

**L**es membres de la CITRAP Vaud ont beaucoup de chance : ils peuvent compter sur un comité très dynamique. L'été et l'habituelle période de flottement qui l'accompagne (vacances) n'a que légèrement freiné les travaux en cours. Dès la mi-août, la collaboration avec la Communauté de la région lausannoise (COREL) a repris : le contenu définitif du "Guide du pendulaire fûté" a été fixé, et ce document devrait être publié dans les premiers mois de l'année 1994. Ce guide est une première étape dans l'optique de modérer la circulation automobile au centre de Lausanne. L'idée principale est la mise en évidence de sites de parking périphériques existants bien desservis par les transports publics.

D'autre part, le groupe de travail "Métros lausannois" a été reçu par les responsables des Transports publics Lausannois, du Lausanne-Echallens-Bercher, et des Chemins de Fer Fédéraux. Il s'agissait de faire le point sur les objectifs et les projets de développement de ces différentes compagnies au niveau des TP lourds (métros).

Suite à ces entretiens, force est de constater que le dynamisme des compagnies est inversement proportionnel à leur importance. Tout le monde connaît la position des CFF concernant le trafic régional; dans le même sens, la régie fédérale n'a dans ses tiroirs aucun projet concernant l'agglomération lausannoise et d'éventuels

*(suite en page 12)*



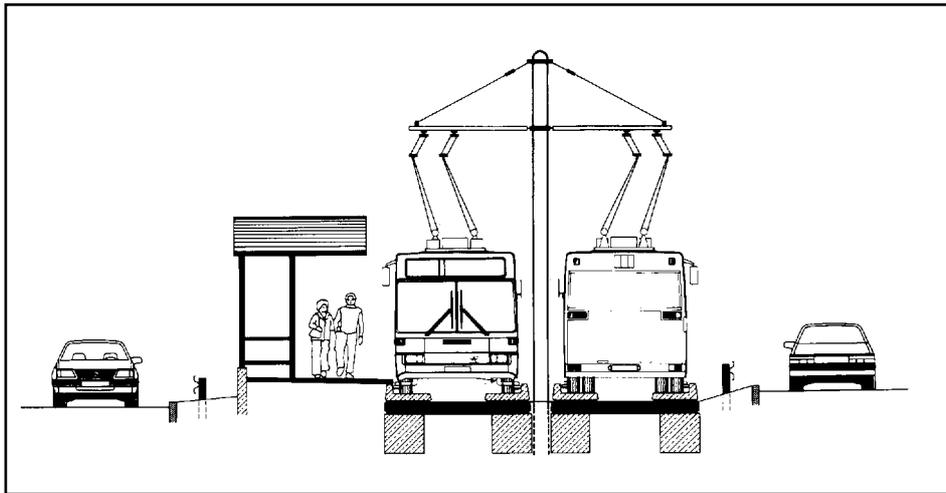
### **Sommaire**

- Un concept révolutionnaire : les bus guidés (photo ci-dessus)
- Les CFF dans le nord-est vaudois ou le rouge et le noir
- Un plan directeur, pour quelles priorités ?
- Le petit bus des illusions
- Nouvelles brèves

## Un concept révolutionnaire : les bus guidés

### L'avenir descend dans la rue à Essen (Ruhr)

Imaginons la scène de science-fiction suivante : vous attendez à un arrêt en lisant votre journal informatique sur votre montre-ordinateur. Un bus articulé Mercedes d'apparence banale arrive, vous montez à l'avant. Cinq minutes plus tard, le chauffeur conduit à 75 km/h entre les bermes centrales d'une autoroute, sans tenir le volant ! A peine remis de vos émotions, vous entendez le moteur qui s'arrête, puis un ronronnement caractéristique : votre bus est devenu trolleybus. Enfin, ce dernier se transforme en métro sur pneu, et s'engouffre dans un souterrain. Science-fiction ? Seul le journal informatique n'existe pas encore. A Essen, les bus guidés ont déjà ... 13 ans.



#### Un parrainage ministériel

Les transports publics consomment peu d'énergie, ne sont que faiblement polluants et offrent un haut degré de sécurité. Par contre, leur rentabilité est plutôt faible. Dans l'idée d'augmenter celle-ci en explorant de nouvelles technologies, le Ministère allemand de la Recherche et de la Technologie soutient financièrement le développement de projets innovants, comme celui des bus guidés à Essen. Menée en collaboration avec l'entreprise de transport Essener Verkehrs AG et plusieurs constructeurs, l'expérience pratique, dans les déplacements de tous les jours, permettra de valider cette nouvelle conception de transport public.

#### Souplesse et installations fixes

Si le bus offre une desserte pointue à peu de frais (coûts d'exploitation et de maintenance faibles), c'est entre autres parce qu'il profite d'un atout décisif sur la voie ferrée : il ne paie pas son infrastructure, prise en charge par l'Etat. Cette dépendance a des inconvénients importants en trafic

urbain : bus soumis aux encombrements, attente aux carrefours routiers, travaux de voirie entraînant des ralentissements, etc... Il n'existe pas de pire contre-publicité que d'observer un bus pris dans un embouteillage alors que l'on est installé confortablement dans sa voiture...

Les solutions simples pour remédier à ces problèmes existent. Elles consistent à délimiter des couloirs à bus lorsque la largeur de la rue le permet, ou de mettre en place un système de régulation des feux accordant la priorité aux transports publics. Mais pour atteindre les vitesses horaires moyennes propres aux transports ferroviaires, la construction d'une voie séparée est la meilleure solution.

#### Pourquoi pas un tram ?

Il est légitime de se demander si, en développant le système de bus guidé, les concepteurs du projet ne font pas que réinventer l'essieu. Le tramway est un moyen de transport de grande capacité, rapide lorsqu'il est en site propre, et non polluant. Alors pourquoi des bus viendraient-ils bousculer cet

état de fait reconnu? Tout simplement parce que le bus est pris non plus en tant que *simple véhicule* mais comme *système de transport intégré*, aux composants variés : véhicule, voie de guidage sur site propre, et système de contrôle (block automatique). Le tram est limité à son parcours ferroviaire, alors que le bus guidé profite d'installations spéciales dans les secteurs encombrés, puis peut se rendre à n'importe quel endroit de la ville. Cette souplesse permet d'offrir des relations multiples sans rupture de charge pour le passager. Transformé en trolleybus, le bus guidé est également non polluant, et cohabite très bien avec le tram, puisqu'il peut rouler sur ses voies. Il permet également de grandes économies puisqu'il assure une desserte de qualité depuis le centre jusqu'à certains endroits périphériques pour lesquels un prolongement d'une ligne de tramway ne se justifierait pas.

#### Retour vers le futur

Avant de faire circuler des bus guidés dans des tunnels, plusieurs éléments ont été testés par étape :

la voie de guidage, le système de sécurité (block et signaux lumineux), les voies combinées rail-bus, les aiguillages pour bus guidés, les Duo-bus (véhicules mixtes trolleybus et bus), et enfin la transmission électrique par voie aérienne.

La première phase de développement a consisté à réaliser une voie de guidage et un système de contrôle le long de la Fulerumer Strasse (voir plan). Les deux voies en béton totalisent 1,5 km, et l'exploitation a débuté en septembre 1980 avec des bus diesel. Le choix d'implantation répondait à des critères précis, valables pour les autres voies construites depuis :

- La ligne de bus devait conduire au centre et le traverser, puisqu'à l'avenir le trajet se ferait en souterrain au centre.
- Pour toucher le maximum de passagers, la ligne devait déjà connaître une bonne fréquentation.
- Afin que les avantages du site propre apparaissent clairement, il était nécessaire de disposer d'une voie de guidage sur une longueur importante.
- Malgré les tests techniques et opérationnels, le service normal ne devait pas être perturbé.

### On passe la deuxième vitesse

Durant la deuxième phase de développement, les autres composants cités plus haut ont été mis en place. En 1983, la Wittenbergstrasse dispose d'un tronçon de 900 mètres sur lequel circulent des trams et des Duo-bus. En octobre 1985 est mis en service le plus long parcours, 4 km au milieu des 2x3 voies de l'autoroute A 430, une des plus chargées d'Allemagne avec un trafic de 120 000 véhicules par jour. Les Duo-bus ont pris la place d'une ancienne ligne de tram.

La troisième partie du programme comprenait les trajets souterrains, et en 1988 déjà les trolleybus se transforment en métro pour 1 km, avant la prolongation d'1,5 km terminée en 1991. A cette époque, les voies de guidage représentent au total 8,9 km, dont près de 5 sont électrifiées par voie aérienne.

### En voiture !

Le passager apprécie le nouveau système dès la halte, puisqu'un quai d'une hauteur de 30 cm permet d'atteindre à niveau la première marche du bus, avec un espace de 5 cm

seulement entre le bus et le

bord du quai.

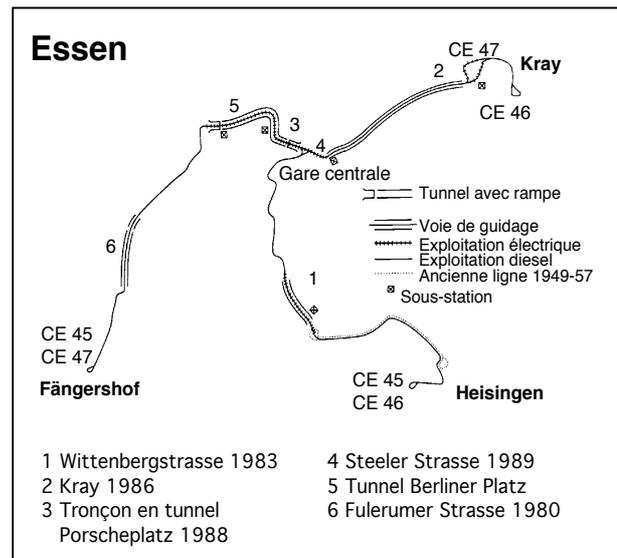
L'entrée sur la nouvelle voie se fait à vitesse réduite, le chauffeur "appuyant" sa roue contre l'un des deux bords, et la largeur des deux côtés se rétrécit pour atteindre les 2,60 mètres. Le roulement rappelle tout à fait celui d'un métro sur pneu, avec de fortes accélérations et décélérations.

Le passage le plus spectaculaire (pour les non-avertis !) est celui en tunnel, lorsque le Duo-bus s'engouffre à bonne vitesse dans les couloirs du métro. Aux stations se succèdent les bus et les trams, avec les mêmes facilités d'accès. Lorsque le bus repart, le signal de sécurité passe au rouge, comme s'il s'agissait d'une rame de métro.

Pour mieux comprendre le fonctionnement de ce concept de transport, quelques explications techniques sont nécessaires.

### La voie nouvelle

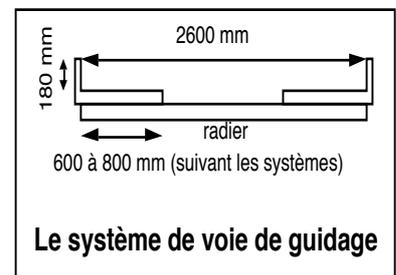
Le bien-fondé du site propre pour les bus a déjà été mentionné, mais pourquoi ne pas simplement lui construire une route réservée au lieu d'une voie de guidage ?



Simplement pour des raisons de sécurité et d'économie.

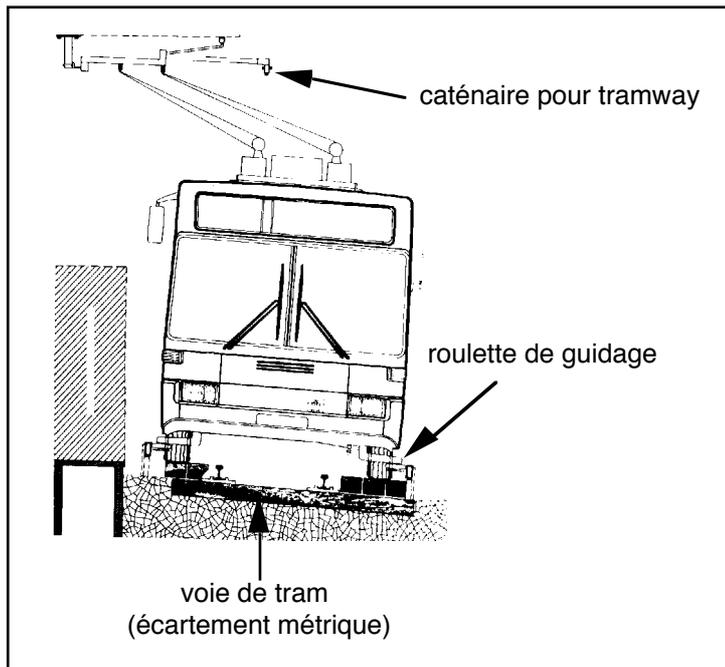
Economie d'espace tout d'abord, car si le chauffeur guide son bus lui-même, une voie d'au moins 3,30 mètres de largeur par sens de circulation est nécessaire, alors que cette valeur peut être ramenée à 2,60 mètres dans le cas d'une voie de guidage. Comme le trajet exact du bus est prédéterminé, cette largeur suffit.

Par ailleurs, l'espace entre les essieux



n'a pas besoin d'être bétonné, deuxième économie.

L'apport sécuritaire est évident, particulièrement dans le cas de conditions atmosphériques mauvaises. En hiver, un véhicule de service spécial peut opérer un déneigement des installations.



→ Sans entrer dans les détails techniques, trois différents systèmes sont testés (Zueblin, Richtberg et Krupp). Ils font appel soit à des plaques de béton, soit à des traverses de bois ou de béton placées longitudinalement et qui forment la voie de roulement.

Sur les trajets mixtes tram-bus, ce travelage est placé de part et d'autres des rails (qui ont à Essen un écartement d'un mètre). La voie de tram est bien visible sur la figure explicative. La fabrication d'une voie mixte avec un chemin de fer à voie normale (1487 mm) est également possible.

#### Des hybrides fonctionnels

Les bus utilisés sont issus de séries standards de Daimler-Benz et MAN. Les seules modifications pour le guidage consistent à changer les axes des roues (qui reçoivent une roulette latérale en caoutchouc) et à

augmenter légèrement le rayon de braquage des roues avant. La technologie du Duo-bus a été développée en parallèle (elle est d'ailleurs également testée à Fribourg en Suisse). Les bus disposent d'un moteur diesel pouvant être poussé jusqu'à 100 km/h, et d'un moteur électrique traditionnel. Le passage d'un mode à l'autre se fait de façon entièrement automatique, sans que le chauffeur ait besoin de sortir du véhicule. Sur la voie aérienne, des guides mettent en place les trolleys sur les fils de contact.

Offrant tout le confort moderne aux voyageurs, ces bus ont la particularité de comporter des portes sur les deux flancs. En effet, certaines stations souterraines sont à quai central pour les deux sens de circulation, ce qui implique que la descente des passagers s'effectue sur la gauche.

L'encadré donne de plus amples spécifications techniques.

#### Essen, et après... ?

Depuis 13 ans, le système du bus guidé est passé du domaine de la recherche et du développement au domaine de l'utilisation quotidienne par des passagers... blasés !

Il est clair toutefois que les coûts ont été importants, d'une part à cause du développement du concept, d'autre part parce que pour une fois des infrastructures durables à long amortissement ont été construites pour un réseau de bus. Seule une production à grande échelle de Duo-bus permettra d'abaisser notablement le prix d'achat d'un tel véhicule.

Assurément, le système a l'avenir devant lui, et les applications à plusieurs autres villes sont faciles à imaginer. Même à Lausanne, le passage de trolleybus à travers le tunnel du métro Lausanne-Ouchy ne relève pas de l'irrationnel... Mais nous en reparlerons.

#### Christophe Jemelin

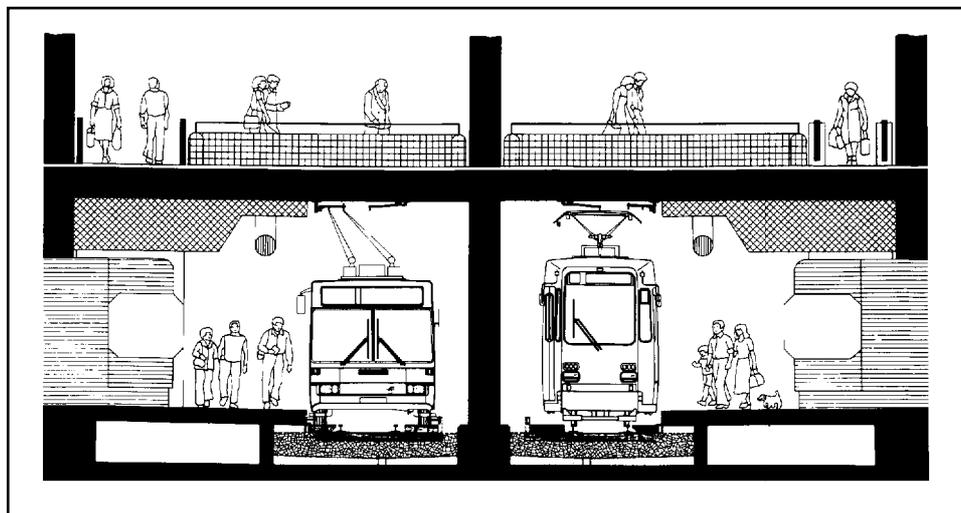
#### Duo-bus, un peu de technique

Constructeur :	Daimler-Benz/AEG
Année de constr.	1986-7
Longueur	17,43 m
Largeur	2,5 m
Hauteur (avec trolley)	3,4 m
Hauteur du plancher	71 cm
Poids à vide	18,45 t
Poids total en service	28,79 t
Moteur Diesel	177 kW
Moteur électrique (750 V)	220 kW
Places assises	51
Places debout	100
Vitesses maximum en service :	
- moteur diesel	~ 70 km/h
- moteur électrique	~ 60 km/h

3 portes doubles électro-pneumatiques à droite, 2 à gauche

*Afin de permettre à nos membres de se retrouver et de découvrir ce mode de transport urbain particulier, la CITRAP VAUD organisera au printemps 1994 sa première sortie, qui aura pour but Essen et les transports dans la Ruhr. Nous vous communiquerons en temps voulu les détails de ce voyage, auxquels participeront également des membres de la CITRAP GENEVE.*

Un exemple de station souterraine à Essen : les trolleybus et les trams accèdent aux mêmes quais. Ceux-ci sont légèrement rehaussés, permettant un accès à niveau. A remarquer : les voies de tram en dessous du trolleybus, et un gabarit identique pour les deux modes de transport.



**Sources :**

AHLBRECHT, Hans, Das Duo-Spurbussystem in Essen, in "Elektrische Bahnen" 90 (1992), Heft 4, pp. 153-160  
Les figures sont tirées de cet article

Spurbuss Essen, Essener Verkehrs A

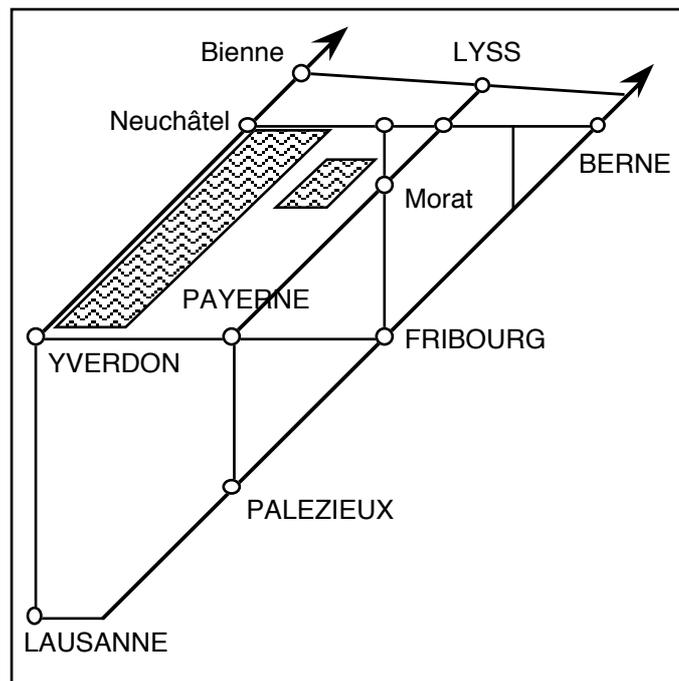


## Les CFF dans la Broye : le rouge et le noir

Le chemin de fer dans la Broye fait penser à un musée vivant, tant le matériel est antédiluvien et les temps de parcours peu attractifs. Côté rouge, les comptes d'exploitation, qui pourraient inciter à un transfert sur route. Côté noir, l'humeur des passagers quotidiens, qui supportent une moyenne horaire de 52 km / h entre Payerne et Lausanne... Pourtant le sort du malade ne laisse personne indifférent : il fait actuellement l'objet d'une étude-pilote conduite par les CFF, et un très intéressant mémoire a récemment été soutenu à l'Institut de Géographie de l'Université de Lausanne. Laure Gavin y explique que la situation n'est pas si désespérée, et que quelques aménagements pourraient augmenter les chances du rail.

Le problème est complexe tant par ses enjeux que par le "casse-tête" qu'il représente. Parlons tout d'abord des **enjeux** : ils sont d'une part généraux, avec le démantèlement croissant des lignes régionales, en contradiction avec la notion de service public, d'autre part régionaux – menace de concurrence de la part de la future autoroute N1 qui traversera la partie nord-ouest de la Broye.

Le "casse-tête" : tant l'offre que les besoins en transport soulèvent des difficultés.



Commençons par l'offre. Si l'on envisage le système de transport de manière globale, on relève trois problèmes principaux :

1) il est difficile d'établir un véritable service d'autobus de rabattement sur les gares; en effet,

les autobus régionaux ont notamment une fonction scolaire et les courses ferroviaires aller et retour ne sont synchronisées que dans les gares de Moudon et Payerne;

2) sur les lignes Lausanne – Payerne–Lyss et

Yverdon–Payerne – Fribourg, l'offre est insuffisante du fait de la faible vitesse commerciale et de la vétusté du matériel roulant;

3) l'excellente situation et connexion des lignes de la Broye dans le réseau ferroviaire du Plateau ont en contrepartie des conséquences négatives sur la desserte : correspondances

imparfaites et temps d'attente prolongés dans plusieurs gares sur le parcours Lausanne–Lyss.

Quant aux besoins en transport, on constate qu'il n'est pas facile d'y répondre pour les raisons suivantes :

– la Broye, malgré sa faible densité de population, est une région agro-industrielle multi centrée, c'est-à-dire caractérisée par un alignement de petits centres;

– la Broye est également multi polarisée, soit attirée par de nombreux pôles d'attraction éclatés dans l'espace; en même temps, il s'agit d'une région qui souhaite garantir sa cohésion régionale et renforcer son attractivité, afin de parer à son caractère périphérique;

– enfin, les lignes ferroviaires de la Broye traversent également plusieurs autres régions, ce qui augmente la variété des trajets souhaités.

Conséquence : une demande relativement faible (taux d'occupation de 15,7% en moyenne en semaine sur la ligne Lausanne–Lyss, de 29% sur la ligne Yverdon–Fribourg). Cependant, la fréquentation plus élevée des heures de pointe est un élément positif dont il faut tirer profit; par ailleurs, le fait que les deux lignes atteignent les pôles d'attraction principaux, de même que la bonne ramification du réseau, sont des potentialités à mettre en évidence.

**Voici alors quelques solutions pour tenter de résoudre ce "casse-tête" :**

- un système de "Garobus", soit de bus à itinéraire et horaire flexibles, pourrait être mis en service afin d'améliorer le rabattement sur les gares, et par là-même d'augmenter le nombre d'usagers potentiels du rail; par ailleurs, l'incitation à utiliser les parkings des gares de la Broye plutôt que les parcs d'échange en périphérie des agglomérations aurait des effets bénéfiques tant pour les lignes de train elles-mêmes que pour le trafic d'agglomération;

- la suppression de deux gares très mal situées (Henniez et Trey) devrait être envisagée et compensée

par une modification du réseau de bus, modification qui pourrait en même temps corriger d'autres lacunes du système local de transports publics;

- quant à la modernisation du matériel roulant, des rames "Colibri" ou un métro léger présentent les deux des avantages et inconvénients...

- Afin de rendre la desserte ferroviaire plus performante, il s'agirait de renforcer les liaisons rapides entre Lausanne et Payerne, au moyen de courses accélérées et directes (en combinaison avec les courses régionales), et de créer des liaisons continues entre Payerne et Berne, sans changement à Kerzers;

- enfin, en ce qui concerne l'incontournable question du financement et de la gestion, on pourrait proposer l'instauration d'un "versement transport" ainsi que la régionalisation de la planification.

En conclusion, le fameux cercle vicieux "offre médiocre ↔ demande faible" peut être brisé à condition d'admettre le principe qu'il existe une demande potentielle qui se manifesterait à la faveur d'une offre améliorée.

**Laure Gavin**

Cet article résume un mémoire de licence en géographie intitulé "Transports publics ferroviaires dans la Broye : recherche de solutions aux problèmes d'accessibilité", IGUL, Université de Lausanne, juillet 1993.

# Le Plan Directeur Communal de Lausanne : options transport

## Un processus en trois étapes :

- inventaire et diagnostic
- identification des principes directeurs et élaboration d'une version préliminaire
- élaboration d'un projet de PDC et processus d'adoption

## Quatre grands thèmes :

- habitat et équipement
- économie et tourisme
- accessibilité et mobilité
- environnement

## Les transports

### A) Politique générale des déplacements

#### OBJECTIFS

- Définir une vue d'ensemble qui vise à économiser le sol et l'énergie ainsi qu'à limiter les atteintes à l'environnement.
- Améliorer le système des transports en :
  - développant la complémentarité entre transports collectifs et transports individuels;
  - favorisant le transfert d'un mode de transport à l'autre.
- Inciter à renoncer à l'automobile pour certains usages.

#### PRINCIPES

- Mise en place d'un schéma d'organisation des transports tenant compte du plan cantonal des mesures OPAIR.
- Hiérarchisation du réseau de transport tenant compte de la vocation du territoire et des contraintes environnementales, dans le but de mieux répartir l'espace public (définition des modes prioritaires de déplacement).
- Amélioration de l'accessibilité du centre urbain pour les services et les achats et, simultanément, découragement du trafic de transit.
- Développement d'une stratégie globale visant à améliorer l'accessibilité aux centres secondaires de la Ville et aux pôles d'attraction importants.

### B) Transports collectifs

#### OBJECTIF

- Développer les transports publics et augmenter leur attractivité.

#### PRINCIPES

- Organisation des circulations en vue de renforcer la priorité aux transports collectifs.
- Définition du réseau ferroviaire en site propre constituant l'ossature des transports collectifs à haut niveau de performance.
- Amélioration de l'offre des transports collectifs afin de les rendre concurrentiels par rapport aux transports individuels.
- Restructuration et développement du réseau des transports collectifs.
- Valorisation des points d'échange entre les modes de déplacement.

### C) Synthèse

#### OBJECTIF

- Améliorer la qualité de vie en ville, sans porter préjudice à son accessibilité.

#### PRINCIPES

- Favoriser un report ou un transfert du trafic individuel motorisé sur:
  - l'autoroute de contournement par la création, notamment, d'une troisième voie et de nouvelles jonctions;
  - les transports collectifs en les rendant encore plus performants et en construisant des parkings d'échange;
  - Les cheminements piétonniers par leur développement et une amélioration de leur attractivité;
  - les transports non motorisés en développant des itinéraires vélos

# L'Association "Bus direct" à Prilly

Notre association fut créée le 27 août 1991. Elle a pour but de maintenir la ligne directe de bus entre la gare CFF de Lausanne et l'ouest lausannois, de soutenir la création de liaisons directes et d'encourager toute mesure en faveur de transports publics plus performants. Elle regroupe des usagers du bus direct, domiciliés avant tout dans le bas de Jouxens, des hauts de Renens et des quartiers de Florissant et Floréal à Prilly.

Inaugurée en 1959, la ligne de bus direct Prilly-Eglise - Gare CFF Lausanne a été supprimée le 2 juin 1991 par les TL. Cette décision a provoqué parmi les usagers du "petit bus" - comme il était souvent appelé - de la consternation et du mécontentement. Une pétition recueillit plus d'un millier de signatures et a été transmise aux conseils communaux de Renens, Prilly et Lausanne. Bien des Lausannois habitant les quartiers de Montétan et l'avenue d'Echallens utilisaient également ce moyen de transport rapide, ponctuel et ayant fait ses preuves même lors de chutes de neige importantes, comme par exemple en février 1987. Le bus direct transportait les voyageurs du lundi au vendredi à la gare CFF de Lausanne, ou de la gare à Prilly-Eglise, en 10 à 12 minutes aux heures de pointe.

En 1980, les municipalités de Renens et Prilly avaient demandé le maintien de ce bus pouvant transporter une vingtaine de personnes en raison du manque de liaisons. L'augmentation des fréquences à 6 minutes des lignes 7 et 9 du lundi au vendredi, l'introduction de la ligne 33 Malley-Prilly-Mont-Goulin, et la mise en service du Métro Ouest en 1991 sont certes des améliorations, mais ne touchent pas les quartiers anciennement desservis par le bus direct<sup>1</sup>.

Grâce à une résolution votée par le Conseil communal de Prilly, la Municipalité fut chargée d'organiser avec celle de Renens une rencontre avec la direction des TL et quelques usagers du bus direct, qui entretemps avaient formé l'association Bus-direct. Après cette rencontre du 14 novembre 1991, le comité a établi un projet d'horaire pour réduire les coûts d'exploitation. Soumis aux TL, celui-ci n'a pas trouvé grâce à leurs yeux. Nous regrettons que cette entreprise ne tienne pas compte des suggestions faites par notre association. Une nouvelle preuve : notre lettre du 12 mars 1993 adressée aux TL est restée sans réponse jusqu'à ce jour malgré plusieurs rappels par écrit et par téléphone. Les interventions de notre syndic, M.Daniel Burnand, sont également restées sans résultat.

Les TL sont-ils au service de la population ou bien est-ce elle qui est au service des TL ? On se le demande.

Rosemarie Godi  
Présidente de l'association Bus Dire

---

<sup>1</sup> Depuis la suppression de ce bus, Prilly - considéré comme centre secondaire - est privé d'une liaison directe avec la gare principale, ce qui est regrettable.

# Quels transports à Lausanne ?

## Le Plan Directeur Communal reste dans le vague

*La Municipalité de Lausanne a récemment mis en consultation l'avant-projet de plan directeur communal. La CITRAP VAUD a donc pris position sur les intentions en matière de transports. Si notre association s'est montrée favorable aux principes contenus dans ce document, il manque à notre avis un énoncé clair des priorités, car tous les modes de transports semblent être favorisés. Vous trouverez tout d'abord des extraits significatifs du plan directeur, avant notre réaction.*

Le plan directeur communal comporte quatre parties principales, avant des synthèses par quartier. Les thèmes traités recouvrent l'habitat et l'équipement, l'économie et le tourisme, l'accessibilité et la mobilité, et enfin l'environnement. En ce qui concerne les transports, la politique générale des déplacements mentionne plusieurs **objectifs** : "définir une vue d'ensemble qui vise à économiser le sol et l'énergie ainsi qu'à limiter les atteintes à l'environnement; améliorer le système des transports en développant la complémentarité entre transports collectifs et transports individuels et en favorisant le transfert d'un mode de transport à l'autre". Le plan parle aussi "d'inciter à renoncer à l'automobile pour certains usages".

Les **principes** d'application tiendront compte du plan cantonal des mesures OPAIR. Il est envisagé une "hiérarchisation du réseau de transport tenant compte de la vocation du territoire et des contraintes environnementales, dans le but de mieux répartir l'espace public (définition des modes prioritaires de déplacement)." D'autres préoccupations sont mentionnées : "l'amélioration de l'accessibilité du centre urbain pour les services et les achats et, simultanément, le découragement du trafic de transit."



Le Plan Directeur Communal veut améliorer la fluidité du trafic routier, favoriser le développement des transports publics, améliorer les installations réservées aux deux-roues et les cheminements piétonniers. Trop ambitieux ? *(Cliché Jemelin)*

Les **transports collectifs** font l'objet d'un chapitre, qui reprend les points suivants :

- Organisation des circulations en vue de renforcer la priorité aux transports collectifs.
- Définition du réseau ferroviaire en site propre constituant l'ossature des transports collectifs à haut niveau de performance.
- Amélioration de l'offre des transports collectifs afin de les rendre concurrentiels par rapport aux transports individuels.
- Restructuration et développement du réseau des transports collectifs.
- Valorisation des points d'échange entre les modes de déplacement.

L'objectif principal du Plan est d' "**améliorer la qualité de vie en ville, sans porter préjudice à son accessibilité.**" Il pourrait être atteint en "favorisant un **report** ou un **transfert** du trafic individuel motorisé **sur l'autoroute** de contournement par la création, notamment, d'une troisième voie et de nouvelles jonctions, **sur les transports collectifs** en les rendant encore plus performants et en construisant des parkings d'échange, **sur les cheminements piétonniers** par leur développement et une amélioration de leur attractivité, enfin **sur les transports non motorisés** en développant des itinéraires vélos."

## La réaction de la CITRAP VAUD

En résumé, notre association déplore le manque de choix clairs quant à la définition des modes prioritaires de déplacements. Le principe d'amélioration de l'accessibilité du centre urbain reste un concept vague - puisqu'aucun mode de déplacement n'est clairement favorisé - voire même utopique et contradictoire si l'on tente de favoriser tous les modes de transports. Un tel programme donne l'impression de vouloir plaire à tout le monde alors que des choix vont s'imposer.

Le principe de favoriser un transfert du trafic individuel motorisé sur les transports collectifs en construisant notamment des parkings d'échange appelle plusieurs commentaires :

- bien qu'il s'agisse d'un plan directeur communal, il serait souhaitable de coordonner la stratégie de mise en place des parkings d'échange avec l'action des communes riveraines (Parking Pré-de-la-Tour à Pully, parking des Hautes Ecoles sur les communes d'Ecublens et de Chavannes, parkings des gares de la ligne LEB, ...)
- L'automobiliste n'utilisera un parking d'échange que s'il y trouve un avantage, sachant par exemple qu'il sera plus rapidement au centre en empruntant les transports publics, ou que la circulation au-delà du parking est trop encombrée. Or le plan directeur prévoit, pour le parking d'échange de la Blécherette et celui de Vennes, d'installer à la fois un axe de transport public lourd et un axe de transport individuel lourd (liaison Vennes - Saint-Martin). Où sont les mesures de modération du trafic et d'incitation au transfert modal ? Que faire de l'afflux de trafic au centre qui sera généré par ces pénétrantes ?

En résumé, la CITRAP VAUD soutient les principes de développement des transports collectifs énoncés dans le plan directeur communal, et souhaite que les points suivants soient précisés dans sa version finale :

- détermination du mode de déplacement à favoriser pour améliorer l'accessibilité au centre urbain
- élaboration d'un programme concerté concernant les parkings d'échange et examen de mesures limitant le trafic individuel en aval de ces derniers.

## *(Suite de l'éditorial de la page 1)*

prolongements du métro sur ses propres lignes.

La désillusion est beaucoup plus vive en ce qui concerne les TL. L'entreprise responsable de l'exploitation du réseau de transports publics lausannois, celle-là même qui devrait promouvoir ce mode de transport (non pas par un souci d'ordre écologique ou autre, mais simplement par intérêt économique<sup>2</sup>) n'a élaboré aucun projet digne de ce nom. Pourquoi se donner un tant soit peu de peine alors que la ville et l'Etat se chargent de penser aux lignes à créer, et d'assurer le financement des études. Il suffit ensuite d'exploiter avec suffisance en se reposant sur une situation de monopole.

Heureusement pour la ville, le groupe LEB et son directeur M. Gachet fourmillent

d'idées : un échange de points de vues fructueux. Et le LEB progresse vers le centre ville...

Les éléments importants issus de ces discussions feront partie d'un rapport de synthèse concernant les possibilités de

développement du réseau de transports publics lourds. Ce rapport, qui sera publié prochainement, fera ensuite l'objet de discussions avec les autorités.

En outre, le comité a pris position sur le plan directeur communal de la ville de Lausanne. Est-il réaliste de proposer une amélioration des conditions aux piétons, aux cyclistes, aux automobilistes, et aux usagers de transports publics simultanément ?

---

<sup>2</sup> Une entreprise offrant des services devrait suivre ce raisonnement selon les lois de l'économie de marché. Mais dans le cas des transports publics, le problème est plus complexe. Nous reviendrons sur le financement des transports publics dans un prochain numéro.

Concernant la communauté tarifaire, un entretien avec M. Vincent Kräyenbühl, responsable des transports au Département des travaux publics et de l'aménagement du territoire de l'Etat de Vaud, nous a permis de faire le point. Nous reviendrons plus en détail sur la communauté tarifaire dans un prochain numéro.

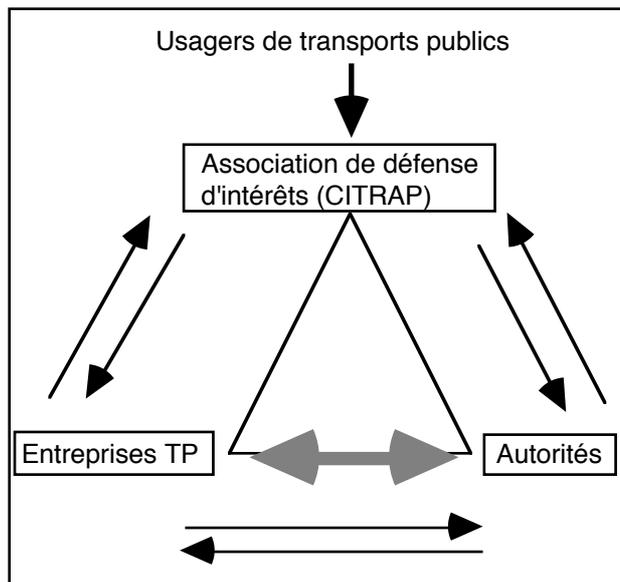
Un élément important ressort de ces quelques lignes : la CITRAP Vaud n'a pas tardé à prendre des contacts et à se faire connaître auprès des entreprises de transports publics d'une part, et des milieux politiques d'autre part. Cette entrée en matière relativement rapide dans le domaine des transports vaudois est de bon augure pour la suite des événements. Ces premières actions concrètes

permettront certainement de faire connaître notre association auprès des usagers vaudois. D'autre part, les publications annoncées constitueront l'apparition effective de la CITRAP Vaud sur la scène des transports

publics dans notre canton.

En tant qu'association cantonale, nous devons toutefois faire attention à ne pas concentrer nos efforts uniquement sur la région lausannoise; c'est le danger qui nous guette. Dans ce sens, une première réunion avec les responsables de la Commission consultative régionale pour l'aménagement du territoire Vevey-Montreux (CORAT) a eu lieu à la fin du mois d'octobre. Une prise de contact qui nous a laissés quelque peu perplexes (mise en doute de notre représentativité: les représentants politiques ont de la peine à percevoir la nécessité d'un organisme faisant le lien entre les entreprises de transports publics, les usagers et eux-mêmes), mais il est vrai que les

élections communales n'étaient pas loin; la prudence était de mise.



*Le type de relations habituel est représenté en grisé; A l'extérieur du triangle figurent les relations prônées par la CITRAP*

D'autres régions du canton présentent certains problèmes au niveau des transports publics (La Côte, Nord-Vaudois, Broye). L'efficacité de l'association dépend étroitement de l'engagement de ses collaborateurs, et nous déplorons momentanément l'absence de membres désireux de s'attaquer aux problèmes dans les régions susmentionnées.

Durant ces premiers mois d'existence, notre souci principal est demeuré le recrutement de nouveaux membres. Cela va le rester encore un certain temps, et c'est pourquoi nous demandons à chacun de faire un effort : parlez de la CITRAP et de ses débuts prometteurs, demandez-nous des papillons publicitaires et distribuez-les autour de vous. C'est de cette manière que nous comblerons nos lacunes géographiques, et que nous prendrons de l'envergure.

Stéphane Joost  
Président de la CITRAP Vaud

## Pour nous soutenir et pour être mieux défendus, devenez membre de la CITRAP !

Vous recevrez trois fois par an "Interfaces", notre journal d'informations sur les transports.

### Cotisations 1993-94

Oui, je deviens membre :

- Junior ou senior (frs. 10.-)  
- de 26 ans, + de 65 ans
- Adulte (frs. 20.-)
- membre collectif (dès frs. 75.-)

Nom : .....

Prénom : .....

Adresse : .....

NPA : .....

Ville : .....

Profession : .....

Date : .....

Signature

- Je suis intéressé(e) par une participation active à la CITRAP (groupes de travail sur les métros lausannois, des horaires plus pratiques, actions dans la Broye, service de bateaux-navettes entre Lutry et Morges, transports sur la Riviera, ...)

A découper et renvoyer à :

CITRAP VAUD, CP 2402, 1002 LAUSANNE

Rens. : 021 / 624 28 12 dès 18 h