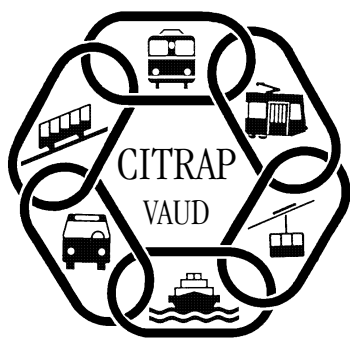




INTERFACES

No 4, décembre 1994

Communauté d'intérêts pour les transports publics section Vaud, CP 2402, 1002 Lausanne

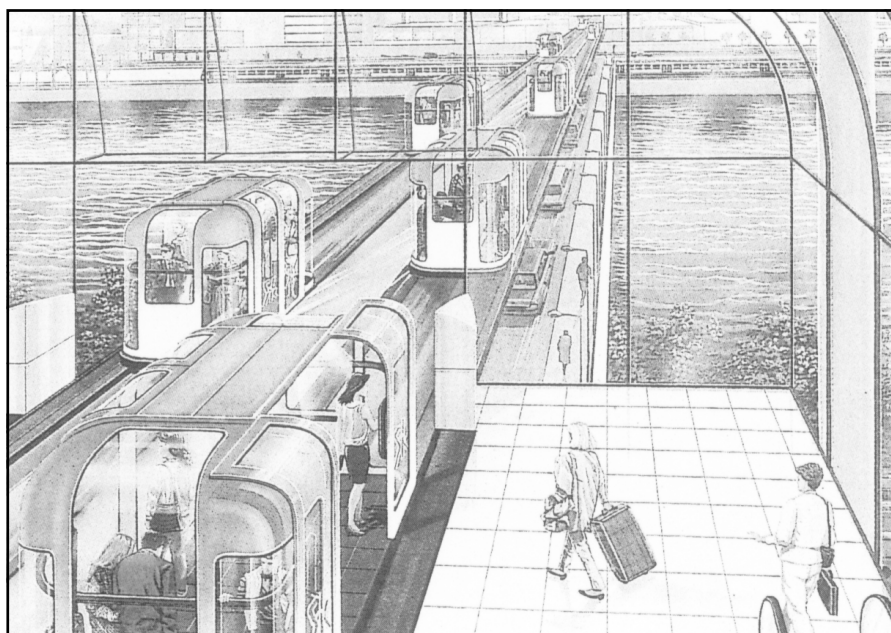
EDITO

Stéphane Joost

Ce numéro d'Interfaces est principalement consacré aux métros lausannois; après plus d'une année de réunions, de consultations et de recherches, le travail mené par les membres du groupe "Métros lausannois" a débouché sur une conférence de presse donnée le 24 novembre dernier, suite à la parution du rapport intitulé "Quels métros pour Lausanne et sa région ?". Une dizaine de journalistes s'étaient déplacés pour suivre l'exposé de MM. Delacrétaz et Mange, ce qui nous a semblé satisfaisant.

Le rapport a été envoyé aux différents acteurs qui interviendront dans la procédure conduisant au choix du tracé définitif (entre La Sallaz-Vennes et la place du Flon) et du matériel roulant (Etat, COREL, certaines communes, bureau d'étude). Sur la base de ce rapport, la CITRAP Vaud prendra part à la consultation et sera représentée par M. Daniel Mange, en sa qualité de président du groupe "Métros".

Autre sujet de satisfaction, le guide destiné aux pendulaires lausannois est enfin paru. Par rapport à la proposition initiale que nous avons faite à la



Le projet de liaison Gare-de-Lyon - Gare d'Austerlitz (système SK), voir article page 3

COREL il y a 18 mois, le document proposé au public présente des défauts sur lesquels nous reviendront dans ce numéro. Nous avons assisté au fur et à mesure de l'avance des travaux (au sein de la plate-forme "Transports" de la COREL) à quelques dérapages malheureux que nous n'avons pas été capables de contrôler, par défaut d'influence principalement. Notre idée a séduit, puisque le document est là, mais certaines de nos options n'ont pas été suivies (éviter qu'un parking d'échange se trouve à l'extrémité d'un axe routier saturé notamment), et les mesures d'accompagnement (signalisation sur le terrain), pourtant

(suite en page 13)

Sommaire

Le rapport "Quels métros pour Lausanne et sa région ?"

Le guide des pendulaires de la région lausannoise

Nouveaux horaires 1995-97: notre prise de position

Chemin de fer et tramway à l'heure du RER genevois

Suite du feuilleton de l'été

Les pendulaires lausannois ont enfin leur guide

Dans notre dernier numéro, nous vous relations les diverses péripéties qui ont retardé la parution de ce dépliant, l'un des premiers travaux concrets de la CITRAP (et de la COREL !!). Il a fallu attendre le mois d'octobre pour que "Parquer, rouler" soit enfin disponible, mais les panneaux de signalisation complémentaires ne sont toujours pas en place, et pour certains le TSOL s'arrête à Malley...

Christophe Jemelin

Il aura donc fallu près de 14 mois de gestation pour faire paraître un dépliant de 35 x 50 cm ! Le rappel complet de toutes les étapes pourrait servir de prétexte à la création d'un nouveau jeu de l'oie, mais la parution tant attendue de ce guide est l'occasion pour nous de faire le bilan de cette collaboration avec la Communauté de la Région lausannoise (COREL).

Quelle coordination ?!

Le groupe de travail de la CITRAP VAUD a commencé en août 1993 une étude sur une trentaine de parkings dans la périphérie de Lausanne, établissant une grille de critères propres à éliminer les emplacements qui ne convenaient pas pour une telle utilisation. Nous avons fait remarquer aussitôt que la partie technique du travail devait être complétée par une partie "marketing" portant sur le nombre de dépliants à éditer et les différents canaux de distribution. La Commission des Transports de la COREL a assuré que cela ne pressait pas, mais a perdu de nombreux mois durant le printemps suivant à hésiter (du simple au double!) sur le tirage final, pendant que les TL modifiaient leurs fréquences de ligne pour le mois de mai, nous obligeant à des retouches

sur la maquette définitive...

Le bureau d'ingénieurs Transitec - auquel nous étions associés pour ce travail - reprenait quant à lui librement nos conclusions sur l'efficacité de certains parkings d'échange, ce qui a notamment amené à mentionner celui de la Navigation (à Ouchy), d'un accès

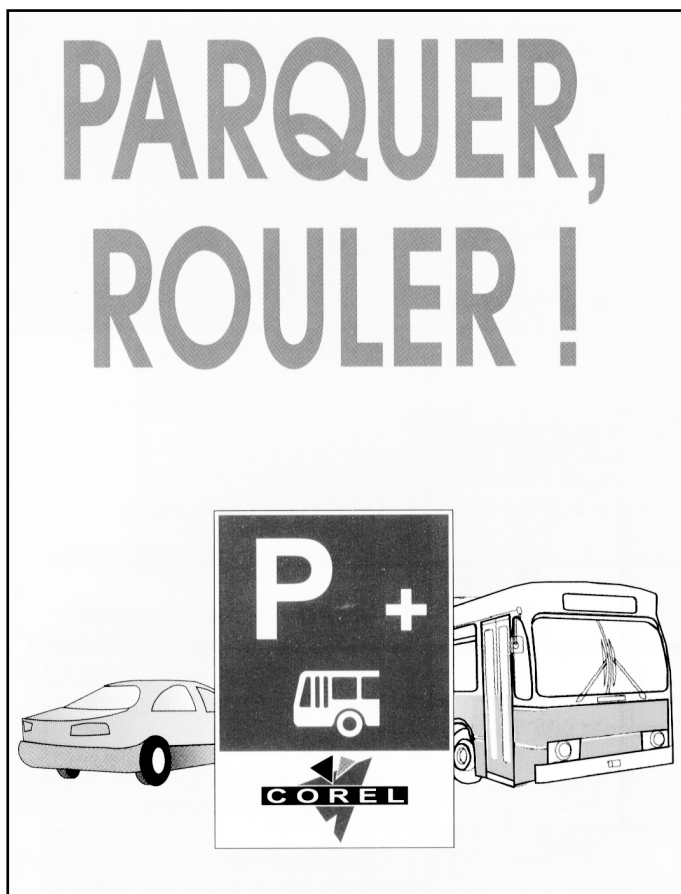
Autre couac, la commune d'Epalinges a écrit à la COREL pour demander que son parking ne figure pas sur le plan, alors que celui-ci était en voie de sortir de presse...

Ces chers panneaux.

Il était en outre prévu de longue date que la sortie du guide devait impérativement coïncider avec la pose de panneaux sur les parkings et les arrêts de bus correspondants, afin d'informer également les automobilistes de passage. Ce n'est qu'au dernier moment que la COREL a décidé de transmettre la facture directement aux communes, qui ont diversement apprécié. Le montant représentait en effet entre 2000 et 4000.- par parking, et certaines communes finançaient déjà la distribution du guide. Si bien qu'il faudra peut-être encore attendre le printemps 95 pour voir fleurir la signalisation tant attendue...

Les côtés positifs

Il ne faut cependant pas peindre le diable sur la muraille, et l'élaboration de ce guide nous aura permis de nous faire connaître comme association de défense des utilisateurs de transports publics, avec des propositions concrètes à développer. Des contacts ont également pu être noués avec les transporteurs de la région lausannoise. La COREL a



peu aisé lors des pointes de trafic du matin. Plus grave, sous prétexte de simplifier notre carte synoptique, Transitec a raccourci le trajet du TSOL à Malley (!), sans même nommer cette station en correspondance avec des bus desservant le parking de Renens-Piscine.

reconnu la crédibilité de notre association, même jeune !

Les guides ont été tirés à 50 000 exemplaires, distribués en tout ménage dans certaines communes, et à toutes les entreprises établies sur la commune de Lausanne, afin de toucher la véritable cible. L'évolution de la fréquentation des 4280 places recensées permettra d'évaluer l'impact d'une telle publication.

Vous avez dit "marketing" ?

Le guide a connu plusieurs dénominations successives, débutant sous le nom de "Guide du pendulaire fûté". La COREL a ensuite trouvé que le terme de "pendulai-re" était péjoratif. On est donc passé à "l'automobiliste fûté" (plus valorisant ?!), et comme il fallait trouver une rime française à P+R, les Genevois ont été copiés et leur appellation non contrôlée de Parquer et Rouler a été reprise, même si elle est peu évocatrice...

GRATUIT !!

Vous pouvez demander des exemplaires supplémentaires du guide auprès de la COREL (tél. 021 617 55 11), et exigez de vous le faire envoyer !! (voir notre rubrique en page 15).

Les guichets des TL distribuent également le dépliant.

Rapport sur les projets de métros à Lausanne

La CITRAP VAUD veut participer aux études

Un deuxième groupe de travail présente un résultat concret: l'édition d'un rapport sur différents projets de prolongation de métros. A travers une grille de critères très complète, prenant en compte avant tout les attentes des clients des transports publics, le rapport dégage les options les plus favorables sans pouvoir choisir LA solution miracle. La presse a récemment commenté nos prises de position.

Daniel Mange

En décembre 1993, le Grand Conseil vaudois a accepté un crédit pour l'étude du prolongement du Métro Lausanne-Ouchy entre la place du Flon et Venes-Epalinges; la conclusion de cette étude est prévue pour fin 1995.

La CITRAP VAUD est déterminée à contribuer de façon positive au développement d'un réseau de transports publics pour Lausanne et sa région qui soit global, réaliste et efficace. Ce premier rapport manifeste cette volonté et exprime clairement le désir de la CITRAP VAUD d'être considérée comme partenaire dans le cadre de l'étude entreprise sous l'impulsion de l'Etat de Vaud.

NOTRE METHODE DE TRAVAIL

Priorité aux transports publics lourds

Il existe une hiérarchie des moyens de transport, qui se décompose en trois niveaux principaux: les transports lourds ou guidés (chemin de fer, métro, tramway), les transports intermédiaires ou partiellement guidés (trolleybus) et les transports légers ou autonomes (bus).

Lausanne vit précisément l'époque unique de la mise en place d'un système de transports publics lourds (mise en service du Métro Ouest, prolongement du LEB jusqu'à la Gare du Flon, projets de transformation et de prolongement du LO et du LG vers le Nord-Est). C'est ce système qui doit retenir notre attention en priorité; les autres niveaux de transports publics (trolleybus, bus, etc.) doivent être asservis ou réorganisés en fonction du

premier niveau, celui des transports lourds.

En résumé, les transports lourds constituent la stratégie de développement et déterminent le long terme: la pyramide des transports se construit de la base vers le sommet. Ce parti pris explique que le présent rapport est exclusivement consacré aux transports publics lourds.

Vers une étude macroscopique

Il existe déjà un grand nombre de projets, dont certains sont déjà réalisés (Métro Ouest: TSOL), en voie de réalisation (prolongement du LEB jusqu'à la Gare du Flon) ou esquissés (Venoge-Rail, Tramway du Sud-Est lausannois: TSEL, prolongement du Métro Ouest sur les voies CFF entre Renens et Cully). Notre étude se veut macroscopique: elle est basée sur un inventaire systématique

de tous ces projets qu'elle s'efforce de combiner pour obtenir un système de transport global et cohérent. Notre démarche s'articule de la façon suivante:

- rédaction d'un inventaire et description résumée de onze projets recensés; chaque projet peut être considéré comme le morceau d'un puzzle.
- Un certain nombre de ces projets sont compatibles avec tous les autres: les morceaux du puzzle s'emboîtent sans conflit et constituent alors le réseau de base.
- Les projets restants sont en conflit: un choix s'impose; chacun de ces choix constitue un scénario indépendant qui complète le réseau de base défini précédemment; nous avons recensé cinq scénarios principaux, répartis en deux familles: les scénarios VALFLON (pour Vallée du Flon) qui accèdent au Nord-Est par la rue Centrale et la Vallée du Flon supérieure (tracé en surface) et les scénarios RITU (Riponne-Tunnel) qui accèdent au Nord-Est par l'axe Flon-Riponne - Tunnel (tracé en souterrain).
- Pour affiner nos recommandations finales, un choix des meilleurs scénarios doit être effectué; la mise au point d'une grille de critères a permis d'effectuer ce choix; ces critères concernent d'abord l'utilisateur, puis les pouvoirs publics et l'exploitant. Des cinq scénarios précédents, trois sont finalement sélectionnés et proposés pour des études ultérieures: VALFLON 1, RITU 1 et RITU 3.

En résumé, notre étude se base sur des projets élaborés par des personnalités ou des institutions extérieures à la CITRAP VAUD. L'originalité de notre proposition réside dans la combinaison et la synergie de ces divers projets pour en déduire un système de transport global, efficace et cohérent.

LES TROIS SCENARIOS PREFERENTIELS

Le scénario VALFLON 1

Dans ce scénario, on distingue deux axes principaux:

- un axe Est-Ouest reliant Renens à Vennes par la Vallée du Flon (rue Centrale, rue Saint-Martin, Hôtel de Police et Vallée supérieure du Flon); cet axe constitue le prolongement de l'actuel Métro Ouest (TSOL) depuis la Gare du Flon jusqu'à Vennes, en surface, à l'aide du même type de matériel roulant (voie normale, courant continu 750 volts). Ce projet



Le scénario VALFLON prolongerait le TSOL (ici à Renens) jusqu'à la Sallaz / Vennes via la rue Centrale. (photo Jemelin)

postule l'aménagement de la rue Centrale en zone à trafic modéré (avec passage du métro en surface) et la réalisation d'ascenseurs ou funiculaires automatiques pour accéder au Pont Bessières, à la Place du Château, au CHUV et au domaine de l'Hermitage.

- Un axe Nord-Sud reliant Ouchy à Chauderon-Echallens-Bercher d'une part, et à Chauderon-Beaulieu-Blécherette d'autre part. Cet axe est obtenu par l'interconnexion et l'unification technique des actuels chemins de fer LEB (avec son prolongement Chauderon-Gare du Flon), LO et LG; l'adaptation du LO-LG aux normes du LEB (voie métrique, courant continu de

1500 volts) est justifiée par le modernisme de l'équipement de ce dernier réseau.

Le scénario RITU 1

Ce scénario se décompose en trois axes essentiels:

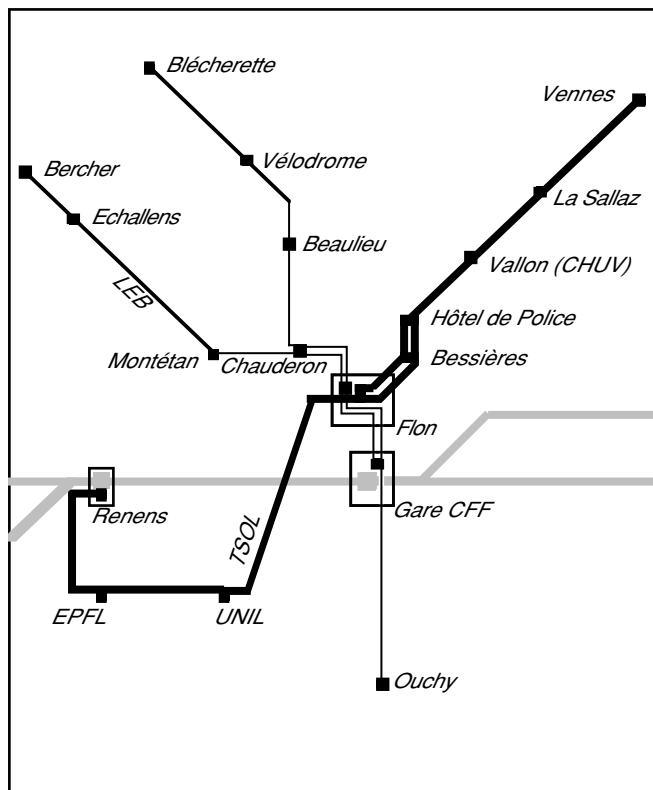
- un axe Nord-Sud reliant Ouchy à Vennes par un trajet Gare du Flon-Riponne-Tunnel, avec une branche latérale Riponne-Beaulieu - Blécherette (en souterrain); le matériel roulant, éventuellement automatisé, devrait être muni d'une crémaillère ou réalisé dans une technologie différente, apte à franchir des pentes de 12% (roulement sur pneus, moteur linéaire, etc.);
- le Métro Ouest actuel (TSOL) de la Gare du Flon à Renens;
- le LEB actuel, prolongé jusqu'à la Gare du Flon.

Le scénario RITU 3

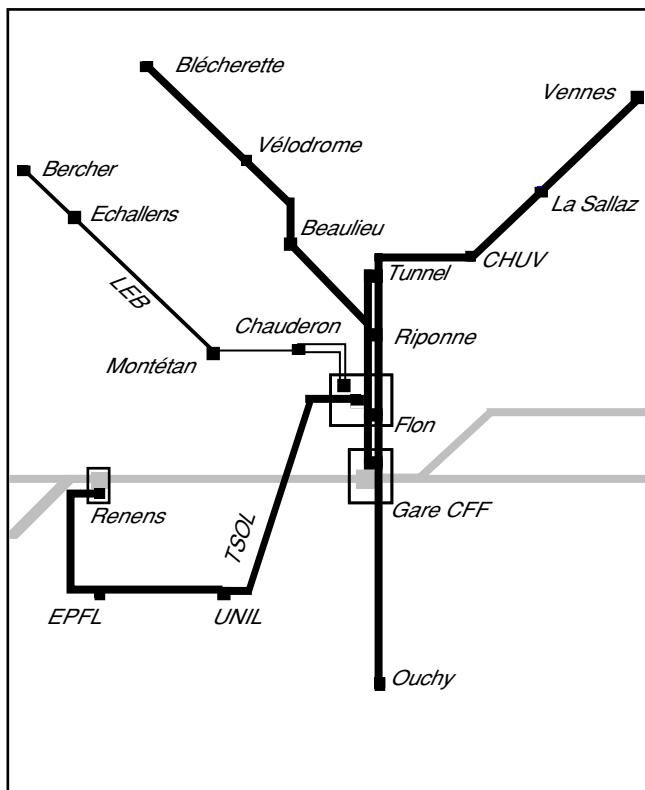
Ce scénario s'organise comme le précédent (RITU 1) et comporte comme lui les deux axes du Métro Ouest (TSOL) et du LEB actuel, prolongé jusqu'à la Gare du Flon. L'axe Nord-Sud est traité d'une façon originale en introduisant une nouvelle technologie: le système guidé SK, avec traction par câble et conduite automatique, à fonctionnement continu (un convoi toutes les 30 secondes). Le réseau SK se décompose en cinq tronçons indépendants:

Les trois scénarios retenus

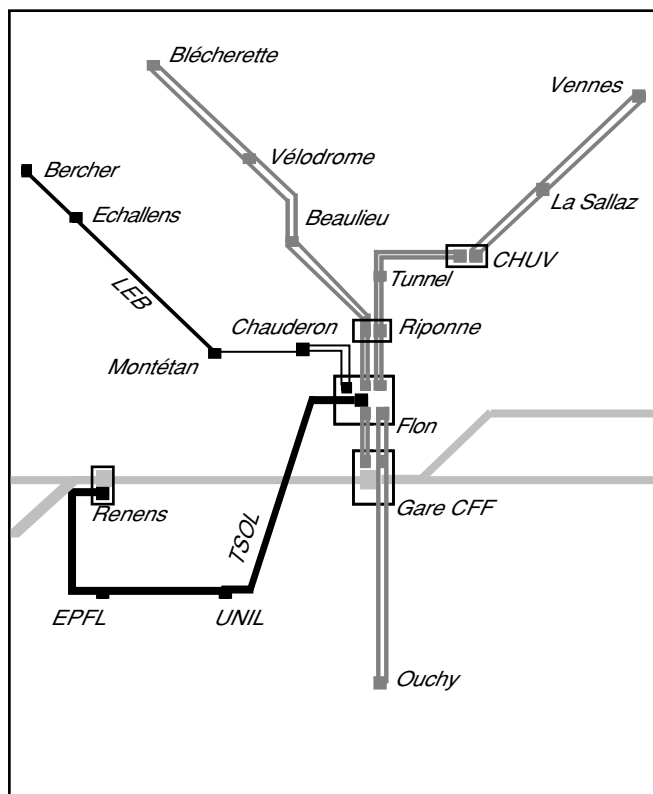
CITRAP VAUD
décembre 1994



a) Scénario VALFLON 1



b) Scénario RITU 1



c) Scénario RITU 3

Légende :

- Réseau CFF, écartement 1435 mm
- Métro léger, écartement 1435 mm (type TSOL)
- Métro léger, écartement 1000 mm (type LEB)
- Mini-métro SK, écartement 1350 mm, câble
- Double voie
- Pôle d'échange

Y. Delacrétaz / Citrap Vaud / décembre 1994

- Ouchy-Flon et Gare CFF-Flon (tronçons déjà existants du LO-LG);
- Flon-Riponne-Blécherette;
- Flon-Riponne-CHUV (en souterrain);
- CHUV-La Sallaz-Vennes (trajet aérien).

COMPARAISON DES TROIS SCÉNARIOS PRÉFÉRENTIELS

L'examen détaillé de la grille des critères montre la très grande difficulté de déterminer logiquement la meilleure solution, ou même de classer les trois scénarios préférentiels (VALFLON 1, RITU 1 et RITU 3):

- le scénario VALFLON 1 se distingue par la desserte de la rue Centrale (y compris le quartier du Rôtillon) avec trajet en surface (site banal ou protégé) dans une zone à trafic modéré; cette option entraîne des coûts d'investissement modérés vu la brièveté des tunnels.
- Le scénario RITU 1 irrigue l'axe Riponne-Tunnel en trajet entièrement souterrain; le site propre intégral est sauvegardé sur le tronçon Ouchy-Tunnel-Vennes et permet ainsi une éventuelle automatisation.
- Le scénario RITU 3, par sa conception originale, cumule un certain nombre d'avantages (haute fréquence, transbordement aisé, gabarits restreints) et d'inconvénients (transbordements nombreux, faible confort des véhicules) qui en font une solution bien à part.

Au stade d'une appréciation globale, il est préférable de dresser un tableau synoptique (fig. 12) mettant en évidence les caractéristiques générales, ainsi que les avantages et inconvénients majeurs de chacun des trois scénarios.

L'étude détaillée des trois scénarios

proposés pourrait aboutir à des solutions mixtes combinant les avantages respectifs de plusieurs scénarios.

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

Scénarios à étudier

Sur la base des lignes existantes et de projets connus et élaborés à des degrés divers, nous proposons trois scénarios préférentiels pour le développement des métros lausannois: VALFLON 1, RITU 1 et RITU 3. Le choix final devrait découler d'une étude détaillée de ces trois scénarios et de leur articulation avec le réseau de base, c'est-à-dire des lignes déjà existantes (Métro Ouest, LEB, réseau CFF).

Le projet de métro Est-Ouest constitue l'embryon d'un véritable RER, caractérisé par l'accès sans transbordement jusqu'au centre ville depuis l'ensemble du réseau CFF.

Le prolongement du Métro Ouest (TSOL) sur le réseau CFF de Renens à Cully

Selon une étude entreprise par l'Institut des transports et de planification de l'EPFL (ITEP), un prolongement du Métro Ouest de Renens à Lausanne (Gare CFF), puis à Cully, est possible en utilisant le réseau CFF à condition:

- d'acquérir un matériel roulant ad hoc, dit bicourant, dérivé directement des rames actuelles du TSOL, mais aptes à s'adapter au courant électrique alternatif des CFF;

- d'élaborer une exploitation commune avec les CFF pour insérer dans le trafic actuel au moins une circulation par heure, dans chaque sens, sans aucune modification de l'infrastructure (ni voies, ni quais supplémentaires).

Sur la base des études de l'ITEP, nous considérons qu'un service d'un grand intérêt peut être développé à des coûts raisonnables (achat de matériel roulant sans travaux d'infrastructure majeurs). Le projet de Métro Est-Ouest constitue une première priorité pour le développement d'un véritable réseau de métros lausannois. Dans la perspective d'une reprise par l'Autorité cantonale de certaines prestations des CFF en matière de trafic régional, ce projet constitue l'embryon d'un véritable réseau express régional, caractérisé par l'accès sans transbordement jusqu'au Centre ville (Flon) depuis l'ensemble du réseau CFF.

Autres recommandations

Dans le domaine de l'urbanisme, trois opérations majeures sont en rapport direct avec nos propositions:

- le scénario VALFLON 1 implique un réaménagement complet de la rue Centrale (y compris le quartier du Rôtillon) dans le but de modérer le trafic privé et d'y insérer (en site banal, mais protégé) le prolongement du Métro Ouest.
- Dans tous les scénarios, l'axe Gare CFF-Flon, qui relie deux pôles majeurs de la ville, doit faire l'objet d'une attention particulière; l'aménagement futur de la Place de la Gare d'une part, et de la nouvelle Gare du Flon d'autre part, devra tenir compte des besoins de la clientèle (brièveté des déplacements, relations verticales automatisées, etc.).

Sur le plan institutionnel, les projets proposés amènent tout naturellement à inventer un nouveau type de collaboration entre les TL et les CFF pour le financement et l'exploitation du Métro Est-Ouest empruntant le réseau CFF entre Renens et Cully (par exemple: modèle de la Communauté des transports zurichois). Par ailleurs, le scénario VALFLON 1 entraîne l'unification technique des compagnies LO, LG et LEB et pose très clairement le problème d'un rapprochement, voire d'une fusion, des sociétés correspondantes.

Pour les pouvoirs publics, l'aspect financier constitue la pierre angulaire d'un réseau de transports publics lourds. Les considérations suivantes devraient être prises en compte pour le financement d'un tel réseau:

- à l'exemple de plusieurs villes françaises, on peut imaginer un nouveau système de partenariat introduisant une collaboration entre l'exploitant et le constructeur de l'ouvrage; ce dernier investit dans l'ouvrage qu'il loue ensuite au premier.

- A l'instar de la France, l'introduction d'un "versement transport" pourrait drainer de nouvelles ressources destinées en priorité à l'investissement (taxe locale de 1 à 1,5 % sur la masse salariale, à la charge des entreprises).

- Il existe une aide fédérale subsidiaire pour la séparation des trafics et la réalisation des places de parking à proximité des gares (loi fédérale sur l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants).

- Les chemins de fer d'intérêt général, contrairement aux chemins de fer d'agglomération, sont au bénéfice de subsides fédéraux tant pour l'invest-

tissement que pour l'exploitation; dans ce contexte, le prolongement du LEB (chemin de fer d'intérêt général) en direction de la gare CFF, voire d'Ouchy, devrait faire l'objet d'une analyse financière particulière (scénario VALFLON 1).

Le rapport "Quels métros pour Lausanne et sa région?" a été rédigé par :

- | | |
|----------------------------|---------------|
| • Sylvie Pellaton-Leresche | Lausanne |
| • Yves Delacrétaz | Préverenges |
| • Daniel Desponds | Renens |
| • Pierre Dessemontet | Lausanne |
| • Alain Faucherre | Lausanne |
| • Daniel Mange | Saint-Sulpice |
| • Laurent Marmier | Lausanne |



Le rapport complet vous intéresse ?

Vous pouvez l'obtenir au prix coûtant auprès de M. Daniel Mange (tél. 021 / 693 26 39, Fax 693 37 05).

Vous trouverez un bulletin de commande en page 16

Le rapport est composé de deux fascicules:

- Le premier contient un exposé critique des scénarii de développement des TP lourds, ainsi qu'une annexe décrivant les critères qui ont permis de dégager trois solutions préférentielles (42 pages).

- Les figures (dont 9 en couleur) sont regroupées dans le deuxième cahier (17 pages).

Consultation des horaires 1995-97

Pas de dégradation supplémentaire en trafic régional

Tous les 2 ans, les projets d'horaires CFF et des compagnies privées sont mis à l'enquête. C'est l'occasion pour les personnes intéressées de prendre position, en espérant pouvoir améliorer certains défauts. La Romandie est dans l'attente de l'arrivée du Pendolino italien en 1996, et avant cette date les modifications proposées sont mineures.

Christophe Jemelin

Le projet des nouveaux horaires pour la période 1995-97 était mis à l'enquête récemment dans les préfectures (celle de Lausanne ne semblait pas vraiment au courant...). A part quelques incohérences sur lesquelles la CITRAP VAUD a pris position, le projet prévoit plusieurs améliorations au niveau des temps de parcours, grâce notamment à l'introduction de rames Colibri en trafic régional. Détail de quelques modifications en Suisse romande.

Les consultations sont en principe organisées tous les deux ans, mais une nouvelle mise à l'enquête aura lieu l'année prochaine, car l'arrivée du Pendolino en 1996 sur la ligne du Simplon jusqu'à Genève aura des répercussions sur les horaires des trains directs et régionaux. Le préambule de la mise à l'enquête rappelle que 2% des prestations en trafic régional ont été supprimées en 1994-95, mais qu'il n'est "en principe pas prévu de suppression pour l'horaire 1995-97". Toutefois, 27 lignes sont examinées pour être "optimisées", c'est-à-dire exploitées sous

une autre forme (horaire ferroviaire allégé, transfert sur route, exploitation par des compagnies privées, ...), et une consultation aura également lieu à ce sujet à l'automne 95.

Le point principal sur lequel la CITRAP VAUD s'est opposé est la réorganisation de la desserte régionale entre Lausanne et Palézieux. En effet, la modification des horaires des Intercity

Lausanne-Bern impose (d'après les CFF) l'accélération des trains régionaux Lausanne-Romont, qui ne s'arrêteront donc plus à Bossière ni Moreillon. Ces deux haltes restent desservies par les trains Lausanne-Payerne, mais la fréquence des trains passe ainsi de la demi-heure à parfois plus d'une heure. La halte de Bossière permet pourtant d'être en 11 minutes au centre de Lausanne, ce qui est impossible en voiture... Une pétition a d'ailleurs été lancée par les habitants afin de rétablir une fréquence attractive.

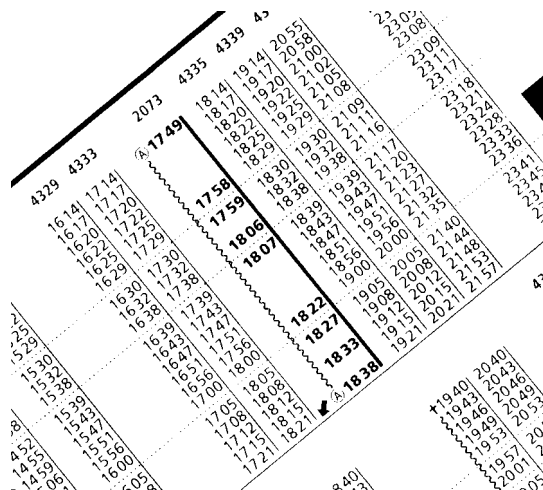
Dans sa réaction à la mise à l'enquête, la CITRAP VAUD a également relevé une nette péjoration de l'offre sur l'Aigle-Ollon-Monthey-Champéry (AOMC), puisque le nouvel horaire ne prévoit aucun train entre 14h07 et 15h35 au départ d'Aigle, alors que

jusqu'à présent la cadence était horaire en début d'après-midi, semi-horaire dès 16h.

D'ailleurs

l'horaire mentionne que le train de 15h35 est en correspondance avec le train qui arrive de Lausanne à... 15h02. Une nouvelle fois, il sera plus tentant d'effectuer le trajet en voiture...

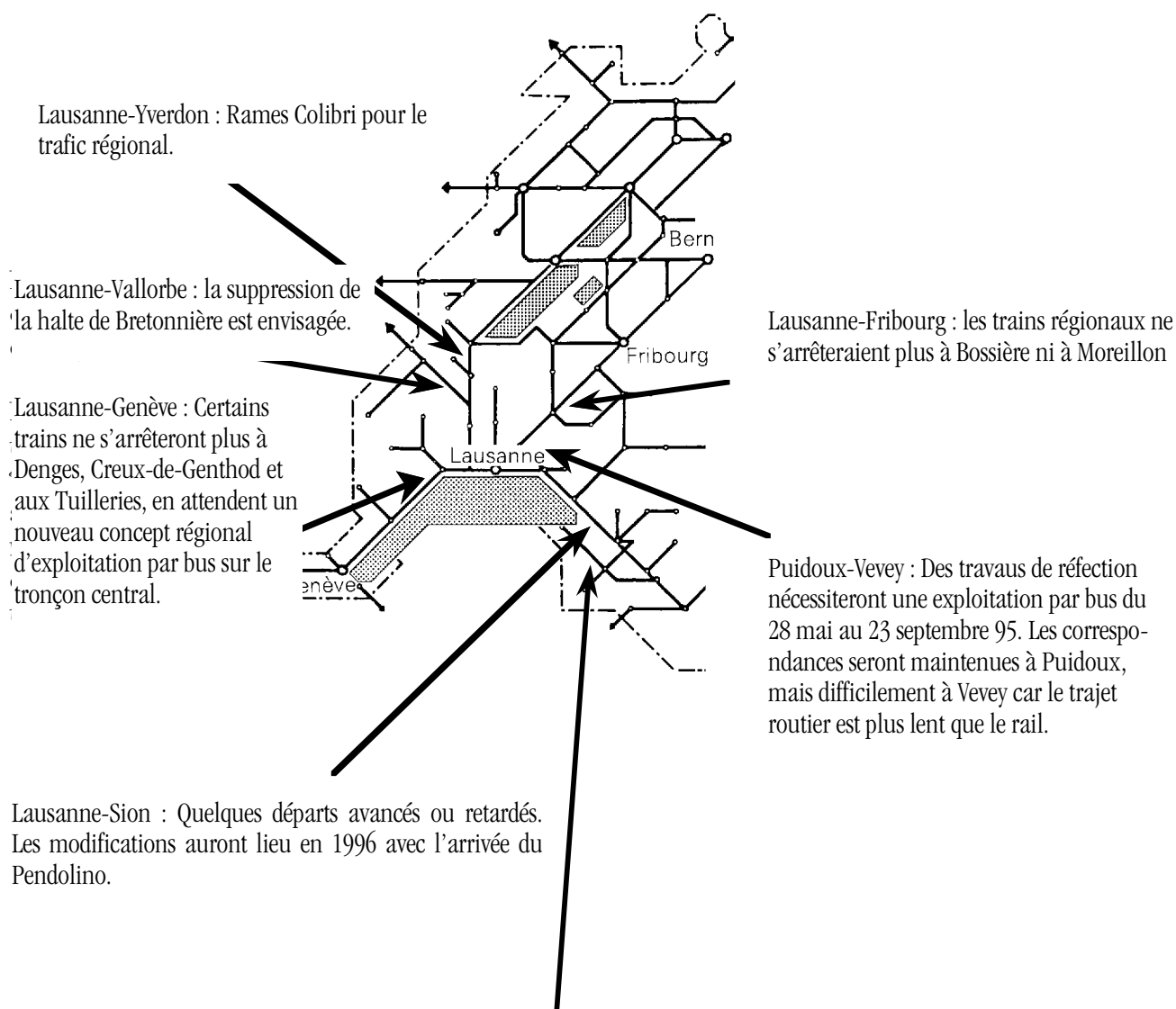
Les autres modifications sont indiquées sur la carte synoptique. Nous ne pouvons qu'encourager nos membres à nous faire part des incohérences qu'ils auraient également relevées, afin de pouvoir corriger le tir lors de la prochaine consultation.



Horaires 95-97

Les principales modifications en bref

Broye : La ligne est toujours l'objet d'une étude-pilote. Pour 95-97 : rames Colibri, et suppression des haltes de Bressonnaz et de Trey. Lausanne-Payerne en 59 minutes au lieu de 67.



Tonkin : l'offre mixte rail-bus est reconduite pour 95-96, "sous-réserve de négociations en cours avec le canton du Valais". La ligne sera e. probablement remise en concession à une compagnie privée.

Mini-révolution sur le réseau CFF

L'arrivée des métros légers

De nombreux médias en ont parlé: le 25 septembre avait lieu l'inauguration du Rhône Express Régional (RER) sur la ligne

Dialogue de fou à la préfecture de Lausanne

La consultation des horaires n'est pas chose aisée à Lausanne, il faut être connaisseur et vraiment motivé... Le dialogue qui suit est absolument authentique.

- Allô bonjour, je souhaiterais consulter le projet d'horaire mis à l'enquête.
- Ah ? Je ne suis pas du tout au courant, je vous passe quelqu'un.
- Allô bonjour, je voudrais...
- Quels horaires ? Non, je ne sais pas, je vais demander à mon chef. (...)
- Vous êtes là ? Il est absent, je vais essayer de trouver quelqu'un.
- Allô bonjour, je voudrais...
- Vous voulez les horaires des TL ?
- Non ! Ceux des CFF, et des compagnies privées.
- Ah, un instant. (...) Oui, vous avez raison, nous avons les horaires en consultation, mais seulement les CFF. [ce qui était faux]
- C'est bizarre, mais bon, quand puis-je passer ?
- Passez donc dans une semaine, lundi prochain !
- Mais lundi prochain le délai de consultation est échu !
- Ah bon ?! Alors passez après-demain !



URGENT !!

Nous vous en parlions déjà dans notre dernier numéro, mais cette fois la situation est sérieuse: nous sommes à la recherche d'un local, grand ou petit, afin d'y entreposer nos archives, journaux, revues, matériel de secrétariat, etc. Nous avons été contraints de quitter les locaux que nous partagions avec une autre association, et la CITRAP VAUD se retrouve donc sans toit ! Si vous connaissez un endroit qui conviendrait (toutes les idées sont les bienvenues), merci de téléphoner à C. Jemelin, tél. 021 / 624 28 12, ou d'écrire à la CITRAP VAUD, CP 2402, 1002 Lausanne

Genève - la Plaine. Un bel exemple de revitalisation du trafic régional, et de campagne publicitaire.

Les CFF ont ainsi finalement admis le principe de faire circuler du matériel léger sur leurs voies. Le fait mérite d'être souligné, puisque cela ouvre la voie à d'intéressantes perspectives d'interconnexion, et de nouvelles méthodes d'exploitation moins coûteuses. Certaines lignes pourraient avantageusement utiliser un tel matériel, au lieu de lourdes rames Colibri ou de vieilles compositions. Du côté de Lausanne, l'expérience pourrait servir de prétexte à l'utilisation du TSOL sur les voies CFF (dans des sillons horaires bien définis), amorce d'un réseau régional lorsque les problèmes techniques - tension différente - seront résolus. A Strasbourg, le nouveau tram mis en service à la fin novembre est d'ailleurs à voie normale pour pouvoir dans un avenir proche évoluer sur les lignes de banlieue SNCF.

Le thème étant d'actualité, vous trouverez donc ci-contre les intéressants propos de M. Théo Weiss, tenus il y a deux ans.

Les innovations du tramway de Karlsruhe

Chemin de fer et tramway: systèmes et associations

A l'occasion de l'inauguration du Rhône Express Régional genevois, exploité par des rames type TSOL, nous avons jugé intéressant de reproduire ci-après les propos de M. Theo Weiss lors de la conférence de presse du 15 septembre 1992. Une rame de Karlsruhe était venue ce jour-là effectuer une démonstration sur les voies du TSOL. Le texte n'a rien perdu de son actualité, comme vous le verrez.

Theo Weiss

Directeur de la Traction et des Ateliers
des CFF

Un tramway moderne venant d'Allemagne parcourt d'abord une nouvelle ligne urbaine à Lausanne, puis il longe le lac Léman en s'intégrant dans le trafic régional des CFF. A bien des égards, ce fait mérite d'être relevé.

Tout d'abord, il montre que le chemin de fer, ou plutôt le système de guidage par les rails, se prête très bien à l'accomplissement des tâches diverses et complexes du trafic public à courte distance. Par ailleurs, la démonstration d'aujourd'hui [15 septembre 1992] permet de constater que les responsables des transports publics en Suisse suivent de près les développements les plus récents qui se font à l'étranger dans les domaines de la formation de l'offre, de la gestion de l'exploitation et de la technique.

Il y a dix ans, un élément nouveau a secoué les transports européens et leur a ouvert un avenir inattendu: le trafic à grande vitesse, avec une nouvelle génération de trains: les TGV. Les chemins de fer français ont ouvert une brèche dans la tradition ferroviaire d'alors et ont prouvé que le système roue - rail "classique" n'avait de loin pas atteint ses limites.

Le succès spectaculaire du TGV a

quelque peu occulté le développement simultané d'une autre branche des transports ferroviaires: le tram, qui connaît une véritable renaissance. Dans le monde entier, des agglomérations ont découvert que ce moyen de transport peut apporter une large contribution à la résolution des problèmes de trafic dans les villes, grâce à sa capacité et au fait qu'il ménage l'environnement. Les nouveaux tramways, toujours plus longs et plus performants, ont d'ailleurs été baptisés en anglais "light rail vehicle", en abrégé LRV. En français, on les appelle des métros légers.

De prime abord, on pourrait arriver à la conclusion que le "vrai train" et le tram n'ont pas grand-chose en commun. Pour se persuader du contraire, il suffit de jeter un coup d'oeil au développement de la traction électrique qui, en Suisse, a commencé il y a cent ans ici, dans le canton de Vaud. Le premier chemin de fer exploité à l'électricité était en fait le tramway à voie métrique Vevey-Montreux-Chillon, mis en service en 1888. Entre autres curiosités, les véhicules étaient à deux niveaux. Ainsi, les voyageurs jouissaient, "sur l'impériale", d'une vue panoramique sur les beaux paysages offerts sur la rive du Léman.

A l'époque, les Vaudois faisaient preuve d'un bel esprit de pionniers puisqu'en 1894 ils ont mis en service le premier chemin de fer électrique à voie normale de Suisse. Il s'agit de la ligne Orbe-Chavornay, encore aujourd'hui exploitée en courant continu. Puis, à partir

des essais entrepris pendant des dizaines d'années pour développer la traction électrique sont nés les systèmes ferroviaires efficaces que nous connaissons actuellement. Qu'il s'agisse de tramways, de métros, de chemins de fer secondaires ou de trains au propre sens du terme, tous ces systèmes ne se distinguent en fin de compte que par certains détails techniques comme le tracé, l'écartement, les dimensions des véhicules ou le système de courant utilisé. Pour ce qui concerne le principe de leur fonctionnement, ils sont tous parents.

Il y a environ dix ans, l'on a commencé à construire des véhicules capables de circuler sur des lignes reliées entre elles, mais présentant des normes différentes, en vue d'épargner aux voyageurs des changements de moyens de transport en trafic d'agglomération, qui sont ressentis comme pénibles. C'est ainsi que fut créée à Paris la fameuse "interconnexion", qui permet pour la première fois une liaison directe entre le "Réseau Express Régional" des transports parisiens RATP et les lignes de banlieue de la SNCF.

Le nouveau tram articulé des "Städtische Verkehrsbetriebe" de Karlsruhe est un autre exemple intéressant d'une telle combinaison. Ce tram peut circuler aussi bien sur les lignes à voie normale du réseau urbain, électrifié en courant continu, que sur les lignes de la DB de la région de Karlsruhe, électrifiées en courant alternatif monophasé.

En plus des avantages spécifiques présentés par de tels véhicules moteurs circulant dans une agglomération, il convient de s'intéresser aussi de près à leurs caractéristiques:

- Chaque unité offre 100 places assises, ce qui suffit par exemple pour le trafic moyen d'une ligne secondaire.
- Le poids à vide est de 580 kg par place assise, ce qui est nettement inférieur au poids des véhicules similaires à voie normale.

En comparant la consommation d'énergie spécifique des divers moyens de transport, on s'aperçoit que le chemin de fer ne présente les avantages

qui lui sont propres que si son taux d'occupation est suffisamment élevé. Un train de plus de 100 tonnes qui transporte trente voyageurs est tout simplement un anachronisme. Pour des raisons écologiques et économiques, il est toujours plus important pour bien des entreprises de transport d'avoir la possibilité de former des trains plus légers en fonction de la capacité nécessaire.

Il est important de relever enfin que les véhicules ferroviaires ont une robustesse et une longévité supérieures aux autobus. Malheureusement, ils sont aussi beaucoup plus chers. Si l'on parvenait à rationaliser la fabrication des véhicules en question de telle manière que certains éléments puissent être

produits en très grande quantité, il serait possible d'en réduire le prix d'achat. Encore faudrait-il aussi renoncer partiellement à notre perfectionnisme helvétique notoire.

Le tramway de Karlsruhe qui a été présenté aujourd'hui constitue une solution d'avenir toute nouvelle à bien des égards. Plusieurs entreprises de transports urbains et de transports régionaux s'y intéressent vivement, de même que les CFF.

Campagne de presse, affiches grand format dans les rues, et enfin dépliant d'information contenant une carte journalière gratuite: une bonne approche pour lancer un nouveau produit.

Evoluons ensemble, de La Plaine à la ville.

Transports publics genevois

RER
RHONE EXPRESS REGIONAL

⇄ CFF

(suite de l'édito de la page 1)

approuvées et jugées indispensables, font cruellement défaut, deux mois après la parution du guide.

Ces deux actions distinctes menées à terme par notre association se rejoignent sur le point de l'évolution de l'offre de services aux voyageurs en raison de la densification du trafic¹ en milieu urbain. Cette évolution doit absolument être accompagnée de prestations de qualité. Ceci premièrement pour contribuer directement à la capture progressive du trafic privé par les transports en commun; il est évident que l'allure générale et le fonctionnement du réseau TL à Lausanne, par exemple, ne va pas susciter l'envie chez les automobilistes de changer de mode de transport. Et deuxièmement, il est normal de perfectionner un service vers lequel se tournent de plus en plus de personnes.

Ce perfectionnement des prestations a principalement trait à l'information des voyageurs. Améliorer la diffusion de l'information, proposer un éventail de renseignements plus large, c'est l'objectif que devraient se donner les entreprises de transports publics. Aujourd'hui, certaines techniques informatiques permettent par exemple de proposer aux clients des entreprises de TP des horaires en temps réel² et de les diffuser sur écran aux points d'arrêt (attention, il ne s'agit pas de diffuser les horaires théoriques, ce qui peut créer une belle confusion en cas de retard !).

Evidemment, d'autres renseignements peuvent être proposés aux arrêts ainsi que dans les bus ou les rames de métro : tarifs, offres, fréquences, voire hors du domaine des transports comme les activités culturelles, manifestations sportives ou actualités locales. Tout ceci est complémentaire et améliore le confort

des voyageurs, contribue à l'attractivité des TC.

Mais pour parvenir à ce but, il faut consentir à faire des efforts sur deux plans principaux. D'une part, les entreprises de transport public doivent se tenir informées des derniers développements technologiques, et cela pas uniquement dans le but d'améliorer la gestion du parc de véhicules ou d'autres aspects qui concerneraient uniquement l'exploitant, mais également dans celui d'offrir de meilleures prestations à la clientèle. La technologie de pointe doit aussi être mise au service du public.

Récemment à Paris, au premier

L'ouverture est un état d'esprit qu'il faut généraliser; essayons d'imaginer un espace des transports sans frontières, cela permettra d'améliorer bien des choses.

congrès mondial consacré à la télématique et aux problèmes de transport, j'ai été effaré de constater l'absence de représentants des transporteurs helvétiques. Une quantité importante de solutions à des problèmes courants ont été présentées dans une session consacrée uniquement aux transports publics (notamment la desserte de zones à basse densité démographique); et plus particulièrement un nombre conséquent de communications relatives à l'information des voyageurs, facteur démontré comme déterminant sur le plan de l'attractivité des transports en commun.

S'informer sur des variantes de transports trouvées à l'étranger, c'est-à-dire partager des connaissances avec l'extérieur, s'inspirer de modèles éprouvés dans d'autres régions de Suisse, d'Europe et du monde entier, tout cela devrait faire partie du cahier des charges de toutes les entreprises de transports publics, ainsi que d'une association comme la nôtre d'ailleurs. L'ouverture est un état d'esprit qu'il faut généraliser; essayons d'imaginer un espace des transports sans frontières, cela permettra d'améliorer bien des choses.

Le second effort doit être fourni sur le plan financier. Il est évident qu'un équipement sophistiqué coûte de l'argent. Mais pourquoi toujours faire les économies sur le dos des utilisateurs ? Et qu'on ne vienne pas opposer à ces idées le "réalisme" si souvent évoqué. Le réalisme, à l'heure où les transports publics représentent l'unique solution viable (avec la marche à pied) dans l'optique de désengorger les centres des villes du trafic automobile, c'est d'admettre qu'il faut investir plus que par le passé dans ce domaine. On sait parfaitement que les transports publics³ ne peuvent pas être bénéficiaires, et dès lors, il n'est plus rationnel de la part des entreprises, comme de la part de l'Etat, de faire des économies dans ce secteur.

¹ Il s'agit des transports en commun et du trafic privé. Le taux de saturation du trafic privé influence le taux d'occupation des transports publics; en augmentant, il conduit progressivement à créer des besoins au niveau des TC.

² Nous ne connaissons généralement que les horaires théoriques; grâce à de nouveaux moyens, il est possible de savoir exactement quand le bus suivant arrivera à un arrêt donné par exemple.

³ Dignes de leur appellation

LES GROUPES DE TRAVAIL

Outre les métros et les horaires, la CITRAP VAUD est également active sur la Riviera. Les TP lacustres ne sont pas oubliés !

Le projet Bus-pyjama sur la Riviera

Le but de ce projet est d'étudier la possibilité d'instaurer un service de "Bus-pyjama" dans la Riviera vaudoise à la suite de l'expérience réussie à Lausanne depuis deux ans. Nous avons fait part de notre projet aux VMCV qui se sont montrés très intéressés. Nous nous sommes mis d'accord pour réunir le maximum d'informations sur les réalisations existantes dans ce domaine afin de décider de la démarche à adopter pour définir plus précisément ce projet.

Nous sommes en train de rédiger un questionnaire destiné à l'ensemble de la clientèle potentielle d'un tel service. Il s'agit donc d'aller trouver les jeunes à la sortie des principaux lieux de loisirs pendant le week-end et de leur demander leur avis sur

l'intérêt et sur la forme de cette offre. Un contact a été pris avec le Service d'Animation Jeunesse de la commune de Vevey; le Parlement des jeunes veveysans avait déjà l'année dernière soulevé la question à propos du "Rocking Chair", mais sans résultat concret. Notre proposition a donc trouvé un écho enthousiaste auprès des responsables qui se sont d'ores et déjà engagés à nous aider dans notre campagne de sondage. Pour eux, il est certain que la demande existe, il faut maintenant la mettre en évidence. On envisage également la publication du questionnaire dans la presse régionale. La Municipalité de Montreux a aussi été informée de ce projet.

Ce dossier est donc bien parti, le travail "de terrain" sera lancé au début de l'année prochaine.

Matthieu Chenal et Laurent Maerten

Lausanne et le transport public par voie d'eau

Un autre groupe de travail examine la faisabilité de la mise sur pied d'une ligne de transports publics sur le lac. Une navette pourrait effectivement relier certains points de la riviéra entre Lutry et Morges, à l'image de ce qui est déjà en place à Genève ou à Yverdon.

En effet, on assiste à un regain d'intérêt pour ce type de transport, et l'Union Internationale des Transports Publics (UITP) vient d'ailleurs de créer un Sous-comité de transports par voie d'eau qui fera régulièrement part de l'avance de ses travaux à la Commission européenne et au Parlement européen (publication de communications). Ce Sous-comité abordera notamment les problèmes liés à la réglementation sur la navigation urbaine, à l'échange de connaissances au niveau du transport par voie d'eau, au développement du marketing de ce type de transport, à l'informatisation, etc. . .

Le développement d'une ligne reliant Morges, St.Sulpice, l'EPFL, l'UNIL, le CIO, la place de sports et de loisirs de Vidy, Ouchy, le musée du CIO, Pully et Lutry (liste non exhaustive) est tout à fait envisageable. Mais il faut veiller à ce que cette éventuelle offre supplémentaire soit englobée dans un concept général de transports publics; les points d'arrêts évoqués ci-dessus doivent être reliés au reste du réseau de transports publics. Il faudra donc créer ou améliorer (accès, signalisation, information) les interfaces nécessaires.

Pour illustrer ces propos et préciser la direction dans laquelle il faudrait se diriger, citons le cas de la ville de Vancouver qui présente un excellent exemple d'intégration intermodale. Le système en place permet aux voyageurs d'utiliser quatre types de moyens de transports différents. Il existe par conséquent des interfaces 4-modes : route (bus, autobus, taxis), voie ferroviaire (trains + métros "Skytrain"), voie d'eau (ferries et Seabus) et voie aérienne (hélicoptères et hydravions). L'existence de quatre différents modes dans ce cas serait insignifiante si des points d'échange communs n'existaient pas.

Cet exemple nous rappelle que tout système de transport urbain moderne et efficace est contraint à fonctionner en termes d'intermodalité et d'intégration entre les différents moyens de transport. Comme le transport par voie d'eau est capable de proposer des services efficaces, il devrait être relancé ou étendu au-delà des services actuellement offerts par la CGN, dans le cadre d'un réseau plurimodal.

Outre le cadre favorable du projet lausannois et l'existence actuelle d'une partie de l'infrastructure nécessaire, on notera que la technologie dédiée à ce type de transport a largement évolué : il est actuellement possible de remédier à des inconvénients comme la vitesse insuffisante et une maniabilité laissant à désirer (à envisager dans une étape ultérieure, bien sûr, si l'idée fait son chemin).

Pour terminer, gardons à l'esprit qu'un tel projet est particulièrement pertinent au moment où une attention de plus en plus grande est portée sur les problèmes de l'environnement, et surtout sur le thème de la qualité de la vie urbaine : cette idée contribue à diminuer le trafic motorisé privé, spécialement dans le cas lausannois où des liaisons banlieue Est - banlieue Ouest pourraient être envisagées et décharger ainsi le trafic de transit interne à l'agglomération. Enfin, la relance du transport urbain et péri-urbain par voie d'eau peut contribuer à redynamiser des zones peu ou sous-animées par la création de terminaux navals. Ces lieux peuvent constituer de réels "aimants", générateurs de flux autour desquels il est possible de réorganiser certaines fonctions urbaines génératrices d'une vie sociale plus développée.

Stéphane Joost

Ça ne s'invente pas...

Ordre du jour de l'assemblée générale de la section exploitation des TPG, le 4 octobre dernier:

1) Contrôles du taux d'alcoolémie aux TPG

2) Proposition de financement de l'arbre de Noël

3) Etude des statuts

4) Divers

Source: Le Cheminot, 29 sept. 94, p.6

Les directeurs d'entreprises de transport public n'ont qu'à bien se tenir :

"Les anti-entrepreneurs types, qui se contentent d'administrer des Entreprises de Transports en Commun, sont très menacés. Ces gens n'ont pas leur place dans un monde où les entreprises sont soumises à des exigences accrues. S'ils n'ont pas le courage de se retirer eux-mêmes assez tôt, le marché les obligera à le faire." C'est signé Max Friedli, directeur de l'Office Fédéral des Transports. Il s'exprimait à l'occasion de l'Assemblée Générale de l'Union des Transports Publics le 8 septembre dernier à Schaffhouse.

Source: TT Revue, 10/1994, p. 21

A la hausse - A la baisse

DES HAUTS... ... ET DES BAS

Lors de la mise en service du TSOL, les habitants du quartier de Montelly avaient protesté contre la suppression du bus 19, bien pratique pour les personnes âgées et desservant Chauderon et Bel-Air. Quelques années plus tard (!), les TL créent enfin une ligne de remplacement, la 13. Sa particularité est son exploitation par taxis, au tarif TL. Le quartier est désormais relié par Mercedes à la place Chauderon...

Lors du lancement de la ligne, les communiqués des TL mentionnaient que les tarifs urbains habituels étaient en vigueur. Ils oublièrent de mentionner que le tarif court trois arrêts (1.20 Frs avant la hausse de 95) a disparu ! Par contre il est toujours possible d'utiliser le TSOL pour le centre ville à ce tarif court...

Le LEB vient d'introduire des "Trains-pyjama", à l'image des bus-pyjamas qui permettent de rentrer en sécurité à la maison après minuit. Dernier départ de Chauderon pour Echallens: 2 heures du mat'. Toutes les gares sont desservies sur demande.

Le BAM (Bière - Apples - Morges) reçoit les automotrices à voie métrique les plus puissantes du monde (rien que ça !). Plus de 4000 chevaux pour tracter les trains les plus lourds: ceux des chars de l'armée.

La COREL n'est pas peu fière: elle vient de réaliser son guide à l'intention des pendulaires (grâce entre autres à la CITRAP VAUD), et elle l'offre gratuitement à quiconque en fait la demande. Un habitant de Saint-Sulpice téléphone donc au numéro indiqué sur le guide, pour se faire répondre qu'il faut venir chercher son guide à la COREL, avenue de Rhodanie. On offre le guide mais pas les frais de port ?! Après intervention du président de la COREL, le dépliant est désormais envoyé...

Les horaires des TL deviennent de plus en plus complexes, et le transport public de moins en moins attrayant. Essayez donc de vous mettre dans la tête les fréquences de desserte de votre ligne, sachant que: "le samedi 31 décembre l'horaire habituel du samedi sera appliqué, en revanche les dimanche 25, lundi 26, dimanche 1er et lundi 2 janvier sont assimilés à un dimanche. L'horaire de vacances [fréquences réduites] sera en vigueur du mardi 27 décembre au vendredi 6 janvier, samedi et dimanches exceptés." (communiqué des TL dans le Journal Communal de Lausanne) N'oubliez donc pas d'ajouter au temps de parcours en TL le temps de consulter leur horaire !

OPERATION PARRAINAGE

Actuellement, la CITRAP VAUD compte une centaine de membres. Après deux ans d'existence et plusieurs travaux concrets illustrés dans ce numéro, il est temps de poursuivre notre expansion!

Aussi nous nous permettons de faire appel à vous pour grandir nos rangs: parlez de nos actions et de nos projets à vos amis et connaissances, montrez-leur ce numéro, et participez à notre opération parrainage.

Si l'un de vos amis devient membre de notre association grâce à vous, vous serez peut-être l'un des gagnants de notre opération, c'est-à-dire une carte journalière CFF tous les 10 nouveaux membres !

Nom: _____

Prénom: _____

Adresse: _____

J'ai parlé de la CITRAP VAUD à :

S'il (elle) devient membre, je gagnerai peut-être une carte journalière CFF.

Renvoyez-moi gratuitement exemplaire(s) d'Interfaces.

A renvoyer à : CITRAP VAUD, CP 2402, 1002 Lausanne

Bulletin de commande du rapport

“Quels métros pour Lausanne et sa région”

A renvoyer à Daniel Mange, Ramiers 1, 1025 Saint-Sulpice

Nom: _____

Prénom: _____

Adresse: _____

Veuillez m'envoyer exemplaire(s) de votre rapport (20.- / ex.).

Date: _____ Signature: _____

OUI, je deviens membre de la CITRAP VAUD !

Nom: _____

Prénom: _____

Adresse: _____

Téléphone: _____

Date: _____ Signature: _____

Je suis intéressé(e) à participer aux travaux de la CITRAP:

☐ Métros lausannois

☐ Horaire régional (Lausanne / Saint-Sulpice)

☐ Riviera (tarification, bus pyjama, ...)

☐ Autre projet: _____

Cotisations 1995

- | | |
|---|----------|
| ☐ Junior (-25 ans) | 15.- |
| ☐ Adulte | 25.- |
| ☐ Senior (AVS) | 15.- |
| ☐ Collectif | dès 75.- |

Interfaces est publié trois fois par année par la CITRAP VAUD. La reproduction de tout ou partie du journal est autorisée avec mention de la source.

Rédaction et mise en page:

Stéphane Joost et
Christophe Jemelin
(logiciel Aldus Personal Press)

Ont collaboré à ce numéro:

Daniel Mange
Yves Delacrétaz
Theo Weiss

Envoyez-nous vos articles, remarques, commentaires à CITRAP VAUD, CP 2402, 1002 Lausanne