

Réponse de la Municipalité

**à l'interpellation de Madame Anne-Françoise Decollogny
déposée le 29 janvier 2013**

« Quelle place pour les transports publics ? »

Rappel de l'interpellation :

A de multiples reprises, la Municipalité réaffirme la priorité qu'elle entend réserver aux transports publics. De nombreux textes municipaux en témoignent et l'on vous en épargne de lassantes citations.

Les Axes forts de transports publics urbains prévoient précisément d'importants développements des transports publics qui nécessiteront la fermeture des Terreaux et du Grand-Pont d'une part, la fermeture du dernier tronçon de la Rue de Genève d'autre part. Dans très peu de temps, les automobilistes et motocyclistes devront changer de parcours, ou, mieux, changer de mode de transport.

Faire l'exercice de fermer ces rues à certains moments de l'année, l'annoncer à l'avance sur différents supports, informer les automobilistes sur les moyens qu'ils ont de se rendre au centre-ville sans leur voiture : la démarche pourrait donner lieu à d'intéressantes expériences et constats permettant ensuite d'adapter les mesures dissuasives ou alternatives qui devront être mises en place durant les chantiers de rénovation du Grand-Pont et les travaux sur la Rue de Genève.

Or, avant Noël, période particulièrement chargée en matière de circulation individuelle, c'est le contraire qui a été décidé. Les TL ont suspendu les lignes qui passent par le Flon, la rue Centrale et la rue Saint-Martin.

Et c'est bien le surcroît d'automobilistes qui congestionne le centre-ville. Comme l'indique un quotidien local¹ « Si les bus ne passent plus, les voitures non plus. La faute revient surtout aux nombreux automobilistes qui, se rendant au centre-ville, tout spécialement à ceux qui veulent entrer dans l'un des parkings du Rôtillon (rue Centrale), du Centre ou du Métropole (Flon) pour aller faire leurs achats de Noël ». En plus loin, on lit que ces parkings sont régulièrement pleins et qu'il faudrait plus de places de parking au centre-ville.

Ainsi, l'on privilégie les automobilistes et l'on pénalise les usagers des transports publics, dont le nombre est forcément plus élevé. On les oblige à changer d'itinéraire, à emprunter d'autres lignes de bus, à choisir un autre arrêt, alors qu'eux aussi vont faire leurs courses de Noël. D'autres solutions auraient été envisageables : inciter les automobilistes à parquer leur voiture dans les parkings-relais en bordure de ville, augmenter la fréquence des bus depuis ceux-ci, par exemple. Mais non, ce n'est pas cette politique qui est appliquée. Les TL pensent au contraire renforcer les mesures qui leur permettront de faire face aux perturbations et d'anticiper mieux encore la fermeture de certaines lignes de bus à fin 2013.

Anne-Françoise Decollogny
Conseillère communale
29/01/2013

¹ 24 Heures, 15-16 décembre 2012

Préambule

Il convient de rappeler que depuis l'introduction du Plan Directeur Communal (PDC) adopté par le Conseil communal en 1996, puis dans le cadre du projet d'agglomération Lausanne-Morges, la Municipalité poursuit l'objectif d'améliorer en permanence l'attractivité des transports publics, que ce soit avec des investissements lourds comme le métro M2, les axes-forts ou avec des mesures plus ponctuelles comme la prise en compte prioritaire des bus aux carrefours.

Ces efforts sont couronnés de succès puisque selon la dernière campagne de comptage Lausanne Région effectuée en 2010 au centre ville, le trafic individuel motorisé a baissé de 13% depuis 2005, et dans le même temps le nombre de voyageurs en transports publics a augmenté de 36%. Par conséquent, la part modale des transports publics est passée en cinq ans de 35 à 46%, soit une augmentation de 11 points !

Aujourd'hui, les rues Centrale et St-Martin font partie du réseau de distribution modéré, selon le PDC.

Lesdites rues ont d'ailleurs vu leur aménagement évoluer dans ce sens avec la suppression de deux voies de trafic, ce qui s'est traduit par une diminution de la circulation, qui est passée de 23'300 véhicules/jour en 1985 à 16'200 véhicules/jour aujourd'hui.

La mise en service du m2 a été accompagnée de grands bouleversements pour le réseau bus, dès décembre 2008, avec notamment la convergence de trois lignes 18, 22 et 60 vers la place de l'Europe. Malheureusement, des pertes de temps de plus de 25 minutes ont été constatées assez rapidement en particulier les samedis. Les séances régulières entre les transports publics lausannois et le Service des routes et de la mobilité ont intégré ce point noir du réseau, afin de l'assainir dans les meilleurs délais.

Un petit groupe de travail a été constitué dans le but de trouver des solutions aux problèmes de vitesse commerciale des lignes de bus convergeant jusqu'à la place de l'Europe. La première étape a consisté à analyser les temps de parcours des lignes de bus, effectuer des relevés in situ, compter les piétons et le trafic individuel motorisé, etc. Cette étude a révélé que l'attractivité du Flon était très forte et cela se traduisait par des charges piétonnières de près de 1'000 piétons aux heures de pointe !

Sur la base des recommandations de cette étude, la Municipalité s'est prononcée pour l'équipement en signalisation lumineuse des deux passages pour piétons à travers la place de l'Europe et de la première traversée sise à la rue Centrale. Ces feux, mis en service en avril 2010, sont souvent cités comme un cas d'école de bonne coopération entre les tl et une commune avec, à la clef des gains conséquents en terme de vitesse commerciale pour les lignes 18, 22 et 60.

Malgré cette amélioration conséquente, ces lignes subissent encore des perturbations importantes lors des fêtes de fin d'année. En effet, à cette époque de l'année, la place de l'Europe est généralement perturbée dès 14h30 les samedis. Ceci s'explique par l'effet conjugué de flux piétonniers encore plus élevés, avec de surcroît une utilisation accrue des parkings du centre-ville. Il est alors très difficile de garantir les horaires des bus tl.

En 2012, sur la base des expériences des années précédentes et dans le but de proposer un service aussi bon que possible vu les circonstances, les tl ont décidé de mettre en place des déviations de lignes afin de garantir une desserte du centre ville.

Ainsi, les samedis 15, 22 et 29 décembre, la ligne 18 a eu son terminus à l'arrêt Port-Franc de 15h à 18h30. Les lignes 22 et 60 ont été déviées pour effectuer leur terminus à l'arrêt Riponne - M. Béjart avec correspondance possible avec le m2 de 15h à 18h30 (jusqu'à la fin du service le 15 décembre en raison de la course Midnight Christmas Run).

Une interdiction d'accès des véhicules privés à la Rue Centrale et au Flon n'aurait fait que reporter la problématique sur d'autres secteurs du centre ville et donc sur d'autres parties du réseau des tl. De plus, cette interdiction aurait privé le centre de plusieurs centaines de places de stationnement, ce qui aurait encore amplifié les difficultés sur les zones limitrophes. Enfin, dans un tel cas de figure, une fermeture ponctuelle de la rue avec mise en place de panneaux de signalisation pourrait être mal comprise des usagers. Plus la restriction est « originale » (avec par exemple une fermeture au trafic les samedis entre 9h et 18h), moins elle est comprise et respectée des usagers.

Lors d'incidents, d'accidents ou de blocages de lignes, c'est à l'exploitant que revient la décision de couper ou modifier une ligne et de proposer des solutions alternatives. Il doit respecter les critères fixés à l'entreprise en termes de Qualité de Service Rendu (QSR), d'assurer une régularité et une ponctualité correspondant aux besoins du voyageur, tout en respectant la loi sur la durée du travail.

Par ailleurs, il faut savoir que du point de vue de l'utilisateur, une ligne est considérée comme perturbée à partir d'un retard de 10 minutes. De plus, le conducteur n'est pas autorisé à faire descendre les voyageurs hors des arrêts officiels pour des raisons de sécurité.

Dans une situation telle qu'observée lors des samedis de fin d'année à la Rue Centrale et au Flon, où les bus sont coincés dans les embouteillages, il est impossible d'assurer un service satisfaisant pour le client et la coupure d'une ligne peut être décidée. L'objectif est de proposer la meilleure solution alternative pour les usagers en limitant les désagréments qu'ils auraient à subir.

Réponses aux questions posées

La Municipalité répond comme suit aux questions posées :

Question 1 : La Municipalité a-t-elle été partie prenante de la décision des TL d'interrompre des lignes de bus avant les fêtes ?

Non, la décision de couper ou modifier une ligne revient à l'exploitant.

Question 2 : Si oui, pourquoi la Municipalité a-t-elle privilégié l'accès au centre-ville pour les automobilistes plutôt que pour les transports publics ?

Même si la Municipalité n'a pas été partie prenante dans la décision de modifier temporairement certaines lignes de bus, elle tient à préciser qu'il ne s'agissait pas de privilégier les automobilistes au détriment des usagers des transports publics, mais de mettre en place un dispositif permettant de gérer au mieux l'affluence exceptionnelle des samedis précédant les fêtes de fin d'année. Les solutions recherchées doivent permettre l'accessibilité du centre ville à tous les modes de transport.

Question 3 : Si non, quelle est la position de la Municipalité face à la décision des TL et qu'entend-elle mettre en place lors de la prochaine période de surcharge, fin 2013?

La Municipalité rappelle que la décision de couper ou modifier une ligne revient à l'exploitant qui, au vu de la situation décrite plus haut, a agi au mieux dans l'intérêt de sa clientèle. Pour fin 2013, étant donné qu'il n'est pas envisageable d'interdire l'accès aux parkings du centre ville lors des fêtes de fin d'année, la Municipalité et les tl vont renforcer l'information pour inciter les usagers à laisser leur véhicule aux P+R ou à la maison et à utiliser le réseau tl. A la lumière de l'expérience de 2012, les tl, dans le cadre de leur mandat d'exploitant du réseau, se détermineront sur le dispositif à mettre en place pour les fêtes 2013.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu aux questions de Madame l'interpellatrice.

Ainsi adopté en séance de Municipalité, à Lausanne le 7 mars 2013.

Au nom de la Municipalité

Le syndic :
Daniel Brélaz

Le secrétaire :
Christian Zutter