

Bilan des zones 30 sur l'exploitation des transports publics lausannois

Journée Rue de l'avenir
30 septembre 2022

Samuel Fréchet,
responsable de la planification de l'offre



Contexte



tl Un environnement urbain en pleine mutation



- **Enjeux climatiques**

Des transports publics performants et attractifs participent au **report modal** depuis la voiture individuelle

- **Enjeux espace public**

La diminution de la pression de la voiture, la suppression du transit aux centres et aux quartiers, la réduction du bruit passe par la **redistribution de l'espace public en faveur des modes doux et de l'arborisation** (plans climats / plans canopées)... **tout en intégrant le transport public**



tl Les nombreux enjeux des transports publics

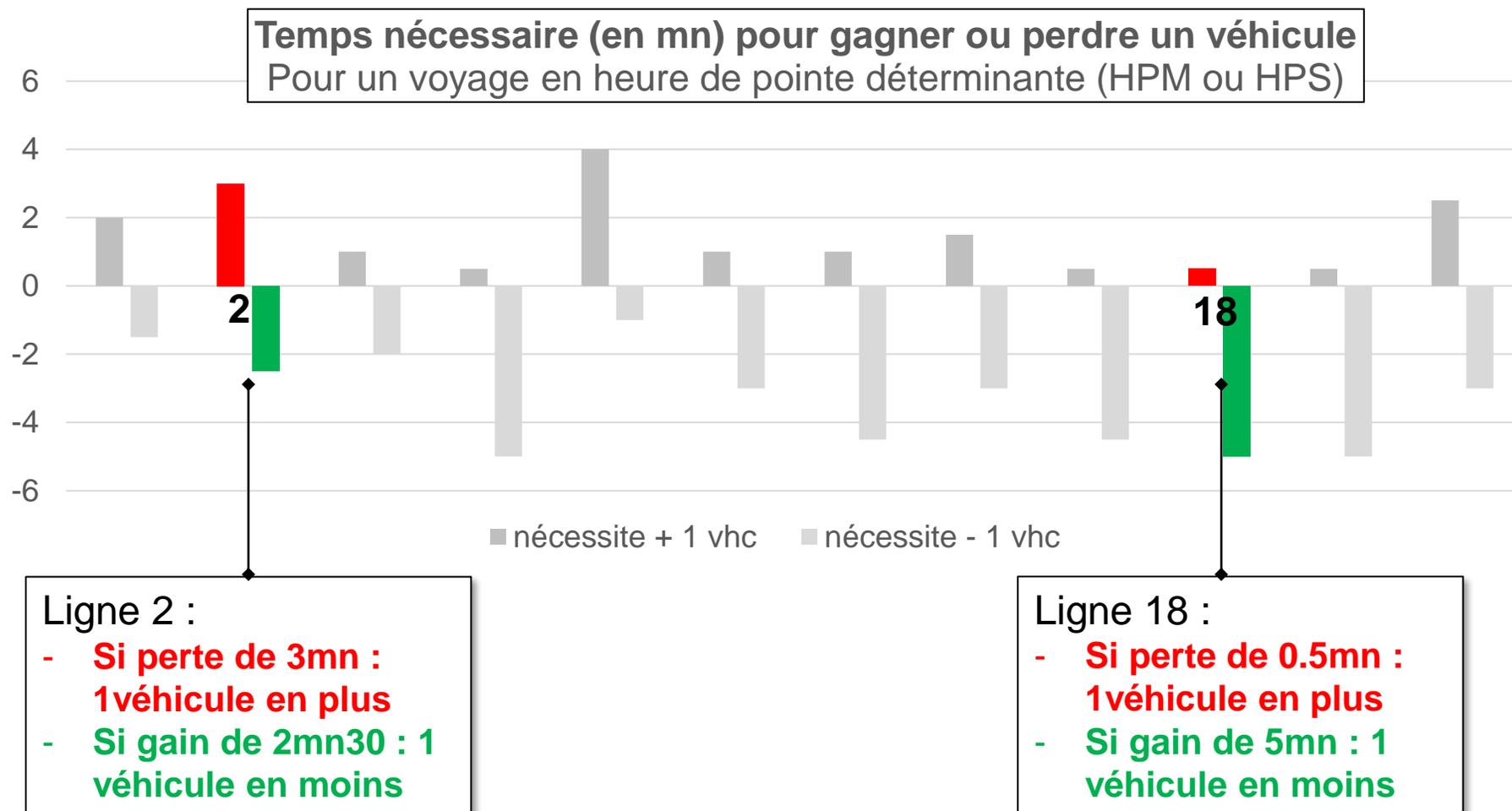
- Sécurité de tous
- Régularité (temps de parcours stable)
- Circulation des bus (gabarit, giration, revêtement)
- Priorisation (carrefours, passages piétons)
- Offre pérenne et situations perturbées
- Maîtrise des coûts d'exploitation (et donc des moyens engagés)



tl La vitesse commerciale impacte fortement les moyens

La planification de l'offre vise à être la plus optimale possible, de façon à en limiter les coûts d'exploitation.

Dans certains cas, des différences de vitesses commerciales minimales peuvent avoir des impacts sur le nombre de véhicules exploités, et donc les coûts associés.



Sur le réseau...



tl Ligne 38 à Renens

Ligne de quartier, desserte interne à Renens
Autobus standard, cadence 20 minutes
Zone 30 sur pratiquement l'entier de la ligne

Plutôt que la limitation à 30km/h, ce sont les aménagements modérateurs et les priorités de droite qui péjorent la vitesse commerciale.



tl Ligne 4, secteur France / Maupas

Ligne principale, desserte d'agglomération Prilly, Lausanne, Pully
Trolleybus articulé, cadence 10 minutes
Zone 30 sur $\frac{1}{4}$ de la ligne

La différence de traitement entre les 2 axes génère un impact différent sur les vitesses (1 à 2km/h de différence). Cet impact est néanmoins dilué par l'impact des carrefours environnants, notamment celui de Chauderon.



tl Ligne 64 à Vers-chez-les-Blanc

Ligne de quartier, relie le secteur de Vers-chez-les-Blanc au métro Croisettes
Autobus standard, cadence 12 minutes
Zone 30 sur une grande partie de la ligne

9 gendarmes couchés sur 6,2 km

En un service de 4h, plus de 80 gendarmes couchés franchis par le conducteur tl impactant le confort des clients-voyageurs



tl Observations sur le 30km/h de nuit à Lausanne

- L'adaptation des carrefours à feux avec la mise au clignotant de nuit (priorité sur l'axe bus) compense les effets de la limitation
- Globalement, le 30km/h de nuit à Lausanne se **déroule sans difficultés** pour la tenue de l'horaire tant pour les lignes régulières (22h-1h et 5h-6h) que pour les bus de nuit (nuits ve/sa et sa/di)
- On constate les **pertes 1'-2'30"** par sens sur les lignes principales, **absorbables** par la construction de l'horaire et ne nécessitant pas la mise en œuvre de moyens supplémentaires





Conclusions

tl Conclusions

- Les zones 30 représentent un gain de confort et de sécurité pour les modes doux
- **La responsabilité repose sur les conductrices et conducteurs**, qui sont censés chercher le regard de chaque personne souhaitant traverser, avec les traversées libres des piétons => situation de stress
- Vis-à-vis des transports publics, **ce n'est pas la limite de vitesse à 30km/h qui est gênante mais les aménagements associés**, surtout en heure de pointe, impactant la stabilité de l'horaire et peu favorable à l'attractivité des transports publics



Les automobilistes doivent circuler de manière particulièrement **prudente et prévenante**. Ils doivent **faciliter** la traversée de la chaussée aux piétons.



tl Recommandations

- **Préférer une limitation à 30km/h** (maintien des priorités sur l'axe, pas de décrochements) **ou une zone 30 avec priorité sur l'axe TP**
- Être cohérent avec la hiérarchie du réseau bus (éviter la modération sur des lignes structurantes)
- Minimiser les aménagement contraignants / manœuvres
- **Penser global et non local** (la ligne de bus dans son entier) : les pertes doivent être compensées par des améliorations ailleurs





Merci de votre attention