

Lausanne région: comptages des déplacements 2005 Diminution du trafic individuel dans l'agglomération lausannoise

Stabilisation, voire diminution du trafic individuel, malgré la croissance de la population et des emplois, succès croissant des transports publics qui contribuent à assurer près d'un quart des déplacements quotidiens dans l'agglomération, tels sont les principaux enseignements des comptages des déplacements réalisés en 2005 par Lausanne Région. Ces analyses montrent que la maîtrise du trafic est possible, avec des mesures d'accompagnement et une amélioration de l'offre des transports publics. (langue : français)

Pour plus d'informations:

Lausanne-région

<http://www.lausanneregion.ch/>

Verringerung des Individualverkehrs in der Agglo Lausanne Verkehrszählung Region Lausanne 2005

In der Region Lausanne ist es trotz Zunahme der Bevölkerung und der Arbeitsplätze, zu einer Stabilisation und teilweisen Abnahme des Individualverkehrs gekommen. Der öffentliche Verkehr, der zu fast einem Viertel der täglichen Fahrten in der Agglomeration beiträgt, wird zusehends beliebter. Das sind die Hauptergebnisse der Verkehrszählung 2005. Die Analyse zeigt auf, dass die Eindämmung des Individualverkehrs durch eine Verbesserung der Angebote des öffentlichen Verkehrs und Begleitmassnahmen durchaus möglich ist. (Sprache: fr)

Weitere Informationen:

Region Lausanne

<http://www.lausanneregion.ch/>

COMPTAGES DES DEPLACEMENTS 2005

Une croissance maîtrisée

Stabilisation, voire diminution du trafic individuel, malgré la croissance de la population et des emplois, succès croissant des transports publics qui contribuent à assurer près d'un quart des déplacements quotidiens dans l'agglomération, tels sont les principaux enseignements des comptages des déplacements réalisés en 2005 par Lausanne Région. Ces analyses montrent que la maîtrise du trafic est possible, avec des mesures d'accompagnement et une amélioration de l'offre des transports publics. Elles contribuent également à conforter les projets mis en avant par le Projet d'agglomération Lausanne – Morges (PALM), qui envisage des investissements considérables en matière de transports dans l'agglomération lausannoise.

Pour la première fois, le trafic individuel a diminué dans la région lausannoise entre 2000 et 2005, avec une baisse de l'ordre de -1% à -6% aux trois écrans de l'agglomération, alors même que, dans le même temps, la population augmentait de près de 4% et que les emplois régionaux suivaient eux aussi une pente ascendante. Parallèlement, le taux de motorisation diminuait lui aussi de près de 4%, passant de 514 à 496 voitures pour 1'000 habitants.

En revanche, le trafic mesuré au périmètre de l'agglomération a continué à croître (+5 à 7%) indiquant une augmentation des échanges entre l'agglomération et sa périphérie. L'essentiel de cette croissance est concentré sur le réseau routier et autoroutier Nord. Par ailleurs, on enregistre une croissance notable du trafic sur la A1 en direction de Cossonay et Yverdon et dans le secteur de la jonction de Crissier.

Transports publics : succès croissant

Les transports publics voient le nombre de leurs usagers augmenter, avec 140'000 voyageurs par jour au périmètre de l'agglomération, dont près des deux tiers par le rail (CFF et LEB) et le reste par les TL. A l'intérieur du périmètre de l'agglomération, les TL enregistrent près de 117'000 voyageurs par jour. Ces chiffres montrent bien la part croissante du trafic assurée par les transports publics, avec un rôle prépondérant des CFF dans les échanges avec l'extérieur et des TL en ce qui concerne les échanges internes.

Dans l'ensemble, les transports publics assurent ainsi de 25 à 30% des déplacements dans l'agglomération, proportion qui atteint près de 40% en ne considérant que le trafic interne à l'agglomération. De même, aux heures de pointe, les transports publics représentent près de la moitié des déplacements passant par le centre ville de Lausanne.

Investir pour assurer la croissance

Ces analyses montrent que le volume du trafic peut être maîtrisé tout en permettant l'accroissement de la population. Cela passe notamment par les mesures de gestion du trafic au centre et aux limites de la ville (stationnement, zones 30) et par une amélioration de l'offre en matière de transports publics (amélioration de la desserte,

communauté tarifaire). La poursuite de la croissance des échanges avec la périphérie implique l'extension de ces mesures de maîtrise des déplacements. Globalement, près de 600'000 personnes se déplacent quotidiennement dans l'agglomération. Ces mouvements pourront être assurés en tenant compte du rôle clé que jouent, d'une part, l'autoroute, avec le trafic de transit mais aussi un rôle de desserte de l'agglomération, et, d'autre part, le réseau des transports publics.

La situation de l'agglomération lausannoise telle qu'elle ressort de ces analyses menées en 2005 par Lausanne Région conforte aussi les travaux entrepris dans le cadre des démarches d'agglomération, notamment le projet d'agglomération Lausanne – Morges (PALM). Les projets prioritaires du PALM, candidats à un financement fédéral, comportent notamment la réalisation du M2, l'amélioration des transports publics en liaison avec le futur métro, l'augmentation de la cadence du M1 et du LEB, le développement du RER vaudois, avec des liaisons supplémentaires en direction de Morges et Cossonay et la construction de la gare de Malley, une liaison en site propre Est-Ouest et en direction de la Blécherette. Sur le plan routier, le PALM mise notamment sur une meilleure utilisation de l'autoroute pour desservir l'agglomération (Ecublens – Malley, Blécherette et desserte de l'Est de l'agglomération). Ces mesures sont d'autant plus nécessaires que l'agglomération lausannoise est appelée à connaître une croissance importante, en termes d'habitants et d'emplois, au cours des prochaines années. Les analyses découlant des comptages confortent ces projets en démontrant que la maîtrise du trafic est possible dans la mesure où les investissements nécessaires pourront être réalisés, avec l'appui de la Confédération notamment.

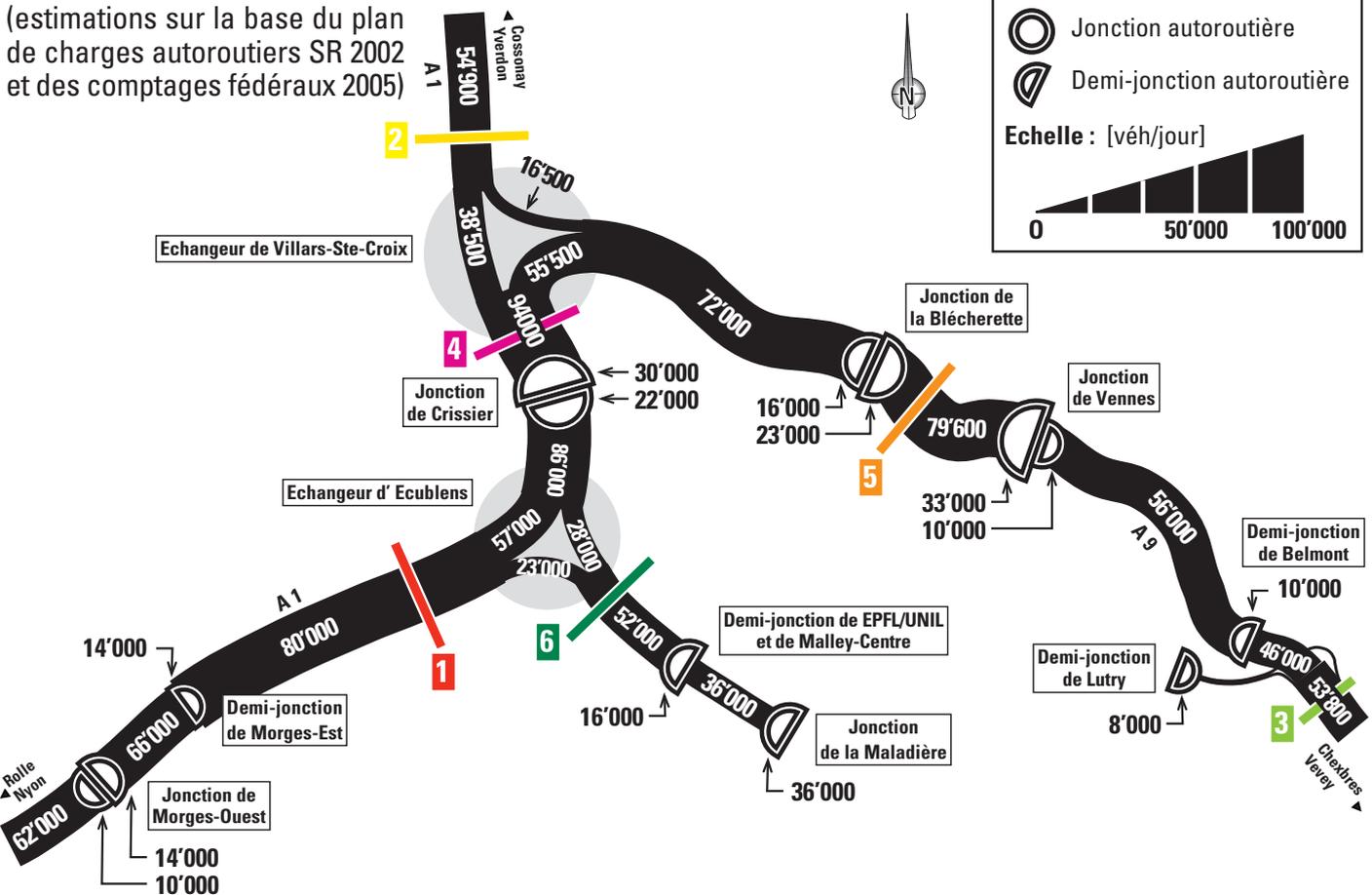
Lausanne, le 20 septembre 2006

Lausanne Région

Réseau autoroutier

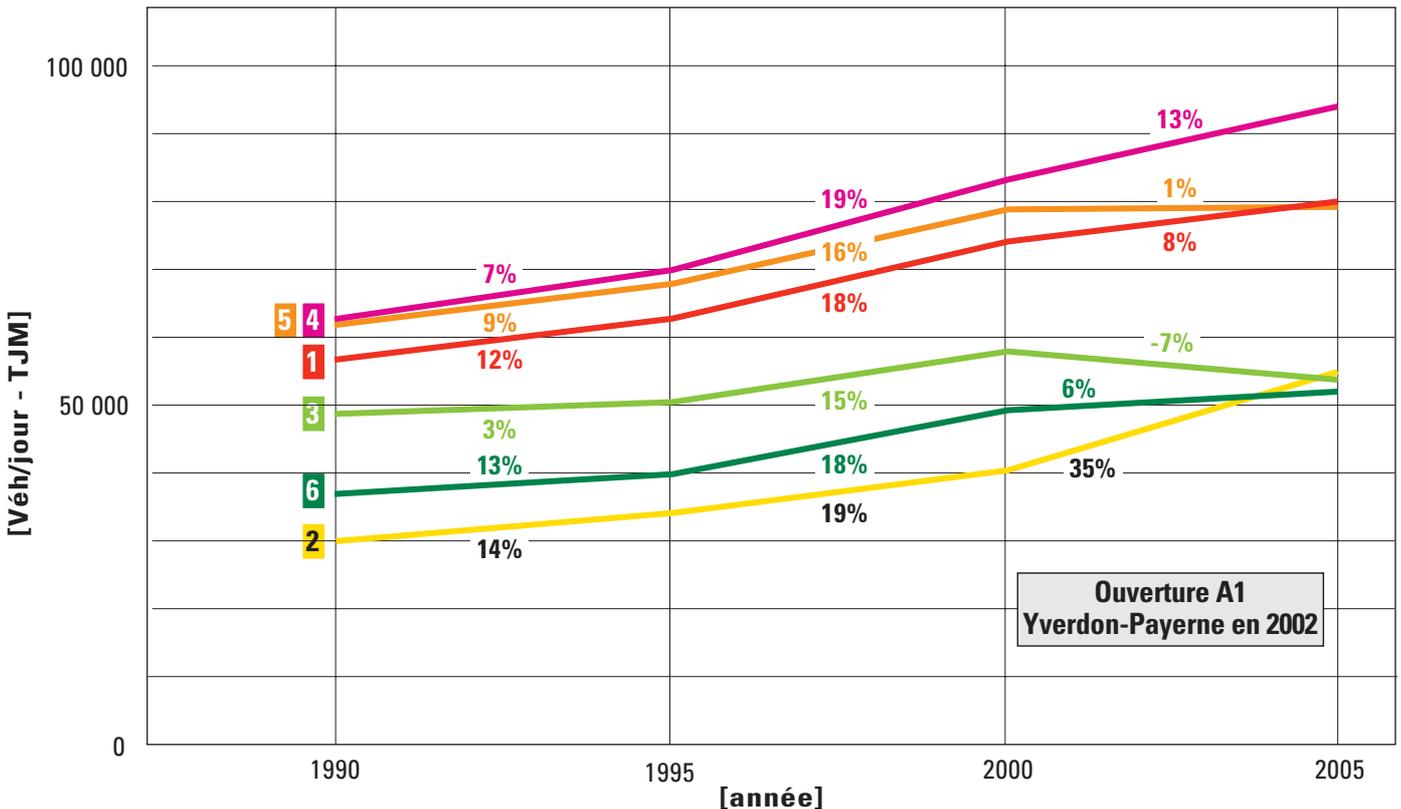
DIAGRAMME D' ECOULEMENT - TJM 2005 [véh/jour]

(estimations sur la base du plan de charges autoroutiers SR 2002 et des comptages fédéraux 2005)



EVOLUTION DU TRAFIC SUR LE RESEAU AUTOROUTIER

(Base : postes de comptages fédéraux permanents)



Evolution du trafic aux cordons et aux écrans - TJM [véh/jour]

Ecran D

Sans autoroute		+200	+<1%
2000	25'300		
2005	25'500		
Avec autoroute		+5'700	+7%
2000	81'800		
2005	87'500		

Ecran E

Sans autoroute		+2'200	+5%
2000	47'700		
2005	49'900		
Avec autoroute		+8'600	+8%
2000	107'300		
2005	115'900		

Ecran F

Sans autoroute		+1'300	+5%
2000	28'300		
2005	29'600		
Avec autoroute		+7'200	+7%
2000	102'400		
2005	109'600		

Ecran A

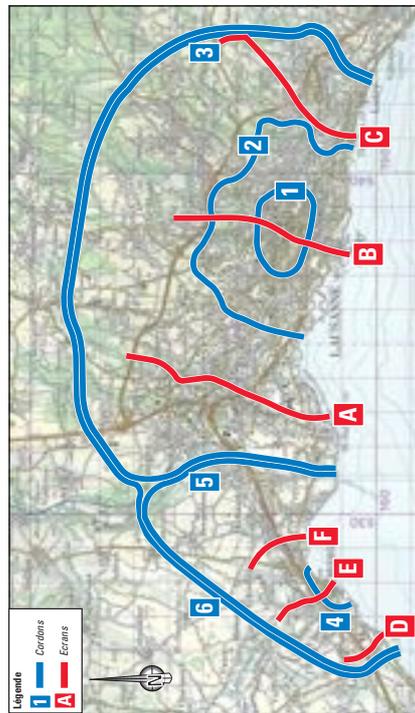
Sans autoroute		-6'600	-6%
2000	109'200		
2005	102'600		
Avec autoroute		-600	<-1%
2000	227'200		
2005	226'600		

Ecran B

Sans autoroute		-9'000	-6%
2000	155'300		
2005	146'300		
Avec autoroute		-8'400	-4%
2000	233'900		
2005	225'500		

Ecran C

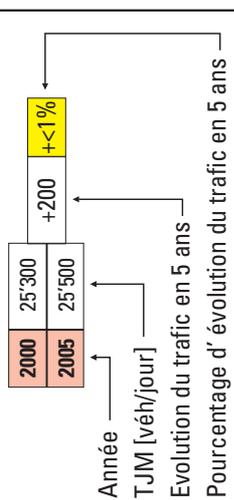
Sans autoroute		-600	-1%
2000	51'900		
2005	51'300		
Avec autoroute		-5'100	-5%
2000	112'400		
2005	107'300		



Evolution du trafic 2000-2005 :

- ≤ -2% diminution
- -2% < ≤ +0% légère diminution
- 0% < ≤ +2% légère augmentation
- +2% < augmentation

Légende



Cordon 4

Sans autoroute		+4'100	+6%
2000	64'600		
2005	68'700		

Cordon 5

Sans autoroute		+1'600	+2%
2000	69'350		
2005	70'950		
Avec autoroute		+13'000	+7%
2000	199'950		
2005	212'950		

Cordon 6

Sans autoroute		+9'200	+6%
2000	166'800		
2005	176'000		
Avec autoroute		+25'000	+8%
2000	321'700		
2005	346'700		

Cordon 1

Sans autoroute		+2'000	+<1%
2000	236'200		
2005	238'200		

Cordon 2

Sans autoroute		-200	<-1%
2000	253'000		
2005	252'800		
Avec autoroute		+4'700	+2%
2000	284'100		
2005	288'800		

Cordon 3

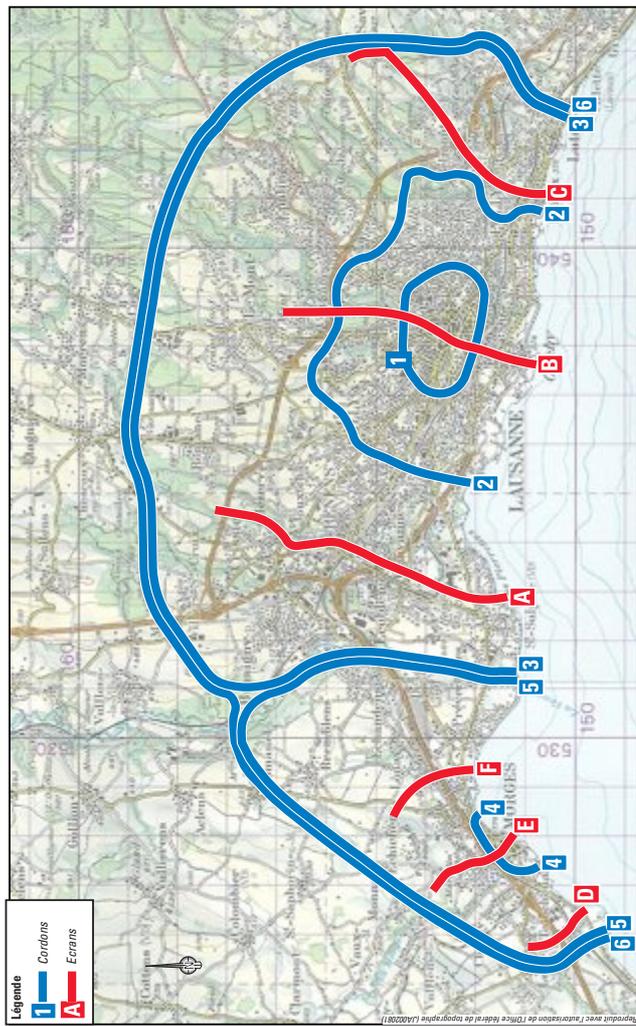
Sans autoroute		+7'900	+5%
2000	160'650		
2005	168'550		
Avec autoroute		+24'100	+7%
2000	333'150		
2005	357'250		

TC - Trafic Journalier Moyen en 2005 aux écrans et aux cordons - TJM [voyageurs/jour]

Ecran A	2005	% du total
CFF	47'000	73%
TL	17'250	27%
TPM	100	0%
MBC	40	0%
Total	64'390	100%

Ecran B	2005	% du total
CFF	44'100	44%
TL	55'450	56%
Total	99'550	100%

Ecran C	2005	% du total
CFF	42'200	91%
TL	4'150	9%
Total	46'350	100%



Cordon 4	2005	% du total
TL	650	14%
BAM	940	20%
TPM	2'480	52%
MBC	370	8%
Car Postal	320	6%
Total	4'760	100%

Cordon 5	2005	% du total
CFF	74'800	98%
TL	550	1%
BAM	940	1%
TPM	120	0%
MBC	370	0%
Car Postal	320	0%
Total	77'100	100%

Ecran D	2005	% du total
CFF	36'650	98%
TPM	300	1%
MBC	210	1%
Total	37'160	100%

Ecran E	2005	% du total
CFF	37'280	93%
BAM	940	4%
TPM	1'470	2%
MBC	160	0%
Car Postal	310	1%
Total	40'160	100%

Ecran F	2005	% du total
CFF	38'070	97%
TL	750	2%
TPM	380	1%
MBC	30	0%
Car Postal	170	0%
Total	39'400	100%

Cordon 1	2005	% du total
TL	117'200	97%
LEB	4'060	3%
Total	121'260	100%

Cordon 2	2005	% du total
CFF	88'290	63%
TL	46'750	34%
LEB	4'190	3%
Total	139'230	100%

Cordon 3	2005	% du total
CFF	98'780	94%
TL	2'650	3%
LEB	2'780	3%
TPM	120	0%
MBC	40	0%
Total	104'370	100%

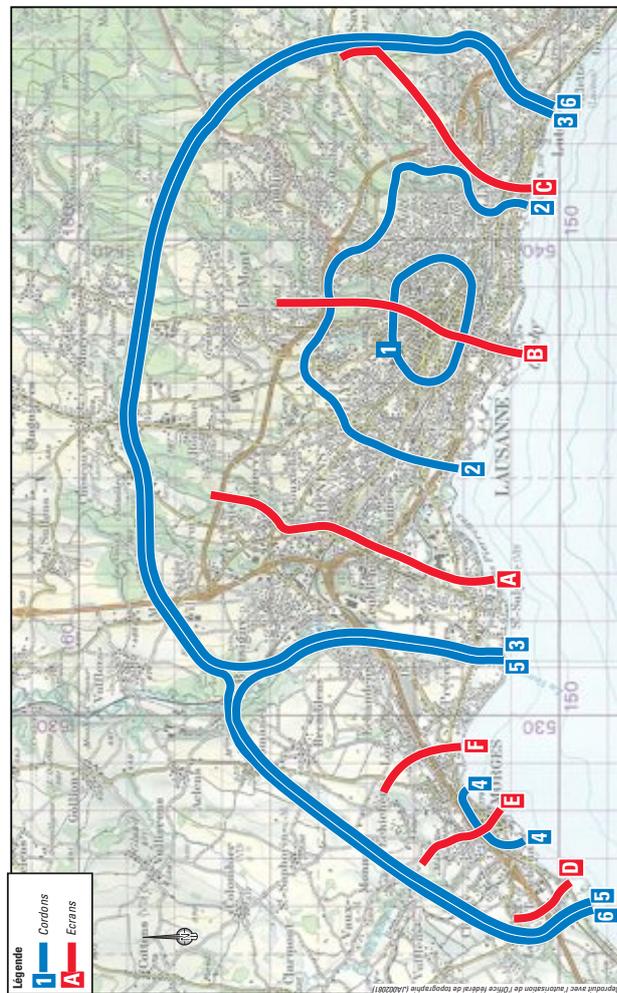
Cordon 6	2005	% du total
CFF	96'850	94%
TL	2'090	2%
LEB	2'780	3%
BAM	940	1%
MBC	330	0%
Car Postal	320	0%
Total	103'310	100%

Parts modales aux écrans et aux cordons - TJM [voyageurs/jour]

Remarques :

Le mode de comptage des voyageurs TC ayant été modifié entre 2000 et 2005, la comparaison des parts modales de 2005 avec celles des années précédentes est à considérer avec prudence et sous forme de tendances. D'autre part, le mode de comptabilisation du trafic CFF sur l'écran B (passant par la Gare de Lausanne) a été modifié, ce qui rend la comparaison encore plus incertaine sur cet écran.

Ecran	TI (2005)	TC (2005)	Part TC 2005	Ecran	TI (2005)	TC (2005)	Part TC 2005
D	37'000	37'000	50%	E	67'000	40'000	37%
Sans Autoroute				Sans Autoroute	43'000	39'000	48%
Avec Autoroute	127'000	37'000	23%	Avec Autoroute	159'000	39'000	20%



Cordon	TI (2005)	TC (2005)	Part TC 2005
4	92'000	5'000	5%
Sans Autoroute			
Avec Autoroute	-	-	-

Cordon	TI (2005)	TC (2005)	Part TC 2005
5	103'000	77'000	43%
Sans Autoroute			
Avec Autoroute	309'000	77'000	20%

Le nombre de voyageurs TI en 2005 a été considéré sur les mêmes bases et hypothèses que celles considérées de 1975 à 2000, à savoir un taux d'occupation moyen par véhicule de : - 1,34 pers./véh. aux cordons 1, 2, 4 et aux écrans B et E

- 1,45 pers./véh. aux cordons 3, 5, 6 et aux écrans A, C, D et F

Ecran	TI (2005)	TC (2005)	Part TC 2005	Part TC 1995	Part TC 1985	Part TC 1975
A	149'000	64'000	30%	19%	18%	17%
Sans Autoroute						
Avec Autoroute	329'000	64'000	16%	10%	10%	11%

Ecran	TI (2005)	TC (2005)	Part TC 2005	Part TC 1995	Part TC 1985	Part TC 1975
B	196'000	100'000	34%	27%	25%	28%
Sans Autoroute						
Avec Autoroute	302'000	100'000	25%	21%	20%	24%

Ecran	TI (2005)	TC (2005)	Part TC 2005	Part TC 1995	Part TC 1985	Part TC 1975
C	74'000	46'000	38%	32%	19%	24%
Sans Autoroute						
Avec Autoroute	156'000	46'000	23%	18%	11%	18%

Cordon	TI (2005)	TC (2005)	Part TC 2005	Part TC 2000	Part TC 1995	Part TC 1985	Part TC 1975
1	319'000	121'000	28%	31%	29%	25%	25%
Sans Autoroute							
Avec Autoroute	-	-	-	-	-	-	-

Cordon	TI (2005)	TC (2005)	Part TC 2005	Part TC 2000	Part TC 1995	Part TC 1985	Part TC 1975
2	339'000	139'000	29%	29%	22%	19%	19%
Sans Autoroute							
Avec Autoroute	387'000	139'000	26%	27%	20%	17%	18%

Cordon	TI (2005)	TC (2005)	Part TC 2005	Part TC 2000	Part TC 1995	Part TC 1985	Part TC 1975
3	244'000	104'000	30%	24%	13%	17%	19%
Sans Autoroute							
Avec Autoroute	518'000	104'000	17%	13%	7%	10%	14%