



Edito

Bon nombre d'associations existent dans le domaine des transports; mais le plus souvent, elles représentent des professionnels, regroupent des entreprises de transports (routiers, publics), ou encore mettent en rapport milieux politiques et professionnels de la branche. Dans la majorité des cas, et plus particulièrement en ce qui concerne les transports publics, aucune d'entre elles ne défendent l'opinion des usagers.

L'ATE effectue un excellent travail, mais la diversité de ses activités ne lui permet pas de s'engager pleinement dans une direction. De plus, l'ATE est malheureusement devenue dans beaucoup d'esprits une association d'"éternels opposants verts", ce qui est absolument faux, mais qui suffit à compromettre des négociations (avec des institutions privées et politiques) ou simplement à empêcher de les engager.

La CITRAP

Dès lors, l'existence d'une Communauté d'Intérêts pour les Transports Publics est pleinement justifiée. Cette association nationale, dont le siège est à Flamatt (BE), a vu le jour en Suisse alémanique il y a une vingtaine d'années; elle est constituée de sections cantonales ou régionales. Jusqu'au début de cette année, seule la CITRAP Genève représentait la Romandie, contre neuf sections outre Sarine.

Dès le 10 février 1993, l'équilibre tend à se rétablir quelque peu puisqu'une section vaudoise a été créée.

Représentativité

Afin de défendre au mieux les intérêts des usagers, le principal souci des personnes à l'origine du

mouvement vaudois a été d'assurer la meilleure représentativité possible au sein du comité, que ce soit au niveau de la provenance géographique, de l'appartenance politique, ou encore de l'activité professionnelle de ses membres. Ce sont les atouts qui feront de la CITRAP Vaud un interlocuteur reconnu auprès des entreprises de transports publics et des milieux politiques.

Du travail en perspective

Les sujets de réflexion et de travail ne manquent pas dans le Canton: la communauté tarifaire, le maintien de l'ASD, la suppression des lignes régionales (voir article "Lignes régionales CFF: les dernières nouvelles" en page 5 et "On achève bien le Tonkin" en page 6), les problèmes de réseau en ville de Lausanne (article "Une ville, deux fonctions, trois lacunes" en page 3), l'élaboration d'un "Guide du pendulaire fûté" dans la région lausannoise ("Groupe de travail *Horaire pratique*" en page 2), etc...

Pour proposer des solutions partout où cela s'avère nécessaire, la CITRAP Vaud a choisi un mode de fonctionnement par groupes de travail, **ouverts à tout membre de l'association**, coordonnés par le comité.

L'implication des membres dans l'élaboration des solutions et autres projets constitue un élément important; il s'agit pour les uns de participer directement à des travaux concernant des améliorations dans leur propre région, et pour les autres de collaborer avec les personnes confrontées quotidiennement aux problèmes traités.

Devenez membre !

Pour devenir un interlocuteur reconnu dans le Canton, la CITRAP

Vaud doit absolument acquérir un certain poids. Plus l'association représentera de monde, plus elle sera écoutée, et plus on la consultera. C'est pourquoi nous avons un urgent besoin de membres.

C'est dans cette optique que les cotisations ont été fixées à des montants modestes (voir conditions d'inscription en page 12). En contrepartie, l'association fait paraître trois fois par année un bulletin d'information, en collaboration avec la CITRAP Genève. Ce bulletin, dont vous avez un exemplaire entre les mains, contiendra les comptes rendus des groupes de travail, des nouvelles fraîches concernant les transports publics à tous les niveaux (du local au mondial), et des articles de fond variés (article "Un tramway nommé bicourant: de Karlsruhe en Suisse occidentale" en page 9).

Au niveau du canton, cette parution constituera une bonne synthèse; elle permettra à chacun de voir un peu plus clair dans le grand puzzle des transports publics vaudois.

Les indécis ne doivent plus hésiter. Si la CITRAP Vaud a besoin d'eux, il ne fait aucun doute qu'ils auront besoin de la CITRAP un jour !

Pollution atmosphérique et saturation du trafic en milieu urbain entre autres, vont conduire les autorités à prendre des décisions favorisant l'utilisation des transports publics. D'ailleurs, les premiers signes de cette tendance nous parviennent des Etats-Unis où, en Californie plus précisément, d'importantes décisions ont déjà été prises dans ce sens (article "La Californie à l'heure des transports publics" en page 8). Malheureusement, cela ne signifie

par forcément développements
judicieux et mesures totalement
appropriées; il faudra négocier
tarifs, fréquences, modes de
transports à favoriser, etc... bref, la
CITRAP compte bien défendre les
usagers dans ce cadre-là. Plus
nous serons, et plus se sera aisé.
Citons pour exemple la région
bâloise, au sein de laquelle la
communauté tarifaire est une totale
réussite. Cette région possède
également la section de la CITRAP
la plus nombreuse de Suisse...

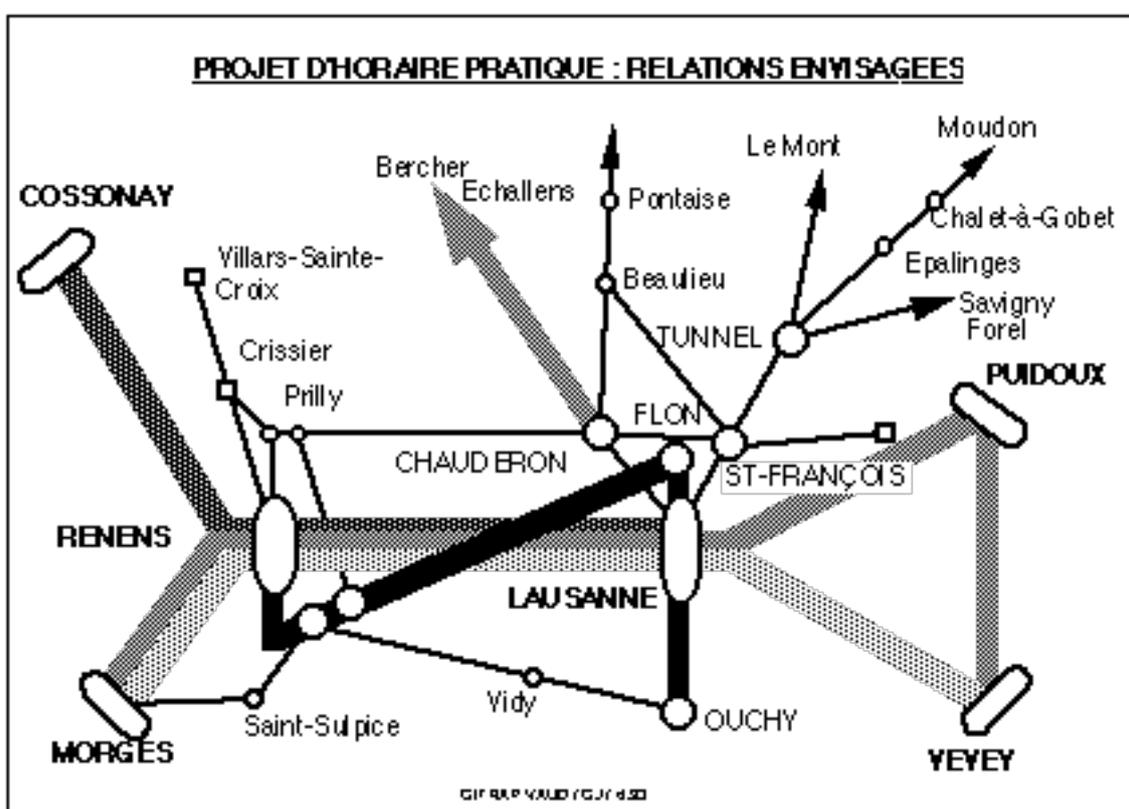
Stéphane Joost
Président de la CITRAP Vaud

Groupe de travail Horaire pratique

Quelques semaines après la création de la CITRAP Vaud, les premiers groupes de travail ont été créés. Des questions de disponibilités et de priorités les concentrent pour l'instant sur la région lausannoise, mais des groupes Riviera et Broye verront bientôt le jour.

Sous la présidence de Christophe Jemelin, les membres chargés de l'horaire pratique visent deux buts :

- offrir à la clientèle des transports publics de la région lausannoise un horaire conçu de façon régionale, et qui ne soit pas qu'une suite de feuillets difficiles à consulter si plusieurs lignes de bus doivent être empruntées.
- présenter sur un dépliant les différents parkings d'échange de la région, dans lesquels l'automobiliste pourrait laisser sa voiture et profiter d'un abonnement avantageux pour se rendre en ville, combinant parcage et transports publics.



L'idée est de fournir plusieurs cadres horaires différents, comme Morges-Puidoux, Vevey-Echallens, Crissier-Lausanne CFF, ... afin que la lecture soit aisée. Un tel horaire permettrait également de prendre conscience de la richesse des relations régionales existant actuellement, et qui sont méconnues car peu mises en valeur.

Des contacts ont été pris avec la COREL (Communauté de la Région Lausannoise), et après présentation de notre projet, la CITRAP Vaud sera associée à une commission réunissant deux bureaux d'études privés ainsi que des délégués des CFF, des TL et du LEB. Nous ferons tout ce qui est en notre pouvoir pour accélérer le processus et permettre d'éditer rapidement un document de qualité. Par ailleurs, ce premier contact a permis à la CITRAP Vaud de se faire connaître auprès des autorités politiques.

UNE VILLE, DEUX FONCTIONS, TROIS LACUNES

De par sa situation en pente, l'aménagement des transports publics de Lausanne a toujours posé des problèmes. A l'heure actuelle, alors que les moyens techniques dont nous disposons permettent en théorie de vaincre cet obstacle majeur, on constate que le réseau actuel de transports publics a toujours de la peine à coller à la réalité des flux de transports lausannois. Ceci est accentué encore par le fait que Lausanne doit s'occuper des déplacements de deux catégories d'utilisateurs: les habitants de la ville (les déplacements locaux) et les visiteurs qui voient Lausanne comme centre régional, et dont les trajets et les destinations ne sont pas les mêmes que ceux des habitants (les déplacements régionaux). Brève analyse géographique.

Lausanne est une ville importante parce qu'elle est située sur une croisée fondamentale où se rencontrent la route menant de Paris à Milan et celle qui relie les grandes villes suisses entre elles (Bâle exceptée); or, ce carrefour est situé dans un site malaisé, de par sa pente: ces deux routes suivent un tracé sinueux dans l'agglomération, notamment la route de Berne entre St-François et Epalinges: elles ne sont pas adaptées au site.

Deux réseaux

En grandissant autour de ce croisement, Lausanne s'est donc aménagé un second réseau, plus classique pour une ville en pente, comportant des longues avenues qui suivent les courbes de niveau pour rester le moins en pente possible (Av. de Cour, Rue de Genève, Chailly, Blvd de la Forêt, César Roux, Vinet...) et de brefs tronçons à forte pente qui relient les premières citées entre elles (Av. de Beaulieu, av. d'Ouchy, Georgette...). Ce réseau interne se substitue grandement au réseau originel pour les communications à l'intérieur de la ville; comparable à un réseau en damier, il génère de nombreux carrefours secondai-

res, qui ont pris une certaine importance à Lausanne: Places Chauderon, Bel-Air, du Tunnel, du Nord, Caroline, Beaulieu, Pontaise, parmi d'autres.

De ce fait, Lausanne connaît une multitude de petits carrefours, mal hiérarchisés entre eux; le réseau de transports publics n'a pas suivi cette évolution: il se construit autour d'un centre fort (aujourd'hui St-François, demain le Flon), autour duquel le réseau se développe en étoile, comme le réseau originel des transports lausannois. Il y a donc une inadaptation partielle du réseau de transports publics lausannois, qui laisse de grands tronçons de la ville en dehors de ce dernier: Rue de Genève, Avenue de Cour entre autres. C'est là une première lacune.

La Gare isolée

Deuxième lacune: ce réseau de transports est en grande partie conçu à l'intention des déplacements internes à Lausanne, privilégiant en quelque sorte l'accès à tous les quartiers de la ville. Ce qui est fort bien pour l'utilisateur interne, ce qui l'est moins pour le visiteur. En effet, ce dernier, s'il est utilisateur de transports publics, arrivera à la Gare.

Or, force est de constater que les relations de la Gare avec le reste de la ville sont assez modestes, notamment avec les centres d'intérêt régional susceptibles d'intéresser le visiteur que sont, outre le centre-ville, le CHUV, Beaulieu, l'UNIL et l'EPFL, la Pontaise, ou encore le bord du lac. La gare ne possède de liaison directe et performante qu'avec le palais de Beaulieu; le CHUV est relié directement par une ligne très lente et sinueuse; quant aux autres centres d'intérêt, ils ne sont pas reliés directement à la gare: de ce fait, leur accessibilité est assez mauvaise.

Idéalement, il faudrait pouvoir disposer de liaisons directes et rapides vers ces points; mais ceci apparaît assez difficile à obtenir dans un futur proche. Par contre, ces lieux sont bien reliés depuis le Flon-St François. Il conviendrait dès lors de pouvoir disposer au moins d'une excellente liaison Gare-Flon, le Flon pouvant alors jouer le rôle de relais. A l'évidence, le métro actuel ne répond pas à cette demande. La gare est donc, de fait, relativement isolée du reste de la ville, ce qui n'encourage certes pas le visiteur à emprunter les

transports publics. Seconde lacune d'importance.

Le far-west

Enfin, la croissance urbaine de Lausanne s'est fait grandement à l'ouest de l'agglomération, allongeant la ville dans cette direction à tel point que le centre de Lausanne se retrouve géographiquement "décentré" vers l'est par rapport à l'agglomération. Or, là non plus, le réseau de transports publics, disposé en étoile autour du centre historique, n'a pas suivi le mouvement; à l'heure actuelle, seules deux lignes de trolleys relient le grand ouest (pourtant très peuplé et actif) au centre, contre cinq à l'est et quatre au nord. L'arrivée du TSOL a favorisé le sud-ouest. De plus, le grand ouest délaissé par les TL connaît depuis quelques années un boom économique qui tend à transformer ses anciennes zones industrielles en nouveaux pôles, lesquels profitent notamment de leur excellente accessibilité depuis l'extérieur de l'agglomération.

Or, cette zone n'est pas desservie par les transports publics, ce qui signifie en clair que l'on s'y rend en voiture. Étant donné la difficulté croissante de se rendre au centre en voiture et les prix croissants du stationnement, ces utilisateurs auront de plus en plus tendance à rester sur place et à y créer une infrastructure répondant à leurs besoins. Et ceci au détriment exclusif du centre, qui verrait ainsi une partie de la population se détourner de lui (et notamment de plus en plus de visiteurs).

Si cette évolution "naturelle" se poursuit, on va assister à l'éclosion de nouveaux pôles urbains qui concurrenceront le centre de Lausanne. Or, à

l'heure actuelle, la politique lausannoise est justement de "couper" ces nouveaux centres du reste de l'agglomération, de les enclaver. Ce faisant, on ne fait que favoriser leur développement autour du trafic motorisé, lequel est déjà largement à l'origine de cette croissance périphérique. Si l'on veut au contraire garder un centre animé, il convient de permettre aux utilisateurs de ces pôles de banlieue de se rendre facilement au centre ville, le cas échéant en développant les transports publics, étant entendu que la mise en place d'axes routiers majeurs menant au centre n'est pas envisagée. Or, on n'en prend pas le chemin. Troisième lacune.

Triple faiblesse

Outre son séculaire et épineux problème de pente, le réseau de transports publics de Lausanne connaît donc une triple faiblesse par laquelle le trafic motorisé s'engouffre; si l'on veut réellement concurrencer la voiture, plutôt que d'entraver le déplacement de cette dernière (une politique du pire, en quelque sorte), il conviendrait d'améliorer la desserte en transports publics là où elle se révèle déficiente: sur certains axes importants de la ville (Cour et Rue de Genève notamment), de manière à desservir des tronçons utilisés par les Lausannois; sur l'axe Gare-Flon, gravement handicapé à l'heure actuelle, et qui doit absolument pouvoir jouer le rôle de collecte du trafic régional en direction de certains points de l'agglomération; et enfin vers l'ouest de l'agglomération, et en ne s'arrêtant pas aux centres historiques des communes de banlieue, mais desservant les nouveaux pôles du far-west lausannois. Faute de quoi il est à prévoir que le trafic motorisé ne décroîtra pas dans le centre, que les visiteurs continueront d'emprunter majoritairement leur

voiture, et que les nouveaux pôles s'imposeront pour ces visiteurs, à l'entier détriment de la ville de Lausanne, laquelle serait, à son tour, transformée en cité-dortoir.

Centre régional d'importance aspirant à jouer un grand rôle en Romandie, Lausanne se doit en effet de garantir du mieux possible son accessibilité de l'extérieur. Dans la période actuelle qui tend à réduire les nuisances du trafic motorisé pour les habitants, cette accessibilité doit être garantie par les Transports Publics, qui joueront donc le rôle de relais de la voiture.

Pierre Dessemontet

Cet texte résume une étude d'une dizaine de pages menée à l'institut de géographie de l'UNIL par le soussigné, que les membres de la CITRAP peuvent obtenir gratuitement sur simple demande à la CITRAP-Vaud, C.P. 2402, 1002 Lausanne.

* * *

LES GROUPES DE TRAVAIL

DE LA CITRAP VAUD

Notre Comité ne peut être au courant de tous les problèmes, chaque membre n'a pas le temps de s'investir dans différents domaines. Aussi, le meilleur fonctionnement est de travailler aux seins de groupes, qui ont un mandat précis (étudier tel phénomène,

*proposer des solutions,
rencontrer tel milieu politique,
...).*

**CES GROUPES DE TRAVAIL
SONT OUVERTS A TOUS,
MEME NON MEMBRES DE LA
CITRAP.**

*Si vous désirez voir des
améliorations près de chez
vous, si vous voulez participer à
une étude, n'hésitez pas à nous
contacter !*

*Nous sommes à la recherche de
personnes dans le Nord
Vaudois et la Broye, ainsi que
dans le Chablais.*

Tél. pour renseignements :

024 / 21 74 00 lu et ma dès 18h

021 / 24 28 12 dès 18 h

Lignes régionales CFF: les dernières nouvelles

Le groupe de réflexion constitué afin d'examiner le cas des lignes régionales des CFF, a proposé dans son rapport intermédiaire que ces dernières soient reprises par des entreprises privées.

Lors des dernières discussions portant sur la question, les CFF et les chemins de fer privés étaient unanimes sur le fait que la régionalisation prônée par le groupe de travail n'était réalisable politiquement que si la Confédération maintenait son appui financier **au moins** au niveau actuel.

C'est la ligne CFF longeant le Lac de Constance, entre Schaffhouse et Rorschach, qui devrait servir de test. Des discussions sur le transfert de cette ligne à la compagnie Mittel-Thurgau (MThB) avaient déjà eu lieu avant que ne paraisse le rapport intermédiaire du groupe de travail.

En effet, Adolf Ogi a confirmé au Conseil National que la Confédération était disposée à participer aux coûts de renouvellement de la ligne; ceci était l'une des principales exigences que le MThB avait formulée, de concert avec les Cantons et L'Union des transports publics. Il n'était pas question qu'en cédant les lignes régionales, la Confédération en profite pour faire supporter les coûts correspondants aux Cantons .

Mode d'exploitation

Le fait que les chemins de fer privés puissent exploiter à meilleur compte les lignes régionales ne tient pas du miracle; il y a lieu de penser que les CFF parviendraient à de meilleurs résultats à condition d'appliquer les mêmes procédés que les chemins de fer privés (gestion du personnel¹). De plus, le fait d'avoir des racines dans la région joue un rôle certain: la connaissance détaillée des besoins régionaux, et

des processus de décision simples, permettent aux chemins de fer privés d'offrir des prestations appropriées et permettant de réagir rapidement et sagement lorsqu'il y a lieu.

La suite des événements

Les pourparlers entre les CFF et le MThB concernant la régionalisation de la ligne Schaffhouse-Rorschach vont reprendre ce mois (mai 93). Tous les problèmes concernant les besoins (en matière d'investissements), les modes d'exploitation, le transfert du personnel, les installations et le parc de véhicules seront examinés dans le détail. Ce n'est qu'après cette étape que la Confédération et les Cantons décideront de la réaliser l'essai prévu. C'est des résultats obtenus sur cette ligne-test que dépendra la suite de la politique concernant les lignes régionales.

Parallèlement, dès que le groupe de réflexion aura publié son rapport final (imminent), le Parlement devra déterminer les prestations que les CFF devront continuer à fournir ,et leur prix; à ce moment-là, il sera possible de décider quelles tâches anciennement accomplies par les CFF seront transférées aux régions. Les Cantons accepteront de supporter les coûts engendrés par ces dernières uniquement si, comme nous l'avons déjà vu plus haut, la Confédération poursuit son engagement financier dans une mesure au moins aussi élevée que jusqu'à aujourd'hui. D'après Hans Peter Fagagnini, directeur général des CFF, "la Confédération continuera à soutenir massivement les transports régionaux, en dépit de sa situation financière."

Source: **LITRA**, service d'information pour les transports publics, Berne, 5.5.93

¹ Les chemins de fer privés emploient le personnel des trains aussi bien comme conducteur que comme accompagnateur, ce qui facilite la planification.

Une région doit se mobiliser pour sauver sa ligne

On achève bien le Tonkin

S'il est difficile de savoir d'où vient l'appellation (non contrôlée) de "ligne du Tonkin" pour la voie unique Evian - Saint-Maurice, une chose est sûre, c'est que les CFF n'en veulent plus. Avant la fermeture aux voyageurs du tronçon Monthey - Saint-Gingolph annoncée pour 1994, un nouveau mode d'exploitation en îlot est appliqué entre les deux localités, alors que le reste de la ligne bénéficie de matériel moderne sans transbordement jusqu'à Sion... Qui veut noyer son chien l'accuse de la rage ! L'espoir pourrait venir des compagnies privées.

Des rêves de grandeur...

Dès 1857, des projets voient le jour sous le nom de "chemin de fer de l'Italie" afin de relier les localités de Bellegarde et Annemasse à celles du Chablais. Ce n'est toutefois qu'en 1880 que le rail arrive à Thonon-les-Bains. En 1882, Evian est atteint, puis le Bouveret en 1886, déjà relié à Martigny depuis 1859. Au début du siècle, la ligne connaît ses heures de gloire, avec notamment un service express Genève Eaux-Vives-Milano et retour Milano-Evian. En 1936, un autre express est tracé, Evian-Saint-Maurice en 1h28, qui exprime la vocation initiale de cette ligne.

... et la décadence

Malgré ces relations régionales, la SNCF ferme aux voyageurs la ligne Evian - Saint-Gingolph en 1938.

Durant la Seconde Guerre Mondiale, la ligne connaît un regain d'activité puisque le Bouveret devient en 1940 l'unique point de passage entre la zone libre française et la Suisse. En 1954, l'artère chablaisienne est électrifiée jusqu'à Saint-Gingolph, et se cantonne donc dans son rôle de liaison régionale. C'est au début des années 1990 que la situation se dégrade véritablement. La SNCF supprime le maigre trafic marchandises qui subsistait entre Evian et le Bouveret, laissant la ligne sans entretien.

Un chemin de fer touristique

Le chemin de fer à vapeur "Rive-Bleue Express" prend alors le relais, organisant des trains spéciaux qui obtiennent un grand succès. L'entretien de la ligne est à sa charge, même si récemment

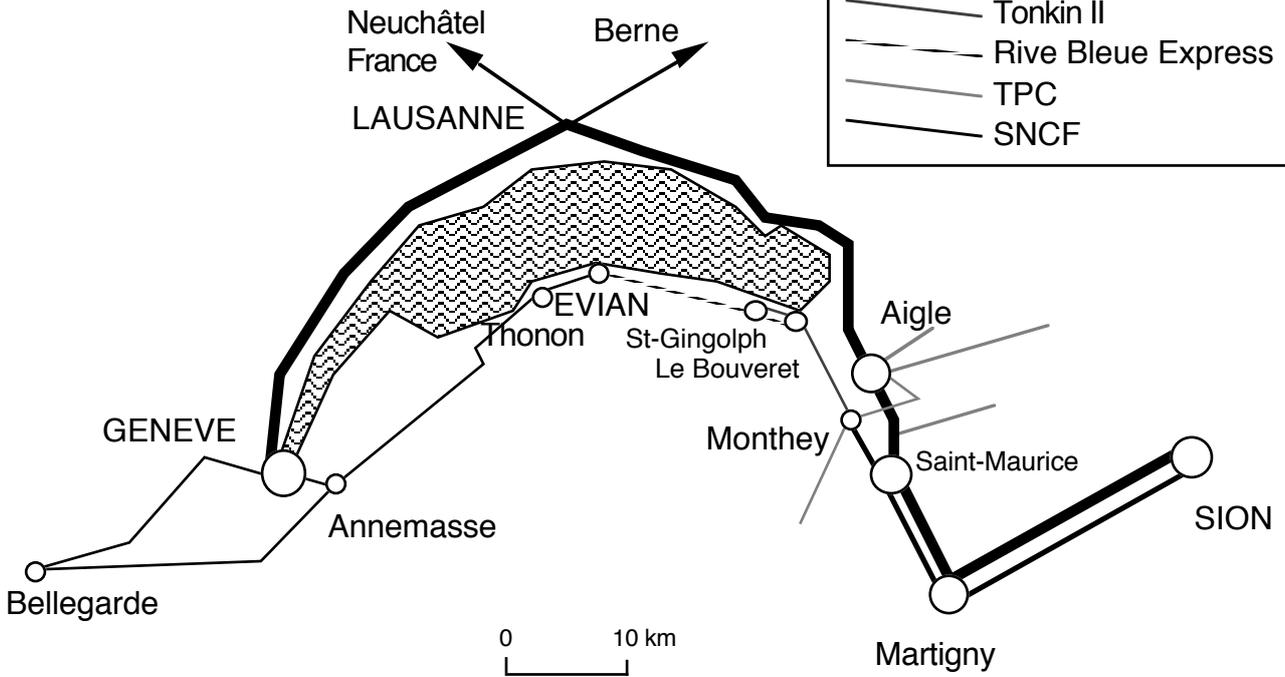
une opération de reballastage a été effectuée avec l'appui financier du Conseil du Léman. Le public redécouvre une ligne internationale, des trains pour le marché d'Evian sont même mis en place les jeudis. Le Bouveret affirme son rôle ferroviaire en accueillant un des plus grands parcs européen de chemin de fer miniature, le Swiss Vapeur Parc, qui rencontre un succès foudroyant.

Du côté des CFF, rêves de bus

La situation du trafic voyageurs entre Saint-Maurice et Saint-Gingolph se dégradant (le matériel utilisé, totalement obsolète, n'incite guère au voyage), les CFF entreprennent une étude sur le transfert du rail à la route. Or les substantielles économies promises par le passage au bus sont réduites à très peu de choses dans une

**La ligne du Tonkin
inscrite dans l'arc lémanique**

-  Ligne du Simplon
-  Tonkin I
-  Tonkin II
-  Rive Bleue Express
-  TPC
-  SNCF



CITRAP VAUD / CJ

2e étude indépendante effectuée par l'EPFL. Une rationalisation efficace des coûts et de l'exploitation ferroviaire permettrait de rendre le train concurrentiel face au bus... Pour l'instant, les CFF n'en démordent pas, les voyageurs utiliseront la route entre Monthey et Saint-Gingolph dès le printemps 1994.

"Exploitation en îlot"

Après avoir hypocritement baptisé une nouvelle rame régionale "Colibri" du nom de Saint-Gingolph (que les utilisateurs quotidiens n'ont jamais vue), la Régie fédérale persiste dans son choix de musée roulant du chemin de fer avec son nouveau concept d'exploitation en îlot inauguré depuis le 23 mai dernier. En clair, comme le tronçon Monthey-Saint-Maurice est rentable, il est exploité par des rames régionales jusqu'à Sion (Tonkin I sur notre carte), alors que Monthey-Saint-Gingolph vit son chant du cygne (Tonkin II). Cela signifie qu'il est considéré comme normal que les Montheyens se rendent à la capitale de leur canton en transports publics valables, alors que les Chablaisiens proches du lac

doivent emprunter du vieux matériel, puis transborder à Monthey....

Qui veut noyer son chien...

La vocation internationale de la ligne est donc bien oubliée, de même que ses possibilités régionales. Il est évident qu'une telle exploitation ne peut qu'accroître le déficit, accédant encore plus la solution du bus. De plus, pour calculer le déficit, les CFF prennent en compte la valeur à neuf des infrastructures, même si ces dernières sont parfois amorties depuis longtemps. Les perspectives, à l'heure de l'Europe, sont franchement catastrophiques, puisque le trafic marchandises au-delà de Collombey serait également abandonné, promettant la voie au déclassement, puis au déferrement. Après Belfort-Delle, Pontarlier-les Verrières, un autre lien physique avec nos voisins serait coupé.

Quelles réactions ?

L'Association Régionale Monthey - Saint-Maurice conteste violemment les projets des CFF. Avec les préfets et les élus des deux

districts, les réunions ont montré que les Chablaisiens sont prêts à se battre pour conserver leur ligne. Le 13 mai a été créé un groupe-ment transfrontalier de communes, afin de promouvoir l'utilisation des transports ferroviaires entre Evian et Saint-Maurice. La partie n'est pourtant pas gagnée, les habitants du Val de Travers étaient aussi déterminés, et doivent maintenant se contenter d'un bus plus lent que le train...

La réponse de Berne aux demandes de transfert sur route des CFF devrait être connue dans le courant du mois de juin.

Néanmoins, une lueur d'espoir subsiste. Ainsi, plusieurs compagnies privées pourraient envisager de reprendre l'exploitation à leur compte. Le groupe MOB (qui exploite déjà une ligne de bus près du Tonkin), et les Transports Publics du Chablais (TPC) se sont montrés intéressés. Cette dernière compagnie pourrait ainsi renforcer son rôle régional.

En attendant, nous ne pouvons que vous conseiller de découvrir le Rive-Bleue Express, qui a repris son exploitation cette année, tous les dimanches jusqu'en octobre. (voir notre page A toute vapeur)

Christophe Jemelin

EN BREF...

EN BREF...

EN BREF...

100 ans pour l'Yverdon - Sainte-Croix

Le 17 novembre 1893 était ouverte à l'exploitation cette ligne de 24 km. Fait unique, un seul homme, William Barbey, a participé au financement de la construction du chemin de fer, posant comme condition l'interdiction de circuler le dimanche... Cette prescription a été levée en 1919 ! Pour marquer le cap, une exposition aura lieu dès le mois de juin au CIMA de Sainte-Croix, tandis que la journée officielle aura lieu... le 17 novembre 1993.

Emotions et voiture-salon sur l'ASD

Le 8 avril, un glissement de terrain recouvrait la voie de l'ASD entre Aigle et le Sépey. Des travaux importants de remise en état (construction d'un ouvrage pour permettre l'évacuation des eaux) n'ont permis de reprendre l'exploitation ferroviaire que le 13 mai dernier.

Peu auparavant était inaugurée la nouvelle voiture salon-bar, réalisée à l'initiative du Comité Nouvel ASD. Ce véhicule de grand confort peut être loué à des prix très avantageux :

Aigle - Les Diablerets : 200 .-

Aller retour : 300 .-

Composition du Transormonan aux mêmes conditions : 250 .- / 350 .-

Renseignements et réservations au 025 / 26 16 35

LA CALIFORNIE A L'HEURE DES TRANSPORTS PUBLICS

Eh oui, la Californie, le pays de l'automobile, se tourne maintenant vers les transports publics. Les Californiens ont finalement réalisé que tous les besoins en matière de transports ne pouvaient être assurés uniquement par l'automobile. Les gigantesques bouchons quotidiens des conurbations ont eu raison du sacro-saint symbole de liberté américain. Ajouté au problème toujours plus pressant de la pollution atmosphérique, il n'en a pas fallu plus pour que les citoyens californiens acceptent d'une part lois et plans visant à encourager le développement des transports en commun, et d'autre part les moyens financiers importants nécessaires à la réalisation de ces mesures.

Mode de transport choisi

Les coûts très élevés du BART (réseaux ferrés régionaux rapides à San Francisco, construits entre 1965 et 1972) ont poussé d'autres villes californiennes comme San Diego, Los Angeles, San José ou Sacramento à choisir dès 1981 la solution du "Light Rail". Ce chemin de fer urbain circule à une fréquence de 10 à 15 minutes, la plupart du temps en site propre. Lorsque cela s'avère nécessaire, il peut circuler sur les routes du centre des villes.

Participation financière

Jusqu'il y a environ 10 ans, les prestations offertes par les transports en commun étaient régulièrement réduites dans cette région. Economie de marché oblige, un produit qui ne rapporte pas est menacé de disparition.

C'est sous la pression des automobilistes subissant les effets pervers d'un trafic en constante augmentation, que les pouvoirs publics ont concédé une aide sur trois plans:

- le gouvernement des Etats-Unis a créé le "Interstate Highway Transfer Fund". Cette intéressante source financière constitue en fait les fonds initialement prévus pour la construction d'autoroutes. Chaque fois qu'un Etat prend la décision de renoncer à la construction d'un tronçon d'autoroute, il peut consacrer la somme d'argent correspondante aux transports publics.
- Au niveau de l'Etat (la Californie en l'occurrence), les citoyens ont approuvé en juin

1990 une augmentation des droits sur les carburants en faveur des transports publics.

- Sur le plan local (municipalités), c'est l'augmentation de l'impôt sur la vente (taxe sur la valeur ajoutée: "Sale's tax") qui finance les transports en commun.

Tour d'horizon

Sans Diego

Grâce à l'augmentation de la "Sale's tax" 55 kilomètres de lignes urbaines ont déjà été ouvertes. Une étude a révélé que 50% des usagers actuels du "Light Rail" utilisaient auparavant une automobile privée !

Los Angeles

Sans trafic ferroviaire à courte distance jusqu'en 1990, L.A. a également financé sa première ligne urbaine en direction de Long Beach grâce à l'augmentation de la taxe sur la valeur ajoutée. Une autre ligne est actuellement en construction et deux autres sont planifiées. Une ligne métropolitaine a pu être ouverte cette année grâce à l'aide fédérale en grande partie.

San José

Une diagonale de 32 kilomètres de long est en service. Les trains circulent à une fréquence de 10 minutes; en outre, certains tronçons de routes à quatre pistes ont été réduits à deux pistes pour céder la place à un chemin de fer urbain.

Sacramento

Deux lignes urbaines ont été créées, et ceci à un coût particulièrement avantageux. Pour une part, certaines anciennes voies ferrées ont été réactivées, et d'autre part, un tronçon d'autoroute inachevé pour cause d'oppositions a pu être utilisé.

Leçon à tirer ?

Toutes les grandes villes de notre pays sont touchées par les problèmes de saturation du trafic; même si elle n'atteint pas les mêmes proportions qu'à Los Angeles, la pollution atmosphérique ne doit pas être négligée. Dans ces conditions, seule une solution visant à maximiser l'utilisation des transports publics, et par conséquent à limiter le trafic automobile en ville doit être envisagée.

Devons-nous absolument attendre d'être confrontés à des situations insupportables, comme cela a été le cas en Californie, pour prendre les mesures nécessaires ?

Source: LITRA, service d'information pour les transports publics, Berne 14.4.93

UN TRAMWAY NOMME BI-COURANT : DE KARLSRUHE EN SUISSE OCCIDENTALE

INTRODUCTION

Le rapport TRAMWAY MODERNE: REVOLUTION A KARLSRUHE présenté par le Groupe de réflexion et d'Etude Ferroviaires (gref) de l'EPFL du 27 avril 1988 faisait état des étonnants projets des responsables des transports publics de la ville badoise¹ pour mieux relier le centre-ville et sa périphérie et cela **sans transbordement**.

Ces projets sont réalisés aujourd'hui avec succès entre Karlsruhe et Bretten et entre Karlsruhe et Pforzheim; un peu plus tard on verra la liaison au-delà du Rhin, en Palatinat, vers Worth. Il faut rappeler qu'il s'agit de créer des relations **directes** entre le réseau de tramways des VBK et certaines lignes de la Deutsche Bundesbahn (DB), comme cela se fait déjà entre le réseau des VBK et celui des lignes suburbaines de l'Albtalbahn (Albtal-Verkehrsgesellschaft, AVG) avec grand succès ces dernières années. Mais la nature du courant d'alimentation du réseau de tramways et de l'Albtalbahn (courant continu à 600 V, resp. 750 V) est incompatible avec celle de la DB (15 kV, 16 2/3 Hz monophasé), raison pour laquelle ont été créés les rames articulées triples **bi-courant**, appelées GT8-100 C/2S (Gleichstrom-Triebwagen mit acht Achsen, 100 km/h, 2-System = automotrice articulée triple à courant continu, à 8 essieux, 100 km/h, bi-courant).

AUJOURD'HUI A KARLSRUHE ET DANS SA REGION

Depuis le mois de juin 1991 ces automotrices ont été mises en service entre la gare DB de Karlsruhe et celle de Pforzheim à 29 km, où elles ont effectué une prestation très appréciée du public, offrant 52 trains journaliers sur cette ligne DB importante reliant Karlsruhe à Stuttgart et remplaçant

¹ *Verkehrsbetriebe der Stadt Karlsruhe (VBK)*

un service régional peu étoffé. Nul doute que le succès sera équivalent, sinon supérieur vers Bretten avec la liaison directe depuis le **centre** de Karlsruhe. Liaison qui se fera par la ligne de tramways du coeur de ville vers Durlach où les véhicules bi-courant rejoignent le réseau DB en gare de cette ville de banlieue et poursuivent vers Bretten, à 22 km.

L'ancienne ligne à voie unique entre Durlach et Bretten, non-électrifiée, a été équipée d'une caténaire à 15 kV, 16 2/3 Hz; jusqu'ici cette ligne était exploitée en traction diesel, avec un nombre restreint de trains journaliers. Rappelons encore qu'une refonte des lignes d'autobus régionaux est réalisée en supprimant des dessertes concurrentes à la ligne de Bretten et trop dépendantes du flux routier vers, ou de, Karlsruhe, mais avec **rabattement** des nouvelles lignes de bus sur la ligne ferroviaire modernisée.

Il est nécessaire de rappeler encore l'origine des automotrices triples bi-courant.

RAPPEL DE LA TECHNIQUE UTILISEE

Les VBK et l'AVG possédaient déjà un certain nombre d'automotrices doubles à courant continu 600 V/750 V, d'un type connu en Allemagne sous le vocable de Stadtbahnwagen, que l'on peut traduire par automotrice de **métro léger**, par opposition à Strassenbahnwagen, automotrice de tramway. Ces véhicules nouveaux offrent une plus grande capacité et une vitesse maximale plus élevée (80 km/h au lieu de 65), leur permettant d'assurer un service suburbain rapide.

Le principe qui a permis d'en faire des véhicules bi-courant a résidé dans le choix d'un abaissement de la tension de 15 kV, 16 2/3 Hz par transformateur et redresseur commandé fournissant un courant "continu" (ondulé) aux hacheurs des rames doubles; l'adjonction d'un véhicule médian, portant cet appareillage supplémentaire (et offrant 34 places assises) s'avéra

nécessaire, d'où la création d'un véhicule articulé triple. Par la même occasion, la puissance unihoraire de la rame (de 480 à 560 kW) et la vitesse maximale (de 80 à 95 km/h) ont été augmentées. Quelques rames sont même équipées de toilettes à circuit fermé, pour tenir compte des commodités nécessaires à des déplacements d'une certaine durée.

Les rames à courant continu GT6/80C étaient **unidirectionnelles** et n'avaient des portes d'accès que d'un côté. Les rames GT8/100C/2S bi-courant sont **bidirectionnelles**; elles ont donc des portes sur les **deux** côtés et sont équipées de **deux** cabines de conduite. Le véhicule médian ne comporte pas de portes, son compartiment étant avant tout destiné aux usagers de longs parcours. Tous ces véhicules sont équipés pour la marche en unités-multiples jusqu'à trois éléments doubles en courant continu ou triples en bi-courant.

LES GT8-100 C/2S EN SUISSE

Lors de nos visites, dès 1988, à Karlsruhe, le directeur des VBK/AVG, Monsieur D. Ludwig nous a toujours rappelé que dès qu'il disposerait d'un nombre suffisant de rames nouvelles, il offrirait d'en faire la présentation en Suisse, sur tout réseau à voie normale que cela pourrait intéresser. Après une courte démonstration dans la région de Singen/Constance et sur le Bodensee-Toggenburg (BT), ce fut le tour de la Suisse occidentale, grâce à la totale compréhension et l'entente parfaite de diverses grandes entreprises de transport: CFF à Berne et Lausanne, BLS, MO à Orsières, TL-TSOL à Lausanne, TPG à Genève.

Cette présentation eut lieu:

- Mardi 15 septembre 1992 entre la gare TSOL du Flon, la gare CFF de Lausanne puis en **service commercial** entre Lausanne et Vevey, sur la ligne du Simplon. Le principe bi-courant fut ici démontré.
- Mercredi 16 septembre 1992, les deux rames en unités-multiples se déplacèrent haut-le-pied de Renens à Nyon, puis en **service commercial** de Nyon à Genève et retour.
- Jeudi 17 septembre, le "bi-courant" fut à nouveau démontré entre Le Flon-TSOL, Renens-CFF et Morges.

- Vendredi 18 septembre, les deux rames empruntèrent une fois encore la ligne du Simplon jusqu'à Martigny. De nombreuses courses en unités-multiples furent exécutées entre Martigny-Sembrancher-Orsières ou le Châble en rampe maximale de 37%. Les 2 rames rejoignirent ensuite Berne via le Lötschberg.

- Samedi 19 septembre, le BLS organisa 2 voyages en **service commercial** entre Berne-Belp et Thoune et entre Berne et Schwarzenburg (35% sur cette ligne), à deux reprises également avec un énorme succès auprès du public bernois. Ce même jour les deux rames rejoignirent Karlsruhe via Bâle.

- Tous les déplacements sur la DB ou les CFF se firent par les propres moyens de ces véhicules sans aucune difficulté, ni aucun incident.

DEMAIN EN SUISSE ?

Il ne nous appartient pas ici de polémiquer sur l'engagement en Suisse d'un matériel identique, semblable ou analogue. Nous examinerons plus loin si, et dans quelles conditions, ces automotrices de "métro léger" telles qu'elles ont été réalisées en Allemagne pourraient circuler dans notre pays, bien entendu sans pouvoir copier l'exemple allemand "centre-ville périphérie", puisque les tramways suisses de nos grandes villes ne sont pas à voie normale. Resterait cependant la possibilité du TSOL à Lausanne - et dans le futur peut être - à Genève dans le cas d'un RER genevois.

Notons cependant que ces engins rapides (à gros pouvoir d'accélération), très confortables, d'accès facile et de bel aspect pourraient largement suffire à de nombreux services régionaux, y compris grâce à la souplesse d'exploitation offerte par la possibilité de marche en unités-multiples jusqu'à 3 éléments triples. Pourquoi ne pas citer Lausanne-Vallorbe-Vallée de Joux, Lausanne-La Broye, Lausanne-Le Chablais, Martigny-Saint Maurice-Le Bouveret par exemple, ou Vevey-Chexbres ? Les exemples seraient nombreux

ailleurs en Suisse, dans la région bernoise, sur le Seetal, la vallée du Rhin, Bellinzzone-Locarno, les réseaux de Suisse orientale...

Il convient, à ce stade d'examiner l'aptitude des GT8 à la circulation en Suisse dans leur forme existante:

- la puissance unihoraire de 560 kW est suffisante, même pour une exploitation sur lignes à profil difficile (Vevey-Chexbres ou Martigny-Orsières avec des longues rampes de 35-37%). Les performances sont peut-être à leur limite pour des lignes telles que celles du SOB (Sud-Ost-Bahn) avec des rampes de 50%.

- le frein électrique actuel (rhéostatique seulement) est trop faible pour être utilisé comme frein de **retenue** à la descente et on a pu le constater sur le Martigny-Orsières et sur la ligne Berne-Schwarzenburg. Pour un tel service les résistances de freinage devraient être plus largement dimensionnées.

- le principe bi-système ne serait en Suisse utile que sur TSOL (750 V)-CFF et Orbe-Chavornay (800 V)-CFF. Mais les véhicules GT8, tels que réalisés, peuvent sans aucun inconvénient n'être utilisés qu'en monophasé 15 kV/16 2/3 Hz.

“Ces engins rapides (à gros pouvoir d'accélération), très confortables, d'accès facile et de bel aspect pourraient largement suffire à de nombreux services régionaux.”

- On a pu constater un passage assez bruyant sur les appareils de voie CFF, BLS ou MO à vitesse proche de la vitesse maximale. Mais cela s'explique par le fait que

les véhicules présentés avaient déjà des roues relativement usées (715 mm) et que leur boudins de roues à faible hauteur (pour passage obligé dans les rails à gorge des trams urbains de Karlsruhe) pouvaient ici se révéler un peu insuffisants. En tout état de cause, ce problème ne se poserait pas en Suisse et il suffirait de bandager les roues aux normes suisses.

- Les **appareils de sécurité** du type DB et AVG devraient être remplacés par le système compatible avec celui des chemins de fer suisses à voie normale. - La vitesse maximale devrait être portée à 100 km/h (telle que prévue initialement pour les GT8). On voit donc que le véhicule **absolument identique** n'est pas utilisable tel quel, mais que quelques adaptations seraient nécessaires, à condition de ne pas tomber dans le travers très helvétique d'une infinité de petites modifications rendant l'opération coûteuse ou même aléatoire. Sur la base de l'expérience allemande on pourrait aussi envisager - pour autant qu'une série suffisante d'engins soient commandée simultanément - une adaptation du véhicule TSOL ou de futur matériel Genève-La Plaine.

CONCLUSION

L'intérêt de cette présentation a été élevé.

Nous remercions très chaleureusement le directeur des VBK/AVG, Monsieur D. Ludwig et ses collaborateurs. Nos remerciements s'adressent aussi aux TL/TSOL qui ont permis l'organisation et la parfaite réussite technique de cette démonstration en Suisse. Enfin, sans l'aide efficace de la direction des CFF à Lausanne, de la direction de la traction et des ateliers CFF à Berne, du C.F. Martigny-Orsières et des TPG à Genève, nous n'aurions pu assister à cet important événement ferroviaire en Suisse.

Roger KALLER

Genève, 24.09.1992.

LA CITRAP A TOUTE VAPEUR...

Défendre des transports publics modernes et attractifs n'empêche pas de se replonger dans le passé...



- **Saint-Sulpice - Travers**

12-13 juin, 10-11 juillet, 14-15 août, 11-12 septembre, 9-10 octobre

Cadre horaire 221 de l'indicateur officiel

☎ 038 / 61 41 43

- **Le Pont - Le Brassus**

13 juin, 4 et 18 juillet, 8 et 22 août, 5 et 26 septembre

☎ 021 / 845 56 15

- **(Lausanne -) Cheseaux - Echallens - Bercher**

6 et 13 juin, 15, 22, 29 août, 5, 12 septembre

Cadre horaire 101 de l'indicateur officiel

☎ 021 / 881 11 15

- **(Montreux -) Caux - Rochers-de-Naye**

samedis et dimanches de juin à octobre

Cadre horaire 121 de l'indicateur officiel

☎ 021 / 963 65 46

- **Blonay - Chamby**

samedis après-midi et dimanches jusqu'au 17 octobre

Cadre horaire 105 de l'indicateur officiel

☎ 021 / 943 21 21

- **Le Bouveret - Evian SNCF**

dimanches jusqu'au 19 octobre

☎ 025 / 71 41 64

- **Swiss Vapeur Parc Le Bouveret**

jusqu'à fin septembre : tous les après-midis dès 13h30,
week-end dès 10h

en octobre : mercredi après-midi et week-end dès 10h

☎ 025 81 44 10

Ce premier bulletin (dont la maquette n'est pas encore définitive) vous a intéressé ?
Soutenez-nous, et vous le recevrez chez vous trois fois par année, enrichi de photos.
Remplissez ce formulaire (ou recopiez-le) :

Je désire voir mes intérêts d'usager des transports publics mieux défendus et souhaite donc devenir membre de la CITRAP VAUD.

Nom: Prénom:.....

Adresse:

NPA:..... Localité:

Tél. :

Profession:

Cotisation pour une année:

membre simple (frs. 20.-)

membre junior, senior (frs.10.-)

Au-dessous de 25 ans, dès 65 ans (joindre une pièce justificative)

membre collectif (dès frs.75.-)

Je suis intéressé à une participation active aux projets de la CITRAP VAUD

Date:

Signature:

A renvoyer à: CITRAP VAUD, Case postale 2402, 1002 LAUSANNE

Renseignements:024/ 21.74.00 lundi et mardi dès 18h