



Limitation de vitesse à 30 km/h et transports publics

39ème Journée de Rue de l'Avenir - 30 septembre 2022

Contexte de l'étude

Les limitations de vitesse à 30 km/h se généralisent et concernent de plus en plus d'axes où circulent des transports publics.

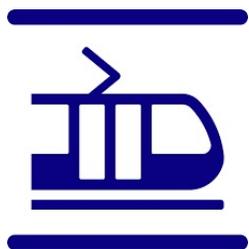
Alors que l'utilité de la réduction de la vitesse est de moins en moins contestée, **l'impact sur les transports publics** est souvent au cœur des discussions.

Etude

- Analyse et évaluation de **la littérature existante** et des **études** sur le sujet, des **pratiques actuelles de planification** concernant les effets de la limitation de vitesse à 30 km/h sur les transports publics, complétées par des **argumentaires de l'ATE**.
- Rapport
 - Aide à la planification
 - Faits, base objective de discussion et concertation
 - Politiques, administrations et prestataires de TP
- Fin 2022

Qu'entend-on par 30km/h ?

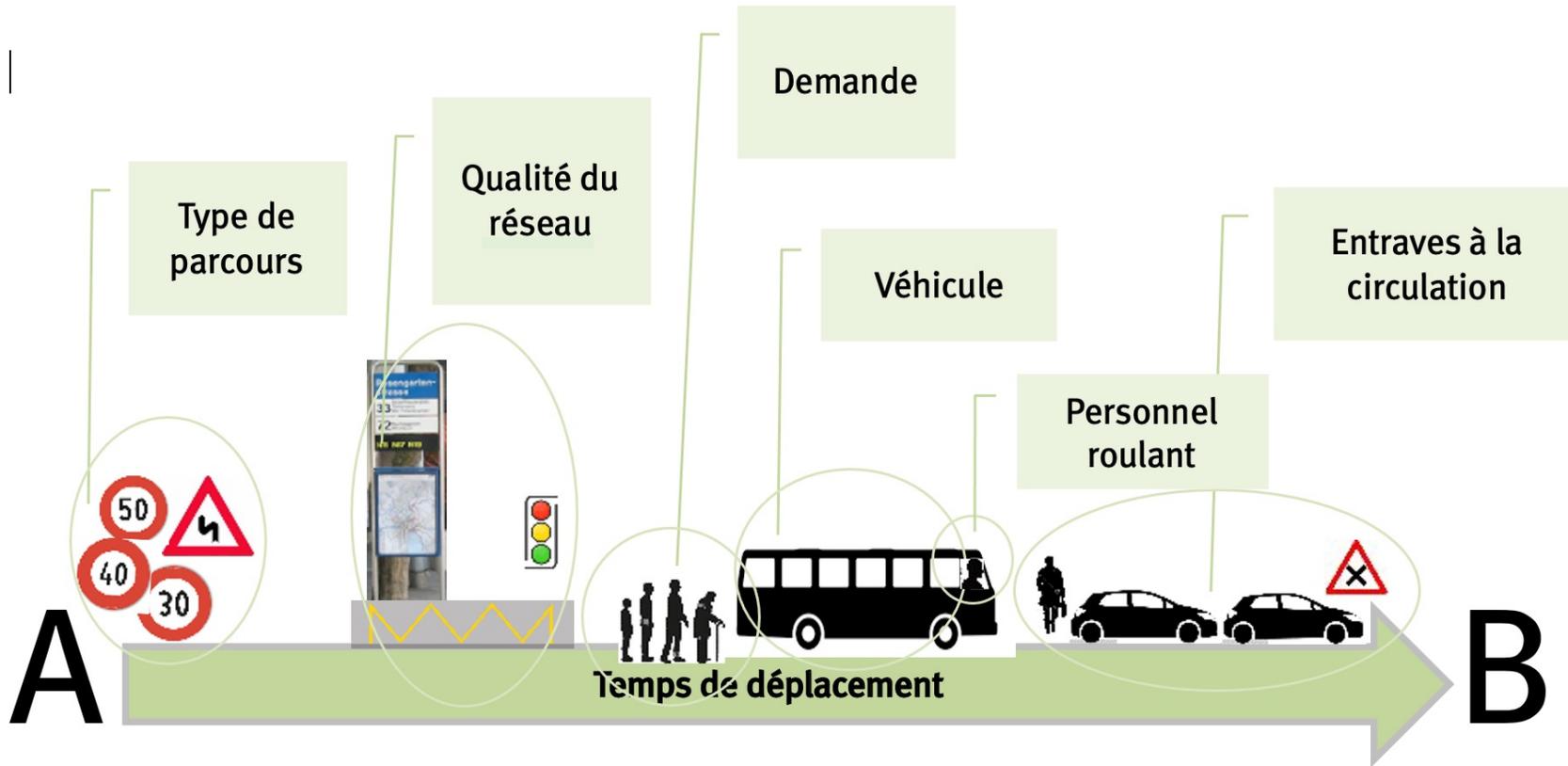
- Limitation de la vitesse à 30 km/h
- Zone 30 (toutes ses spécifications, aménagements, ralentisseurs, priorités droite)



L'étude se limite aux moyens de transport suivants :

- Tram : voies propres et trafic mixte
- Bus : voies propres dans l'espace routier utilisé en commun et trafic mixte.

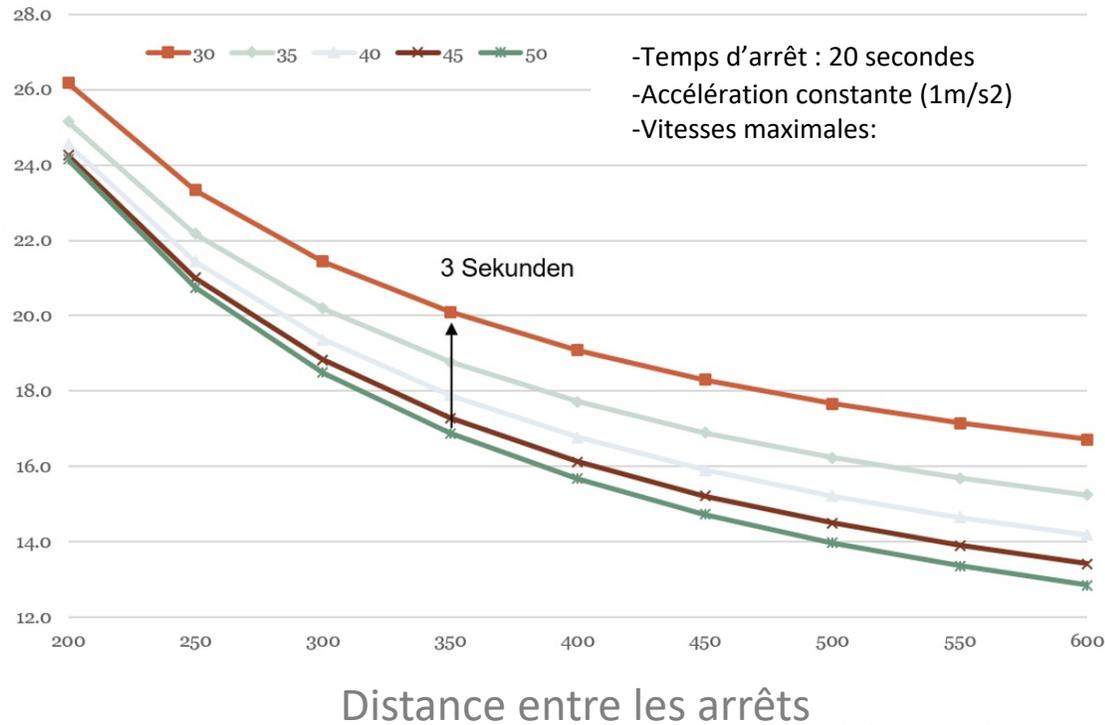
Facteurs d'influence sur le temps de trajet



„Schlussendlich für die Fahrgäste relevant ist die Reise- oder Beförderungsgeschwindigkeit von A nach B. In dieser sind auch die Wartezeiten an Haltestellen oder Knoten enthalten.“

Conséquences du 30 km/h sur le temps de trajet

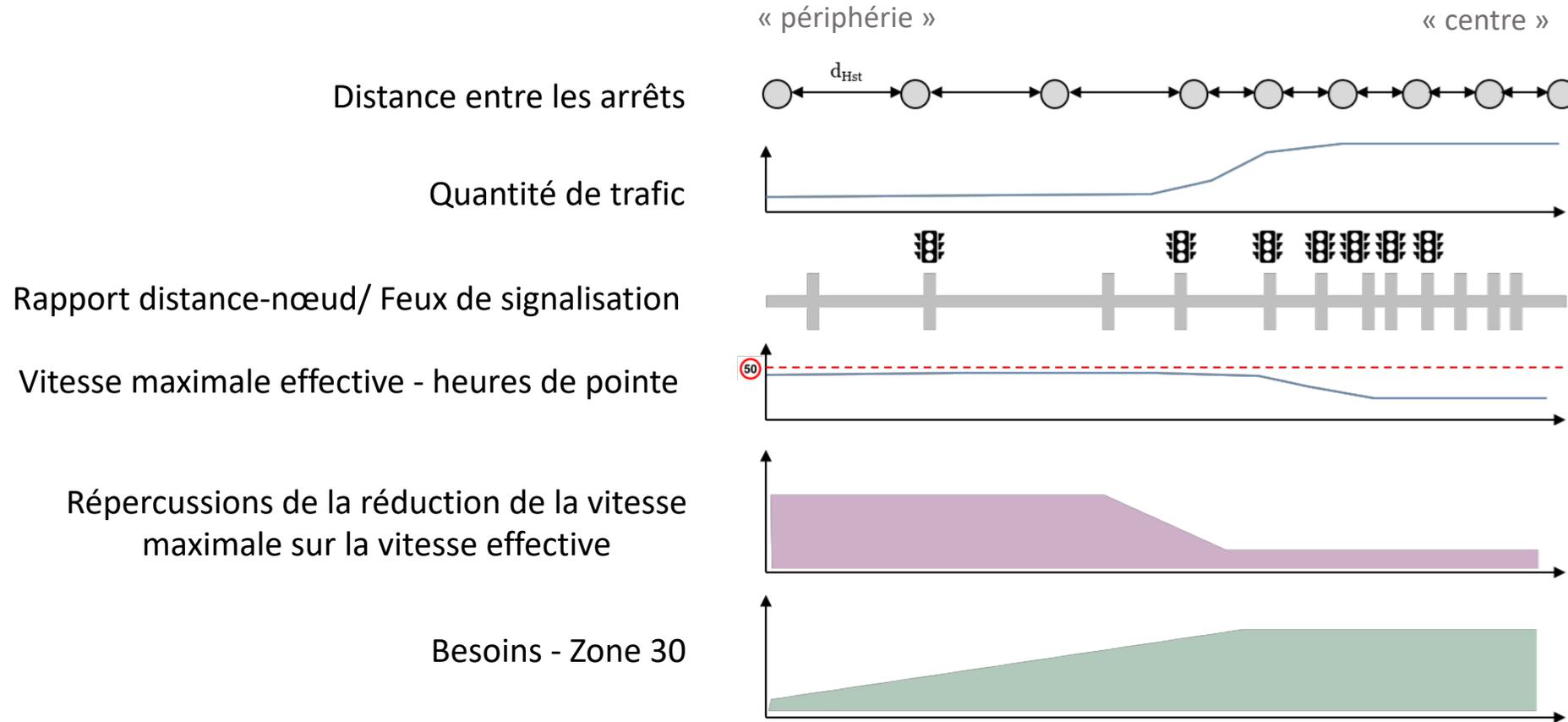
Durée
moyenne du
trajet par
100m (m/s)



Perte théorique de temps de
trajet selon la littérature : env. 3-
4 secondes par 100 m de trajet

> Perte moyenne de temps de trajet: 1,5 secondes par 100 mètres

Conséquences de la perte de temps dans les TP



Autres conséquences ... positives

- Flux de trafic plus régulier et homogène
- Conditions d'exploitation plus stables et conduite plus calme
- Augmentation qualité des TP pour les usagers (transport et accessibilité arrêts à pied)

Réduction de facteurs négatifs:

- Moins d'accidents et moins graves
- Moins de bruit
- Réduction de l'usure et de la consommation de carburant

Impacts sur les passager·ères des TP et usager·ères de l'espace routier

Passager·ères des TP

- Temps de déplacement : perte de temps effective faible
- Fonctionnement stable = plus grande fiabilité/prévisibilité
- Plus de confort, conduite plus calme, moins saccadée
- Qualité de l'attente aux arrêts

Utilisateur·trices de l'espace routier (piétons, cyclistes)

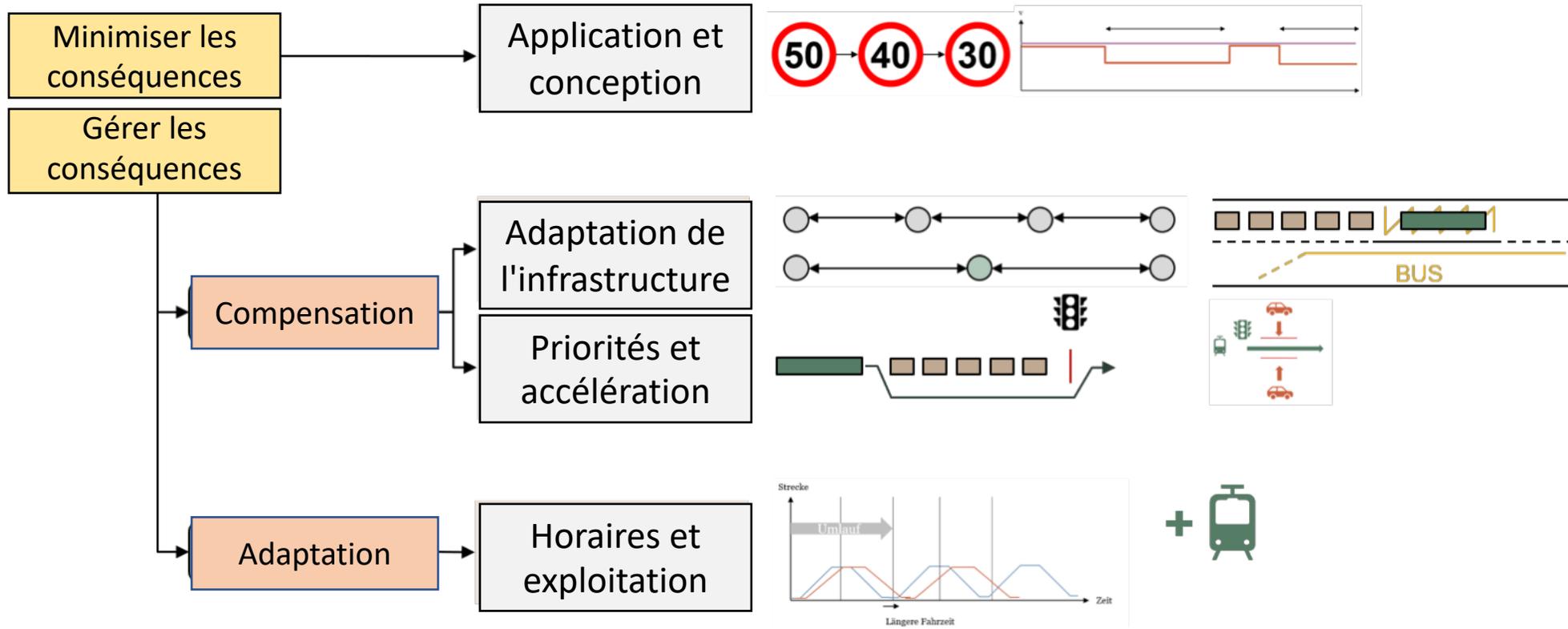
- Apaisement de l'espace routier (plus calme) et de l'espace public
- Meilleure sécurité routière
- Moins d'émissions et de pollution sonore

Report modal

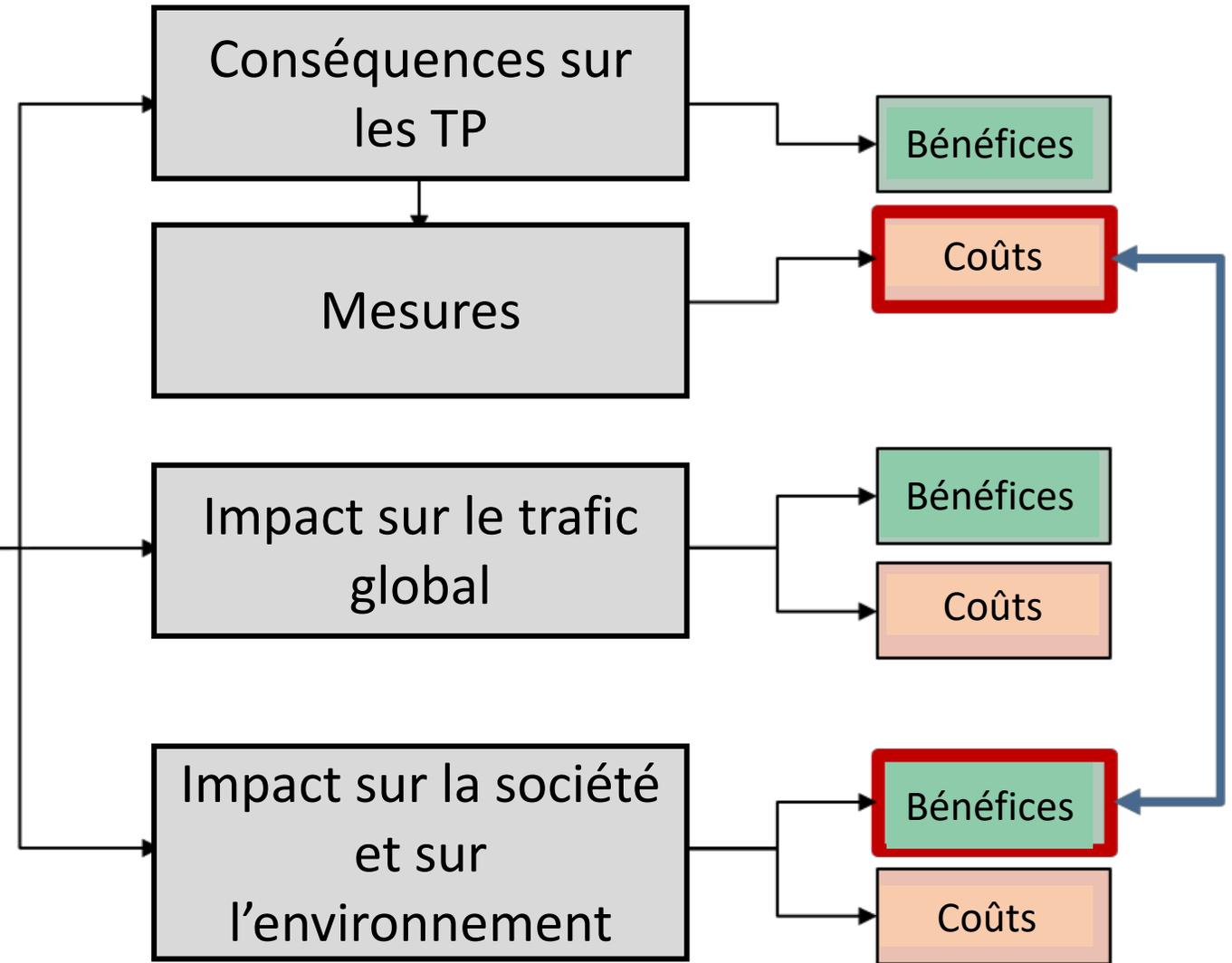


- Perte d'attractivité des TP > encourage report modal ?
 - pas vers TIM : temps de trajet également plus long
 - vers le vélo : gagne en attractivité

Mesures compensatoires



Coûts et bénéfices



Conclusions provisoires

1. Le 30 km/h a un **faible impact** sur le temps de trajet des transports publics (env. 1,5 sec par 100 m).
2. Les **effets positifs** de la vitesse 30 sur les TP sont réels: fluidité du trafic, amélioration de la sécurité routière, confort usager, bruit ...
3. Si on met en regard les impacts positifs et négatifs > **TP ne perdent pas leur attractivité** en raison de la vitesse à 30.
4. Pour estimer l'allongement du temps de parcours, il faut avant tout tenir compte des autres **conditions marginales** (situations d'exploitation, réserves en circulation, conception de tronçons de lignes, etc.).
5. Pas de **report** sur le TIM mais plutôt **sur le vélo**.