

Desserte nocturne vaudoise

Pour un réseau efficace de transports publics de nuit

citrap-vaud.ch



citrap-vaud.ch
communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud

Lausanne, le 25 février 2010

Reproduction de tout ou partie du dossier autorisée, à condition de citer la source

Table des matières

1.	Introduction	1
2.	Contenu et but de ce dossier	2
3.	A qui les transports publics nocturnes sont-ils destinés ?	3
4.	Aperçu des offres nocturnes sur territoire vaudois	3
4.1	<i>Schéma</i>	
4.2	<i>Tableau descriptif</i>	
5.	Service Pyjama	5
5.1	<i>Historique</i>	
5.2	<i>Présentation</i>	
5.3	<i>Exemples de défauts du système actuel</i>	
5.4	<i>Présentation de l'offre</i>	
5.5	<i>Observations sur le terrain</i>	
5.6	<i>Temps de parcours</i>	
5.7	<i>Dépose aux arrêts</i>	
6.	Services sur demande, périmètre lausannois	9
6.1	<i>Taxibus Nuit</i>	
6.2	<i>Taxibus Matin</i>	
7.	BAM Pyjama et Pyjam'bus	10
7.1	BAM Pyjama	10
7.1.1	<i>Historique</i>	
7.1.2	<i>Financement</i>	
7.1.3	<i>Développement</i>	
7.2	Pyjam'bus	10
7.2.1	<i>Historique</i>	
7.2.2	<i>Financement</i>	
7.2.3	<i>Développement</i>	
7.2.4	<i>Fonctionnement et desserte</i>	
7.3	Propositions d'améliorations de BAM Pyjama et Pyjam'bus	12
8.	Le Bus du Petit Prince	12
8.1	<i>Présentation de l'offre</i>	
8.2	<i>Historique</i>	
9.	MVR (GoldenPass Services)	13
10.	Noctibus	13
10.1	<i>Présentation de l'offre</i>	
11.	Travys	14
12.	NocTRAINBus	14
13.	CarPostal région ouest (Gland, Nyon et Bussigny)	14
14.	Nightbird	15
14.1	<i>Présentation de l'offre</i>	
15.	Noctambus, le service genevois sur territoire vaudois	15
16.	Service nocturne : vision de la citrap-vaud	16
16.1	<i>Prise en charge aux arrêts et horaires</i>	
16.2	<i>Présentation de l'offre</i>	
16.3	<i>Politique tarifaire</i>	
16.4	<i>Supports et numérotation des lignes</i>	
16.5	<i>Aperçu des jours et périodes de circulation, par service</i>	
16.6	<i>Fonctionnement des transports publics nocturnes les jours fériés</i>	
16.7	<i>Aperçu des tranches horaires de circulation, par service</i>	
16.8	<i>Service nocturne occasionnel</i>	
16.9	<i>Passage de l'heure d'été à l'heure d'hiver, et inversement</i>	
17.	Vers un réseau nocturne étendu	22
17.1	<i>Schéma</i>	
18.	Une desserte nocturne quotidienne pour l'agglomération lausannoise	24
18.1	<i>Possibilités actuelles de transports nocturnes</i>	
18.2	<i>Propositions de services à mettre en place</i>	
18.3	<i>Financement</i>	
18.4	<i>Plans de mobilité d'entreprise</i>	
18.5	<i>Transports publics nocturnes quotidiens en Europe</i>	
19.	Desserte nocturne genevoise, Noctambus	26
20.	www.somnambule.ch	27
21.	Conclusion et propositions	27
22.	Bibliographie et sources	29
23.	Remerciements	29

1. Introduction

La citrap-vaud est une association bénévole qui œuvre pour l'amélioration constante des prestations des transports publics (TP) dans le canton de Vaud, dans tous les domaines (correspondances, vitesse commerciale, aménagements urbains, projets de tramways, etc.). Il s'agit d'une section de la CITraP Suisse (Communauté d'Intérêts pour les Transports Publics). Les TP nocturnes font donc également partie de ses préoccupations, d'où ce dossier.

C'est en 1992 que fut introduit le premier service de TP nocturnes réguliers dans le canton de Vaud. Il avait été mis en place par la COREL⁽¹⁾, (devenue aujourd'hui Lausanne Région), sous l'impulsion, dans les années 90, du groupe « Contact Jeunesse » de la Ville de Lausanne et à la forte demande d'une clientèle jeune, désireuse de profiter des nuits lausannoises.

En effet, depuis les années 80, Lausanne a connu un fort développement de sa vie nocturne, la vallée du Flon a vu naître des clubs devenus mythiques aujourd'hui, de nombreux bars et salles de concert y ont proliféré. Les autres parties du canton ne sont pas en reste, des centres régionaux tels Morges, Nyon, Vevey, Montreux, Yverdon attirent et rassemblent eux aussi leur lot de noctambules.

La prise de conscience de la sécurité routière, l'introduction de la limite de 0,5 ‰ et le renforcement des sanctions ont commencé à jouer un rôle important dans le choix d'un mode de transport nocturne. L'utilisation des TP aux heures consacrées aux loisirs est en constante augmentation, bien qu'au-delà de minuit l'offre soit souvent minime, voire inexistante suivant le lieu.

A part la Vallée de Joux, le Pays d'Enhaut et la Broye, les régions du canton sont presque toutes desservies par un service nocturne, mais inégalement en ce qui concerne la qualité de l'offre. La plupart de ces prestations nocturnes fonctionnent en autarcie : soit les différents réseaux ne se touchent pas, soit les horaires n'offrent pas, ou peu, de correspondances, ou encore les offres tarifaires ne sont pas compatibles, cela au sein même de la communauté tarifaire Mobilis.

Pourtant, chaque week-end, d'importants moyens sont mis à la disposition des voyageurs, sous forme de bus, de trains ou même de funiculaires.

Jusqu'à présent, les services nocturnes étaient destinés à une clientèle dite « de loisirs », principalement captive et représentant la partie visible de la demande. Notre association souhaite mettre en avant les attentes d'une nouvelle clientèle potentielle, tels les travailleurs de nuit, qui bien souvent ne sont pas des usagers captifs des TP.

La citrap-vaud est convaincue qu'une exploitation sans interruption des TP, le week-end mais aussi dans une moindre mesure la semaine, permettrait non seulement de limiter le recours à la voiture, mais même, pour certains, d'en rendre la possession moins pertinente. En effet, pour les nouveaux clients potentiels des TP, tout comme pour les clients captifs, les plages horaires non couvertes représentent encore aujourd'hui un handicap sérieux pour l'utilisation des TP. La mise en place d'un service nocturne quotidien, du moins pour la région lausannoise, paraît inévitable ces prochaines années.

Comme l'a dit Daniel Brélaz, syndic de Lausanne, le 20 mai 2007 dans l'émission TSR *Pardonnez-moi* : « Il faut un système cohérent de transports ; en ville vous pouvez faire beaucoup de choses avec un réseau de TP efficaces, pas tout, et il y a le problème de 1h - 6h le matin, quand il n'y a pas de bus ».

Par ailleurs, si l'on souhaite lutter contre le fléau de la surcharge du trafic routier et de la pollution qu'il implique, il devient urgent d'offrir des alternatives aux automobilistes, particulièrement citadins, qui ne renoncent pas à la possession de leur véhicule car ils veulent pouvoir se déplacer la nuit aussi, de manière fiable et efficace.

Bonne lecture !

2. Contenu et buts de ce dossier

L'objectif de ce dossier est de montrer l'importance d'un *réseau de transports publics nocturnes unifié, efficace, clairement identifiable et facilement utilisable* afin que le canton de Vaud rattrape son retard et devienne un exemple en la matière et une référence dans le transfert modal du transport individuel vers les transports publics.

Ce dossier présente

- l'offre actuelle des TP nocturnes dans le canton. Lausanne étant le centre des plus importantes activités nocturnes vaudoises, principalement en fin de semaine, un accent particulier a été mis sur son *Service Pyjama*. Les autres centres régionaux sont aussi traités, ce d'autant plus que de nombreux déplacements s'effectuent entre eux et avec le chef-lieu.
- des propositions d'amélioration. L'idée maîtresse est celle d'une unification du réseau nocturne à l'échelle du canton, en termes de communication et de présentations de l'offre, des tarifs, de l'exploitation, des lignes et des règles d'accès aux véhicules. La citrap-vaud préconise d'ailleurs que cette unification soit appliquée aux TP de jour également. (Cf. : *Transports publics vaudois : vers une compagnie unique ?* - C. Calame, M. Decoppet, A. Faucherre, M. Fornerod, J. Longchamp, D. Mange - 2006, ainsi que : *Mieux vendre nos transports publics* - F. Bründler - 2006).

Précisions

- L'expression *service nocturne* ou *TP nocturne* recouvre ici un service de TP circulant uniquement certains jours de la semaine et plus tard que le service régulier ou bien débutant ou se prolongeant après 1h du matin. Sauf mention contraire, toutes les courses citées dans ce dossier sont des courses nocturnes.
- Les différentes informations figurant dans ce dossier ont été récoltées auprès des exploitants et des collectivités locales et par des visites sur le terrain. Des questionnaires types ont été transmis aux exploitants suivants : CFF, CarPostal, Travys, tl, LEB, BAM/MBC, VMCV, TPG, TPC, MVR, NStCM ; nous n'avons reçu aucune réponse de CarPostal et des CFF malgré un courrier de rappel. Certaines informations proviennent aussi d'Internet, ce qui a permis de voir comment l'offre est communiquée au public.
- **Les données et informations figurant dans ce dossier sont celles disponibles ou en vigueur au 1^{er} janvier 2010**, telles qu'elles nous ont été transmises ou que nous les avons interprétées. Nous espérons n'avoir rien déformé et rien oublié...
- Pour avoir une bonne idée de l'offre des TP nocturnes vaudois, il est conseillé de visiter le site www.somnambule.ch qui présente les offres actuelles d'un manière synthétique.

Ce dossier sera remis aux collectivités publiques (ce sont elles qui commandent les prestations en TP), aux mandants des TP nocturnes (communes ou associations de communes) et aux exploitants de ces services. Il sera également transmis à divers acteurs politiques, aux Services de la mobilité du canton de Vaud et des cantons limitrophes, pour les sensibiliser à cette problématique et les inciter à fournir les moyens nécessaires au développement et à l'amélioration des TP nocturnes.



3. A qui les transports publics nocturnes sont-ils destinés ?

Avant la création des TP nocturnes, les jeunes qui voulaient sortir le soir ne pouvaient compter que sur des moyens de transports limités (voire dangereux) pour regagner leur domicile : auto-stop, vélomoteur, parents réveillés tard dans la nuit, longue marche à pied ou attente du premier bus vers 6 heures du matin. Leur autonomie était très limitée et la sécurité du retour laissait à désirer.

Cette catégorie de voyageurs ne possède généralement pas de véhicule individuel, mais est très souvent abonnée ou utilisatrice des TP (en tant que client captif).

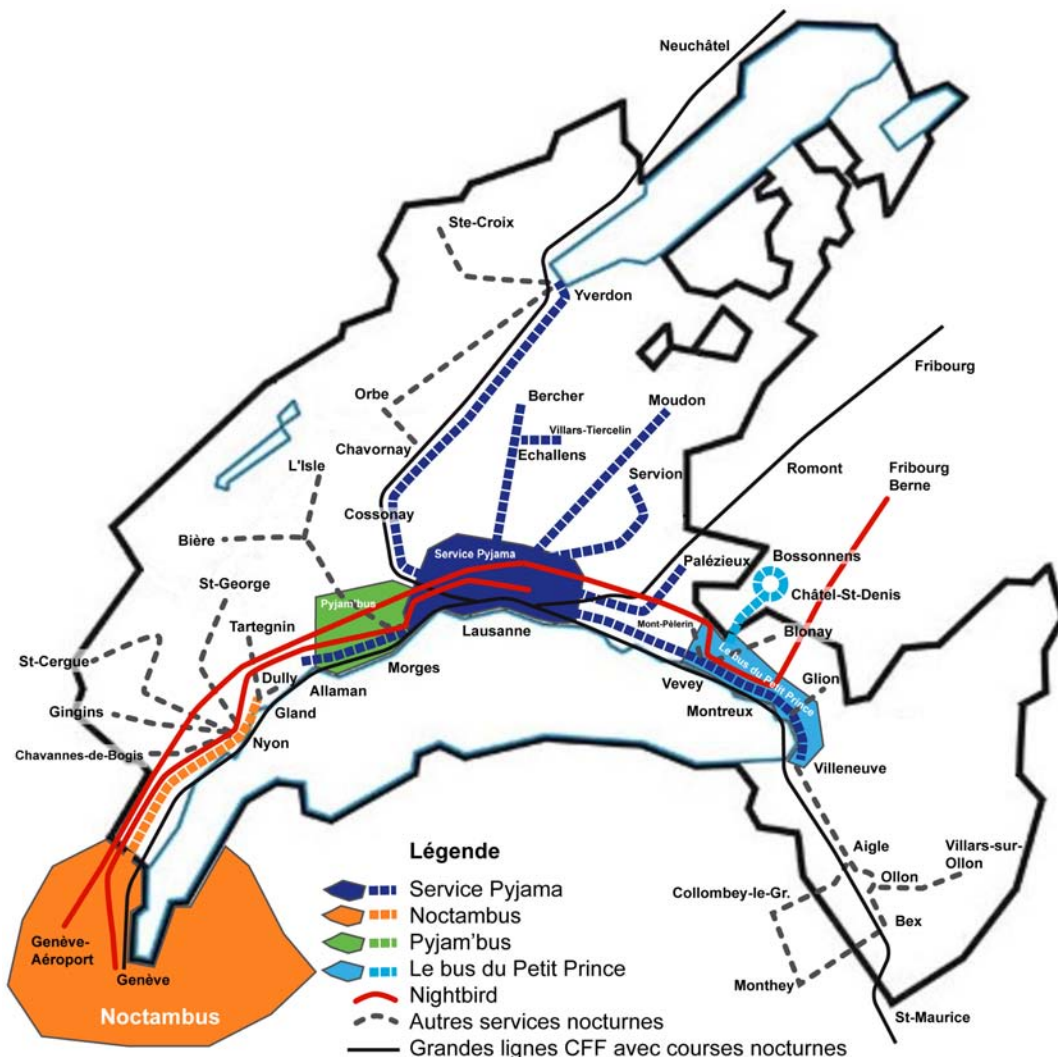
Cela dit, les TP de nuit ne sont pas réservés aux jeunes ; des clients plus âgés ne voulant pas utiliser de véhicule privé ou n'en ayant pas s'en servent parfois aussi. Par contre, les travailleurs de nuit ne peuvent en général pas les emprunter, vu que les TP nocturnes ne fonctionnent que deux jours par semaine.

S'ils étaient plus développés, les TP nocturnes deviendraient un excellent complément à ceux de jour, permettant, dans l'idéal, de se passer totalement de véhicule privé dans les zones desservies.

4. Aperçu des offres nocturnes sur territoire vaudois

4.1 Schéma

A première vue encourageant, ce schéma l'est bien moins en l'absence de correspondances...




4.2 Tableau descriptif

Exploitant	Nom de l'offre	Ligne ou région desservie	Nbre de lignes	Moyen de trnspt	Nombre de courses par soirée	Possibilités de prise en charge
MBC	<i>Pyjam'bus</i>	Région morgienne 25 communes	2	Bus	2 par circuit, ☒	A Morges-Gare uniquement
BAM	<i>BAM Pyjama</i>	Cadre 156 Morges - Apples - Bière / L'Isle - Mont-la-Ville	1	Train	1 par sens	Morges - Bière : sur l'entier de la ligne Apples - L'Isle : à Apples uniquement
CarPostal	Taxi-Bus	Ligne 835 Gland - Tartegnin Ligne 836 Gland - Dully	2	Bus	3 par ligne, ☒	A Gland-Gare uniquement
CarPostal ALB	Aucun	Ligne 81 Bussigny	1	Bus	1 par sens	Sur l'entier de la ligne
CarPostal	<i>Service Pyjama</i>	Ligne Echallens - Villars-Tiercelin Ligne Cossonay - Yverdon	2	Bus	1 par sens	Sur l'entier des lignes
CarPostal	Aucun	Ligne 680 Orbe - Yverdon Ligne 820 Nyon - St-George	2	Bus	1, ☒	Sur l'entier de la ligne À Nyon-Gare uniquement
CFF	<i>Service Pyjama</i>	Villeneuve - Lausanne - Allaman Yverdon - Lausanne - Palézieux	4	Train	1 ou 2 par ligne	Sur l'entier des lignes
CFF	Aucun	a) ICN Yverdon- Lsne b) RE Lsne - Genève c) RE Lsne - St-Maurce d) IR Lsne - Plzx - Frbg	4	Train	a) 1, ☒ b) 1 par sens c) 1 par sens d) 1 par sens	Sur l'entier des lignes
CFF	<i>Nightbird</i>	Cadre 150 Lausanne - Genève Cadres 250, 100 et 150 (Berne - Fribourg -) Montreux - Vevey - Genève-Aér.	2	Bus	1 par sens 1, ☒	Sur l'entier des lignes
LEB	<i>Service Pyjama</i>	Cadre 101 Lausanne - Echallens - Bercher	1	Train	2 par sens	Sur l'entier de la ligne
tl	<i>Service Pyjama</i>	Région lausannoise et Morges, Froideville, Moudon, Servion	6	Bus	2 par circuit, ☒	A Lausanne-Flon uniquement (exception : circuit 6)
MVR	<i>Funi Pyjama</i>	Cadre 2050 Vevey - Mont-Pèlerin Cadre 2054 Territet - Glion	2	Funi	1 par sens	Sur l'entier des lignes
MVR	Aucun	Cadre 112 Vevey - Blonay	1	Train	1 par sens	Sur l'entier de la ligne
NStCM	<i>NoctRAINBus</i>	Cadre 155 Nyon-St-Cergue	1	Train	1, ☒	Sur l'entier de la ligne
TPC	<i>Noctibus</i>	Ligne Monthey - Villeneuve	1	Bus	1 par sens	Sur l'entier de la ligne
TPG	<i>Noctambus</i>	Région La Côte - Nyon - Gland (Canton de Genève et France voisine)	14, dont 2 sur VD	Bus	Sur l'ensemble des lignes, ☒	Sur l'entier des lignes
Travys	Aucun	Cadre 212 Yverdon - Ste-Croix	1	Bus	1, ☒	A Yverdon uniquement
TPN	Aucun	Ligne 810 Nyon - Chavannes-de-Bogis Ligne 815 Nyon - Gingins	2	Bus	1 ou 2 par ligne	810 : à Nyon-Gare uniquement. 815 : sur l'entier de la ligne
VMCV	<i>Le bus du Petit Prince</i>	Région Riviera , Châtel-St-Denis, Bossonnens, Attalens, Granges	4	Bus	1 à 2 par sens	Sur l'entier des lignes

Ces services circulent en principe les nuits de vendredi à samedi et de samedi à dimanche [Cf. §. 16.5].

☒ = pas de retour possible, sur une course ou l'entier du service

5. Service Pyjama

 Service Pyjama			
Mise en service	2 décembre 1992	Fréquentation en 2006	75'517
Nombre de véhicules	~ 8 bus (tl ou CarPostal), 1 rame LEB, 2 rames CFF	Fréquentation en 2007	Non communiquée
Nombre de lignes	13	Moyens de transport	Bus et trains
		Exploitation par	tl, CFF, LEB, CarPostal
Territoire desservi	Env. 80 communes vaudoises (Lausanne et env., Broye, Gros-de-Vaud, Jorat, Riviera, Cossonay, Allaman, Palézieux, Yverdon)		
Nuits de circulation	Ⓢ/Ⓢ et Ⓢ/Ⓢ, ainsi que 31 déc/1 jan		

5.1 Historique

C'est en 1992 que fut introduit ce premier service régulier de TP nocturnes dans le canton de Vaud ; il a été mis en place par la COREL⁽¹⁾, sous l'impulsion, dans les années nonante, du groupe Contact Jeunesse de la Ville de Lausanne et à la forte demande d'une clientèle jeune désireuse de profiter des nuits lausannoises. Ce service a connu de nombreuses extensions, dont la dernière en date est celle de Cossonay à Yverdon-les-Bains le 1^{er} mai 2009.

5.2 Présentation

L'offre actuelle, qui dessert Lausanne et env. 80 communes vaudoises, est assurée par quatre exploitants : tl, CFF, LEB et CarPostal.

Pour le service routier des tl, tous les départs s'effectuent à l'arrêt Lausanne-Flon, excepté une possibilité restreinte d'embarquer à Lausanne-Gare, Ouchy, Maladière et Théâtre de Vidy pour le circuit 6. Hormis ces arrêts, l'embarquement sur le reste du parcours n'est pas autorisé.

Les trains nocturnes (CFF et LEB) s'utilisent de manière conventionnelle, bien que soumis à un supplément tarifaire de Fr. 2.-. Dès le 29 mai 1999, la première course de nuit du LEB a été prolongée d'Echallens à Bercher.

La première signalétique, celle de *Service Pyjama*, est apparue avec le déménagement de St-François au Flon à fin 2008, et n'est présente qu'à cette interface. Les autres arrêts du circuit 6 mentionnés pour une prise en charge ne disposent d'aucune signalétique. Les afficheurs de quai des CFF portent la mention SN (service nocturne), pas ceux du LEB.

Les nuits de circulation sont : du vendredi au samedi, du samedi au dimanche et à Nouvel An. [Cf. § 16.5]

5.3 Exemples de défauts du système actuel

L'une des principales lacunes du système actuel concerne la politique de prise en charge aux arrêts des circuits routiers : en embarquant à Lausanne-Flon, les voyageurs doivent annoncer leur destination au conducteur ; celui-ci définit lui-même un itinéraire et ne suivra pas forcément le parcours mentionné sur le plan, ce qui fait fluctuer les temps de parcours. Si l'on considère que *Service Pyjama* ne sert qu'à rapatrier des fêtards chez eux, cela n'a certes qu'une importance assez limitée. Toutefois, cela empêche tout développement selon l'optique que la citrap-vaud préconise.

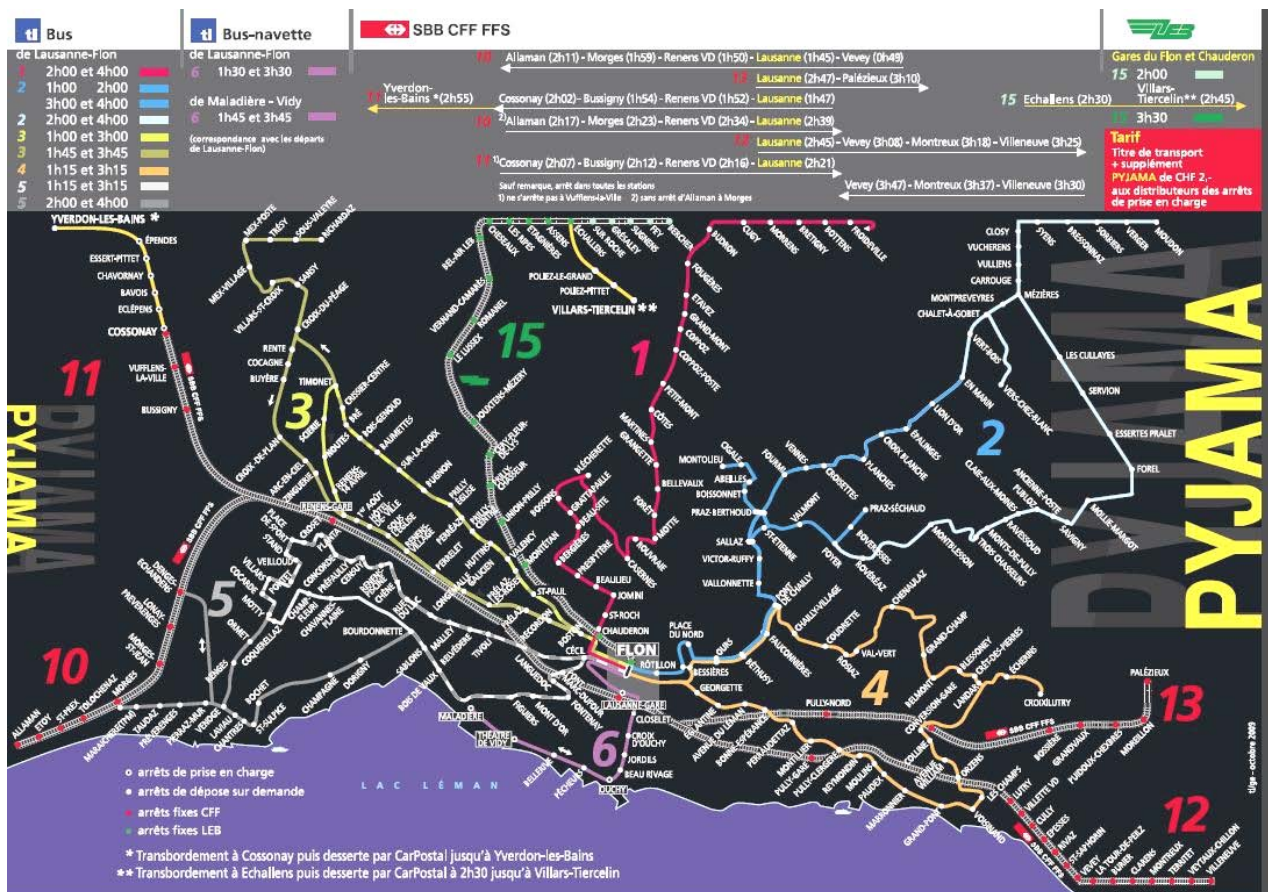
D'autre part

- si le bus du circuit 2 à destination de Moudon n'a aucun voyageur se rendant au-delà de Mézières, il terminera sa course à Mézières et n'ira pas à Moudon. Cela empêche d'effectuer un déplacement Mézières – Moudon.
- un voyageur désirant aller d'Epalinges à Moudon est contraint de se rendre d'abord à Lausanne-Flon, inaccessible en TP vu l'heure. Une fois en route pour Moudon, il repassera par Epalinges...
- un voyageur veut se rendre de Froideville à Lausanne : un bus n'arrivera à Froideville que s'il a des passagers pour cette destination. Et même s'il dessert Froideville, l'accès sera refusé à ce voyageur.
- un voyageur veut aller de Praz-Séchaud à la Bourdonnette. Dans ce cas également, il ne peut pas savoir si un bus arrivera à Praz-Séchaud, ni à quelle heure, et, même s'il arrive, il ne lui sera pas possible de monter à bord. Il devra donc se rendre à St-François par un moyen autre que les TP pour prendre le bus pour la Bourdonnette.

A coup sûr ces difficultés découragent l'utilisation des TP nocturnes, même avec beaucoup de bonne volonté.

Les services ferroviaires ne sont pas concernés par de tels désavantages.

5.4 Présentation de l'offre



Le plan ci-dessus, disponible notamment sur un petit dépliant, n'est pas simple à comprendre, car combinant différentes couleurs qui correspondent à la fois à des horaires et à des circuits. Pourtant, bien que compliqué et imprécis, il est un mode d'emploi indispensable pour l'utilisation de *Service Pyjama*.

Imprécisions remarquées

- Le plan mentionne Ouchy comme arrêt de prise en charge, mais à l'arrêt Ouchy il n'y a absolument aucune trace de *Service Pyjama*.
- Le plan laisse entendre que l'arrêt de prise en charge Maladière est celui de la ligne 2 des tl ; mais cet arrêt s'appelle maintenant Maladière-Lac. L'arrêt Maladière est celui des lignes 1 et 6, situé à plus de cinquante mètres.
- Les circuits nocturnes portent des numéros (1, 2, 3, etc.) déjà utilisés par les lignes de bus ou de métros durant la journée, ce qui peut prêter à confusion. D'ailleurs, le numéro 1 est utilisé quatre fois dans le seul périmètre de ce plan : bus tl (L. 1), métro (m1), *Service Pyjama* (1), et également sur la Riviera par les VMCV (L. 1).
- Les courses nocturnes de *Service Pyjama* exploitées par le LEB peuvent être consultées sur les horaires conventionnels (papier et Internet) de l'exploitant sous le nom de *Train-Pyjama*. On peut donc connaître toutes les heures de passage à chaque gare. En revanche, l'horaire du LEB présenté sur le dépliant est incomplet et pratiquement incompréhensible.
- Le plan ne mentionne pas les correspondances avec les autres services CFF au départ de Lausanne, notamment les IR et IE (dép. vers 1h30) pour Genève, St-Maurice et Fribourg, ni le bus Nightbird (pour Morges, Nyon, Genève), réapparu après une suspension de six ans.

Gares du Flon et Chauderon	
15	2h00
Villars-Tiercelin** (2h45)	
15	Echallens (2h30)
	3h30

La promotion faite autour de *Service Pyjama* est, pour la citrap-vaud, trop basée sur les prestations des bus au départ de Lausanne-Flon et est lacunaire en ce qui concerne les CFF et le LEB. L'immense avantage que représente la possibilité d'embarquer à chaque arrêt offerte par le LEB et les CFF n'est pas explicitement publié. A noter que l'horaire électronique des CFF (logiciel Hafas) n'est pas disponible pour les services routiers, contrairement aux services nocturnes genevois et zurichois notamment. Cela est dû notamment au fait que les lignes routières sont exploitées sous forme de circuits et non pas comme des lignes précises.

Comme en témoigne l'extrait ci-dessous du plan de *Service Pyjama* datant du début des années 2000, un début de coordination entre plusieurs exploitants existait, et des possibilités de correspondances entre eux y figuraient.

Bus-navette tl

de St-François
6 1h30 et 3h15

de Maladière - Vidy
6 1h45 et 3h30

(correspondance avec les départs du centre-ville)

SBB CFF FFS

en gare de Lausanne pour

10	Morges	1h15 (corr. Nightbird pour Genève)
11	Cossonay	2h00
12	Vevey, Montreux	2h00
13	Palézieux	1h15 (corr. CarPostal pour Châtillens)

Bus Nightbird

de Lausanne-CFF

14	Morges	2h00 3h45
----	--------	-----------

(direct de Flon à Venoge)

Terminus Genève

Gares du Flon et Chauderon

15	2h00
15	3h45

CarPostal

de Palézieux pour

16	Châtillens	1h45 environ
----	------------	--------------

(uniquement sur réservation au 0800 60 30 60 jusqu'à 1h15, si répondeur, indiquer zone Publicar 5)

Tarif

Titre de transport valable (abo ou billet) + supplément PYJAMA de 2.- aux automates de prise en charge

Dans la version actuelle de ce plan, on ne trouve plus la ligne CarPostal Palézieux - Châtillens car elle n'est plus exploitée.

5.5 Observations sur le terrain

Des observations sur le terrain ont été faites dans le but de comparer l'offre proposée avec sa réalisation ainsi que d'en percevoir la qualité générale. Par exemple, à propos de la prise en charge à Lausanne-Flon, on peut remarquer :

- sauf pour les habitués, il est difficile d'identifier le véhicule à prendre ; d'une part le numéro des circuits n'est pas familier (aucun lien avec les lignes de jour), d'autre part les véhicules ne mentionnent que la destination finale, ce qui n'aide pas à connaître le parcours.
- les autobus sont équipés d'afficheurs de destination bien visibles, avec le message « Surtaxe 2.- obligatoire » alternant avec la destination.

- l'acquittement du billet de surtaxe pose problème ; dans certains véhicules il se fait auprès du conducteur, dans d'autres le chauffeur envoie le prendre à l'automate à billets. Nous avons aussi observé une curieuse méthode : le billet de surtaxe est parfois confisqué par le conducteur « pour qu'il ne soit pas réutilisé », alors que, dans le même véhicule, des contrôles sporadiques sont parfois effectués.
- avant de prendre place, il faut obligatoirement annoncer sa destination au conducteur.

5.6 Temps de parcours

Chaque voyageur annonçant sa destination au conducteur, le parcours n'est pas fixe, malgré le plan des lignes, car composé selon la demande, dans le cadre du circuit. Conséquence : le voyageur ne sait que très approximativement à quelle heure il arrivera à destination. Cela peut poser problème, notamment s'il est astreint à une heure de rentrée : ce système est imprécis et peu séduisant.

Par exemple, un voyageur effectuant le trajet Lausanne-Flon - Montpreveyres, doit parfois transiter par Vers-chez-les-Blanc, Savigny, Servion, Mézières, Moudon. Temps de parcours : 1h15, très long pour cette destination située à une vingtaine de minutes de Lausanne. Cette situation peut se produire s'il y a des voyageurs pour l'ensemble du circuit et selon la décision d'itinéraire prise par le conducteur. Il en résulte que, sans parcours et horaire fixes, des voyageurs sont pénalisés et le temps de leur déplacement peut fortement varier.

5.7 Dépose aux arrêts

Une certaine souplesse permet parfois aux voyageurs d'être déposés presque devant leur porte ou hors d'un arrêt officiel. Il est fréquent que les points officiels de dépose soient dissociés des arrêts de bus, voire même se situent au milieu d'un carrefour.

Il n'est pas rare que le bus fasse quelques kilomètres de détour sur son circuit pour déposer un voyageur. Mais c'est évidemment facultatif et cela dépend de la volonté du conducteur.

Enfin, certains arrêts desservis ne figurent pas sur le plan, ou du moins pas clairement, et il n'est pas aisé de différencier l'offre de la faveur. Par exemple l'arrêt Chevreuils (circuit 2) ne figure pas sur le plan, mais est desservi sans problème.

Un autre exemple est le village d'Essertes. Le point d'arrêt figurant sur le plan est l'arrêt tl d'Essertes Pralet, situé à un bon kilomètre du village. Mais le voyageur pour cette destination, et même le conducteur, partaient du principe que l'arrêt officiel est le centre du village. Cela révèle des imprécisions à clarifier.



6. Services sur demande, périmètre lausannois



Autre possibilité de déplacement nocturne lausannoise se rapprochant des TP : le *Taxibus*. Ce service, organisé par les tl mais exploité par des taxis, fonctionne sept jours sur sept et est décliné en deux catégories :

- *Taxibus Nuit* pour regagner la périphérie (zones Mobilis 11 et 12) depuis le centre-ville en début de nuit ;
- *Taxibus Matin*, pour atteindre le centre-ville depuis la périphérie (zones Mobilis 11 et 12) tôt le matin.

Pour utiliser ce service, il est nécessaire de réserver sa course au moins 30 minutes à l'avance par téléphone à un numéro gratuit, en précisant son identité et sa destination. Il faut être muni d'un titre de transport Mobilis valable pour son trajet, et s'acquitter d'une surtaxe de Fr. 4.- auprès du chauffeur. Les itinéraires sont préalablement définis lors de la réservation en fonction de la demande, ce qui peut influencer sur le temps de parcours. Un maximum de quatre passagers par voiture est possible.

Pour la citrap-vaud, le système *Taxibus*, tel qu'il existe actuellement, n'est pas une fin en soi, mais représente plutôt l'embryon d'un véritable service nocturne quotidien d'agglomération [Cf. chap. 18]. Certaines caractéristiques font qu'on ne peut pas considérer ce service comme un réseau nocturne de TP. En effet, il n'est pas possible de relier deux arrêts situés hors du centre ville ; par exemple, un déplacement Maladière – CHUV n'est pas admis. De plus, l'obligation de réserver 30 minutes à l'avance limite la souplesse d'utilisation.

Relevons ici une pratique inhabituelle pour un transport public : une fois à bord du *Taxibus*, le client doit donner son nom au conducteur, pour comparaison avec la réservation, ce qui exclut un voyage anonyme.

Notons que l'interface de Lausanne-Flon (m1, m2, LEB, tl) n'est desservie par aucun des services *Taxibus Nuit* et *Taxibus Matin*, malgré son rang de 3^{ème} plus grande gare de Romandie.

6.1 *Taxibus Nuit*

La prise en charge s'effectue uniquement au centre-ville (Lausanne-Gare, St-François, Chauderon, Georgette ou Bel-Air) à destination de n'importe quels arrêt ou adresse dans la limite des zones 11 et 12 de Mobilis. Les départs s'effectuent toutes les 20 minutes de 0h00 à 1h20.

Utiliser ce service demande quelques efforts. Par exemple, lors de l'embarquement à Lausanne-Gare, plusieurs taxis se trouvent simultanément au même arrêt, mais pas pour la même destination. Le client doit se débrouiller pour savoir dans lequel monter, en interrogeant les chauffeurs : aucun signe particulier ne distingue les véhicules.

6.2 *Taxibus Matin*

Toutes les 20 minutes de 4h45 à 5h45, départ des arrêts tl de bus ou du m1 (zones Mobilis 11 et 12) à destination seulement de l'un des arrêts Lausanne-Gare, St-François, Chauderon, Georgette ou Bel-Air.


Ce service peut s'avérer très utile notamment pour se rendre à la gare de Lausanne tôt le matin, et son coût d'utilisation est bien moindre qu'un taxi classique. A relever tout de même : la desserte de la gare de Lausanne comporte une lacune de taille puisque le premier train à destination de Genève (-Aéroport) part à 4h20, alors que les premiers passagers de *Taxibus* sont embarqués au plus tôt à 4h45 en périphérie.

7. BAM Pyjama et Pyjam'bus

La région morgienne est desservie par deux services nocturnes. Bien qu'exploités par la même société, ils seront décrits séparément.

Leurs horaires et plans sont clairement disponibles sur le site Internet de la compagnie, et même particulièrement bien mis en valeur.

7.1 BAM Pyjama

 BAM Pyjama			
Mise en service	Décembre 2004	Fréquentation en 2006	2'452
Nombre de véhicules	2	Fréquentation en 2007	2'870
Nombre de lignes	1	Moyens de transport	Trains
		Exploitation par	BAM
Territoire desservi	Ligne complète du chemin de fer BAM (Morges - Apples - Bière / L'Isle - Mont-la-Ville)		
Nuits de circulation	⑤/⑥ et ⑥/⑦, sauf 25/26, 26/27 déc, 1/2, 2/3 jan, 2/3 avr		

7.1.1 Historique

Mise en service en décembre 2004, suite à la demande du public. Aucune adaptation de l'offre depuis son lancement.


7.1.2 Financement

BAM Pyjama est financé par l'indemnité du trafic régional des voyageurs, ainsi que par les recettes des titres de transport et surtaxes. Les subventions publiques contribuent au minimum à 80 % des frais de fonctionnement.

7.1.3 Développement

Une deuxième course du *BAM Pyjama* est à l'étude.

7.2 Pyjam'bus

 Pyjam'bus			
Mise en service	Décembre 2007	Fréquentation en 2006	Pas encore en service
Nombre de véhicules	2	Fréquentation en 2007	916 les 6 premiers mois
Nombre de lignes	2	Moyens de transport	Bus (minibus)
		Exploitation par	MBC
Territoire desservi	Environ 25 communes de la région morgienne		
Nuits de circulation	⑤/⑥ et ⑥/⑦		

7.2.1 Historique

Ce service récent (première circulation dans la nuit du 14 au 15 décembre 2007) a été mis en place suite à la demande du public et à la volonté politique des communes concernées.

7.2.2 Financement

Subventions par les communes desservies (minimum 80 %), titres de transports et surtaxes.

7.2.3 Développement

Suite à la reprise de l'ex-ligne tl 57 (EPFL - Morges) par les MBC (L 701) en 2008, les communes d'Echandens, Lonay, Denges et Préverenges pourraient elles aussi bénéficier d'une nouvelle ligne de Pyjam'bus.

Une collaboration avec *Service Pyjama* est envisagée si le réseau morgien venait à atteindre la notoriété escomptée.

7.2.4 Fonctionnement et desserte

Les communes desservies sont divisées en deux circuits, partant tous deux de la Gare de Morges à 0h40 et 2h05. Deux bus assurent le service.

La prise en charge s'effectue uniquement à la gare de Morges ; en revanche, la dépose se fait au porte-à-porte dans la mesure du possible, ce que suggère le plan officiel : celui-ci signale les communes desservies mais pas de points d'arrêt précis.

Circuit 1			Circuit 2		
0h40	2h05	Départ de Morges	0h40	2h05	Départ de Morges
•	•	Aclens	•	•	Buchillon
•	•	Bremblens	•	•	Denens
•	•	Clarmont	•	•	Etoy
•	•	Colombier	•	•	Lavigny
•	•	Cottens	•	•	Lully
•	•	Echichens	•	•	Lussy
•	•	Monnaz	•	•	St-Livres
•	•	Romanel-sur-Morges	•	•	St-Prex
•	•	St-Saphorin-sur-Morges	•	•	Tolochenaz
•	•	Vaux	•	•	Villars-sous-Yens
•	•	Vullierens	Pas desservis	•	Bussy-Chardonney
		•		Chigny	
		•		Vufflens-le-Château	

7.3 Propositions d'améliorations de BAM Pyjama et Pyjam'bus


Comme indiqué, *BAM Pyjama* et *Pyjam'bus* sont exploités par la même entreprise et partent de la gare de Morges aux mêmes conditions tarifaires. Or, le nom du service et la présentation de l'offre sont différents ; cette discordance au sein d'une même entreprise reflète malheureusement le manque d'unification et de simplification à l'échelle du canton : pour une communication et une utilisation claires, il ne faut pas multiplier le nombre de services, au contraire.

Pour *Pyjam'bus*, l'embarquement s'effectue uniquement à Morges-Gare et le parcours des bus est composé selon la demande. Ces conditions excluent les déplacements entre des communes hors de Morges et empêchent des trajets de retour en direction de Morges (par exemple Lavigny - Morges, ou Tolochenaz - St-Prex). Il conviendrait d'exploiter les lignes de bus de même manière que la journée, avec parcours et horaire fixes.

Si l'on désire se déplacer avec *BAM Pyjama* puis avec *Pyjam'bus*, il faut s'acquitter de deux surtaxes de Fr. 3.- (bien que l'exploitant soit le même !), ce qui n'apparaît pas sur leur affiche publicitaire.

BAM Pyjama ne circule pas les jours fériés, contrairement à *Pyjam'bus*. Cela signifie que certains soirs, tel vendredi saint, *Pyjam'bus* est en fonction mais pas *BAM Pyjama*. Cela peut provoquer de la confusion pour les utilisateurs et ne contribue pas à considérer les TP nocturnes comme un partenaire fiable.

8. Le Bus du Petit Prince

 Le Bus du Petit Prince			
Mise en service	Septembre 1998	Fréquentation en 2006	7'097
Nombre de véhicules	1	Fréquentation en 2007	8'108
Nombre de lignes	4	Moyens de transports	Bus
		Exploitation par	VMCV
Territoire desservi	Environ 16 communes de la Riviera et de la Veveyse fribourgeoise		
Nuits de circulation	⑤/⑥ et ⑥/⑦		

8.1 Présentation de l'offre

L'offre est étendue, couvre l'entier de la région et permet de desservir une à trois fois chaque circuit du réseau, le tout avec un seul véhicule. La prise en charge est possible sur l'ensemble des parcours, néanmoins les heures de départ sont connues uniquement pour l'arrêt d'origine de chaque circuit. Les horaires et plans sont clairement disponibles sur le site Internet de la compagnie, et sous forme d'une brochure présentant bien les informations indispensables.

8.2 Historique


Après le succès grandissant des bus Pyjama lausannois, l'idée de la création d'un tel service sur la Riviera germe en 1994 au sein de la citrap-vaud ; celle-ci prend contact avec les VMCV en septembre de la même année et, en 1996, un bus nocturne circule pour la première fois sur la Riviera lors du Montreux Jazz Festival ; l'expérience sera reconduite pour l'édition 1997 de cette manifestation.

Le 19 septembre 1998, la première course exploitée par le minibus du *Bus du Petit Prince* circule enfin. Victime de son succès et d'une fréquentation en constante augmentation, il est remplacé par un autobus, à peine quelques mois après sa mise en exploitation, soit en février 1999.

Au début de ce projet, la citrap-vaud a joué un rôle très actif dans son développement : recherche de sponsors, contribution pour faire connaître ce nouveau service au grand public, enquêtes de satisfaction, collaboration avec les VMCV et la CORAT ⁽²⁾, suivi du projet et de la gestion. La citrap-vaud, dont le rôle n'est pas d'administrer un service de TP, et encore moins sur le long terme, renonce à son engagement pour le 30 septembre 2000, soit 2 ans après la mise en service : lors d'une conférence de presse en septembre 2000, elle annonce que la CORAT assurera la pérennité d'exploitation dès le 1^{er} octobre 2000.

Depuis ses débuts, ce service a régulièrement évolué : nouvelles communes desservies, modifications ou adaptations d'horaires en fonction des lignes ferroviaires de *Service Pyjama* sur la Riviera. Cela révèle une volonté de coordination de la part des VMCV.


9. MVR (GoldenPass Services)

 Funi Pyjama et train Vevey - Blonay			
Mise en service	1998	Fréquentation en 2006	Non communiquée
Nombre de véhicules	3	Fréquentation en 2007	Non communiquée
Nombre de lignes	4	Moyens de transport	Funiculaire / train
		Exploitation par	MVR
Territoire desservi	- Riviera supérieure (région Vevey - Blonay) - Territet - Glion (funiculaire) - Vevey - Mont-Pèlerin (funiculaire)		
Nuits de circulation	☺/☺ et ☺/☺ ; aussi 31 déc/1 jan sur la ligne Vevey - Blonay		

Suite à la mise en service du *Bus du Petit Prince* en septembre 1998 par les VMCV, les autorités de Vevey et de Chardonne voulaient elles aussi une prestation nocturne. Ce souhait se réalisa avec la mise en service du *Funi Pyjama*.

Aucune statistique particulière n'est tenue, et aucun projet n'est à l'étude.

10. Noctibus

 a) Noctibus Monthey - Villeneuve b) Noctibus Villars - Ollon			
Mises en service	a) février 2004 b) 26 décembre 2009	Fréquentations en 2006	a) ~ 1'000 b) pas en service
Nombre de véhicules	a) 1 b) 1	Fréquentations en 2007	a) ~ 1'000 b) pas en service
Nombre de lignes	2	Moyen de transport	Bus
		Exploitation par	TPC
Territoire desservi	a) communes entre Monthey et Villeneuve, via Aigle, Bex, Ollon b) Villars - Ollon		
Nuits de circulation	☺/☺ et ☺/☺ ; seulement du 26 déc au 10 avr pour b)		

Mise en service en décembre 2004 pour a), grâce à la volonté politique des communes desservies.


Noctibus se compose de deux lignes de bus. L'une (a) dessert env. 15 communes de Monthey à Villeneuve, en passant notamment par Bex, Aigle et Yverne, selon le trajet du bus REV entre Aigle et Villeneuve et de l'AOMC entre Monthey et Aigle. L'autre (b), mise en service à fin 2009, relie Villars et Ollon jusqu'au 10 avril 2010.

Ces deux lignes sont en correspondance à Ollon.

10.1 Présentation de l'offre

La prise en charge et la dépose des voyageurs s'effectue aux arrêts, qui sont tous clairement mentionnés sur l'horaire. Simple d'utilisation, l'horaire nocturne est bien présenté et sa lecture est facile. Il est disponible sur le site Internet de la compagnie.


11. Travys

 a) Yverdon - Ste-Croix b) Orbe - Chavornay			
Mise en service	a)1999 b) 18.12.10	Fréquentation en 2006	Non communiquée
Nombre de véhicules	2	Fréquentation en 2007	Non communiquée
Nombre de lignes	2	Moyen de transport	Bus (a) / train (b)
		Exploitation par	Travys
Territoire desservi	a) Ligne complète* du chemin de fer Yverdon - Ste-Croix b) Orbe - Chavornay		
Nuits de circulation	Ⓢ/Ⓢ et Ⓢ/Ⓢ, sauf 25/26, 26/27 déc, 1/2, 2/3 janv, 2/3 avr		
Remarque	* sauf les gares de Six-Fontaines et Trois-Villes, pas accessibles par bus		

Le service a) a été mis en fonction en 1999. A 1h05, un autobus circule de la gare d'Yverdon jusqu'à Ste-Croix. L'embarquement est possible uniquement à Yverdon, les autres arrêts ne servent qu'à la dépose des voyageurs. Aucun retour de Ste-Croix à Yverdon n'est proposé.

Le service b) existe depuis très peu de temps, sous la forme de deux courses par sens.


12. NocTRAINBus

 NocTRAINBus			
Mise en service	Automne 1995	Fréquentation en 2006	Non communiquée
Nombre de véhicules	1	Fréquentation en 2007	Non communiquée
Nombre de lignes	1	Moyen de transport	Train
		Exploitation par	NStCM
Territoire desservi	Ligne complète du chemin de fer Nyon - St-Cergue		
Nuits de circulation	Ⓢ/Ⓢ et Ⓢ/Ⓢ, sauf 25/26, 26/27 déc, 1/2, 2/3 janv, 2/3 avr, 31 juil/1 août		

Ce service a été mis sur pied en automne 1995, suite à la volonté des autorités d'offrir une alternative à la voiture pour lutter contre le risque d'accidents dus à l'alcool.


Les vendredis et samedis soir, un train part à 0h40 de la gare de Nyon à destination de St-Cergue, desservant toutes les gares. L'embarquement et le débarquement sont possibles tout au long du trajet. Aucun retour de St-Cergue à Nyon n'est proposé. Aucune surtaxe n'est perçue. Des projets d'amélioration de l'offre sont à l'étude avec les CFF.

13. CarPostal région ouest (Gland, Nyon et Bussigny)

 CarPostal, dans les régions de Gland, Nyon et Bussigny			
Mise en service	Automne 1995	Fréquentation en 2006	Non communiquée
Nombre de véhicules	5 (estimation)	Fréquentation en 2007	Non communiquée
Nombre de lignes	4	Moyen de transport	Bus / minibus
		Exploitation par	CarPostal
Territoire desservi	Nyon - St-George / Gland - Tartegnin / Gland - Dully / Orbe - Yverdon et autobus local de Bussigny (L. 81)		
Nuits de circulation	Ⓢ/Ⓢ et Ⓢ/Ⓢ, sauf fêtes générales ; Nyon - Prangins : toutes les nuits		

Pas d'informations particulières.

14. Nightbird

 Nightbird, service nocturne des CFF par bus			
Service interrompu de 2003 au 19 décembre 2008			
Mise en service	2000 et 2008	Fréquentation en 2006	Pas en service sur VD
		Fréquentation en 2007	Pas en service sur VD
Nombre de véhicules	2 sur VD	Moyen de transport	Bus
Nombre de lignes	3, dont 2 pour VD	Exploitation par	Produit CFF sous-traité
Territoire desservi	Lausanne – Morges – Nyon – Genève (Berne – Fribourg –) Montreux – Vevey – Genève-Aéroport		
Nuits de circulation	a) Ls – Ge : ☉/☼ , ☽/☿ , 31 déc/1 jan, 1/2 et 4/5avr, 12/13 et 23/24 mai b) (Be – Frbg –) Mx – Vv – Ge-Aérop. : ☉/☼, ☽/☿ du 14/15 mai au 30/31 oct		

14.1 Présentation de l'offre

Nightbird est un service de TP nocturnes au niveau national organisé par les CFF mais exploité par bus.

Deux lignes *Nightbird* desservent des localités vaudoises :

- Lausanne – Genève (toute l'année). Elle fut instaurée en 2000, puis supprimée en 2003 par manque de fréquentation.
- Berne – Genève-Aéroport (du 14/15 mai au 30/31 octobre). Elle dessert Montreux et Vevey, mais traverse Lausanne sans s'y arrêter, ce qui exclut une liaison Berne – Lausanne, Riviera – Lausanne, ou une liaison supplémentaire Lausanne – Genève-Aéroport. Elle remplace, très partiellement seulement, un train matinal Montreux – Genève-Aéroport, introduit à fin 2005 et supprimé sur le trajet Mx – Lsne dès fin 2007, ce qui pose un sérieux problème aux habitants de la Riviera pour prendre les premiers avions au départ de Genève-Aéroport.

La promotion et la communication pour ces deux lignes semblent peu présentes ; la citrap-vaud est persuadée qu'une amélioration et une meilleure promotion de l'offre et des conditions d'utilisation accroîtraient le taux de remplissage et pérenniseraient ces lignes.

En plus d'un titre de transport ferroviaire, une surtaxe entre Fr. 5.- et Fr. 15.- est perçue, selon la distance parcourue. Les horaires sont disponibles sur le site Internet des CFF après quelques recherches. De plus, des liens vers d'autres services de TP nocturnes existants sont mentionnés.

Les CFF sont impliqués dans trois services nocturnes différents sur le territoire vaudois (*Nightbird*, *Service Pyjama* et service ordinaire avec horaires prolongés), sans aucune interaction entre eux. De plus, *Nightbird* offre aussi une liaison Lausanne – Morges, déjà existante avec *Service Pyjama* mais pas coordonnée.

15. Noctambus, le service genevois sur territoire vaudois

Deux lignes *Noctambus* au départ de Genève ont une extrémité dans le canton de Vaud ; il s'agit des lignes **N5** et **N13**. [Cf. chap. 19].

Ligne	Parcours genevois de la ligne	Communes vaudoises desservies par la ligne
N5	Hôpital GE, Bel-Air, Gare-Cornavin, Nations, Palexpo, Versoix-Gare	Montfleury, Commugny, Chavannes-de-Bogis, Bogis-Bossey
N13	Avusy, Soral, Laconnex, Lully, Carouge, Plainpalais, Stand, Gare-Cornavin, Nations, Versoix	Montfleury, Mies, Tannay, Coppet, Céligny, Nyon, Prangins, Vich, Gland

16. Service nocturne : vision de la citrap-vaud

Au vu de l'offre nocturne vaudoise, on peut constater que des moyens déjà importants en terme d'offre – et donc de coût – sont actuellement mis en œuvre chaque week-end.

Les propositions d'améliorations de la citrap-vaud ont pour principal objectif d'optimiser ce qui existe déjà. Si cela est fait de manière ciblée, l'attractivité et la performance seraient largement améliorées, sans engendrer un coût d'exploitation significativement plus élevé. Il s'agit principalement de coordination entre les exploitants, de politique de prise en charge aux arrêts et de communication.

16.1 Prise en charge aux arrêts et horaires

La politique de prise en charge est dans la plupart des cas le principal facteur de non-qualité, et il est indispensable de l'améliorer. Tant que cela ne sera pas fait, il sera impossible de créer un véritable réseau nocturne.

Les voyageurs doivent pouvoir embarquer à chaque arrêt de chaque ligne, indépendamment du sens. Pour permettre cela, le parcours des lignes doit alors être effectué au complet et selon des parcours et des horaires bien précis. Le nombre de kilomètres parcourus par ligne aurait ainsi l'avantage d'être stable et parfaitement planifiable.

Tous les arrêts bénéficiant d'une desserte nocturne doivent être dotés d'une signalétique lisible (même de nuit !) et être clairement mentionnés sur le plan de leur réseau.

Le cadencement des lignes est un élément important de qualité, car il permet les correspondances entre les lignes et la régularité de l'horaire (par ex. 60, 90, 120 minutes).

16.2 Présentation de l'offre

Le canton de Vaud est desservi par une multitude de services nocturnes qui se côtoient mais s'ignorent. Ils sont tous indépendants les uns des autres, ont chacun leurs conditions d'utilisation et ne constituent pas un réseau.

Il conviendrait de réunir toutes ces prestations sous une seule et même identité visuelle, ainsi que d'en généraliser l'utilisation.



Les services des cantons voisins devraient au moins être mentionnés, (*Noctambus* GE, *Moonliner* BE, *le Ver Luisant* VS, *Lunabus* VS) pour expliquer aux clients où ils peuvent trouver les informations permettant de poursuivre leur voyage en dehors du canton.

Il est impératif de présenter l'offre de manière facilement compréhensible, précise et simple d'accès.

Informations qui doivent être accessibles aux voyageurs :

- plan des lignes, avec mention de chaque arrêt
- jours de circulation
- horaire de passage à chaque arrêt
- extrait des tarifs (surtaxe, possibilités d'acheter un billet, validité voie 7, AG/ 1/2 tarif, etc.)
- dispositions particulières (correspondances, transports de groupes / vélos / fauteuils roulants, etc.).
- n° de téléphone d'une « centrale d'appels des transports nocturnes », unique pour tout le canton et toutes les compagnies.

Actuellement il est difficile de planifier un transport nocturne, car les informations nécessaires sont dispersées chez les différents exploitants, qui ne communiquent pas tous de la même façon. Par exemple, sur la documentation de *Service Pyjama*, ne figure même pas *Pyjam'bus*, alors que ces deux réseaux se touchent à Morges.

Certaines possibilités de transport peuvent ne jamais parvenir à l'utilisateur tellement elles sont compliquées à trouver. Par exemple, sur le dépliant de *Service Pyjama*, les services *BAM Pyjama*, *Pyjam'bus*, *Le Bus du Petit Prince*, *Nightbird* et *Noctibus* notamment ne sont pas mentionnés, alors que les lignes se touchent. Il en va de même pour tous les exploitants vaudois.

Afin de rendre l'offre vaudoise accessible de manière extrêmement claire, la citrap-vaud demande l'édition d'un recueil vaudois, regroupant l'entier des horaires nocturnes, comprenant les conditions tarifaires et de transports.

Autre manière indispensable et privilégiée de communiquer : Internet. Pour que le client se retrouve facilement dans l'étendue de l'offre et qu'il puisse avoir accès aux informations en tout temps, il faudrait créer un site Internet unique pour tous les services nocturnes vaudois (par exemple www.tp-nocturnes-vaud.ch). Sur ce site, on retrouverait au moins toutes les informations ci-dessus, avec une interface simple d'utilisation.

A ce sujet, la citrap-vaud a fait œuvre de pionnière : le 28 septembre 2008, notre association a mis en ligne le premier site Internet regroupant toutes ces informations ; il s'agit de www.somnambule.ch [Cf. chap. 20].

16.3 Politique tarifaire

Comparaison des conditions tarifaires des transports nocturnes vaudois

Exploitant	Nom du service ou parcours	Supplément	Tarif unique	AG valable	1/2-tarif valable	Voie 7 valable	Billet ou abo. d'un exploitant ou de Mobilis accepté	Communauté tarifaire associée
BAM	<i>BAM Pyjama</i>	3.-	Non	Oui	Oui	Non	Oui	Mobilis
CarPostal	Orbe - Yverdon	2.-	Non	Oui	Oui	Non	Oui	Mobilis (fin 2010)
CarPostal	Gland - Dully	3.-	Non	Oui	Oui	Non	Oui	Mobilis (fin 2010)
CarPostal	Gland - Tartegnin	3.-	Non	Oui	Oui	Non	Oui	Mobilis (fin 2010)
CarPostal	Nyon - St-George	3.-	Non	Oui	Oui	Non	Oui	Mobilis (fin 2010)
CarPostal	Autobus local de Bussigny	Non	Non	Oui	Oui	Non	Oui	Mobilis
CFF	<i>Service Pyjama</i>	2.-	Non	Oui	Oui	Oui	Oui	Mobilis, en partie
CFF	a) ICN Yv- Lsne b) RE Lsne - Ge c) RE Lsne - St-M. d) IR Lsne - Frbg	Non	Non	Oui	Oui	Oui	Oui	Mobilis, en partie
CFF	<i>Nightbird</i>	5.- à 15.-	Non	Oui	Oui	Oui	Oui	Mobilis, en partie
LEB	<i>Service Pyjama</i>	2.-	Non	Oui	Oui	Non	Oui	Mobilis
MBC	<i>Pyjam'bus</i>	3.-	Non	Oui	Oui	Non	Oui	Mobilis
MVR	<i>Funi Pyjama</i>	Non	Non	Oui	Oui	Oui	Oui	Mobilis (fin 2010)
NStCM	<i>NocTRAINBus</i>	Non	Non	Oui	Oui	Oui	Oui	Mobilis (fin 2010)
tl	<i>Service Pyjama</i>	2.-	Non	Oui	Oui	Non	Oui	Mobilis
TPC	<i>Noctibus, 2 lignes</i>	Non	Oui Fr. 3.-	Non	Non	Non	Non	Aucune
TPN	Lignes 810 et 815	Non	Non	Oui	Oui	Oui	Oui	Mobilis (fin 2010)
Travys	Yverdon - Ste-Croix	2.50	Non	Oui	Oui	Oui	Non	Mobilis (fin 2010)
Travys	Orbe - Chavornay	Non	Non	Oui	Oui	Oui	Oui	Mobilis (fin 2010)
VMCV	<i>Le Bus du Petit Prince</i>	Non	Oui Fr. 3.-	Non	Non	Non	Non	Mobilis (fin 2010)

La comparaison des conditions tarifaires des différents services et exploitants fait apparaître une multitude de combinaisons possibles, parfois à l'intérieur même de la communauté tarifaire Mobilis. L'AG et l'abonnement demi-tarif ne sont pas toujours acceptés, les informations concernant la Voie 7 sont difficiles à trouver. Le montant de la surtaxe varie entre Fr. 2.- et Fr. 3.- : bien que la citrap-vaud.ch en souhaite la suppression afin d'encourager ces services de transports, il faudrait au moins en unifier le prix. Elle pourrait aussi être valable dans tout le canton le soir de son émission. Par ailleurs, certaines compagnies vaudoises n'en encaissent aucune.

16.4 Supports et numérotation des lignes

Pour garantir une meilleure compréhension, une numérotation spécifique et cohérente des lignes devrait être adoptée : le numéro de la ligne serait précédé d'un **N** comme « nuit », (par exemple **N11**, **N771**, **N223**, etc.) ce qui éviterait la confusion avec des lignes existant le jour.

Les lignes ferroviaires devraient être identifiées par l'indice SN (**SN1**, **SN2**, **SN3**) ce qui correspond à un standard national. D'ailleurs, il faudrait commencer par appliquer l'indice **S** à toutes les lignes ferroviaires secondaires diurnes vaudoises, ce qui n'est pas encore le cas.

De plus, certains numéros sont déjà trop sollicités. Ainsi dans l'agglomération lausannoise, on retrouve le n° 1 pour une ligne de trolleybus tl, une ligne de métro (m1), et une ligne de *Service Pyjama*.

La ligne *Service Pyjama* n° 6, quant à elle, a pour destination « Maladière », tout comme la ligne de jour tl n° 6. L'indication **6 Maladière** se retrouve donc en doublon sur la signalétique de jour et de nuit du réseau tl.

Afin de clarifier la numérotation des lignes et d'éviter les doublons, ces numéros sont à établir dans tout le canton d'après la répartition par bassins de transports instaurée par le canton.

Par exemple

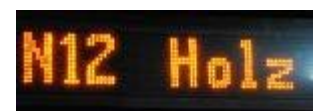
- lignes au départ de Lausanne : **N51**, **N52**, **N53**
- lignes au départ de Morges : **N771**, **N772**, **N773**
- lignes au départ de la Riviera : **N221**, **N222**, **N223**
- lignes ferroviaires : **SN1**, **SN2**, **SN21**

La nouvelle numérotation à trois chiffres maintenant appliquée sur les lignes diurnes vaudoises facilite l'identification des bus et respecte la logique voulue par le canton. Il ne reste plus qu'à l'appliquer à la nuit.

Pour dissiper toute confusion, il ne faudrait pas utiliser sur sol vaudois un numéro déjà utilisé par *Noctambus* GE.

Chaque véhicule devrait porter visiblement, lui aussi, le numéro de la ligne qu'il effectue, ainsi que sa destination.

A tous les arrêts desservis par une ligne de nuit, le numéro de la ligne devrait être présent sur la signalétique située aux arrêts, et l'horaire clairement affiché.



16.5 Aperçu des jours et périodes de circulation, par service

Exploitant	Nom du service ou parcours	Nuit ⑤/⑥	Nuit ⑥/⑦	Circule à Nouvel An (31.12-01.01)	Sauf fêtes générales	Autres informations
BAM	BAM Pyjama	•	•		•	R1
CarPostal	Orbe - Yverdon	•	•			R2
CarPostal	Taxi-Bus au départ de Gland, Nyon - St-George	•	•		•	
CarPostal	ALB (autobus local de Bussigny)	•	•	•	•	
CFF	Service Pyjama	•	•	•		
CFF	a) ICN Yverdon- Lsne b) RE Lsne - Genève c) RE Lsne - St-Maurice d) IR Lsne - Palzx - Frbg	•	•	•		S1, R2
CFF	Nightbird Lsne - Genève	•	•	•		S1
CFF	Nightbird Mx - Vve - Ge-Aérop.,					S2, R3
LEB	Service Pyjama	•	•	•		
tl	Service Pyjama	•	•	•		
MBC	Pyjam'bus	•	•			
MVR (GoldenPass Services)	Funi Pyjama 1° Vevey - Mt-Pèlerin 2° Territet - Glion	•	•			
MVR (GoldenPass Services)	Vevey - Blonay	•	•	•		
NStCM	NocTRAINBus	•	•			R5
TPC	Noctibus Monthey - Villeneuve	•	•			
TPC	Noctibus Villars - Aigle	•	•			R4
TPG	Noctambus (uniquement sur territoire vaudois)	•	•	•		
TPN	Lignes TPN 810 et 815	•	•		•	R6
Travys	a) Yverdon - Ste-Croix b) Orbe - Chavornay	•	•			R1
VMCV	Le bus du Petit Prince	•	•			

Autres restrictions et circulations supplémentaires

R1 : sauf 25/26, 26/27 déc, 1/2, 2/3 jan, 2/3 avr

R3 : seulement du 14 mai au 31 oct.

R5 : sauf 25/26, 26/27 déc, 1/2, 2/3 jan, 2/3 avr, 31 juil/1 août

R6 : sauf 25/26, 26/27 déc, 1/2, 2/3 jan, 5/6 avr, 13/14, 24/25 mai, 20/21 sep, 31 juil/1 août

S1 : ainsi que 1/2 avr, 4/5 avr, 12/13, 23/24 mai

R2 : sauf 25/26 déc, 1/2 jan, 2/3 avr

R4 : seulement du 26 déc au 10 avr

S2 : ainsi que 12/23, 23/24/25 mai

16.6 Fonctionnement des transports publics nocturnes les jours fériés

Dans la majorité des cas, les services nocturnes circulent les nuits de vendredi à samedi et de samedi à dimanche, sans forcément tenir compte des jours fériés, qui engendrent pourtant de nombreux déplacements nocturnes. L'élaboration des jours de circulation devrait tenir compte de la réalité des besoins, car les déplacements nocturnes les jours fériés ne peuvent pas s'effectuer en TP, comme le montre le tableau ci-dessous qui illustre la situation pour tout le canton.

Nuit du	au	Événement	Desserte	Remarques
Me 01.08.2007	je 02.08.2007	Fête nationale	non	Prolongation du service régulier des tl d'une heure environ sur certaines lignes
Di 01.01.2008	lu 02.01.2008	Nouvel-An	oui	<i>Service Pyjama</i> uniquement
Di 23.03.2008	lu 24.03.2008	Pâques	non	
Di 11.05.2008	lu 12.05.2008	Pentecôte	non	
Je 25.12.2008	ve 26.12.2008	Noël	non	

16.7 Aperçu des tranches horaires de circulation, par service

Liste des heures pleines, durant lesquelles au moins une partie du service est en fonction

Exploitant	Nom du service ou parcours	0h - 1h	1h - 2h	2h - 3h	3h - 4h	4h - 5h
BAM	<i>BAM Pyjama</i>	•	•			
CarPostal	Orbe - Yverdon	•	•			
CarPostal	<i>Taxi-Bus</i> au départ de Gland, Nyon - St-George	•	•			
CarPostal	<i>ALB</i> (autobus local de Bussigny)	•	•			
CFF	<i>Service Pyjama</i>		•	•	•	
CFF	a) ICN Yverdon - Lausanne b) RE Lausanne - Genève c) RE Lausanne - St-Maurice d) IR Lausanne - Palézieux - Fribourg	a) b) c) • d) •	a) • b) • c) d) •	a) b) • c) d)		
CFF	<i>Nightbird</i> Lausanne - Genève			•	•	•
CFF	<i>Nightbird</i> Mx - Vv - Genève-Aéroport	•	•	•	•	•
LEB	<i>Service Pyjama</i>	•	•	•	•	
tl	<i>Service Pyjama</i>		•	•	•	•
MBC	<i>Pyjam'bus</i>	•	•	•		
MVR	<i>Funi Pyjama</i> 1°) Vevey - Mt-Pèlerin 2°) Territet - Glion		•			
MVR	Vevey - Blonay	•				
NStCM	<i>NocTRAINBus</i>	•				
TPC	<i>Noctibus</i>	•	•	•	•	
TPG	<i>Noctambus</i> (uniquement sur territoire vaudois)			•	•	
TPN	Lignes TPN 810 et 815	•				
Travys	a) Yverdon - Ste-Croix b) Orbe - Chavornay	•				
VMCV	<i>Le bus du Petit Prince</i>	•	•	•	•	

16.8 Service nocturne occasionnel

Lors de certains événements exceptionnels rassemblant bon nombre de personnes en soirée, il arrive que des services de transports nocturnes soient organisés, soit par une compagnie de TP, soit mandatés par un organisateur privé ou une collectivité.

Par exemple, un service nocturne peut fonctionner hors des soirs habituels de circulation, ou encore l'exploitation d'une ligne ou d'une partie d'un réseau de TP peut être prolongée. Des services directs entre le lieu d'une manifestation et une ville existent également.

Voici quelques exemples de tels services nocturnes occasionnels :

Lausanne	Nouvel An 2000	31 décembre 99 - 1 ^{er} janvier 00	tl
Service Pyjama renforcé, avec plus de cadence, exploité avec des grand autobus et exceptionnellement sans surtaxe			
Cully	Cully Jazz Festival	4-12 avril 2008	tl & VMCV
Bus spéciaux Cully > Lausanne et Cully > Vevey-Montreux, Fr. 5.- tarif unique			
Lausanne, Genève	Euro 2008	7-29 juin 2008	tl & TPG
Courses supplémentaires à l'arrivée des trains spéciaux de supporters, après la fin du service normal			
Montreux	Montreux Jazz Festival	4-19 juillet 2008	CFF
Trains et bus spéciaux durant la nuit			
Nyon	Paléo Festival	22-27 juillet 2008	NStCM & CarPostal
Courses supplémentaires du NStCM, gratuites avec billet d'entrée au festival, ainsi que 4 lignes spéciales CarPostal, service gratuit			
Lausanne	Fête nationale	1 ^{er} Août 2008	tl
Prolongation d'une heure du réseau d'agglomération			
Avenches	Rock Oz-Arènes	11-14 août 2008	TPF
Bus spéciaux à destination de diverses villes de Romandie. Entre Fr. 10.- et Fr. 20.- par course Réservation obligatoire			
Lausanne	Inauguration du m2	28 septembre 2008	tl & CFF
Renfort du <i>Service Pyjama</i> , trains supplémentaires au départ de Lausanne, à destination des principales grandes villes suisses			
Lausanne	Balélec	8 mai 2009	tl
Circulation du métro m1 toute la nuit			

VENEZ EN TRAIN, RENTREZ EN NAVETTES !

Départs depuis la gare de Cully

Pour Lausanne:  prix: 3.-



 **info trafic**

Ligne m1
Balelec à l'EPFL: le m1 roule toute la nuit 

Ligne 30
déviate entre Russel et Dorigny pour la durée de Balelec. 

[info par ligne](#)

Information aux voyageurs

Lorsque la communication faite pour ces prestations extraordinaires est assurée par l'exploitant lui-même, les canaux de diffusion sont le plus souvent accessibles uniquement aux voyageurs qui utilisent déjà les TP, et les informations ne parviennent pas aux non-captifs, on manque ainsi une occasion de séduire et d'attirer une nouvelle clientèle.

De plus, la communication faite autour de ces transports exceptionnels manque souvent de précision (horaires, plans, correspondances, conditions tarifaires, etc.).

En revanche, de nombreux festivals encouragent de plus en plus l'usage des TP, et les horaires tardifs figurent généralement clairement sur leur site Internet, voire sur le programme de la manifestation.

16.9 Passage de l'heure d'été à l'heure d'hiver, et inversement

Pour éviter tout doute à l'usager, il est important que les compagnies offrant des TP nocturnes précisent exactement les dispositions qu'elles prennent pour les nuits de passage de l'heure d'été à celle d'hiver et de l'heure d'hiver à celle d'été, par exemple sous forme de courses supplémentaires, d'horaires raccourcis, etc. Ces indications doivent être disponibles suffisamment à l'avance, à l'instar de *Service Pyjama*.

17. Vers un réseau nocturne vaudois étendu

La ligne pilote *Nightbird* a été introduite en décembre 2000 entre Lausanne et Genève. Lancée par les CFF et exploitée par CarPostal (et également par les tl), cette ligne fut supprimée en décembre 2003, faute de fréquentation. Bonne nouvelle : après six ans de suspension, *Nightbird* a repris du service le 14 décembre 2008, assurant un aller et retour Lausanne – Genève – Lausanne, avec arrêt à Morges et Nyon. Le prix de la surtaxe varie entre Fr. 5.– et Fr. 15.– selon le nombre de kilomètres parcourus. Une autre ligne de *Nightbird* relie Berne à Genève via la Riviera, mais contourne Lausanne. L'activation de ces lignes de nuit est très positive et encourageante. [Cf. chap. 14].

D'autre part, durant les nuits de fin de semaine, les CFF font actuellement circuler, dans les deux sens, un train sur chacun des tronçons Lausanne – Genève, Lausanne – St-Maurice, Lausanne – Fribourg et Yverdon – Lausanne (dans ce sens seulement).

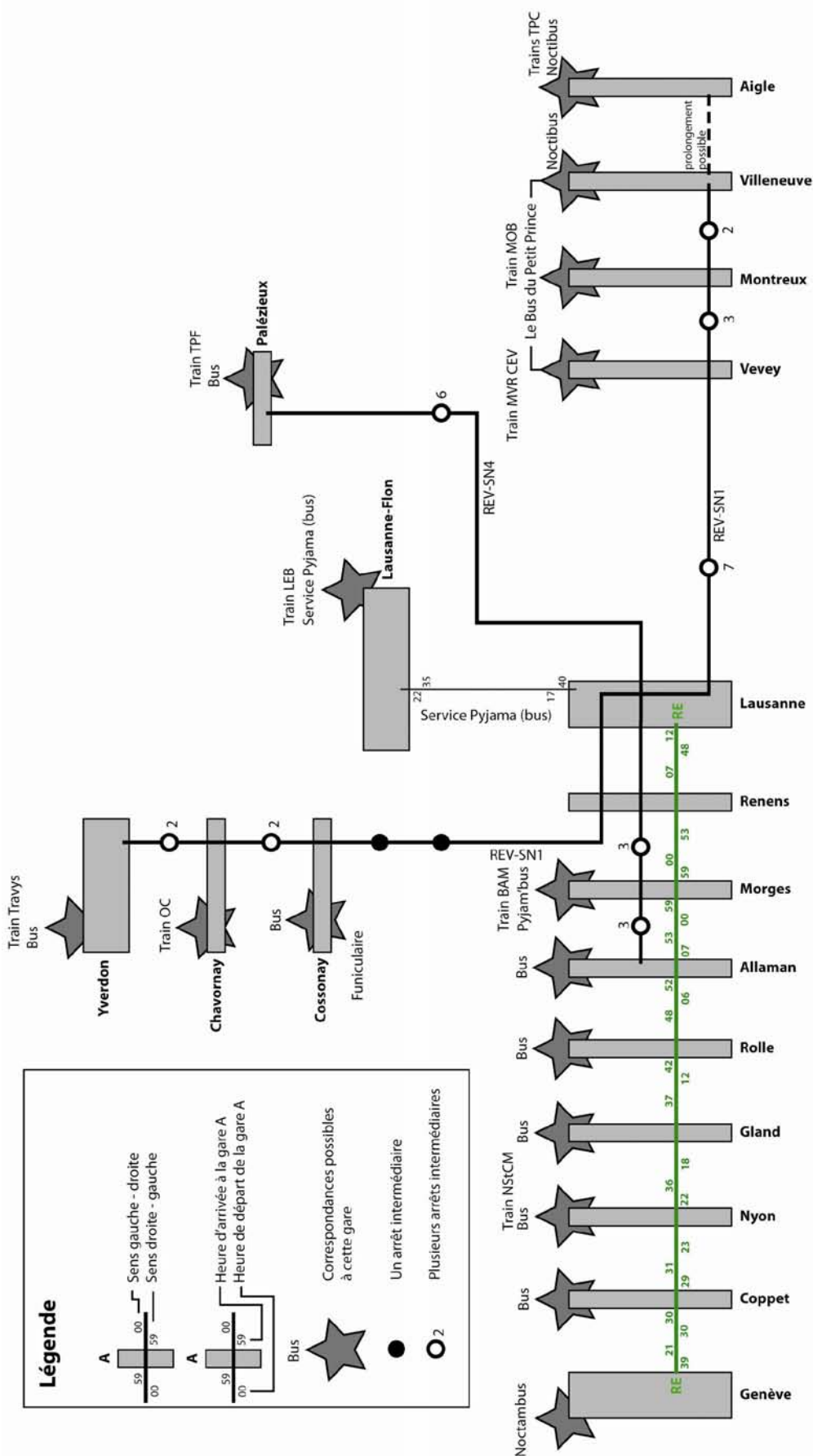
Ce service, de l'avis de la citrap-vaud, devrait être doublé dans le temps, par exemple par les mêmes courses 1h et demie ou 2 heures plus tard que les actuelles : pour preuve le grand nombre de voitures circulant de nuit en fin de semaine sur les routes et autoroutes vaudoises, ce qui montre bien que l'offre ferroviaire des CFF mérite d'être étoffée ces nuits-là sur chacun des quatre tronçons cités ci-dessus.

Cet enrichissement de l'offre ferroviaire des CFF permettrait alors de remplacer les actuels services par bus *Nightbird* entre Lausanne et Genève, ce qui améliorerait nettement le temps de parcours. Selon la citrap-vaud, ce service ferroviaire CFF ainsi doublé constituerait alors l'ossature à laquelle les nombreux services nocturnes déjà en fonction devraient absolument être rattachés, du point de vue des horaires et correspondances, des titres de transport, des interfaces (signalétique, etc.). Cette dépendance des services les uns avec les autres implique évidemment une très bonne coordination et une planification entre tous les actuels partenaires proposant des prestations de nuit, ce qui ne semble possible que par un réel regroupement de ces partenaires sous forme d'un réseau les englobant tous.

D'autre part, toutes les nuits de la semaine cette fois, il serait bon de mettre en place, sur chacun des quatre tronçons signalés plus haut, et seulement dans un sens, une offre ferroviaire très matinale qui offrirait la possibilité d'atteindre Genève-Aéroport pour les premiers départs d'avions, pas seulement certains jours de l'année pour les habitants de la Riviera [Cf. § 14.1]

17.1 Schéma

Voici un exemple de schéma d'une liaison ferroviaire valdo-genevoise « Villeneuve - Genève », qui permettrait de structurer et coordonner tous les services nocturnes traversés.



18. Une desserte nocturne quotidienne pour l'agglomération lausannoise

La nuit, la mobilité des automobilistes ne s'arrête pas, celle des usagers des TP oui. Pour réduire le trafic automobile en ville de Lausanne, il convient d'agir en amont et de proposer des alternatives.

Lorsqu'on décide de n'utiliser que les TP pour se déplacer, les trajets hors de leurs heures d'exploitation posent problème. Dans une société toujours plus en mouvement, les nuits sont de plus en plus animées dans les centres urbains, sans compter les nombreux travailleurs qui finissent leur activité tard dans la nuit ou la commencent tôt le matin. Certaines personnes sont alors contraintes de renoncer à un travail ou d'acquiescer un véhicule, parfois pour un seul trajet par jour qui ne peut pas s'effectuer en TP.

Pour ces prochaines années, on peut s'attendre à un fort développement des TP (augmentation probable du prix du carburant, mobilité durable, sécurité routière, projets de quartiers sans voitures). Si l'idée de quartiers sans voiture est enthousiasmante au premier abord, il est irréaliste de priver les habitants de mobilité à partir de minuit. Une liaison régulière, continue et fiable avec le centre-ville et les principaux quartiers de la ville est indispensable.

18.1 Possibilités actuelles de transports nocturnes

Les taxis, bien qu'utilisables sur le parcours de son choix et, en principe, au moment voulu, ont un coût relativement élevé pour une utilisation régulière. Les abonnés Mobilis ne bénéficient d'aucun avantage. Les taxis ne peuvent répondre au besoin que très ponctuellement et ne s'apparentent pas à un transport public.

Les Taxibus ne peuvent pas servir de transport public structurant car ils nécessitent une réservation préalable, les trajets ne sont pas libres et beaucoup de véhicules sont nécessaires pour transporter peu de monde. Bien que le prix de la course soit raisonnable, trop de contraintes sont liées à leur utilisation. Le principal désavantage de ce système est l'impossibilité d'effectuer des trajets entre différents quartiers de la ville.



Mobilité douce : dès lors qu'aucun TP ne circule, la citrap-vaud ne la considère pas à elle seule comme un moyen de déplacement complet (excepté pour des distances réduites). Il faut tenir compte de la topographie abrupte de l'agglomération, excepté dans l'axe est-ouest. En revanche elle joue pleinement son rôle si elle est combinée avec le service décrit plus loin.

Métro m2 : ce moyen de transport convient en cas de forte affluence ; pour diverses raisons de coût, d'exploitation et de maintenance, il est inadapté à une desserte de nuit. On peut néanmoins regretter que la fin de l'exploitation ne tienne pas compte de l'arrivée des trains grandes lignes en gare de Lausanne. Une prolongation de l'exploitation d'une quinzaine de minutes tous les jours serait pertinente et justifiée.

En effet :

CFF, gare de Lausanne

- 00h12 arr. d'un IR en provenance de Genève
 - 00h15 arr. d'un ICN en provenance de St-Gall, via Zürich et Bienne
 - 00h15 arr. d'un IR en provenance de Brigue
 - 00h19 arr. d'un IR en provenance de Berne
- (D'autres trains, régionaux ou grandes lignes, arrivent tous les jours encore jusqu'à 00h48)

m2, station de Lausanne-Gare

- 00h11 dép. du dernier m2 > Croisettes (dimanche - jeudi)
- 00h35 dép. du dernier m2 > Croisettes (vendredi)
- 00h45 dép. du dernier m2 > Croisettes (samedi)

18.2 Propositions de services à mettre en place

Pour remédier à cette carence, **un système de transport nocturne quotidien devrait être mis en place**. Plutôt que de développer un service par voiture (par exemple taxis subventionnés), la citrap-vaud propose la création d'un service de bus structurant desservant les principaux quartiers, pôles d'emplois et zones de vie nocturne, circulant toute la nuit dans le périmètre du grand Lausanne.

Contrairement à ce qu'on pourrait penser, un tel service ne nécessite pas des ressources considérables. En effet, pour desservir les artères et quartiers principaux de Lausanne et quelques communes avoisinantes, peu de bus suffisent, 2 dans un schéma minimaliste et 4 dans une version plus élaborée, valable pour toute l'agglomération.

Les principaux axes et quartiers seraient irrigués, il ne serait pas réaliste de planifier une desserte trop fine, pour des questions évidentes de moyens et de fréquentation. Néanmoins, si la distance la plus importante du trajet a pu être effectuée en TP, le cheminement restant est facilement réalisable par de la mobilité douce (marche à pied, vélo, etc.).

Afin de le rendre attractif, ce service doit être simple d'utilisation, les bus suivant des lignes fixes et numérotées (N11, N12, etc.) à horaire fixe. Il serait possible de monter/descendre à chaque arrêt, indépendamment du sens (origine/destination). La signalétique serait adaptée et les horaires clairement lisibles.

Dans un premier temps, il paraît prématuré de proposer un service de TP nocturnes quotidien à l'échelle du canton (aménagement du territoire éclaté, beaucoup de moyens à engager) ; il est par contre primordial de desservir l'ensemble des P+R lausannois pour éviter que les automobilistes pendulaires ne pénètrent au centre-ville.

Il n'est toutefois pas exclu, à moyen ou long terme, d'imaginer une desserte nocturne quotidienne à l'échelle du canton dont le réseau ferroviaire constituerait l'ossature [Cf. chap. 17].

18.3 Financement

Tout comme la plupart des services nocturnes vaudois, et vu le faible nombre de bus engagés, ces TP nocturnes étendus ne nécessiteraient pas forcément un compte d'exploitation séparé et pourraient être inclus dans la même enveloppe de subventions que ceux de la journée. Un titre de transport valable (billet, abonnement) serait nécessaire.

Pour des raisons de simplicité et à titre d'encouragement il paraît judicieux de renoncer à encaisser une surtaxe. De plus, les TP de nuit séduiraient une nouvelle clientèle non captive, qui n'utilise pas encore les TP le jour (à cause notamment de la carence de nuit).

18.4 Plans de mobilité d'entreprise

Il s'agit aussi de ne pas négliger un autre avantage des TP de nuit : la possibilité de les associer à des plans de mobilité d'entreprise, permettant ainsi d'éviter la multiplication des micro-services de transports réservés aux collaborateurs de telle ou telle entreprise. Une stabilité du taux de remplissage serait ainsi garantie. Les parcours pourraient être adaptés à cette situation : des entreprises, petites ou grandes, pourraient bénéficier de ces bus, le CHUV par exemple.

18.5 Transports publics nocturnes quotidiens en Europe

A travers le monde, il est fréquent que les TP d'une ville ou d'une agglomération fonctionnent chaque nuit de la semaine, voici quelques exemples européens (données sujettes à évolution, état en 2009) :

Ville ou région	Nombre de lignes nocturnes
Amsterdam	12 lignes de bus
Barcelone	18 lignes de bus
Berlin	9 lignes de tram, 65 lignes de bus
Bratislava	19 lignes de bus
Lausanne	Aucune
Munich	2 ligne de bus, 4 lignes de tramway
Paris	47 lignes de bus
Wien	23 lignes de bus

19. Desserte nocturne genevoise, Noctambus

Dans le canton de Genève, l'organisation des TP nocturnes paraît intéressante car bon nombre de propositions de ce dossier y sont déjà appliquées.

Les services nocturnes circulent les nuits de vendredi à samedi et de samedi à dimanche et sont divisés en deux catégories :

1. prolongations d'exploitation de certaines lignes après l'heure de fin de service habituelle ;
2. lignes nocturnes avec parcours dédié.

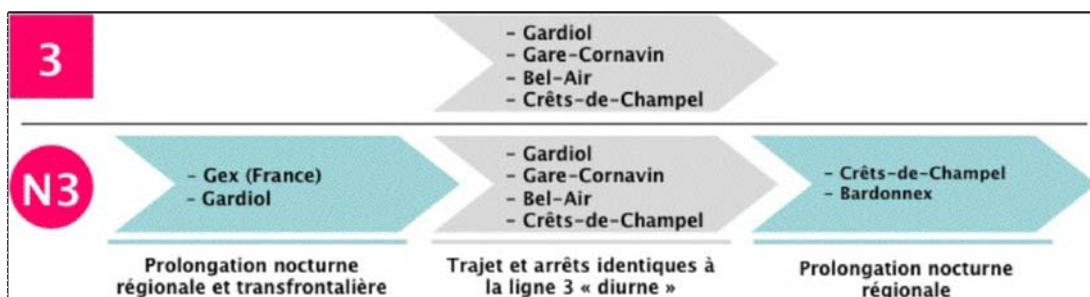
Noctambus, service de transports nocturnes genevois, couvre un grand nombre de communes du canton de Genève, 13 communes vaudoises et 6 communes françaises.

La grande majorité des lignes de nuit effectuent, pour leur partie urbaine, un parcours et des arrêts identiques à la journée et s'utilisent pareillement. Elles sont différenciées des lignes diurnes par un « N ». Certaines lignes voient leur parcours usuel de jour prolongé, parfois même au-delà de la frontière.

Toutes les informations nécessaires sont répertoriées sur un site Internet : plan précis, horaires de passage à chaque arrêt, explications pour l'utilisation du service et de la billetterie.

Les lignes font partie intégrante de la signalétique Unireso.

Exemple : desserte des lignes **3** et **N3**



Une dizaine de « modérateurs » se trouvent dans quelques véhicules pour assurer une présence, veiller à la sécurité et fournir des informations.

Sur l'ensemble des services nocturnes, aucune surtaxe n'est perçue.

D'autre part, *Noctambus* dispose d'un avantage de taille qui mérite d'être souligné : les horaires sont disponibles sur l'horaire en ligne (Internet) des CFF, ce qui représente un énorme atout pour l'accès à cette offre. Précisons que cela est possible car les véhicules suivent des lignes bien précises, et non pas des circuits plus vagues.

20. www.somnambule.ch

Ce dossier le souligne à plusieurs reprises : un unique recueil (sur papier et sur Internet) de données pour l'ensemble des compagnies vaudoises s'avère indispensable, comprenant aussi bien les transports de jour que de nuit.



La citrap-vaud a ouvert la voie en lançant son propre site Internet à propos des TP nocturnes vaudois. Accessible gratuitement, il regroupe les horaires de toutes les prestations nocturnes vaudoises, ainsi que d'autres informations utiles. Ce site, qui se veut évolutif, a été mis en ligne le 28 septembre 2008.

Il s'appelle www.somnambule.ch

Il peut en fonction du contexte devenir le site de référence des TP nocturnes vaudois.

21. Conclusion et propositions

Depuis leurs débuts en 1990, de nombreux services nocturnes de TP ont vu le jour en terre vaudoise. Presque tous ont connu des améliorations importantes au fil des années. Les régions périphériques et les petites agglomérations constituent à leur tour leur propre réseau nocturne. L'appui des collectivités et les volontés politique et populaire sont les moteurs de la mise en place de ces services, commandés dans presque tous les cas par une entité regroupant plusieurs communes.

Le constat général de ce dossier sur les services nocturnes est le nombre de disparités, d'exceptions, de contradictions et de paradoxes existant entre les différents réseaux au sein du canton. Les TP nocturnes sont réservés malgré eux à une clientèle de captifs, car ils sont trop compliqués à utiliser et n'incitent pas à la spontanéité. Ils véhiculent aussi une image suggérant qu'ils sont réservés aux jeunes.

Actuellement, chacun des exploitants de TP nocturnes les gère à sa manière, selon son expérience, son savoir-faire et sa propre vision de l'exploitation. Pour l'utilisateur nocturne le constat n'est pas réjouissant : beaucoup d'interlocuteurs imposés, beaucoup de paramètres à maîtriser, trop d'informations à rechercher.

Cette complexité d'utilisation empêche les TP nocturnes de se développer en faveur de la clientèle captive et elle n'incite pas les personnes disposant d'un transport individuel à renoncer à leur voiture. Par conséquent, le but ultime qu'est l'utilisation des TP nocturnes n'est pas toujours atteint. De plus, celui-ci joue un rôle important pour la sécurité routière : la clientèle dite de loisirs, encline à consommer de l'alcool ou à fréquenter des établissements nocturnes, bénéficie d'une alternative à la voiture grâce aux TP nocturnes.

La citrap-vaud préconise déjà pour les TP diurnes bon nombre de solutions standardisées et peu coûteuses, garantissant une facilité d'utilisation pour le client. Pour les TP nocturnes, ces pistes proposent d'améliorer et de développer l'existant, tout en rendant l'utilisation plus attirante et plus facile. Grâce à un rapprochement de tous les exploitants de services nocturnes vaudois, un **Groupement des transports publics nocturnes vaudois** pourrait être créé. Grand avantage pour le noctambule : un unique interlocuteur, un seul recueil d'horaires, des conditions tarifaires et d'utilisation unifiées, autrement dit un accès à l'offre nettement facilité et un confort d'utilisation accru quel que soit l'exploitant.

Ces solutions permettraient des économies de fonctionnement, une amélioration de la communication, une harmonisation des conditions d'utilisation, une simplification de la lecture de l'offre et contribueraient grandement à rendre les TP nocturnes compétitifs. Des parts de marché pourraient être gagnées, surtout auprès des usagers non captifs ce qui, pour la citrap-vaud, est un objectif qu'il faut atteindre.

Financement : pour presque tous les services nocturnes, des subventions extraordinaires (communales, cantonales) ont été accordées pour la mise en place et les premières années d'exploitation. Par la suite, les coûts d'exploitation des services nocturnes sont souvent financés sans distinctions par l'offre de base et ne font pas l'objet d'une comptabilité séparée. Ils sont dans tous les cas soutenus et garantis par des collectivités.

Information aux voyageurs : il n'existe aucun moyen d'information officiel qui rassemble l'ensemble des services vaudois. Il n'est pas possible d'obtenir des renseignements ou des détails sur l'état du service en temps réel et à distance (téléphonique, Internet, téléphone portable). Si ces services étaient unifiés, il serait alors très aisé de remédier à cette carence avec un personnel réduit et centralisé, et particulièrement attirant pour les clients. Il faut que l'utilisation soit simple et intuitive.

Perspectives d'avenir : une forte impulsion a donné naissance à la plupart des services au milieu des années 1990, avec une vague de reprise dès 2004. Presque partout, la fréquentation croît. Le nombre de voyageurs transportés pourrait encore augmenter, en appliquant les mesures préconisées plus haut, particulièrement celles sur la promotion et la politique de prise en charge aux arrêts. Une plus grande collaboration entre les entreprises, une unification tarifaire, la simplification de la prise en charge et la création d'un véritable réseau nocturne vaudois contribueraient favorablement à augmenter le taux de remplissage des véhicules.

Pour que l'objectif de report modal de la route vers les transports publics soit atteint, chaque exploitant et collectivité publique exploitant un service nocturne doit aller de l'avant, notamment en s'inspirant et en appliquant tout ou partie des propositions contenues dans ce dossier. C'est à ce prix, somme toute modeste, que la crédibilité des transports publics nocturnes dans notre canton pourra inciter une part plus importante de la population à utiliser ce type de service.

La citrap-vaud met un point d'honneur à se faire le porte-voix des utilisateurs et utilisatrices des transports publics afin que toute la chaîne de production des TP soit gagnante et que le client ne connaisse à terme plus d'interruption de service entre minuit et 6h du matin.

En bref, pour les TP nocturnes vaudois la citrap-vaud préconise une véritable collaboration entre les différents exploitants de tels services (création d'un groupement) permettant, tout en conservant tous les acquis actuels, d'améliorer sensiblement, unifier et simplifier

- l'information (ligne d'appel unique pour tout le canton, un seul site internet, un seul recueil horaire incorporé à celui déjà préconisé pour les relations de jour)
- les horaires et correspondances
- la planification des nuits de circulation en prenant en compte tous les jours fériés
- les conditions tarifaires et titres de transport
- la signalétique aux arrêts
- les conditions d'accès aux véhicules
- les itinéraires.

La citrap-vaud demande également

- la mise en place de moyens garantissant la sécurité dans les TP nocturnes
- le doublement dans le temps de l'offre ferroviaire nocturne des CFF en fin de semaine
- l'introduction tous les jours de trains très matinaux vers Genève-Aéroport.

Les mesures ci-dessus vont bien dans le sens de tout faire pour favoriser le transfert du transport individuel vers le transport collectif et pas seulement pour les jeunes sans voiture.

Les dépenses supplémentaires seraient très probablement vite compensées par l'amélioration de la fréquentation.

Dans une logique de complémentarité TP / TIM, les P+R existants pourraient être utilisés de nuit, afin d'attirer vers les TP nocturnes une clientèle habitant hors des zones de desserte.

22. Bibliographie et sources

Internet

<i>Service Pyjama</i> : tl – LEB – CFF http://www.service.pyjama.ch	<i>Funi Pyjama</i> : MVR (GoldenPass Services) http://www.mob.ch
<i>Nightbid</i> : CFF http://www.cff.ch	<i>Noctibus</i> : TPC http://www.tpc.ch
<i>Télévision Suisse Romande</i> Emission <i>Pardonnez-moi</i> , 20 mai 2007 http://www.tsr.ch	<i>Site créé par la citrap-vaud, regroupant les prestations nocturnes vaudoises</i> http://www.somnambule.ch
<i>Pyjam'bus, BAM Pyjama</i> : MBC / BAM http://www.mbc.ch	<i>Site officiel de la citrap-vaud</i> http://www.citrap-vaud.ch
<i>Le Bus du Petit Prince</i> : VMCV http://www.vmcv.ch	<i>CFE, horaire en ligne (logiciel Hafas)</i> http://www.cff.ch
<i>LEB</i> http://www.leb.ch	<i>Indicateur officiel suisse</i> http://www.tableaux-horaires.ch
<i>Noctambus</i> : TPG http://www.noctambus.ch	<i>Lausanne Région</i> http://www.lausanne-region.ch
<i>TPN</i> http://www.tprnov.ch	<i>CarPostal</i> http://www.carpostal.ch
<i>Travys</i> http://www.travys.ch	<i>tl</i> http://www.t-l.ch

Documents

- *Indicateur officiel 2010.*
- *Mieux vendre nos transports publics* – F. Bründler – 2006.
- *Transports publics vaudois : vers une compagnie unique ?* – C. Calame, M. Decoppet, A. Faucherre, M. Fornerod, J. Longchamp, D. Mange – 2006.
- *Interpellation ordinaire au Conseil communal de Lausanne, Bus-Pyjama : parent pauvre des transports publics laannois ?* – F. Longchamp – 2008.

23. Remerciements

Ce dossier a été élaboré par un groupe de travail de la citrap-vaud formé de Frédéric Bründler, Marco Castroni, Matthieu Chenal, Jimmy Inghoffer, Nicolas Helke, Laurent Maerten, Pierre Seidel.

Ses membres remercient chaleureusement

- les entreprises de transports publics suivantes : BAM / MBC, LEB, MVR (GoldenPass Services), NStCM, tl, TPC, TPG (*Noctambus*), Travys, VMCV ; elles ont contribué de manière importante à notre travail en ayant la gentillesse de répondre à nos questions ;
- toutes les personnes ayant participé de près ou de loin à l'élaboration de ce dossier, ainsi que tous ceux qui ont fourni des renseignements.

Légendes

- (1) COREL : Communauté de la région lausannoise (aujourd'hui Lausanne Région)
 (2) CORAT (– Riviera) : Commission consultative régionale pour l'aménagement du territoire (sur la Riviera)
 TP Transports publics
 ① = lundi, ..., ⑤ = vendredi, ⑥ = samedi, ⑦ = dimanche (jours de circulation)

Reproduction de tout ou partie du dossier autorisée, à condition de citer la source