

La section vaudoise de l'Association Transports et Environnement a fait paraître dans son journal du mois de mars 1994 un document spécial entièrement consacré au plan directeur communal de Lausanne. Le jour précédent sa parution, un article paru dans le journal 24H (10.2.94, p. 17) a présenté les options proposées dans cette publication.

Plusieurs personnes ont été étonnées de lire que la CITRAP Vaud soutenait la brochure intitulée "Pour un plan directeur original : allez de l'avant !". Il est vrai qu'étant donné les titres accrocheurs et le contenu soigneusement trié de l'article, il est nécessaire d'apporter quelques éléments complémentaires.

Notre comité a été approché par l'ATE à la fin de l'année dernière afin de savoir si nous étions disposés à collaborer à l'élaboration d'une brochure concernant le plan directeur communal lausannois. Comme nous venions de faire parvenir à la Municipalité quelques remarques concernant ce document, nous avons trouvé la démarche intéressante et avons décidé d'y faire paraître notre prise de position.
(suite en page 10)

¹ Journal ATE, no3, mars 1994, dès la page 12.



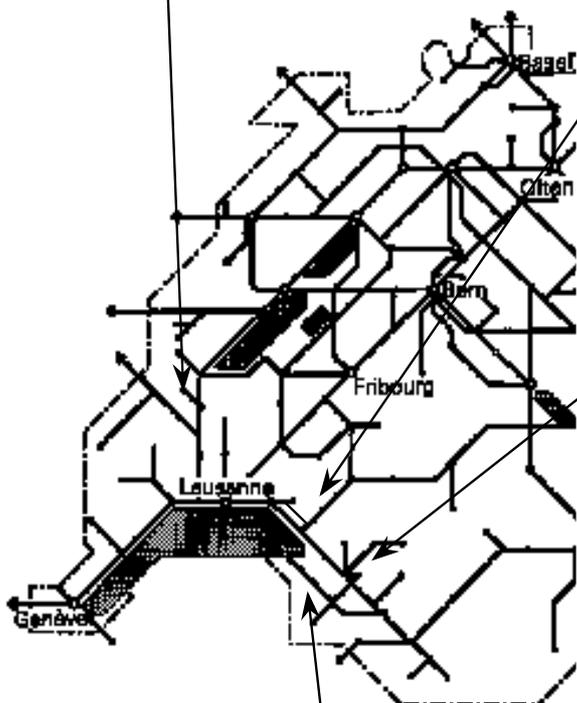
Sommaire

- 100 ans avec sursis pour l'O-C, (photo ci-dessus)
- Transports publics: jeux de lois
- La ville sans voiture: éléments de réflexion
- Parquer, rouler... mais démarrer !

... BREVES... BREVES... BREVES... BREVES...

L'Orbe-Chavornay fête cette année son centenaire. Les festivités auront lieu les 17, 18 et 19 juin, avec exposition de matériel ferroviaire à Chavornay, quinzaine gastronomique à Orbe, et circulations gratuites durant les trois jours. Mais l'O-C transportera-t-il encore des voyageurs dans quelques années ? Lire notre article en page XXX

Le Montreux-Oberland Bernois (MOB) se porte bien, merci pour lui ! Les recettes ont augmenté de 8% en 1993, et de 18,2% en janvier-février 1994 par rapport à la même époque en 1993. Le Crystal Panoramic Express, au design signé Pininfarina, a déjà généré un chiffre d'affaires de 1,2 millions pour les 6 premiers mois d'exploitation, et 8000 places avaient été réservées avant même son entrée en service...



Les Transports Publics du Chablais ont compris l'attrait touristique de la région qu'ils desservent, et viennent d'éditer 4 guides recensant 36 promenades au fil des lignes desservies. Temps de parcours, carte topographique et dénivellation renseignent le marcheur. (Tél. 025/261635) Par ailleurs, les recettes de l'ASD ont connu une progression de 20% en 1993, 13,5% pour l'Aigle-Leysin, et 5% pour les deux autres lignes qui desservent Champéry et Bretaye.

La ligne du Tonkin est sauvée, mais les Chablaisiens ne sont pas satisfaits. Dès mai 94, quatre paires de trains circuleront du lundi au vendredi, et seront complétées par un service de bus. Les emprises sont ainsi sauvegardées, mais cette solution n'est qu'une première étape. Une étude pilote devra définir la desserte de façon durable, et la ligne pourrait être "privatisée", c'est-à-dire cédée à des entreprises de transport locales.

Récemment, des voix se sont élevées pour protester contre la façon dont est mise en application cette nouvelle formule d'exploitation. Les trains maintenus ne correspondraient pas aux besoins réels (notamment une pointe du matin pour le transport des enfants sera assurée par bus). De plus les CFF refusent de construire des abris aux arrêts de bus. Tant pis pour les clients en cas de pluie ! Et cela s'appelle du service à la clientèle...

LES TRANSPORTS PUBLICS DANS LE CANTON DE VAUD: BREF APERCU DE LA BASE LEGALE

La Confédération dispose de compétences très étendues dans le domaine des transports publics. Cependant, il n'existe nulle part dans la Constitution un article visant à encourager le développement de ceux-ci dans notre pays. La législation cantonale porte principalement sur la participation des cantons à la planification des réseaux de transport et sur les modalités des contributions financières accordées par les cantons. Ceux-ci fixent également la répartition des charges financières entre l'Etat et les communes.

Au premier juillet 1993, 14 cantons avaient introduit une norme de niveau constitutionnel dans leur législation. Il est certes honorable de vouloir faire figurer une mention concernant les transports publics dans ces lois "suprêmes", cependant il ne faut pas perdre de vue que ces déclarations de volonté doivent se concrétiser dans des lois et des ordonnances de façon à être clairement mises sur pied. Par chance, nous pouvons constater que tous les cantons ayant établi une base constitutionnelle l'ont concrétisée dans une loi cantonale, excepté le Valais. De plus, on peut dire que cinq cantons dont Zürich et Berne ont également édicté une ordonnance (textes plus pointus permettant de régler les ultimes détails de ces lois). Le canton de Vaud, quant à lui a promulgué une " Loi sur les transports publics", du 11 décembre 1990. Cette loi a abrogé plusieurs textes légaux antérieurs, dont la loi du 5 septembre 1962 concernant l'aide financière de l'Etat et des communes à la Société des transports publics de la région lausannoise. Elle comble le vide qui existait en matière de disposition légale de portée générale pour le financement des lignes urbaines ou d'agglomération (hormis les TL)

GENERALITES

Nous allons, dans les lignes qui suivent, nous borner à présenter un résumé descriptif de cette loi vaudoise:

- **Les buts** de cette loi sont:

1) Encourager les prestations de service public des entreprises concessionnaires.

2) Fixer les modalités et les conditions de la contribution financière de l'Etat et des communes.

- **Les motifs** qui sous-tendent cette loi sont les suivants:

1) "Les besoins de la population."

2) "L'utilisation judicieuse et mesurée du territoire."

3) "La protection de l'environnement".

4) "Les économies d'énergie."

5) La notion récente de "Complémentarité entre les transports publics et les transports individuels".

Cette loi prévoit en outre que les réseaux des lignes de transport et les prestations doivent être étudiés en commun par les autorités cantonales, communales et les entreprises concessionnaires. Bien plus, il existe une volonté d'harmonisation avec les cantons voisins et les régions étrangères limitrophes "

Les compétences pour l'application de cette loi sont réparties entre le Conseil d'Etat, le Département des travaux publics, de l'aménagement et des transports et la Commission cantonale des horaires.

CONTRIBUTION FINANCIERE

La loi précise que l'Etat et les communes peuvent accorder une contribution financière destinée à

maintenir ou à développer les prestations de service public; ceci concerne le transport de voyageurs sur les lignes de trafic général et d'agglomération. Ces aides peuvent toucher de nombreux domaines:

- 1) Equipement en installations ou en véhicules.
- 2) Adoption d'un autre mode de transport.
- 3) La création de nouvelles entreprises dès reprise de dettes et rachat d'entreprises.
- 4) La création près des gares de parkings réservés aux usagers des transports publics.
- 5) Le maintien de l'exploitation de service public.
- 6) La mise en oeuvre de communautés tarifaires.

Cependant, il est bon de constater que les entreprises qui bénéficient d'une aide financière pourraient être astreintes par le gouvernement cantonal à collaborer entre elles. Notamment dans les domaines de la tarification, de l'équipement, de l'exploitation et de la participation à des communautés tarifaires. Enfin, il sera possible au Conseil d'Etat de subordonner son apport financier à une fusion avec d'autres entreprises ou à un changement de mode de transport. Bien entendu, des délégués de l'Etat ou des communes pourront siéger dans les organes de contrôle et d'administration des entreprises subventionnées, afin de les aider à prendre toutes les dispositions nécessaires pour assurer la gestion la plus économique des prestations effectuées; les autorités exercent en outre un droit de regard complet sur les pièces comptables de ces entreprises.

La répartition des contributions devra se faire en tenant compte des participations de la Confédération, de cantons ou de régions voisins, ainsi que d'autres instances publiques. Elle pourra prendre la forme de garanties d'emprunt, de prêts avec ou sans garantie hypothécaire, de subventions

conditionnellement remboursables, de participations au capital contre remises d'actions ou de parts sociales, ainsi que d'apports à fonds perdus.

En outre, les contributions financières accordées aux entreprises intercantionales desservant le territoire vaudois requièrent une participation proportionnelle des cantons concernés.

Le Grand Conseil est compétent pour tout montant dépassant un million de francs, en-dessous de ce seuil, c'est le Conseil d'Etat qui décide.

LIGNES DE TRAFIC GENERAL

Le taux de participation de l'ensemble des communes intéressées est fixé d'après sa capacité financière moyenne. Celle-ci est déterminée en tenant compte de la classification des communes (art.140) pondérée par le chiffre de population, par le coefficient de modération pour les communes intéressées à plus d'une ligne de trafic général. L'Etat effectue le versement des montants dus par le canton et les communes aux entreprises.

De plus, sont considérées comme communes intéressées à une ligne, toutes celles dont la localité se situe à une distance de 5 kilomètres au moins de la gare du chemin de fer, du débarcadère ou de la station d'autobus ou de trolleybus qui la dessert.

LIGNES DE TRAFIC D'AGGLOMERATION

L'Etat participe aux lignes de trafic d'agglomération à raison de 50% de la contribution financière. Le taux de participation de l'Etat peut être porté à 70% pour le financement des éléments d'infrastructure lors de la réalisation de nouvelles lignes en site propre. Le solde de la contribution financière est à charge des communes desservies.

La contribution financière de l'Etat est versée après que les communes se sont engagées à couvrir la contribution à leur charge.

En outre, lorsqu'un réseau de lignes ou une ligne dessert le territoire de plus d'une commune, celles-ci s'entendent sur la répartition du montant à charge de chacune d'elles.

COMMUNAUTE TARIFAIRE

Auparavant, lorsqu'un voyageur utilisait les transports publics, les tarifs étaient déterminés en fonction de la distance parcourue. Ce système se révèle actuellement inadapté à la demande. Pour cette raison, l'option d'une communauté tarifaire a été développée. Celle-ci permet à un voyageur d'effectuer un déplacement empruntant plusieurs lignes au moyen d'un titre de transport unique. Le tarif est fixé d'après un découpage en zones de dimensions comparables à l'intérieur du canton. Celles-ci tiennent compte des réseaux des lignes de transport. Le tarif est déterminé en fonction du nombre de zones parcourues.

Les règles applicables à une communauté tarifaire seront fixées par une convention adoptée par le Conseil d'Etat et les entreprises concernées. L'Etat et les communes indemnisent les entreprises partenaires de la communauté tarifaire, pour le manque à gagner éventuel découlant de l'entrée en vigueur de cette dernière. Cette contribution est limitée aux abonnements forfaitaires annuels, mensuels ou hebdomadaires; le but étant d'encourager les voyageurs pendulaires à utiliser d'avantage les transports publics.

PLACES DE PARC PRES DES GARES

La loi encourage la création près des gares et des stations de bus, de places de parc réservées aux

usagers des transports publics. Pour cela, les communes peuvent accorder une contribution financière, à raison de 60% au moins et de 70% au plus, le solde étant à charge de l'Etat. Les communes sont encouragées à s'entendre entre elles pour des participations conjointes dans ce cas. Enfin, il existe une base légale pour l'acquisition par voie d'expropriation de terrain nécessaire aux installations précitées.

CONCLUSION

La loi montre bien qu'il y a une réelle prise de conscience de l'importance de défendre les transports publics.

Mais, de manière générale, l'évolution des contributions financières à charge de l'Etat et des communes pour les transports publics dépendra de la volonté **politique** d'engager plus ou moins de ressources au profit de ce secteur d'activité publique.

Une communauté comme la CITRAP Vaud a donc un rôle très important à jouer: celui de susciter l'engagement des politiques en matière de transports publics. Elle doit donc dans un premier temps se pencher de manière assez théorique sur les problèmes, puis proposer ensuite des solutions très concrètes. Avec le "Guide du pendulaire futé" et son projet d'"Horaire pratique" la CITRAP Vaud favorise la complémentarité entre transports publics et transports privés (but écologique), la mise en route de communautés tarifaires et surtout la collaboration active entre les communes. Il faut donc qu'à court terme elle devienne un organe très écouté voire influent.

Simon Matthey-Doret et Pierre-Yves Brandt

LOI SUR LES CHEMINS DE FER

La situation actuelle et les conséquences en cas d'approbation du nouveau projet de révision

Après deux échecs en 1983 et 1990, une nouvelle révision de la Loi sur les Chemins de fer est en cours. Sur proposition du Conseil Fédéral, la commission des transports du Conseil des Etats s'est penchée les 27 et 28 janvier derniers sur le nouveau projet.

La situation actuelle

La législation actuellement en vigueur régissant le financement des entreprises de transport responsables du trafic régional, est extrêmement compliquée. En effet, ce ne sont pas moins de sept lois et arrêtés¹ qui font autorité dans le domaine. Au titre de ces différentes lois, la Confédération verse aujourd'hui des contributions pour une somme totale de 1,3 milliards de francs. Cette somme participe principalement au comblement du déficit des CFF dans le cadre du trafic régional. Le déficit des entreprises de transport concessionnaires (ETC) est quant à lui pris en charge par les cantons (selon la législation cantonale, les communes sont également concernées) et par la Confédération dans une moindre mesure. En ce qui concerne les PTT, la régie a financé elle-même les coûts non couverts du service des automobiles postales grâce à une partie du bénéfice réalisé dans le domaine des télécommunications. Mais dès 1972, les cantons ont pris en charge une partie du découvert résultant de l'ouverture de nouvelles lignes de cars postaux. En

outre, ils participent actuellement aux coûts non couverts de certaines améliorations de prestations.

Dans ces conditions, une coordination de l'offre des CFF, des ETC et des PTT est difficilement réalisable (figure 1).

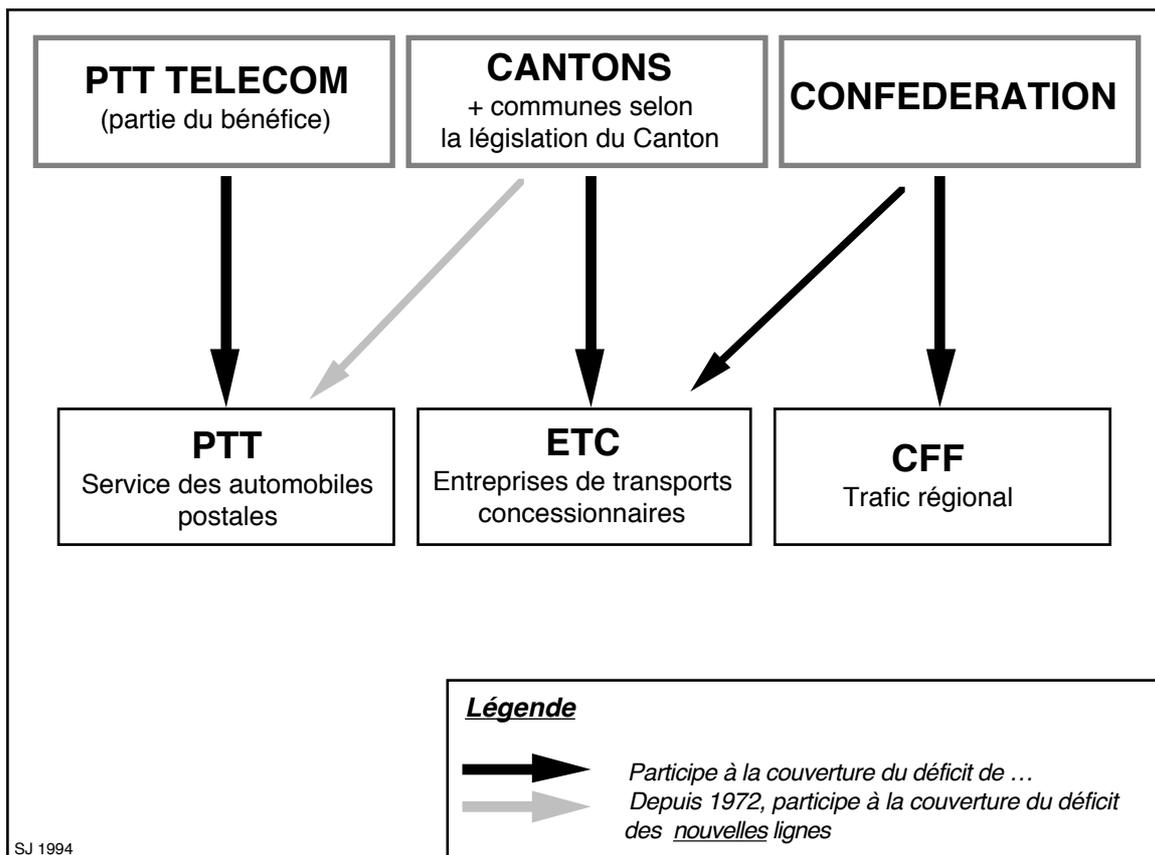
Le but principal du nouveau projet

La réflexion qui est menée actuellement a pour objectif d'assurer un financement commun de tout le trafic régional par la Confédération et par les cantons (figure 2), et ceci sans distinction, que les prestations soient fournies par les CFF, les PTT ou les ETC. D'autre part, la Confédération renoncerait à réduire son aide aux ETC dans certains cas, comme elle le fait actuellement. En effet, les entreprises de transport des plus grandes villes sont privées d'un tiers du montant d'aide en matière d'investissements qui devrait normalement leur être attribué. L'abandon de cette sorte de taxe dénommée "réduction d'un tiers pour le trafic d'agglomération" pourrait contribuer à ne pas retarder la réalisation de divers projets.

Le mode d'indemnisation

A l'heure actuelle, toute indemnité concernant le trafic régional versée aux CFF par la Confédération est fixée au préalable. Il s'agit en fait d'un mandat de prestation qui prescrit à la fois la cadence horaire et une amélioration de l'offre aux heures de pointe. En

¹ Loi sur les chemins de fer du 20 décembre 1957, Arrêté sur le rapprochement tarifaire du 5 juin 1959, Ordonnance du Conseil Fédéral sur le rapprochement tarifaire des lignes automobiles du 27 mai 1970, Loi du 4 octobre 1985 sur le transport public, Mandat de prestations 1987 aux CFF du 9 octobre 1986, Loi du 23 juin 1944 sur les CFF et Loi du 6 octobre relative à l'organisation des PTT.



La situation actuelle

Figure 1

ce qui concerne les ETC, il n'en va pas de même. Les contributions de la Confédération, des cantons et des communes ne sont fixées qu'au terme d'une année comptable. Le projet de révision prévoit une uniformisation du système : tous les coûts pouvant donner droit à une indemnisation, par conséquent résultant de travaux d'intérêt public, devront être fixés au préalable, comme s'il s'agissait d'une commande. Le montant alloué sera réparti en divers secteurs (trafic voyageur régional, trafic marchandises, infrastructures, ...) Il sera également contraignant, ce qui signifie que toutes les entreprises de transport devront disposer d'un système de comptabilité moderne.

Du côté des cantons, la part qu'ils devront verser aux CFF et aux PTT sera compensée, très partiellement probablement, par la charge plus importante que supportera la Confédération dans le co-financement des ETC.

Les défauts du projet

Une question d'importance n'est pas abordée : quelles mesures sont-elles prises concernant les services de transport routiers ? Ces derniers utilisent l'infrastructure routière à des conditions plus qu'avantageuses, et c'est l'ensemble des usagers de la route qui en assure le financement. Dans ce cas, la transparence financière recherchée, c'est ce qui ressort du principal objectif de la révision, est loin d'être obtenue. Et cela vient particulièrement mal à point lorsque nombre de reconversions de lignes ferroviaires en services de bus sont envisagées !

Deuxièmement, c'est une ordonnance et non plus un mandat de prestations qui déterminerait pour le futur l'indemnité concernant les coûts d'exploitation non couverts du trafic régional des CFF. Ce jeu entre les termes n'a l'air de rien, mais en fait, l'aspect contraignant du mandat de prestations n'existerait

plus, ce qui signifie que la cadence horaire pourrait connaître une certaine détérioration, ainsi que l'offre durant les heures de pointe. Adieu l'horaire cadencé ?

Enfin, il manque certainement une définition claire et nette du trafic régional. Il est simplement stipulé que "les offres du trafic local", c'est-à-dire les dessertes à l'intérieur des zones construites et des agglomérations, ainsi que "les lignes du trafic d'excursion", comprenez les lignes qui n'ont pas de fonction de desserte entre les lieux de travail et les domiciles, sont exclues des prestations fédérales.

Le point de vue des entreprises de transport

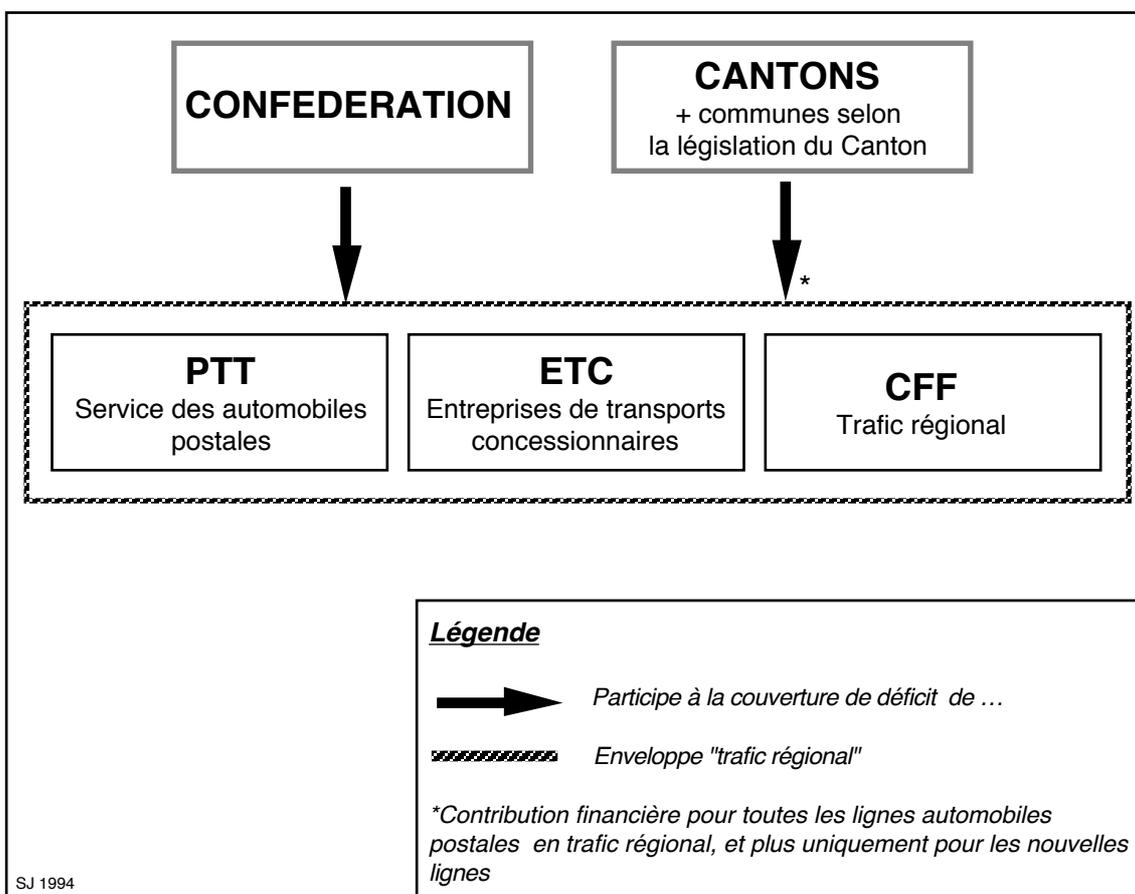
Toutes les entreprises de transport sont unanimes à considérer qu'une révision de la législation sur les chemins de fer est indispensable et qu'elle doit être

réalisée rapidement.

Les CFF appuient le projet de révision. Ils voient d'un très bon oeil la participation financière des cantons à l'indemnisation du trafic régional qu'ils gèrent, et estiment nécessaire l'unification des bases légales devenues peu claires. Par contre, un aspect du projet inquiète la régie fédérale : une nouvelle clause prévoit que les cantons pourraient disposer du droit d'établir le concept de l'offre, et également de fixer les prix... Les CFF estiment que les cantons devraient se limiter aux offres communautaires en trafic régional, comme c'est le cas à présent.

Les PTT considèrent la révision de la Loi sur les Chemins de fer comme préalable nécessaire au maintien du service des cars postaux.

Du côté des entreprises de chemins de fer privés, d'autobus, de téléphériques et des compagnies de navigation regroupées sous l'égide de l'Union des



La situation en tenant compte du projet de révision de la LCF

Figure

entreprises de Transports Publics (UTP), on se réjouit principalement de l'abandon de la réduction de l'aide fédérale opérée aujourd'hui principalement sur les investissements des ETC dans le secteur des agglomérations. L'UTP regrette cependant que la délimitation entre le trafic régional indemnisé et le trafic touristique ne soit pas encore défini de manière suffisamment claire.

Entrée en vigueur

Dès que la révision proposée aura été ratifiée par le parlement, certains cantons devront adapter leur

législation aux nouvelles dispositions. En effet, la possibilité de verser des contributions aux CFF et aux PTT n'est pas prévue partout.

L'entrée en vigueur de la nouvelle Loi sur les Chemins de fer est prévue pour le premier janvier 1996. Jusqu'à cette date, les ordonnances fédérales correspondantes seront adaptées, et de nouvelles seront édictées.

LITRA,

service d'information pour les transports publics, no2, 1994

Adaptation S.J.

Suite de l'éditorial de la page une

Concernant maintenant le contenu global de la brochure de l'ATE et l'écho qu'en a donné Françoise Cottet dans 24H, il y a deux éléments importants dont il faut être conscient en cours de lecture. Premièrement, les responsables de l'ATE utilisent un discours destiné aux membres de leur association principalement, c'est-à-dire à des personnes qui sont déjà toutes, grosso modo, acquises aux idées et aux lignes directrices exposées. Certaines tournures de phrase en sont l'illustration ("...il est scandaleux que..." [point 2, p.2], "...qu'on sache cependant que..." [point 2, p.2], "...sa stupide application..." [point 4, p.5], etc... Même si la plupart du temps les remarques sont justifiées, le ton fait que les automobilistes convaincus, par exemple, "se braquent" immédiatement et rejetteront par la suite toujours en bloc quelle proposition que se soit portant le label ATE. Avec globalement le même objectif final, nous pensons plutôt qu'il faut amener l'automobiliste en douceur vers la solution "transports en commun", sans le brusquer (puisque nous sommes ici en pleine problématique des mentalités), mais en imposant

clairement par les faits un recours progressif aux transports en commun.

Cette manière de s'exprimer, et c'est le second élément, a été amplifiée par Françoise Cottet dans son article du 10 février dernier. Le rôle (?) du journaliste est d'insister sur les aspects "choc" d'une publication de ce type, et de mettre en évidence, en connaissance de cause, les éléments propres à alimenter toute polémique potentielle. Il n'y a là rien de nouveau. Suivant cette manière de faire, le risque est d'oublier certaines idées intéressantes au profit des gros titres.

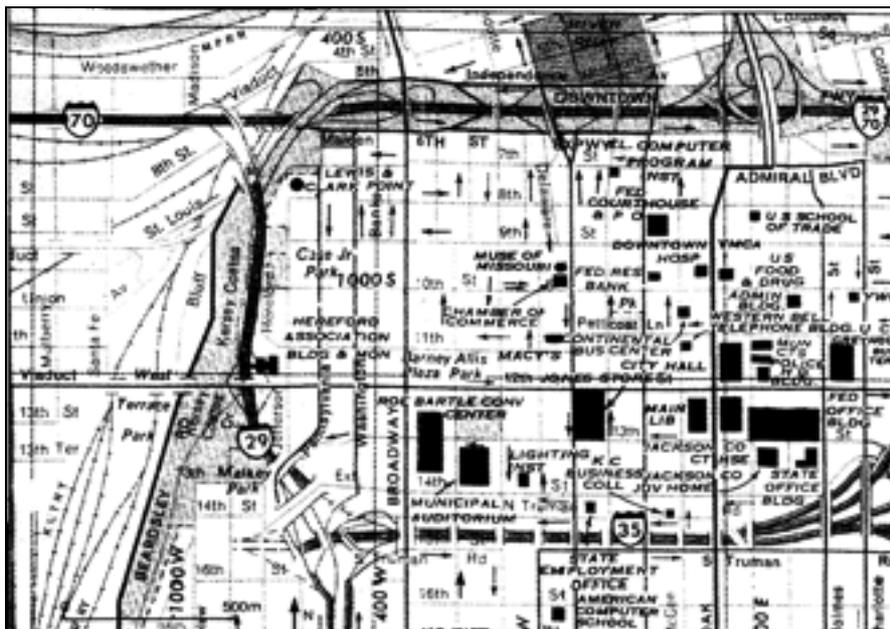
Au-delà de ces considérations, il faut signaler les points du document ATE sur lesquels nous ne sommes pas entièrement d'accord; le principal étant la remise en question du métro ("Et si le métro prenait le bus", point 5, page 9) et des déplacements en site propre. En effet, nous ne pensons pas qu'il est judicieux d'utiliser le tram ou le bus uniquement pour "occuper" de l'espace initialement prévu pour les transports privés motorisés. Une nouvelle fois, ne "braquons" pas l'automobiliste; cette démarche aura

pour effet d'éloigner de lui toujours plus l'idée

d'utiliser un jour les transports publics. Amenons-le plutôt à réfléchir et à comparer : un jour ou l'autre, après des heures perdues à la recherche d'une place de parc, il s'apercevra que pour se rendre au centre ville, rien de tel que les transports en commun, leur confort et leur rapidité.

D'autre part, voici quelques observations d'ordre géographique concernant le rejet total du métro en milieu urbain. Il ne faut pas prendre comme hypothèse de départ une ville de Lausanne figée dans son développement, et ne connaissant plus aucune extension spatiale. La ville va encore s'étendre au nord, à l'est et à l'ouest; les distances entre les lieux d'habitation et les lieux de travail, centres commerciaux et de loisir, vont sans cesse croître. Et dans cette optique, le métro offre un confort supérieur sur des distances plus longues : stabilité, vitesse moyenne plus élevée. En outre, il faut tenir compte de la topographie et de la géographie urbaine (il y aura toujours des bâtiments, des surfaces à contourner, des collines à surmonter, ...) qui constitue un obstacle réel à l'efficacité des transports publics en site banal, et à travers laquelle un métro se déplace beaucoup plus aisément.

La solution de l'obstacle à la circulation du trafic individuel motorisé, proposée par l'ATE, devrait être considérée dans le contexte plus large de la réflexion qui est menée actuellement dans plusieurs pays et qui envisage sérieusement la solution des villes sans voitures. C'est sous l'impulsion de la Commission des Communautés Européennes que les premiers travaux de recherche ont été entrepris².



Le downtown de Kansas City est l'exemple type de cité dévolue à l'automobile. Il est en effet entièrement ceinturé par un anneau autoroutier avec de nombreux échangeurs pour le rendre plus accessible.³

Voici en vrac quelques éléments de réflexion à ce propos, qui pourront d'ailleurs être repris dans le cadre d'une étude plus approfondie.

A plus ou moins long terme, il n'y a pas d'autre alternative que de libérer les centres-villes de l'automobile. Il faut cependant admettre que cette solution ne peut pas être un objectif en soi, mais plutôt une adaptation à une certaine

² Voir note no 7

³ Laborde P., Les espaces urbains dans le monde, Poitiers, Nathan géographie, 1989.

situation composée (saturation du trafic, pollution, topographie, densité démographique, ...) dans une ville donnée. D'autre part, il sera également nécessaire de spécifier quelle sera la partie de la ville concernée : l'hypercentre, le centre, la périphérie immédiate ? Sans des précisions de cet ordre, le monde politique et la population auront d'autant plus de peine à accepter une telle solution.

Il existe trois modèles classiques de structure urbaine. Ils suffiront ici à illustrer la complexité du concept de ville sans voiture, et à montrer qu'une réaffectation de ce type ne peut se faire à court terme, puisqu'à partir d'une certaine époque les villes ont été pensées et réalisées en fonction de l'automobile (voir figure "Forme d'urbanisation et mode de transport dominant"). L'exemple (extrême) de Kansas City en est la démonstration. Plus proche de chez nous, les bretelles autoroutières pénétrantes de Gênes nous montrent également jusqu'à quel point on a encore la volonté de littéralement déverser la voiture en plein centre.

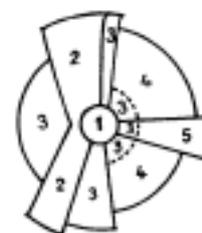
Le modèle des zones (A⁴) met l'accent sur la zone centrale et le rôle de la distance.

Le modèle des secteurs (B⁵) joue sur le rôle du gradient centre-périphérie. Il inclut l'effet des axes de transport.

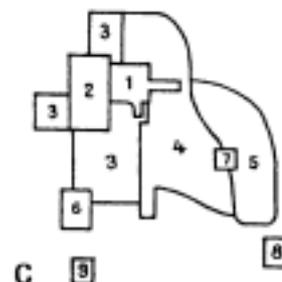
Le modèle des noyaux multiples (C⁶) est un exemple école. Un organisme urbain reposant sur une structure multi-nucléaire rencontrera des problèmes encore plus complexes puisqu'il existe plusieurs systèmes hypercentre - centre - périphérie immédiate.



A



B



C

En dehors de ces réserves, il est à souhaiter que le processus nous menant vers des centres de villes sans automobiles s'engage sans tarder. Il faut également que les inconditionnels de l'automobile se fassent à cette idée, et réalisent qu'il faut jouer sur la complémentarité des moyens de transport. Les métros, trams, trolleys et autres ne sont plus une alternative à la voiture ou un choix de mode de déplacement, mais une véritable nécessité en milieu urbain.

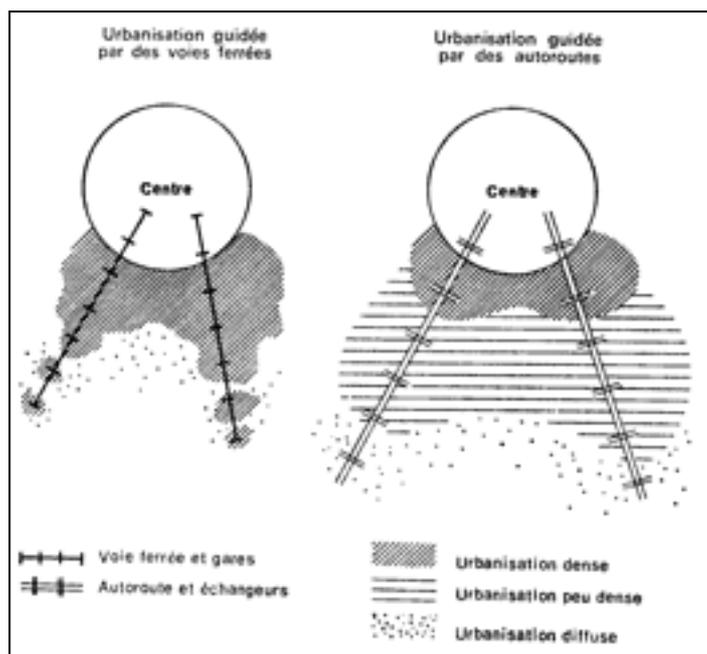
Dès lors, il serait possible d'esquisser un nouveau système de transports "réalisé en sus et se substituant, complètement ou non, à la voiture - qui servirait encore aux déplacements entre les villes, ou à l'intérieur de parties de villes structurées et caractérisées par la voiture, (...) même en ne faisant que diminuer le taux de motorisation et de multimotorisation des familles résidant en milieu urbain, afin de le ramener à celui des villes européennes dotées d'un système de transports en commun efficace."⁷

⁴ Burgess, E.W., The growth of the city : an introduction to a research project, Chicago, The City, 1925

⁵ Hoyt, W., The structure and growth of residential neighbourhood in American cities, Washington, 1939.

⁶ Harris, C.S. & Ullman, The nature of cities, in Annual American Academic Social Revue no7, 1945.

⁷ Proposition de recherche pour une ville sans voiture, rapport final, bureau TECNOSER, Rome, 1991, commandé par la CEE.



Forme d'urbanisation et mode de transport dominant : ces deux exemples mettent en évidence l'influence du mode de transport sur le développement d'une zone urbaine⁸

Ces considérations pour montrer que d'autres solutions peuvent être envisagées, à notre avis, dans le domaine de la modération du trafic, sans avoir à se priver de transports en commun en site propre, garants d'un niveau de confort de déplacement optimal. Ceci n'empêche absolument pas de soutenir un document sur des principes fondamentaux comme le développement des transports en commun, l'amélioration des connexions entre les différentes lignes (les fameuses interfaces), ou la mise en place d'une communauté tarifaire par exemple.

Un travail de réflexion sur les développements futurs de la ville est nécessaire, et il ne doit pas s'arrêter au niveau de la Municipalité, des conseillers communaux et des bureaux d'étude privés. Cela concerne toute la population. L'ATE a créé une possibilité de consultation large, et l'initiative, en dehors des quelques éléments soulevés plus haut, mérite d'être soutenue. Il aurait été dommage de renoncer à jouer le jeu en prétextant notre désaccord sur quelques points.

Stéphane Joost, Président de la Citrap Vaud

⁸ Merlin, P., Géographie, économie et planification des transports, Paris, Presses Universitaires Françaises, 1991

Parquer, rouler... mais démarrer !

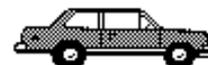
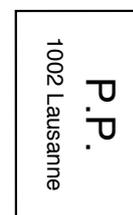
Dès la création de la CITRAP VAUD, un groupe de travail s'est rapidement penché sur un projet d'horaire régional lausannois et de guide à l'intention des pendulaires. Après un premier contact avec la plate-forme transports de la COREL (Communauté de la Région Lausannoise), l'étude s'est concentrée uniquement sur la réalisation d'un dépliant intitulé "Guide du pendulaire fûté", recensant les différents parkings situés dans la périphérie de Lausanne.

En août 1993, notre association était ainsi associée aux travaux d'un bureau privé, responsable de l'évaluation d'une trentaine de parkings et de l'élaboration graphique du document destiné aux pendulaires. Les conclusions de cette étude furent présentées à la fin de l'année, et nous espérions une publication début 1994.

Cependant, des délais de coordination liés à la pose de panneaux indicateurs et des hésitations sur le nombre d'exemplaires à tirer et leur diffusion ont retardé le processus, avant l'annonce par les TL d'un nouvel horaire en mai 94: les fréquences sur certaines lignes passaient de 6 à 7 minutes et demie, empêchant la sortie du guide avant cette date.

Finalement, l'entrée en scène du service marketing des TL provoqua un ultime (?) ajournement. Tout d'abord, le terme de "pendulaire" fut jugé dévalorisant, et le guide prit en avril le nom de "Parquer, rouler, guide de l'automobiliste fûté", évoquant le sigle P+R internationalement reconnu. Puis les sponsors contactés par l'entreprise de transports publics jugea qu'une parution du guide en juin était peu favorable, en raison de la proche période de vacances.

C'est donc en septembre 1994 que nous pourrons vous présenter un des premiers résultats concrets de la CITRAP VAUD...



OUI, JE DEVIENS MEMBRE DE LA CITRAP VAUD...

Nom _____

Prénom _____

Adresse _____

Tél. _____

Junior (-25 ans) 10.-

Adulte 20.-

Senior (+65 ans) 10.-

Collectif dès 75.-

Je suis intéressé(e) à une participation active aux travaux de la CITRAP VAUD:

Métros lausannois

Horaire régional

Riviera (tarification, bus pyjama, développement du réseau VMCV)

Navettes sur le lac

Autre projet:.....