

Guide des aménagements pour les transports publics routiers tl

généralités

a1
introduction



Guide des aménagements pour les transports publics routiers tl

structure générale
du guide

a généralités	<small>généralités</small> a1 introduction	introduction
	<small>généralités</small> a2 organisation	organisation
	<small>généralités</small> a3 définitions abréviations et références	définitions abréviations et références
b inter-arrêt	<small>inter-arrêt</small> b1 bus en section	bus en section
	<small>inter-arrêt</small> b2 bus aux carrefours	bus aux carrefours
c zone d'arrêt	<small>zone d'arrêt</small> c1 conception de la zone d'arrêt	conception de la zone d'arrêt
	<small>zone d'arrêt</small> c2 réalisation de la zone d'arrêt	réalisation de la zone d'arrêt
	<small>zone d'arrêt</small> c3 exploitation de la zone d'arrêt	exploitation de la zone d'arrêt
d ligne aérienne	<small>ligne aérienne</small> d1 conception ligne aérienne	conception de la ligne aérienne
	<small>ligne aérienne</small> d2 réalisation ligne aérienne	réalisation de la ligne aérienne
	<small>ligne aérienne</small> d3 exploitation ligne aérienne	exploitation de la ligne aérienne



a1 Introduction

1	Préface	5
2	Introduction et domaine d'application	5
3	Missions des tl	6
4	Référentiel tl	6
5	Périmètre du présent guide	6
6	Méthodologie d'élaboration du guide	7
7	Enjeux pour les clients-voyageurs	7
8	Enjeux pour les collectivités	8
9	Enjeux pour le conducteur	8
10	Enjeux financiers	9
11	Enjeux sur la sécurité	9
12	Destinataires et modalités d'évolution du présent guide	9



information

Les recommandations constituant ce guide définissent un cadre général qu'il sera nécessaire d'adapter en fonction des spécificités de chaque projet.

Une concertation sera nécessaire avec toutes les parties prenantes du projet d'aménagement afin de considérer les impacts sur l'ensemble des usagers.

1 Préface

Conscient que les transports publics sont au centre des intérêts tant des **clients**, des **collectivités** et des **conducteurs**, les tl souhaitent apporter, par ce guide, une aide précieuse aux personnes participant de près ou de loin aux dimensionnements et à l'élaboration des aménagements urbains d'une ligne de bus (existante ou nouvelle).

N'ayant pas de valeur de réglementation, ce guide est un référentiel des recommandations, des standards tl, des retours d'expérience et des exemples (non exhaustifs) qu'il est possible de rencontrer sur l'agglomération lausannoise. Il aborde le dimensionnement:

- des inter-arrêt (bus en section et bus aux carrefours);
- des zones d'arrêt (conception, réalisation, exploitation);
- de la ligne aérienne (conception, réalisation, exploitation).

S'agissant de capitaliser les bonnes pratiques afin de faire connaître et fructifier le savoir-faire et les connaissances le plus largement possible dans ce domaine, nous vous sollicitons également pour nous aider à faire vivre ce guide. Celui-ci sera ainsi la base pour des réflexions futures.

Nous espérons que vous aurez beaucoup de plaisir et d'intérêt à travailler avec ce document. Savoir qu'il vous est utile au quotidien serait notre plus grande satisfaction.

2 Introduction et domaine d'application

En 2014, le Conseil d'Administration des tl a validé la Vision 2025 de l'entreprise.

Cette Vision entend offrir au client une expérience de mobilité revisitée, laquelle repose sur les 3 domaines suivants:

- une **offre en transport** public renforcée, garantissant plus de confort, plus de régularité/rapidité et enfin plus de destinations et de flexibilité. Pour le client, l'offre doit être plus lisible et intuitive.
- une **relation client** visant à établir plus d'interactivité, et à entrer dans une véritable relation de partenariat. La relation client se déclinera tant par une présence terrain que par une présence numérique. L'accompagnement optimal du voyageur avant, pendant et après le déplacement reposera sur l'évolution des Technologies de l'Information et de la Communication (TIC) notamment (Swisspass, information voyageur dynamique).
- une offre de modes de déplacements enrichie (**multi-modalité**) dans laquelle le client choisira ce qui l'intéresse et pourra s'en référer auprès de son opérateur de référence pour l'achat mais aussi le conseil. Dans cette offre un nouveau concept d'interfaces a été défini. Anciennement appelés « arrêts », ces interfaces se situent à des points clé du réseau. Ils sont des lieux de transition entre modes de déplacement tous opérateurs confondus, mais également des lieux dans lesquels le client pourra accéder à des services qui optimisent son temps de passage ou d'attente.

L'atteinte d'une expérience client de qualité dépend des réalisations concrètes des projets définis au niveau de la Vision.

Très clairement, les lignes BHNS, par exemple, n'atteindront les objectifs de régularité et rapidité que si les aménagements urbains anticipent leurs mises en service.

3 Missions des tl

Les tl ont pour missions:

- d'organiser et de gérer les prestations de service de transport public dans la région lausannoise, de manière économiquement responsable. Nous assurons des déplacements en toute sécurité et dans les meilleures conditions de fiabilité et de confort;
- dans le cadre de cette mission, nous sommes une force de proposition au service des autorités communales et du Canton pour améliorer la qualité de vie et œuvrer au développement durable de l'agglomération.

Le présent guide d'aménagement urbain participe clairement aux deux missions de notre entreprise en proposant une expertise tl dans le domaine des aménagements urbains liés aux transports publics.

4 Référentiel tl

L'objectif du guide est de créer un **référentiel**, sous forme de cahiers techniques, destiné à l'ensemble des parties prenantes concernées par les projets d'aménagements urbains liés aux transports publics (collaborateurs des tl, décideurs stratégiques, techniciens communaux ou cantonaux, bureaux d'études). Il se veut être une aide à la conception sans validation par des instances politiques.

Ce référentiel repose sur des recommandations et des standards tl (types de véhicules, qualité de l'information et du confort des voyageurs), des retours d'expériences et des exemples concrets de réalisations de notre agglomération lausannoise. Il n'a pas la prétention à remplacer les exigences présentes dans les normes et les lois en vigueur.

Il s'agit aussi de capitaliser les bonnes pratiques des collectivités et des tl afin de faire connaître et fructifier le savoir-faire et les connaissances le plus largement possible. Toutefois, les recommandations constituant ce guide définissent un cadre général qu'il sera nécessaire d'adapter en fonction des spécificités de chaque projet. Une concertation sera nécessaire avec toutes les parties prenantes du projet d'aménagement afin de considérer les impacts sur l'ensemble des usagers.

D'une manière générale, l'idée est d'anticiper au mieux et en amont les expressions des besoins de mobilité pour les transports publics dans les réflexions menées par les collectivités.

5 Périmètre du présent guide

Le guide actuel a vocation à couvrir l'ensemble des aménagements de transport public du domaine routier (dimensions de la voirie, amélioration de la progression des bus, gestion des carrefours à feux, aménagements et géométrie des zones d'arrêt). De ce fait les systèmes m1, m2, tramway T1 et LEB en sont exclus car faisant notamment l'objet de prescriptions plus spécifiques au domaine ferroviaire (OCF, ...). En revanche, le réseau route est intégralement inclus dans le périmètre de ce guide, qu'il s'agisse des lignes de bus quels que soient la fréquence ou le type de véhicules utilisés. On ira ainsi de la prise en compte de lignes à très faible fréquence et petits véhicules à des lignes à très haute fréquence et véhicules BHNS.

6 Méthodologie d'élaboration du guide

Ce projet de guide a été entièrement piloté, financé et rédigé par les tl.

Une équipe projet composée de 6 rédacteurs a d'abord réalisé une première ébauche du document.

Dans un deuxième temps, une consultation interne via des groupes de travail avec les différents métiers de l'entreprise a été nécessaire. Cet important travail a permis d'aboutir à une position commune et des recommandations partagées par les acteurs tl en lien avec les aménagements urbains.

Afin de garantir la réussite de ce guide, les tl ont souhaité impliquer et consulter leurs partenaires externes. Ainsi, le Comité de Pilotage du PALM ainsi que les schémas directeurs ont été informés de l'élaboration de ce document lors de séances.

Par ailleurs, deux groupes dits « techniques » ont été consultés :

- un groupe « exploitants de transport » avec lesquels les tl partagent une desserte commune (Car Postal et MBC);
- un groupe « collectivités » composé d'un représentant, par secteur géographique de l'agglomération Lausannoise, actif dans le domaine des aménagements urbains (zone Nord: Mont-sur-Lausanne, Centre: Lausanne, Ouest: Renens, Prilly, St Sulpice et Bussigny, Est: Pully) et du Canton de Vaud.

Ces 2 groupes ont été conviés à des séances d'informations et d'échanges pendant lesquelles le contenu du guide leur a été présenté de manière globale. Par la suite, la version de travail du guide leur a été transmise pour relecture et remarques.

Egalement, une relecture technique du guide a été réalisée par des experts externes (Ams Société de Projets et Claude Morzier Ingénieur Conseil) afin de vérifier les aspects normatifs et réglementaires.

La version de travail du guide a été mise à jour avec la prise en compte de la majorité des remarques des partenaires et a permis d'aboutir à la présente version.

La consultation des partenaires externes a également fait émerger des thématiques à approfondir qui pourront faire l'objet de réflexions futures. Ces dernières alimenteront les prochaines versions de ce guide.

7 Enjeux pour les clients-voyageurs

Dans le cadre de la Vision 2025, il s'agira de développer les tl comme un facilitateur de mobilité. En pratique, dans les prochaines années, nous projetons que le nombre de voyageurs va considérablement augmenter ce qui ne peut être que bénéfique en termes de développement durable de l'agglomération.

Cette augmentation prévisionnelle de la demande sera néanmoins sujette au niveau de qualité que pourront offrir les transports publics au regard des offres alternatives et des ambitions en termes de part multimodale. Si la part d'habitants ou de personnes travaillant dans la région lausannoise augmente, ce n'est pas pour autant que la part multimodale liée au transport public augmentera proportionnellement. C'est en revanche par une stratégie raisonnée et raisonnable de mettre les transports publics au centre des déplacements que cette dynamique pourra s'ancrer.

Il convient de prendre en compte que si les besoins de chaque client sont uniques, il sera primordial d'offrir à chacun un niveau de service qui présente des caractéristiques clés:

- une sécurité du transport;
- un niveau d'offre élargi tout au long de la journée correspondant à des besoins de plus en plus larges et pas forcément liés à des trajets domicile-travail;
- de la facilité (intuitivité, simplicité): que ce soit celle des informations pour prendre son moyen de transport ou tout simplement la facilité pour monter à l'intérieur de son bus;
- de l'accueil et du confort, dès l'arrivée à l'interface «arrêt» sous une forme spatiale, numérique, etc;
- de la rapidité: naturellement l'accueil de clients, l'approche commerciale seront déterminantes mais il est tout aussi indispensable en amont que les clients puissent bénéficier d'un transport leur offrant un temps de parcours relativement homogène et sûr ainsi qu'une bonne vitesse commerciale qui rendent concurrentiel le transport public versus l'utilisation d'un véhicule particulier;
- une bonne complémentarité avec les autres modes de transport: le développement des transports publics ne se fera pas contre le vélo, la marche à pied ou même la voiture mais en pensant une saine complémentarité et une intégration poussée de tous ces modes entre eux, ceci afin que les clients voyageurs des transports publics et au final nos concitoyens soient le mieux servis. On citera naturellement le développement des parking P+R mais aussi le développement des services connexes (vélos mis à disposition, ...);
- un niveau de confort qui réponde à la réalité de la clientèle de demain en tenant compte d'une pyramide des âges plus large avec un certain vieillissement de la population;
- la prise en compte renforcée des personnes à besoins spécifiques selon les exigences légales et au mieux des possibilités permettant à chacun de se sentir reconnu comme utilisateur et client à part entière, quel que soit son état de santé ou son handicap éventuel.

8 Enjeux pour les collectivités

Le service de transport pour les citoyens des différentes communes sur lesquelles les tl offrent une prestation de transport est la raison qui justifie les investissements et le travail conséquent réalisé par les différentes collectivités et entités supra-communales (Canton de Vaud, schémas directeurs, PALM,...). Mais plus globalement, le client-voyageur qui se déplace sur notre réseau est également une personne provenant d'autres régions et utilise plusieurs prestataires ou moyens de transport ; il doit être en mesure de transborder en toute simplicité d'un système de transport à l'autre et de ce fait, être une solution de mobilité performante permettant le développement économique des territoires concernés (accueil entreprises, logements).

9 Enjeux pour le conducteur

Le conducteur est notre premier ambassadeur humain sur le terrain. Il se doit d'assurer un service à nos clients qui réponde à des critères de sécurité, de confort, d'accueil et de tenue de l'horaire.

A cet effet, plus les conditions de circulation lui seront rendues faciles, plus cela se répercutera positivement dans l'offre à disposition. Nous savons pertinemment qu'avec des véhicules de grands gabarits, il est indispensable de prévoir des zones de passages suffisamment aisées qui non seulement permettent une circulation plus fluide mais bien souvent épargnent un stress bien inutile aux conducteurs pour lesquels la vigilance est de tous les instants. Dans cet espace urbain restreint, il est important de tenir compte de la cohabitation de tous les modes de transport, notamment la mobilité douce qui est souvent source de stress pour les conducteurs.

10 Enjeux financiers

Un équilibre financier doit être trouvé afin de satisfaire les 3 différentes parties prenantes:

- le **client** cherche un coût du transport qui correspond aux prestations proposées et assurées;
- les **collectivités** (Communes, Canton et Confédération) souhaitent maîtriser leurs indemnités d'exploitation et optimiser les investissements dans leurs infrastructures;
- les **tl** sont extrêmement conscients de la nécessité de répondre aux enjeux de mobilité et de qualité dans une logique d'efficience économique et de responsabilité financière vis-à-vis de ses administrateurs. La recherche de productivité est réalisée dans le cadre des plans d'entreprise successifs. Il est à la fois nécessaire d'agir sur la maîtrise des dépenses (maîtrise des coûts d'exploitation passant notamment par une amélioration des temps de parcours) mais également sur la recherche de l'accroissement des recettes selon les principes évoqués ci-dessus de développement de la mobilité via les transports publics permettant d'attirer de nouveaux clients et de fidéliser la clientèle existante.

11 Enjeux sur la sécurité

A travers le présent document, les tl entendent réaffirmer la priorité absolue donnée à la sécurité des personnes et des biens. A ce titre, les aménagements urbains constituent un des éléments à prendre en compte dans le processus et la maîtrise de l'accidentologie. Il convient de préciser que les consignes données aux conducteurs par l'entreprise sont extrêmement claires et rappelées, du reste, dans chacun des avis de service exprimant les consignes d'exploitation suite aux travaux ou manifestations : le podium des priorités va d'abord à la sécurité, puis à l'accueil des clients et enfin au respect de l'horaire.

12 Destinataires et modalités d'évolution du présent guide

En amont de la communication des éléments techniques qui figureront dans les chapitres suivants du présent document, il est capital de rappeler en introduction de celui-ci que ce guide est votre guide, est notre guide pour œuvrer ensemble demain à réaliser les aménagements urbains de qualité et le mieux adaptés possibles aux différents besoins et enjeux soulevés précédemment.

9

Notre mission commune: servir au mieux nos clients, assurer la mobilité de demain, simple et efficace, servant un intérêt général ou chacun est reconnu pour lui-même, ceci à coûts maîtrisés.

C'est pourquoi les auteurs considèrent que ce guide ne sera véritablement réussi que si chacun de ses utilisateurs se sent à l'aise pour trouver facilement les informations dont il a besoin, de façon synthétique et explicite. Dans la mesure du possible, l'intégration de schémas et de dessins a été privilégiée.

Nous considérons que ce guide se doit aussi d'être évolutif et ouvert aux retours d'expériences de celles et ceux qui construisent les aménagements urbains de demain, aux retours d'expériences qu'il s'agisse de ceux faits à l'intérieur ou à l'extérieur des tl.

Dans tous les cas, nous souhaitons que ce guide permette à tous ses acteurs de gagner du temps ou pour le moins de le maîtriser, de gagner en énergie et efficience dans la planification et construction des futurs ouvrages quels qu'ils soient.

Nous avons également conscience que ce guide ne pourra pas répondre de manière exhaustive à toutes les configurations ou questions. De ce fait, les tl se tiennent à disposition pour vous accompagner dans vos projets.

Il ne nous reste plus qu'à vous souhaiter une excellente lecture!