les connaissances et les qualifications du personnel qui s'occupe de la politique piétonne / cyclable ?	1	2
Note module 4		1.7	2.3

Principaux constats :

- Décalage entre ce qui existe et ce qui est planifié à court terme.
- Compréhension difficile des normes VSS.

Module 5 – Infrastructures et sécurité

Tableau 8 – Module 5 – Infrastructures et sécurité

N° de question	Question	Note piétons	Note vélos
Question 12	Quelle est l'étendue actuelle du réseau piéton / cyclable de l'Ouest lausannois et quelle est sa qualité ?	2	2
Question 13	Dans quelle mesure les intersections avec la circulation automobile ont-elles pu être sécurisées et les coupures du réseau piéton / cyclable résorbées ?	1	1
Question 14	Comment est organisé l'entretien des infrastructures piétonnes / cyclables ?	1	1
Question 15	Qu'est-ce qui est fait pour améliorer la sécurité des piétons / cyclistes dans l'Ouest lausannois ?	2	1
Question 16	Comment est optimisée l'intermodalité entre les transports en commun et les piétons / cyclistes ?	1	2
Question 17	Question 17: Qu'est-ce qui est fait pour améliorer le stationnement des vélos et pour prémunir les cyclistes contre le vol ?	-	1
Note module 5		1.4	1.3

Principaux constats :

- Problématique des intersections à sécuriser pour les modes doux.
- Beaucoup de discontinuités en termes d'aménagements.
- « Gros » problèmes nécessaires pour voir une amélioration du réseau cyclable.
- Le réseau cyclable n'est pas aussi bien entretenu que le réseau piéton.
- Pas assez de stationnement vélo et surtout pas assez qualitatif.

Module 6 – Information et éducation

Tableau 9 – Module 6 – Information et éducation

N° de question	Question	Note piétons	Note vélos
Question 18	Comment les habitants de l'Ouest lausannois sont-ils informés de la politique piétonne / cyclable du SDOL ?	1	2
Question 19	Qu'est-ce qui est fait pour l'éducation des enfants et des adultes en général vis-à-vis de la marche et du vélo ?	1	1
Question 20	Comment sont indiqués les itinéraires à pied / vélo dans l'Ouest lausannois (en 2019) ?	1	2
Note module 6		1.0	1.7

Principaux constats :

- Besoin d'éducation mais aussi de sensibilisation auprès des automobilistes.
- Une communication relativement timide, réalisée de manière aléatoire.
- Très peu d'actions dans les écoles.
- Jalonnement peu efficace (en cours d'amélioration).

Module 7 – Promotion et partenariats

Tableau 10 – Module 7 – Promotion et partenariats

N° de question	Question	Note piétons	Note vélos
Question 21	Qu'est-il entrepris pour faire prendre conscience des bienfaits de la marche / du vélo et augmenter leur pratique ?	2	2
Question 22	Comment est encouragée la pratique de la marche / du vélo pour se rendre au travail ?	2	2
Question 23	Comment est encouragée la pratique de la marche / du vélo pour se rendre à l'école ?	1	1
Question 24	Qu'est-il fait pour promouvoir la marche / le vélo pour le motif achats ?	0	1
Question 25	Quelles sont les mesures incitatives pour encourager la pratique de la marche / du vélo sur le long terme auprès des citoyens ?	2	2
Question 26	Comment les effets positifs de la marche / du vélo sont-ils utilisés pour soutenir la politique piétonne / cyclable ?	1	1
Note module 7		1.3	1.5

Principaux constats :

- Peu d'aménagements pour les modes doux le long des axes, contexte routier.
- Pas / peu d'actions de promotion.
- Enjeu de communication autour des jonctions autoroutières qui sont favorables au concept d'accessibilité en poches.
- Pas de valorisation des bénéfices santé de la marche / du vélo, action surtout axée sur la sécurité routière.

Module 8 – Actions complémentaires

Tableau 11 – Module 8 – Actions complémentaires

N° de question	Question	Note piétons	Note vélos
Question 27	Quelles mesures sont prises pour diminuer l'utilisation de la voiture (gestion de la circulation, du stationnement) ?	2	2
Question 28	De quelle manière l'urbanisme concourt à soutenir la politique piétonne / cyclable ?	3	3
Note module 8		2.5	2.5

Principaux constats :

- Itinéraires et perméabilité favorables aux modes doux (urbanisme favorable à la mobilité douce).
- Pas de politique généralisée de diminution des vitesses.
- Qualité du stationnement vélo à améliorer.
- Pas d'actions spécifiques « achats »

Module 9 – Evaluation et impact

Tableau 12 – Module 9 – Evaluation et impact

N° de question	Question	Note piétons	Note vélos
Question 29	Comment les données sur les piétons / vélos sont relevées et utilisées ?	2	2
Question 30	Comment est-ce que SDOL collecte et utilise les données sur l'accidentologie des piétons / cyclistes ?	0	1
Note module 9		1.0	1.5

Constats :

- Thème uniquement traité par POL.
- Pas / peu de données collectées sur les modes doux.
- Pas / peu d'utilisation des données.

De plus, les deux tableaux suivants récapitulent les notes par module afin de trouver la note finale de l'évaluation.

Tableau 13 – Note globale piétons

Thème	Modules	Pondération	Note	Note pondérée	
Planification (35%)	Module 1	Besoin des usagers	0.05	2.00	0.10
	Module 2	Responsabilités et coordination	0.1	2.00	0.20
	Module 3	Politique dans les textes	0.1	2.50	0.25
	Module 4	Personnel et moyens	0.1	1.67	0.17
Action (60%)	Module 5	Infrastructure et sécurité	0.2	1.40	0.28
	Module 6	Information et éducation	0.1	1.00	0.10
	Module 7	Promotion et partenariat	0.1	1.33	0.13
	Module 8	Actions complémentaires	0.2	2.50	0.50
Evaluation (5%)	Module 9	Suivi et impact	0.05	1.00	0.05
Total note BYPAD piéton				1.8	

Tableau 14 – Note globale cyclistes

Thème	Modules	Pondération	Note	Note pondérée	
Planification (35%)	Module 1	Besoin des usagers	0.05	2.00	0.10
	Module 2	Responsabilités et coordination	0.1	2.25	0.23
	Module 3	Politique dans les textes	0.1	2.50	0.25
	Module 4	Personnel et moyens	0.1	2.33	0.23
Action (60%)	Module 5	Infrastructure et sécurité	0.2	1.33	0.27
	Module 6	Information et éducation	0.1	1.67	0.17
	Module 7	Promotion et partenariat	0.1	1.50	0.15
	Module 8	Actions complémentaires	0.2	2.50	0.50
Evaluation (5%)	Module 9	Suivi et impact	0.05	1.50	0.08
Total note BYPAD vélo				2.0	

Annexe 4. Forces et faiblesses identifiées

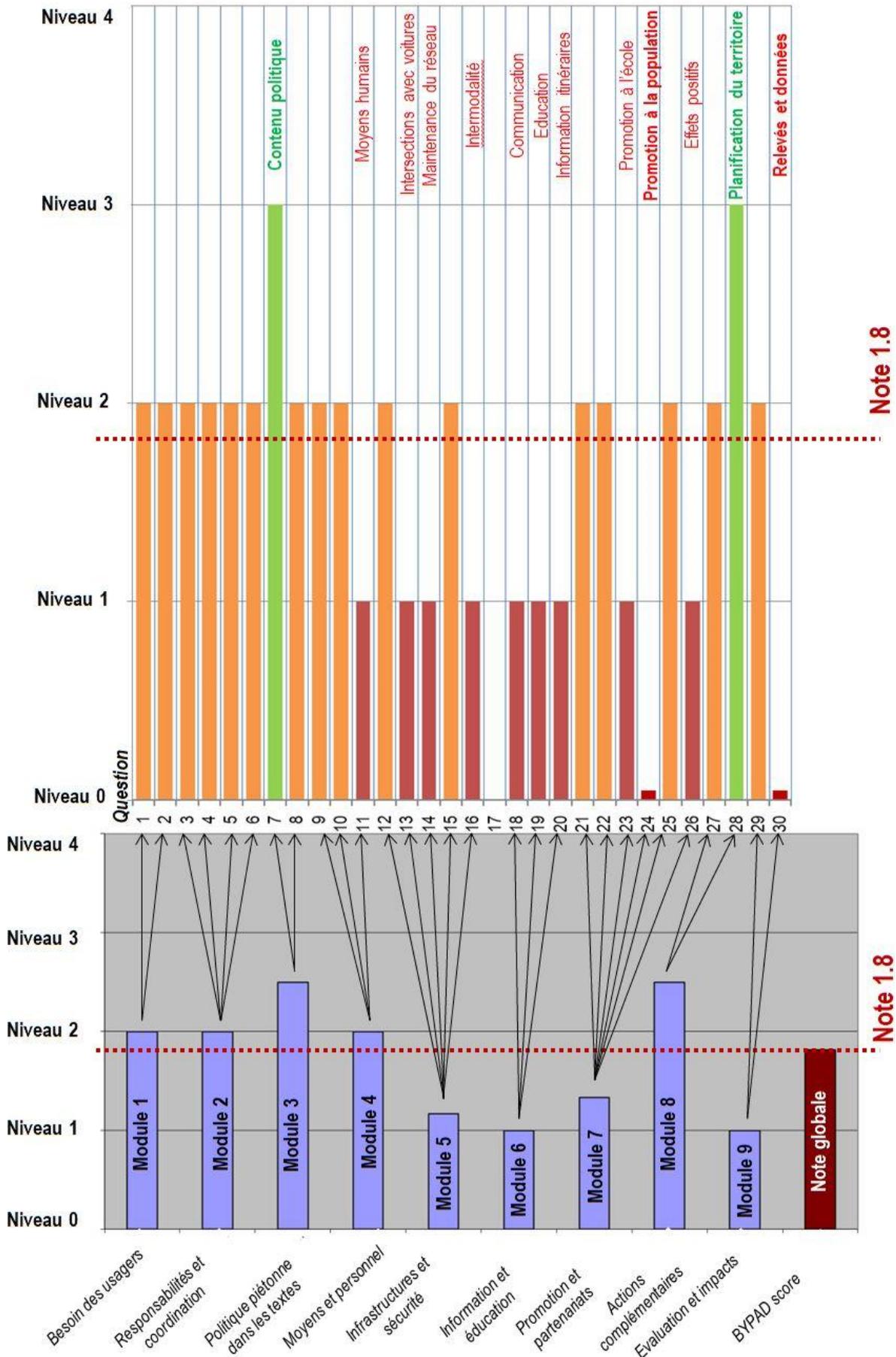


Figure 3 – Résumé des points forts et des points faibles de la notation du réseau piétons

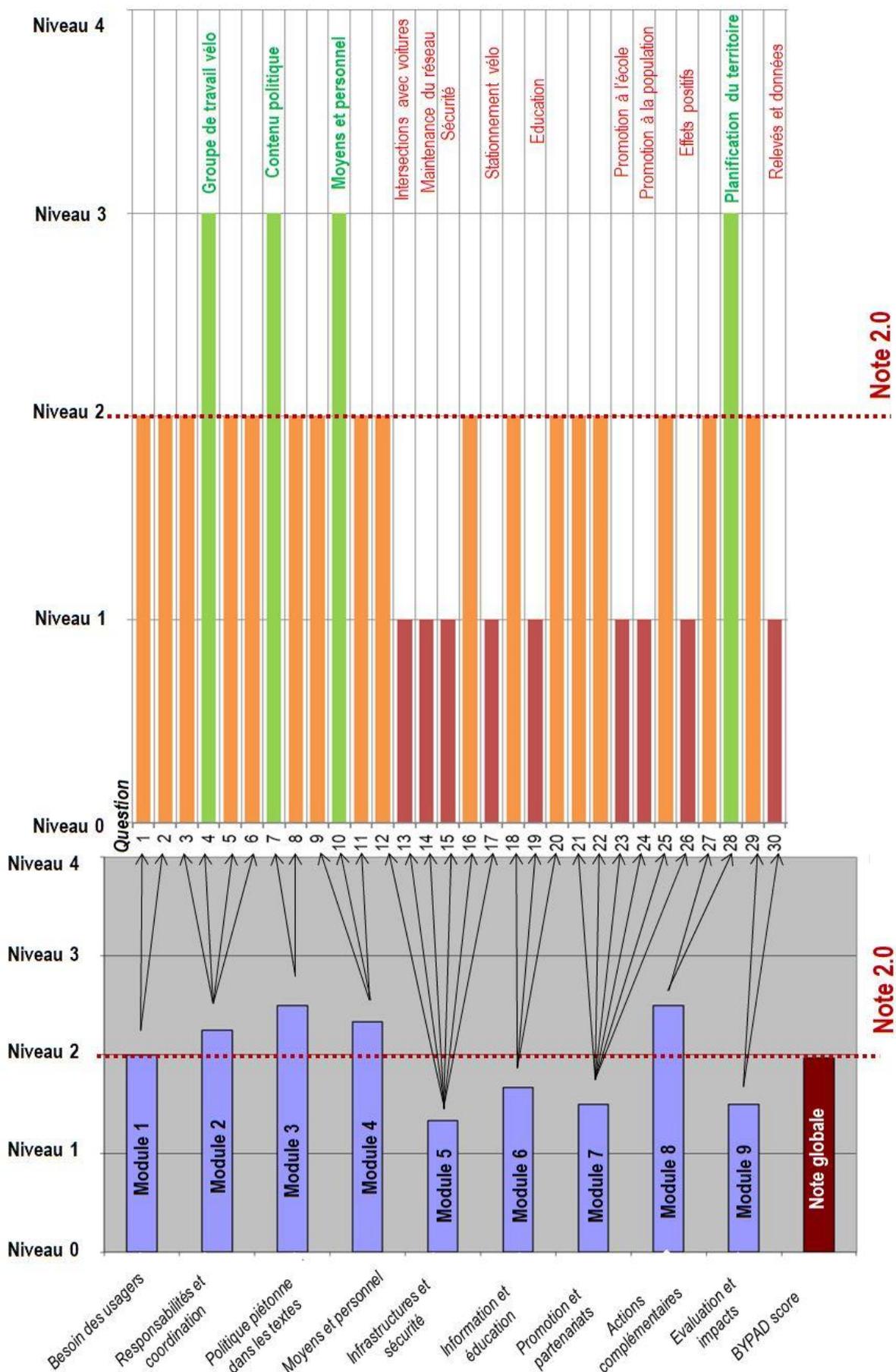


Figure 4 – Résumé des points forts et des points faibles de la notation du réseau cyclistes

Annexe 5. Liste des participants à l'audit

Tableau 15 – Liste des participants à l'audit

Groupe représenté	Nom et prénom	Entité représentée
Groupe « usagers »	Von der Müh Dominique	Rue de l'Avenir
	Collectif d'usagers	Groupe Ouest PRO VELO
	Barblan Tobias	Association UNIPOLY
	Bonilla de Cazorla Sandra	Mobilité piétonne
	Sanchez David	ATE
Groupe « techniciens »	Matas-Montejo Lourdes	Ville de Renens
	Fontana Luca	EPFL
	Boillat Jean-Christophe	SDOL
	Meillard Julien	UNIL
	Barraud Floriane	Ville de Prilly
	Besson Cyril	Commune d'Ecublens
	Gauthier Raymond	Commune de Chavannes-Près-Renens
Groupe « décideurs »	Radice Jean-Louis	Commune d'Ecublens
	Haystre Tinetta et Golaz Olivier	Ville de Renens
	Vollichard Philippe	EPFL
	Mattia Maurizio	Ville de Prilly
	Othmani Fathi	Commune de Chavannes-Près-Renens
	Frund Benoît	UNIL

Annexe 6. Procès-verbaux des ateliers

Procès-verbal : Bypad – évaluation de la politique piétons et vélos

date de la séance Mercredi 8 mai 2019 de 16h00 à 18h00
lieu Bureau SDOL, Salle Arc-en-Ciel, Rue de Lausanne 35 à Renens
concerne Atelier no1 – analyse des divergences, identification des points forts et lacunes

résultats obtenus A. Recherche de consensus sur les divergences
 B. Identification des points forts et des lacunes

ordre du jour

1. Informations générales
 - 1.1. Explications sur la démarche, objectifs, attentes *Citec*
2. Questionnaire Bypad vélos + piétons
 - 2.1. Analyse détaillée du questionnaire, par question *tous*
 - recherche de consensus sur les divergences
 - identification des points forts et lacunes
3. Divers et suite à donner *tous*
4. Prochaines échéances *tous*
 - 4.1. **Atelier Bypad no2**
 Discussion des propositions de mesures
 jeudi 4 juillet 15h30-17h30, bureau SDOL

annexes 1) *méthodologie d'analyse*
 2) *évaluation détaillée*

participants

Groupe de représentants politiques :
 Chavannes-près-Renens: Fathi Othmani, Municipal
 Crissier : Nathalie Jaton, Municipale
 Ecublens: Jean-Louis Radice, Municipal
 Renens: Tinetta Maystre, Municipale, remplacée par Olivier Golaz, Municipal
 Prilly: Maurizio Mattia, Municipal
 EPFL: Philippe Vollichard, Campus durable EPFL *E*
 UNIL: Benoît Frund, Vice-recteur, Durabilité et Campus *E*

Groupe de représentants techniques :
 Chavannes-près-Renens: Raymond Gauthier
 Ecublens: Cyril Besson
 Renens: Lourdes Matas-Montejo
 Prilly: Floriane Barraud
 EPFL: Luca Fontana, Chargé de projets Campus durable *E*
 UNIL: Julien Meillard, Campus durable

Groupe de représentants des usagers :
 ATE: David Sanchez *E*
 Rue de l'Avenir: Dominique von der Mühl
 Mobilité piétonne: Sandra Bonilla *E*
 Pro Velo: Zoé Dardel
 Etudiants: Tobias Barblan et Lauriane Masson (Unipoly)

Organisation :

Julien Lovey et Matthieu Plawecki (bureau Citec)
Jean-Christophe Boillat, Délégué mobilité douce, SDOL
Benoît Biéler, Directeur, SDOL
Aline Berseth, secrétaire, SDOL
Paul-Samuel Maurice, ingénieur mobilité, SDOL
Sylvain Badan, stagiaire urbaniste, SDOL

E

E

invité(es) -

copie pour info à -

Type :
D décision
T tâche
I info
responsable
délai

n°

1. Informations générales

1.1. Explications sur la démarche, objectifs, attentes

1.1.1. Rappelle la démarche et qu'il y a trois groupes cibles; le groupe politique, le groupe technique et le groupe des Associations piétons/cyclistes avec ATE, Mobilité piétonne, Unipoly.

I
Lovey

2. Questionnaire Bypad vélos + piétons

2.1. Analyse détaillée du questionnaire, par question

- recherche de consensus sur les divergences
- identification des points forts et lacunes

2.1.1. Explique le questionnaire avec un focus sur plusieurs questions (voir présentation).

I
Lovey

2.2. Questions

2.2.1. **Module 2, question 3 : Quelle influence ont les personnes-clés (élus, responsables techniques) sur l'application des mesures en faveur des cyclistes ?**

A trouvé compliqué de répondre de manière uniforme pour tout l'Ouest lausannois.

I
Dardel

Rappelle/explique que c'est en effet la difficulté de l'exercice dont le but est d'obtenir des réponses par thématiques et qu'il fallait remplir à son échelle et le mentionner dans les commentaires au bas de chaque page. Il est en effet préférable de laisser des cases vides s'il n'est pas possible de répondre à certaines questions.

I
Lovey

2.2.2. **Module 2, question 4 : Quelles structures ou groupes de travail internes « piétons » existent dans les communes de l'Ouest lausannois ?**

Les notes sont très différentes et c'est une moyenne qui est retenue ici, les niveaux 1 et 2 afin de pouvoir y apporter une thématique future.

I
Lovey

Dans quelle mesure veut-on utiliser ces notes ? Il serait en effet plus utile de voir dans le détail qu'en moyenne.

I
Von der Mühl

Le but est de se focaliser sur les notes très basses ou sur les notes disparates afin de voir où il y a des mesures à mettre en place.

I
Lovey

A mis un note de 1 et non de zéro car il manque en effet de structures/groupes de travail. Cependant, lorsque des problèmes apparaissent, ces groupes se créent.

I
Besson

2.2.3. Module 2, question 6 : Comment sont organisés la coordination et l'échange d'informations entre les différentes communes / entités de l'Ouest lausannois et les partenaires ?

A conscience que c'est POL qui s'occupe de la gestion opérationnelle des mesures routières ainsi que des améliorations y relatives, par ex. les mesures en faveur des piétons et des vélos, la gestion des chantiers. /
Lovey

2.2.4. Module 3, question 7 : Quel est le contenu de la politique cyclable du SDOL (PDi projet de territoire) ?

A trouvé difficile de mettre une note car ce n'était pas clair si l'évaluation portait sur le contenu ou sur la réalisation. /
Barblan

Il s'agit plutôt d'une évaluation en commun basée sur un diagnostic partagé. Il est question de contenu. /
Lovey

A la question d'aller vers des mesures précises ou semi-précises à l'issue de ce questionnaire, M. Lovey répond que le but est d'aller vers des mesures concrètes, de type campagne de comptage, relevé piétons, sondage, etc...). /
Von der Mühl
Lovey

L'aspect de la planification MD est jugé globalement comme un point fort, mais avec la question de la réalisation concrète qui n'avance pas assez et des contraintes.

2.2.5. Module 4, question 10 : Qui prépare et met en œuvre la politique piétonne à l'échelle de l'Ouest lausannois ?

Propose de retenir le niveau 2 étant donné la divergence des avis. /
Lovey

Remarque la nécessité de retenir ce point d'attention et demande comment cela se traduit dans le rapport ? Y'aura-t'il un comparatif dans 10 ans ? /
Von der Mühl

Il y a un décalage entre ce qui existe et ce qui est planifié à court terme. /
Gauthier

Dans le cadre du PDi sont aussi examinés les raisons pour lesquelles certaines mesures ne se font pas, cette réflexion en interne est donc très utile. Un tel monitoring pourrait donc être refait dans le futur. /
Boillat

Ces audits se font depuis 20 ans et offrent la possibilité de comparer avec d'autres villes. /
Lovey

2.2.6. Module 4, question 11 : Qu'est-ce qui est fait pour améliorer les connaissances et les qualifications du personnel qui s'occupe de la politique cycliste/piétonne.

Un guide de vulgarisation des normes VSS faciliterait grandement la tâche du personnel responsable. /
Radice

2.2.7. Module 4, question 12 : Quelle est l'étendue et la qualité du réseau cyclable dans l'Ouest lausannois ?

Forte disparité dans les réponses. Les usagers indiquent plutôt une note de 1 pour les vélos. Il est constaté une disparité et discontinuité en termes d'aménagements.

2.2.8. Module 5, question 13 : Dans quelle mesure les intersections avec la circulation automobile ont-elles pu être sécurisées et les coupures du réseau piéton résorbées ?

Les meilleures notes attribuées par les techniciens sont issues de la complexité des démarches à mettre en place. Elles sont ainsi surévaluées en comparaison de la faible note attribuée par les usagers. De manière générale, la problématique des intersections pas assez sécurisées pour les piétons et cyclistes est identifiée comme un point faible par les usagers. /
Gauthier

De manière générale, la problématique des intersections à sécuriser pour les piétons et cyclistes est identifiée comme un point faible par les usagers.

2.2.9. Module 5, question 14 : Comment est organisé l'entretien des infrastructures cyclables ?

La différence entre cyclistes et piétons est intéressante. Le réseau cyclable n'est pas entretenu comme l'est le réseau piéton (entretien constructif). *I Besson*

Souvent, il faut un problème « lourd » voir une plainte pour qu'une amélioration du réseau cyclable soit faite. *I Mattia*

2.2.10. Module 5, question 15 : Qu'est-ce qui est fait pour améliorer la sécurité des cyclistes dans l'Ouest lausannois ?

La différence entre cycliste (mal noté) et piéton (relativement bien noté) donne des informations intéressantes. Cela traduit un manque de légitimité évident de la sécurité des modes doux face aux TIM. La même attention de la sécurité piétonne vis-à-vis des TIM devrait être accordée aux cyclistes. La résultante serait de baisser les vitesses autorisées et idéalement séparer les modes doux du trafic. *I Dardel*

2.2.11. Module 5, question 16 : Comment est optimisée l'intermodalité entre les transports publics et les piétons/cyclistes ?

La question des piétons devrait se traiter de manière spécifique et également en termes de qualité de l'espace des interfaces (lieu de séjour, autres fonctions qu'une simple interface). Il s'agit d'un point d'attention important pour les piétons. *I Von der Mühl*

2.2.12. Module 5, question 17 : Qu'est-il fait pour améliorer le stationnement des vélos et pour prémunir les cyclistes contre le vol ?

Les aspects qualitatifs du stationnement vélo sont à mettre en avant. Encore trop de stationnements de mauvaise qualité sont installés. *I Dardel*

2.2.13. Module 6, question 19 : Qu'est-il fait pour l'éducation des enfants et des adultes en général vis-à-vis de la marche / du vélo.

Il est important de soulever que la question de l'« éducation » serait tout autant si ce n'est plus pertinente à poser à d'autres interlocuteurs. *I Von der Mühl*

Point faible à renforcer. Besoins en termes d'éducation mais aussi de sensibilisation auprès des automobilistes. Intervenir également sur la question des habitudes des parents en matière de mobilité.

2.2.14. Module 7, question 23 : Comment est encouragée la pratique de la marche pour se rendre à l'école ?

Reconnu comme un point faible. Le déplacement piéton dans l'Ouest lausannois évolue dans un environnement routier différent du contexte purement urbain. Très peu d'aménagements sont réalisés le long des axes. Le langage routier des itinéraires piétons décourage la marche à pied. *I Gauthier*

Réflexion multi-thématique à mener également.

2.2.15. Module 7, question 26 : Comment les effets positifs de la marche / du vélo sont-ils utilisés pour soutenir la politique piétonne/cyclable ?

Sortir du volet purement « sécurité routière » pour insister sur les effets positifs. Effets positifs à mieux communiquer.

2.2.16. Module 8, question 27 : Quelles mesures sont prises pour diminuer l'utilisation de la voiture (gestion de la circulation, du stationnement) ?

Il y a un réel enjeu de communication autour des jonctions autoroutières. Ces dernières doivent être accompagnées d'un fonctionnement routier « par poche » visant à réduire le trafic sur les axes secondaires. Pour le moment, il n'y pas de solutions ni de mesures concrètes pour rendre cela possible. *I Gauthier*

2.2.17. **Module 8, question 28 : De quelle manière l'urbanisme concourt à soutenir la politique piétonne /cyclable ?**

Relevé comme point positif, notamment par rapport aux itinéraires et perméabilité.

Attention aux aspects fonciers (itinéraires MD sur axes adjacents) et qualité du stationnement vélo dans les projets privés.

2.2.18. **Module 9, question 29 : Comment les données sur les piétons sont-elles relevées et utilisées ?**

Point faible à renforcer.

2.2.19. **Module 9, question 30 : Comment est-ce que SDOL collecte et utilise les données sur l'accidentologie des piétons / cyclistes ?**

Cet aspect est traité par la police. Pas de connaissance au niveau SDOL.

3. Remarques générales

Rappelle l'importance du système de notation qualitatif et non quantitatif de la démarche. La note se réfère à un paragraphe et non à une note en tant que telle. Il est donc difficile d'appréhender la valeur d'une moyenne avec décimale. / *Dardel*

Souligne que l'inverse fonctionne aussi. La description des notes admissibles ne correspond pas toujours à ce que l'on souhaiterait répondre. / *Besson*

4. Divers et suite à donner

- 4.1. La suite consistera à co-élaborer des mesures sur les questions jugées déficientes. Un travail participatif en plus petits groupes sera organisé. Un document sera envoyé et il sera demandé aux participants de réfléchir aux mesures en amont de la séance. / *Lovey*

5. Prochaines échéances

5.1. Atelier Bypad no2

- 5.1.1. Discussion des propositions de mesures
jeudi 4 juillet 15h30-17h30, bureau SDOL

Avec les compliments du Bureau Stratégie et développement de l'Ouest lausannois, Jean-Christophe Boillat, Délégué mobilité douce et Aline Berseth, secrétaire.

Procès-verbal : Bypad – évaluation de la politique piétons et vélos

date de la séance Jeudi 4 juillet 2019 de 15h30 à 17h30
lieu Bureau SDOL, Salle Arc-en-Ciel, Rue de Lausanne 35 à Renens
concerne Atelier no2 – propositions de mesures, priorisation

résultats attendus A. Définition et priorisation des mesures à mettre en œuvre

ordre du jour

1. Introduction et rappel (10')
 - 1.1. Rappel du diagnostic et infos pratiques pour l'atelier *Citec*
2. Travail en 3 groupes sur les mesures (1h)
 - 2.1. Analyse des fiches de mesures, priorisation, remarques, propositions *Par groupe*
3. Restitution (45') *Par groupe*
 - 3.1. Restitution par groupe des mesures avec priorité forte et moyenne *Par groupe*
4. Suite à donner *tous*
 - 4.1. Suite et fin de la démarche

participants

Groupe de représentants politiques :
 Chavannes-près-Renens: Fathi Othmani, Municipal
 Ecublens: Jean-Louis Radice, Municipal *E*
 Renens: Tinetta Maystre, Municipale *E*
 Prilly: Maurizio Mattia, Municipal *E*
 EPFL: Philippe Vollichard, Campus durable EPFL *E*
 UNIL: Benoît Frund, Vice-recteur, Durabilité et Campus *E*

Groupe de représentants techniques :
 Chavannes-près-Renens: Alexandre Gremaud
 Ecublens: Cyril Besson
 Renens: Lourdes Matas-Montejo
 Prilly: Floriane Barraud
 EPFL: Luca Fontana, Chargé de projets Campus durable *E*
 UNIL: Julien Meillard, Campus durable

Groupe de représentants des usagers :
 ATE: David Sanchez *E*
 Rue de l'Avenir: Dominique von der Mühl *E*
 Mobilité piétonne: Sandra Bonilla *E*
 Pro Velo: Fabien Dutoit et Jean Ceppi,
 Etudiants: Tobias Barblan et Lauriane Masson (Unipoly) *E*

Organisation :
 Julien Lovey et Matthieu Plawecki (bureau Citec)
 Jean-Christophe Boillat, Délégué mobilité douce, SDOL
 Benoît Biéler, Directeur, SDOL
 Paul-Samuel Maurice, ingénieur mobilité, SDOL
 Sylvain Badan, stagiaire urbaniste, SDOL

invité(es) -

copie pour info à -

Annexe - *liste des actions annotée*

Type :
D décision
T tâche
I info
r responsable
d délai

n°

1. Introduction et rappel (10')

1.1. Rappel du diagnostic et infos pratiques pour l'atelier

1.1.1. Rappel de la démarche Bypad.

I
Boillat

1.1.2. Sur la base du diagnostic, 28 fiches de mesure ont été rédigées. Ces dernières sont réparties entre 3 groupes qui les compléteront, regrouperont ou encore les hiérarchiseront pendant 1h. Puis, chaque groupe présentera aux participants le résultat de leur travail.

I
Lovey

2. Travail en 3 groupes sur les mesures (1h)

2.1. Analyse des fiches de mesures, priorisation, remarques, propositions

Par groupe

3. Restitution

3.1. Restitution par groupe des mesures avec priorité forte et moyenne

3.1.1. Cf. annexe « Liste des actions annotées ».

I
Boillat

4. Suite à donner

4.1. Suite et fin de la démarche

4.1.1. Dans un premier temps, un travail interne de tri, de synthèse, et de hiérarchisation des actions proposées sera nécessaire. Certaines mesures figurent dans la liste en cours de travail du Plan Directeur intercommunal (PDi) en cours. Il est toujours possible d'ajouter des éléments à cette liste.

I
Boillat

4.1.2. Le statut du document définitif est à définir puisque toutes les Communes n'ont pas réalisé la démarche Bypad. Afin de valoriser le travail effectué, il pourrait être validé par le GD mobilité. Le bureau SDOL clarifie la suite des validations.

T
SDOL

4.1.3. Avant le GD du 26 septembre 2019, les membres participant à l'étude Bypad pourraient se réunir pour approuver le document final.

I
Boillat

5. Prochaines échéances

5.1. Proposition de document final : hiérarchisation et synthèse des actions.

T
SDOL + Citec

5.1.1. Discussion sur le rapport final : après l'été, avant le 26 septembre.

tous

Avec les compliments du Bureau Stratégie et développement de l'Ouest lausannois, Jean-Christophe Boillat, Délégué mobilité douce et Sylvain Badan, secrétaire.

BUREAU STRATÉGIE ET DÉVELOPPEMENT
DE L'OUEST LAUSANNOIS
Rue de Lausanne 35
1020 RENENS 1
T: 021 632 71 60
sdoi@ouest-lausannois.ch
www.ouest-lausannois.ch