

# INTERFACES

No 9, octobre 1998

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

## EDITO

**Yves Delacrétaz**

L'étude technique du Métro Nord-Est avance bon train. En octobre 1997, le Grand Conseil vaudois votait sans broncher une participation cantonale de 11,3 millions de francs à l'étude détaillée du projet, étude dont le coût total s'élève à 16,1 millions de francs.

Ce printemps, sept mois plus tard, le Service des Transports et du Tourisme de l'État a procédé à la rédaction d'appels d'offres auprès des bureaux d'ingénieurs. Très en vogue actuellement, cette démarche a pour but de présenter aux décideurs politiques un devis de réalisation dont le respect soit garanti. Le gonflement des coûts intervenu durant la construction du TSOL avait en effet échaudé plus d'un.

Ce qui surprend un peu dans cette affaire, c'est l'absence de débat politique autour d'un projet pourtant estimé à plus de 400 millions de francs. Dans d'autres villes, les grands projets de transports urbains sont vivement contestés, voire refusés, comme dans les cas du métro automatique et de l'ouvrage de traversée de la Rade, à Genève, ou du tunnel sous la "Schanze" au centre de Berne.

Dans beaucoup d'agglomérations européennes, l'heure semble être aux réalisations financièrement moins gourmandes : lignes de tramway, RER, gestion du trafic.

A Lausanne, le futur métro rencontre étonnamment peu d'opposition, comme l'a montré la consultation publique réalisée en été 1995, suite à la parution du "Rapport de synthèse intermédiaire" rédigé par le bureau Ribl, et à laquelle a participé la CITRAP VAUD. Doit-on se réjouir de cette belle unanimité, ou craindre que l'opposition se réveille tardivement, lorsque le canton et les communes concernées devront voter les crédits de réalisation, et que près de 20 millions de francs auront été dépensés en rapports d'étude ?

Une première escarmouche, l'hiver



*Son homologue du Nord-Est provoque un psychodrame animalier... [Photo : Rapport de synthèse intermédiaire du bureau Ribl & Associés, mai 1995]*

dernier, laisse à penser que "le loup est dans le bois", et que la quiétude actuelle n'est que temporaire. Le 9 janvier, en effet, "24 Heures" relatait un

texte fort critique face au projet lausannois, émanant d'un groupe de chercheurs en sciences humaines de l'EPFL. Le directeur des Transports publics de la région lausannoise y répondait avec une diplomatie approximative dans le bulletin interne des TL (Banc Public n°3, février / mars 1998). Ces scientifiques déplorent à la fois l'absence de vision globale et régionale du projet et son faible rapport intérêt / coût, en regard d'autres options possibles de développement du réseau TL, telles que l'amélioration des services de trolleybus et d'autobus, ou encore la création de sites propres "virtuels", grâce à une gestion électronique moderne des carrefours à feux. Sous couvert de préconiser des réflexions plus poussées sur la conception

*Suite en page 9*

## Sommaire

*Page 2 Psychodrame animalier sur les bords du Flon*

*Page 3 Procès-verbal de la 5ème assemblée générale*

*Page 4 L'avenir de la Citrap Suisse*

*Page 6 Le Petit Prince et la Citrap Vaud*

*Page 7 La Citrap Vaud et Internet*

## Faut-il construire le Métro Nord-Est ?

# Psychodrame animalier sur les bords du Flon

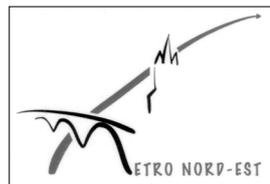
*L'affaire (avec un petit a) commence à l'automne 97, lorsque trois chercheurs de l'IREC -l'Institut de Recherche sur l'Environnement Construit de l'EPFL - rédigent un document intitulé de façon provocante et peut-être un brin maladroite "Un métro: mais pour quoi faire? "*

**Christophe Jemelin**

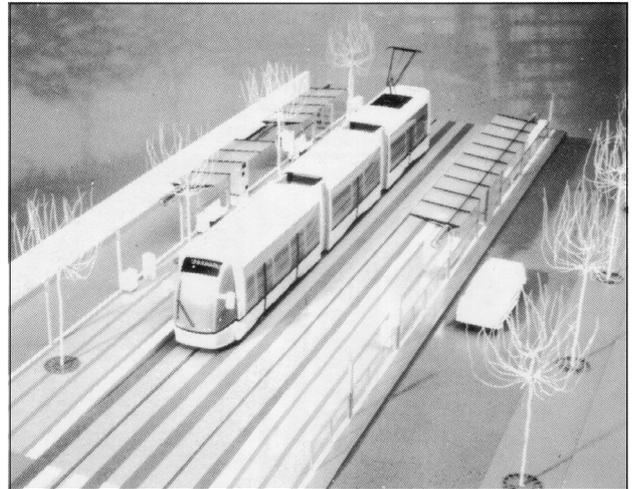
Lydia Bonanomi, architecte-urbaniste, Vincent Kaufmann, sociologue, et le soussigné, géographe, y exposent quelques questions qui ne leur semblent pas avoir été suffisamment traitées jusqu'alors dans les études de prolongation du métro Lausanne-Ouchy en direction d'Epalinges. L'échelle retenue pour aborder l'opportunité de la construction d'un métro est ainsi jugée trop étroite, puisque strictement limitée à la prolongation du métro existant, mais sans mentionner clairement et de façon précise les impacts sur tout le réseau TL. On ne parle pas non plus de réseau régional de transports, alors que le CHUV, l'un des principaux générateurs de trafic tel qu'il est décrit dans les études, attire des travailleurs et des visiteurs à une échelle régionale et non locale. Par ailleurs, les collaborateurs de l'IREC relèvent également que les grands parkings d'échange en bordure de ville ne font désormais plus recette, notamment à Berne par exemple. Dans cette agglomération, on a renoncé aux constructions importantes pour favoriser des parkings de dimensions plus réduites et répartis dans de nombreuses gares, le long des axes desservant la capitale. Enfin, les interfaces n'ont pas bénéficié d'un traitement particulier dans les rapports, alors que ce sont des points d'entrée et d'échange capitaux pour le client. L'interface du Flon, entre le métro et les trolleybus, restera toujours problématique et peu commode.

Peu après la diffusion de ce document dans un cadre restreint (notamment politique), un crédit d'étude de 16 millions de francs était demandé au Grand Conseil et aux communes concernées, afin de financer les études techniques très poussées, permettant également de chiffrer de manière précise le budget nécessaire. Tous les crédits ont été votés.

Le 9 janvier 98, 24 Heures s'empare du dossier et consacre un article relatant l'avancement du dossier, et les questions exprimées par



les chercheurs. Le directeur des Transports Publics lausannois voit rouge: dans l'édition suivante de Banc Public, le journal gratuit des TL disponibles dans les stations prin-



*Maquette du trolleybus guidé TVR adopté par la ville de Caen, et évoqué dans le rapport Ribl de mai 1995 mais écarté pour des raisons de capacité.*

*Source : "Etude du prolongement du Métro Lausanne-Ouchy vers le nord-est", page 39.*

cipales, Jean-Pierre Kallenbach s'en prend aux "cacatoès de Dorigny" qui écrit-il "se réveillent un peu tard en constatant que tout bouge sous les branches des arbres sur lesquels ils sont perchés". Dans sa poésie animalière, le directeur n'aura pas pris garde que l'IREC n'a pas encore déménagé à Dorigny mais se trouve toujours en ville...

Ne cherchant pas la polémique, mais plutôt le débat des idées telles qu'elles ont été exposées, le trio de cacatoès s'abstient de réagir, mais 24 Heures le fera à leur place, dans un édit paru le 19 février. Georges-Marie Bécherraz y fustige l'attitude de Jean-Pierre Kallenbach, tout en relevant que les "questions [posées] sont parfaitement légitimes. Il est sain qu'on y réponde enfin. Car les enjeux sont colossaux."

Quoi de mieux qu'un débat pour faire le point de la situation ? Deux ans après une première réunion organisée sur le thème du métro Nord-Est, le syndicat des conducteurs des TL invitent les trois chercheurs le 4 juin, avec de nombreux représentants des partis politiques, du canton et des TL. Le projet du futur métro nord-est lausannois est-il le meilleur choix en matière de transports ? lance le présentateur du débat. Pour la majorité des intervenants, la cause est entendue, le métro doit se réaliser et représente un important progrès pour les transports publics. Les inter-

rogations sur l'échelle régionale ne trouvent aucun écho, de même que les réticences relatives aux parkings d'échange. Johann Pain, du syndicat, relèvera que le projet de métro est en

---

---

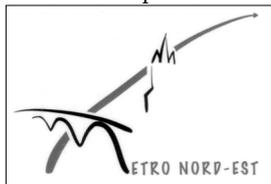
Johann Pain, du syndicat, relèvera que le projet de métro est en soi à soutenir, mais il ne faut pas le soutenir n'importe comment.

---

---

soi à soutenir, mais il ne faut pas le soutenir n'importe comment. S'il n'y a pas de complémentarité avec le réseau de surface, cela ne marchera pas. Un intervenant résumera les échanges en s'exclamant, avec le bon sens vaudois doué d'un sens de la concision peu commun: "Un métro, oui, mais un bon !" C'est à l'apéritif suivant le débat que les langues se délient vraiment, et que l'on vient dire aux chercheurs de l'IREC qu'ils posent effectivement de bonnes questions, après avoir affirmé en public que celles-ci étaient trop tardives et quasiment de lèse-majesté...

Avec le compte rendu chronologique des vaguelettes provoquées par ce mini pavé dans la mare, ainsi que l'édito d'Yves Delacrétaç dans le présent numéro, nos membres auront à leur connaissance les différents éléments du dossier. Il est utile de préciser pour terminer que des discussions animées ont également eu lieu au sein du comité, puisque le soussigné est également vice-président de la CITRAP VAUD et que certains se sont demandé comment il était possible d'écrire " négativement " sur le métro, alors que l'association soutient officiellement le projet. Que les choses soient claires: la publication du document de l'automne dernier a été faite en nom propre, et n'engage pas l'association, qui n'est d'ailleurs apparue nulle part dans les différents articles de presse mentionnés. Enfin, il est sans doute utile de le préciser encore une fois, le but était uniquement de mettre sur la table quelques questions importantes à nos yeux, non de descendre en flèche le projet. En 1999, les résultats de l'étude seront connus, des montants financiers auront été affinés, et le groupe de travail Métros Lausannois de la CITRAP prendra le dossier en main. L'unanimité politique sera alors mise à l'épreuve des chiffres. Selon la formule consacrée, nous en reparlerons....



oquées par ce mini pavé dans la mare, ainsi que l'édito d'Yves Delacrétaç dans le présent numéro, nos membres auront à leur connaissance les différents

## Procès-verbal de la 5e assemblée générale de la CITRAP VAUD

*le 27 juin 1998 à Vallorbe*

Après une vivante visite du musée du Fer et du Chemin de Fer sous la houlette du conservateur Gérard Vuadens, la partie statutaire de l'assemblée générale s'est déroulée en la présence d'une quinzaine de membres. Plusieurs personnes s'étaient préalablement excusées.

1. Adoption de l'ordre du jour et du PV de l'AG précédente. L'ordre du jour est accepté sans modification. Pierre Dessemontet, chargé du PV 97, étant absent, celui-ci sera envoyé lors d'une prochaine communication aux membres.
  2. Election des scrutateurs  
Vu le nombre peu élevé de personnes, il n'est pas besoin de procéder à cette élection !
  3. Rapports d'activité
    - a) *du président*. Stéphane Joost relate en quelques mots les activités de la CITRAP et les faits marquants de l'année écoulée, en précisant qu'il laisse la parole aux responsables des différents groupes de travail pour un véritable rapport.
    - b) *du délégué à la CITRAP Suisse*. Christian Jarisch évoque les problèmes de restructuration rencontrés par la CITRAP Suisse. Pour l'instant, c'est le statu quo. Le but de la restructuration était de créer une organisation faîtière qui regroupe des associations de défense des transports publics. Mais les premiers contacts avec ProBahn par exemple n'ont rien donné, nous ne sommes pas sur la même longueur d'onde. Par contre une collaboration (communiqué de presse communs) est envisageable. Une réunion à Berne à fin juillet a dû permettre de progresser sur le dossier et de prendre des décisions pour la suite.
    - c) *proposition de création d'une section romande de la CITRAP*. Les membres du comité relatent les difficultés à appréhender certains problèmes uniquement à l'échelle cantonale. La section genevoise de la CITRAP traverse une crise suite à la démission de son président, et au décès subit de son successeur. Ce serait l'occasion de regrouper nos forces plutôt que de travailler chacun de son côté. Par ailleurs, nous n'avons toujours pas de relais dans les cantons de Fribourg et du Valais par exemple. Les membres présents sont d'accord d'entrer en matière pour étudier le projet. Contact a déjà été pris avec la section genevoise, qui serait favorable à l'idée. Plusieurs connaissances pourraient s'occuper de lancer
- (Suite en page 8)*

Nouvelles du délégué de la CITRAP Vaud auprès de la CITRAP Suisse

## L'avenir de la CITRAP Suisse

*Le bureau de la CITRAP Suisse a l'intention de donner une nouvelle orientation et une nouvelle structure à la CITRAP Suisse. Que va devenir l'association faîtière ?*

**Christian Jarisch**  
**Délégué à la Citrap Suisse**

A l'origine de ces discussions : les changements de personnes au niveau du comité. Notre président, Alfred Neukomm, a déjà annoncé son retrait lors de l'assemblée générale de l'année passée à Berne. En même temps, Jean-Daniel Blanc va arrêter sa fonction en tant que président du bureau.

En plus, de récents efforts pour trouver des personnalités de la politique fédérale pour le renforcement du comité se sont avérés sans succès. Le bureau de la CITRAP Suisse est alors arrivé à la conclusion qu'une réorientation est devenue inévitable, afin de résoudre les problèmes de personnel et de redevenir actif au niveau de la politique de transport fédérale.

### Solutions

Le bureau a évoqué différentes variantes : comment la CITRAP Suisse pourrait-elle continuer ses activités? La collaboration avec différents partenaires a été envisagée. Lors d'un entretien

avec des représentants des sections, les attentes et avis de ces dernières ont été enregistrés.

En conclusion à ces discussions:

1. La CITRAP Suisse offre un soutien administratif par le biais du secrétariat. Les sections attendent que la CITRAP Suisse soit présente dans les discussions des problèmes de politique des transports au niveau national. Un retrait de la politique nationale pourrait avoir des effets négatifs sur le travail des sections.

2. En tant que partenaire potentiel, poursuivant des buts similaires à ceux de la CITRAP Suisse, les fédérations suisses de consommateurs doivent être considérées comme "premier choix". Avec de tels partenaires, le rôle de la CITRAP Suisse en tant qu'organisation de défense des utilisateurs de transports publics pourra être renforcé.

Dans la situation actuelle, aucune décision n'a été prise. Des pourparlers avec différents organismes sont en cours. Il s'agira aussi de redéfinir le rôle des organismes comme le SEV, les CFF et l'UTP au sein de la CITRAP Suisse.

---

## Transports et environnement

### Compte rendu du nouveau manuel de la Confédération pour l'aménagement du territoire et la protection de l'environnement

*L'Office fédéral de l'aménagement du territoire (OFAT), l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP) et l'Amt für technische Anlage und Luftthygiene des Kantons Zürich (ATAL) ont publié en novembre 1995 un nouveau manuel dans la série "Éléments pour l'aménagement du territoire", qui s'intitule "Mesures d'aménagement du territoire pour la protection de l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie".*

**Matthieu Chenal**

Ce manuel se destine à un public particulier : "Cette publication s'adresse principalement aux spécialistes de l'aménagement

du territoire, de la protection de l'air ou de l'utilisation de l'énergie. Il est également destiné aux autorités politiques et administratives chargées des questions d'aménagement aux échelons cantonal et communal." Si ce manuel mérite à notre avis d'être largement diffusé, c'est qu'il présente des mesures tout à fait intéressantes et encore originales de ce côté-ci de la Sarine, qui auront des effets à long terme mais qui doivent dès aujourd'hui être présentées comme des objectifs nécessaires à

la lutte contre la pollution atmosphérique.

Le domaine étudié se limite en effet à la protection de l'air et du climat. L'ouvrage décrit en première partie les problèmes de pollution de l'air que connaît la Suisse, leur origine, leurs conséquences. Il insiste sur les relations entre urbanisation, transports, énergie et environnement, pour conclure qu'"il faut revoir cette évolution de l'urbanisation synonyme de graves atteintes à l'environnement et viser une structure réduisant les déplacements et orientant davantage l'essor de l'urbanisation vers les transports publics".

"L'aménagement du territoire peut permettre d'atteindre les objectifs suivants :

- viser une structure d'urbanisation engendrant peu de trafic,
- coordonner l'urbanisation et les transports publics,
- coordonner spatialement la fourniture de chaleur avec le milieu bâti."

Trois grands axes de mesures découlent de là : des mesures d'urbanisation (U), de transports (T) et de chaleur (C). Les effets espérés des groupes de mesures sont aussi présentés, avec des exemples, ainsi que l'impact financier et la répartition de l'application des mesures par les cantons, les communes-centres (villes), les communes de banlieue (agglomération), et les communes périphériques (campagne). Sur la quarantaine de mesures présentées, nous mentionnerons dans ce bref compte rendu essentiellement les mesures qui visent un effet sur les transports (dans les groupes U et T).

U1 Viser une structure d'urbanisation organisée autour de centres multiples (concentration décentralisée / structure d'urbanisation orientée vers les transports publics; but : faire diminuer le trafic automobile).

U2 Coordonner les capacités du milieu bâti avec celles des transports (déclasser, dézoner, étoffer l'offre de transport public).

U3 Coordonner et mélanger davantage habitat et places de travail (but : diminuer les trafics pendulaires).

U4 Ne pas aller en dessous d'une densité d'urbanisation minimale (la densité de l'urbanisation doit garantir une desserte rentable par les transports publics).

U5 Densifier les utilisations et mieux aménager les arrêts des transports publics (une densité plus grande dans un rayon de 300 à 500 m environ autour des arrêts des transports publics transforme l'utilisation de ces derniers en solution de rechange intéressante pour un grand nombre de personnes).

U6 Réserver les emplacements desservis par une voie de raccordement aux entreprises procédant à un transbordement de marchandises (but : réduction du transport de marchandises par route).

U10 N'autoriser les utilisations générant un fort trafic que dans les emplacements très facilement accessibles par les transports

publics.

U11 Déclasser ou dézoner les sites non desservis ou impossibles à desservir par les transports publics (déclasser par exemple en zone agricole les réserves de terrains ne bénéficiant pas de l'équipement général; cette mesure peut être associée judicieusement à une densification des utilisations aux arrêts des transports publics).

U12 Étendre les exigences applicables à la desserte au trafic piétonnier et cycliste et aux transports publics (un coup de frein peut être donné à l'augmentation du trafic motorisé).

T1 Compléter le réseau des transports publics et améliorer les connexions spatiales (but : stabiliser le nombre de trajets automobiles).

T2 Améliorer la rapidité des transports publics (en réduisant la durée des parcours, on rend le transport public plus attrayant).

T3 Améliorer l'accessibilité des arrêts des transports publics et les aménager de façon attrayante (cette mesure favorise la marche à pied et l'emploi de la bicyclette et encourage la fréquentation des transports publics).

T4 Prévoir des parcs de dissuasion à l'origine des déplacements (cette mesure doit faire en sorte que seul un bref tronçon soit parcouru en voiture et que le reste soit l'affaire des transports publics; elle réduit la longueur des trajets en voiture).

T5 Tenir compte de la desserte par les transports publics en fixant le nombre de places de stationnement obligatoires (la diminution du nombre de places de stationnement obligatoires favorise la fréquentation des transports publics, dans les régions bien desservies par ceux-ci).

T6 Limiter le nombre de places de stationnement autorisées (même effet que la mesure précédente).

T7 Réduire le nombre de places de stationnement de courte durée (la moins grande disponibilité de stationnement à l'endroit où l'on se rend fait que les transports publics jouissent d'un taux de fréquentation supérieur).

T8 Introduire des mesures favorisant le stationnement des riverains (même effet que la mesure précédente).

T9 Réserver des places de stationnement pour les petites voitures (encourager en ville les véhicules légers qui utilisent beaucoup moins d'énergie que les voitures usuelles).

Il est heureux de constater qu'un certain nombre de mesures concernant notamment les politiques de transport public, et que les associations comme la nôtre défendent depuis longtemps, figurent dorénavant dans un document officiel de la Confédération. Nous espérons vivement que ce manuel ne restera pas lettre morte en Suisse romande et qu'il pourra servir de base à des réalisations concrètes dans le canton (le cas du TSOL est d'ailleurs présenté comme un bon exemple de la mesure T1), car nous sommes convaincus qu'il est préférable de prendre en compte dès maintenant ces objectifs avant d'être forcés à faire marche arrière à un coût exorbitant. Nous ne

manquerons pas de signaler les cas où de telles mesures pourraient être appliquées.

*Remarque : il est possible de se procurer des exemplaires de ce manuel auprès de l'Office central fédéral des imprimés et du matériel (OCFIM), 3000 Berne; le prix de l'unité est de 19 francs 70 + 2% TVA (numéro de commande 412.694 f). Il existe bien sûr une version en allemand.*

---

---

## Dossier bus nocturne sur la Riviera vaudoise

# LE PETIT PRINCE AU SECOURS DE LA CITRAP

*La saga du bus nocturne sur la Riviera vaudoise est presque achevée. Elle a d'ailleurs vécu ces derniers temps une période pleine de rebondissements. Ces premières semaines d'automne verront enfin un service de bus nocturne entrer en service le jour (la nuit !) entre Vevey et Montreux les soirs de week-end.*

**M. Chenal, L. Maerten et P. Born**

### Bref rappel des faits

La CITRAP a réalisé au cours de l'hiver 94-95 une enquête auprès des jeunes qui a montré le grand intérêt pour un tel service. Suite à ces résultats encourageants, un projet de desserte a été proposé en collaboration avec les Transports Publics VMCV. Une demande de financement a été adressée aux collectivités publiques de la région par l'intermédiaire de la CORAT (Commission consultative régionale pour l'aménagement du territoire). Cette première étape s'est achevée en mai 1996 avec le refus des communes de financer l'intégralité du service.

### Faits nouveaux

Que s'est-il passé depuis ? Le groupe de travail de la CITRAP n'a pas baissé les bras, et a poursuivi sa collaboration avec les VMCV autour d'un nouveau concept du bus nocturne de façon à collecter des financements privés : un minibus sera décoré sur le thème du " Petit Prince " avec comme slogan : " Le Bus du Petit Prince vous ramène sur votre planète ". Les logos des sponsors seront affichés sur des endroits privilégiés qui seront donc bien visibles de jour comme de nuit, puisque le véhicule mis à disposition circulera également de jour sur le réseau VMCV. Déjà, les cinémas de la région et la télévision locale accordent leurs concours. Et le quotidien La Presse offrira une annonce hebdomadaire dans ses pages du vendredi. La nouvelle présentation du projet a fait l'objet d'une conférence

de presse le 8 septembre 1997 à Vevey.

Le projet de desserte n'a pas changé par rapport à la première version : il desservira les vendredis et samedis soirs la région Vevey - Hauts de Vevey - Montreux - Villeneuve au moyen de trois parcours alternatifs. Le premier bus circulera dès 00h30 et il sera possible aux derniers fêtards de rentrer jusqu'à 3h45. Ainsi, pour la modique somme de Fr. 3.-, les noctambules auront la possibilité de regagner leur domicile en toute sécurité. Entre temps, et de leur propre initiative, les Transports Publics VMCV ont lancé une opération Bus Pyjama au Montreux Jazz Festival en 96, 97 et 98, avec une desserte comparable à celle qui sera effective durant toute l'année. Avec les succès étonnants de cette action ponctuelle, les Transports Publics VMCV ont pu tester et démontrer la nécessité d'une telle prestation. C'est pourquoi, une recherche de partenaires et sponsors a débuté au mois de septembre 97 sur la base du nouveau concept afin de récolter la somme de Fr. 39'500.- qui permettra au projet de se concrétiser au cours de 1998 pour une première année d'exploitation.

A ce jour, plus de Fr. 36'500.- ont déjà été virtuellement récoltés. Et le 25 février dernier, une demande de garantie de déficit de Fr. 20'000.- valable sur deux ans a été présentée devant la CORAT (Commission Régionale pour l'Aménagement du Territoire) : elle a été acceptée. Il était important pour nous que les communes soient rapidement partie prenante du projet, afin d'assurer sa pérennité.

Les premières nuits d'activité pour le bus du Petit Prince sur la Riviera ont été celles des 18 et 19 septembre. L'inauguration du bus a eu lieu le jeudi 17 septembre dernier au centre commercial Saint-Antoine à Vevey.

## Nouveau media au service de notre association

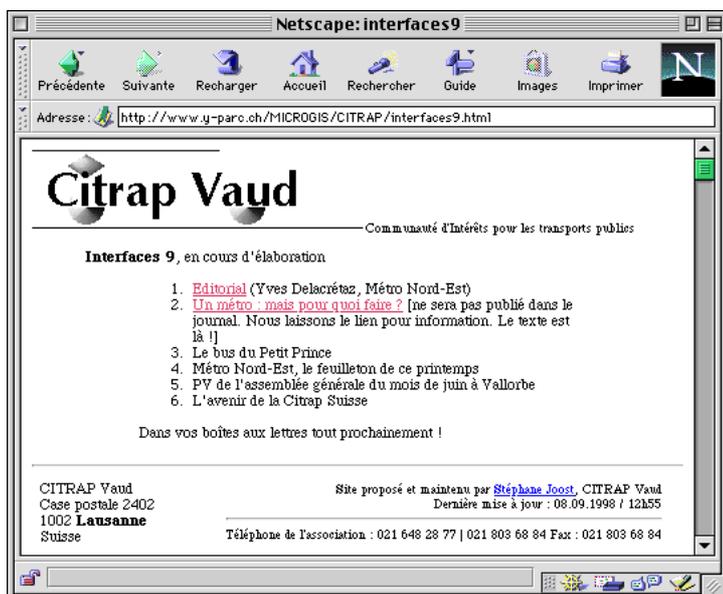
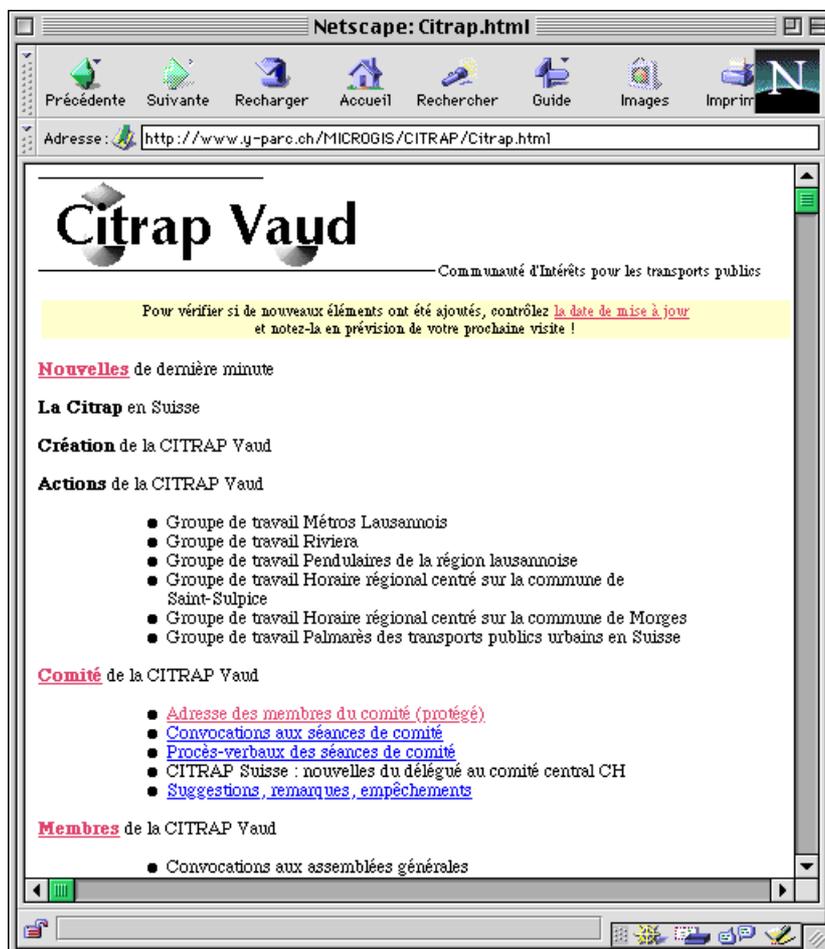
# La CITRAP VAUD SUR INTERNET

Notre association dispose depuis l'automne dernier d'un site Internet. Le rôle de ce dernier est clairement d'offrir aux membres du comité et de l'association un outil d'information moderne et un instrument de travail pratique. Il n'est pour l'instant pas question de faire de la promotion pour nos activités.

### S. Joost

Il y a quelques temps nous avons décidé de publier sur Internet quelques pages consacrées à notre association. Vu les disponibilités de chacun, il était très clair que ce nouvel outil devait servir uniquement à la diffusion de l'information et à la mise à disposition de certains documents. Impossible de prévoir plus dans le cadre de ce site (promotion, publicité pour l'association) puisque nous ne serions pas en mesure d'assurer le suivi et le maintien régulier de ces pages.

Prévu principalement pour les membres du comité (convocations aux séances, procès-verbaux), le site est également consultable et exploitable par les membres de l'association. Selon l'actualité, la partie "Nouvelles de dernière minute" est alimentée par les documents produits par l'un ou l'autre de nos collaborateurs. Les convocations aux assemblées générales y figureront ainsi que les procès-verbaux (accès protégé à certains documents, vous renseigner en envoyant un e-mail à [stephane.joost@microgis.ch](mailto:stephane.joost@microgis.ch)).



Les pages Web de la Citrap Vaud offrent pour l'instant peu de liens, mais de la matière va venir progressivement en enrichir le contenu. Notamment pour profiter pleinement du rôle centralisateur d'un tel outil : les statuts de l'association seront ajoutés, quelques mots sur l'historique de la fondation, sur la Citrap Suisse. Des documents que l'on a jamais sous la main et que l'on a toujours de la peine à retrouver... Si vous avez des idées ou des suggestions, n'hésitez pas à nous en faire part.

<http://www.y-parc.ch/MICROGIS/CITRAP>

(Suite de la pag

quelques activités dans les cantons de Neuchâtel et du Jura. Concernant le nom, il serait possible de garder simplement CITRAP, ou d'ajouter CITRAP Suisse occidentale. Le comité continuera d'étudier le dossier.

*d) des présidents des groupes de travail*

d1) métros lausannois: il n'y a pas eu d'activité spéciale, dans l'attente de la sortie de l'étude technique complète de prolongation du métro Nord-Est en 1999. Alain Faucherre signale qu'il a demandé un rendez-vous à Philippe Biéler, conseiller d'Etat, afin de discuter de ce projet. La belle unanimité politique au moment de voter le crédit d'étude semble toutefois se lézarder d'après M. Faucherre, qui a eu plusieurs contacts avec des politiciens, notamment suite au rapport informel publié par l'IREC, et posant différentes questions relatives aux parkings d'échange et à la technologie choisie.

d2) horaires régionaux. La nouvelle édition de St-Sulpice est disponible depuis près d'un mois, et contient diverses améliorations, notamment l'horaire des bateaux de la CGN, la mention du service des bateaux solaires, et un descriptif de l'offre en matière de bus pyjamas. Par contre, en ce qui concerne le projet de Morges, celui-ci est resté à l'état d'ébauche, faute de temps. Il est prévu de relancer ce projet à l'automne, afin de sortir une pré-maquette et de trouver une source de financement avant le prochain changement horaire 99.

d3) bus-pyjamas sur la Riviera. Belle récompense d'efforts soutenus du groupe de travail Riviera, le premier "Bus du petit prince" circulera dès le 18 septembre prochain. De 0h30 à 4h, différentes courses relieront Vevey à Villeneuve le long du lac et par les hauts. Six sponsors et une garantie de déficit de 20'000.- sur deux ans, accordée par la CORAT et la commune de Villeneuve, permettent de lancer l'exploitation. La CITRAP commandera ce service aux VMCV, qui lui reverseront les recettes tarifaires (3.- la course). Dans de nombreuses régions, le lancement a débuté de cette façon, avec pour but que l'association initiatrice puisse se retirer de l'exploitation d'ici deux ans. La CORAT pourrait reprendre le flambeau par exemple, tout comme la COREL s'occupe désormais des bus-pyjamas à Lausanne. En bref, un succès important pour ce groupe de travail, chaleureusement applaudi.

d4) palmarès des transports publics. Pour des raisons identiques de surcharge de travail, aucun travail n'a pu encore être mené sur ce sujet, qui consiste à récolter des données de nombreux réseaux de transport suisses, afin de les comparer sur une base statistique, avec une méthodologie fiable. Lancement prévu à l'automne également.

#### 4. Rapport des vérificateurs des comptes

Ariane Jemelin-Devanthery et Sylvie Pellaton-Leresche ont

vérifié les comptes et constaté leur parfaite exactitude. Leur rapport a été lu à l'assistance.

#### 5. Rapport du caissier et 6. Adoption des comptes

Stéphane Joost, assumant ce poste de façon intérimaire depuis la démission de Natalia Hasler du comité, commente brièvement les comptes, qui avaient été joints à la convocation. Ceux-ci sont acceptés par les membres, qui donnent décharge au comité.

#### 7. Election des vérificateurs des comptes.

N'exerçant plus de charge au sein du comité, Mmes Natalia Hasler et Rose-Marie Godi se proposent comme vérificatrices pour 1999, et sont élues par acclamation !

#### 8. Fixation de la cotisation 99

Le statu quo est proposé par le comité, et accepté par les membres présents. Les cotisations se montent à 15.- pour les juniors et seniors, 25.- pour les adultes, dès 75.- pour les membres collectifs.

#### 9. Election du comité

Les personnes suivantes démissionnent du comité: Natalia Hasler, Rose-Marie Godi, ainsi que Pierre Guignard, élu syndic de Villeneuve. Yves Delacrétaz, par ailleurs président du groupe de travail des métros lausannois se propose d'entrer au comité comme caissier, et il est évidemment élu également par acclamation.

#### 10. Divers et propositions individuelles

- la prochaine parution d'Interfaces est prévue pour septembre  
- une discussion relative au Métro Nord-Est lausannois s'engage, Alain Faucherre signale que 4 élus écologistes sur 11 se sont abstenus au Conseil Communal lors de l'approbation du préavis de la Municipalité consacré à ce sujet (déclaration de politique générale, et réponse à de nombreuses et anciennes interpellations).

La séance est levée vers 17h45.

*Le secrétaire à ce PV, Christophe Jemelin*

(suite de l'éditorial)

régionale des transports, sur les besoins réels des usagers des TL ainsi que sur la qualité des interfaces, ce texte intitulé "Un métro: mais pour quoi faire ?" fustige en réalité vertement le projet lausannois.

Certaines des critiques faites au métro rejoignent des reproches émis par la CITRAP VAUD lors de la consultation officielle de 1995, ainsi que lors de la parution du rapport final du bureau Ribl, au début de 1997. Notre association regrette en particulier le choix d'un type de transport incompatible avec ceux déjà existants à Lausanne (TSOL, LEB). La compatibilité technique avec le LEB permettrait en particulier de valoriser les investissements très coûteux déjà consentis pour prolonger ce chemin de fer régional jusqu'au Flon, en prévoyant par exemple des courses Gare-Chauderon.

Surtout, la CITRAP VAUD est d'avis que le découpage prévu du projet en deux étapes de réalisation n'est ni réaliste, ni judicieux. Selon les rapports officiels, il s'agirait en effet de construire d'un coup l'ensemble de la ligne nouvelle (Flon - Croisettes, soit environ 80 % du coût total du projet), puis, en

---

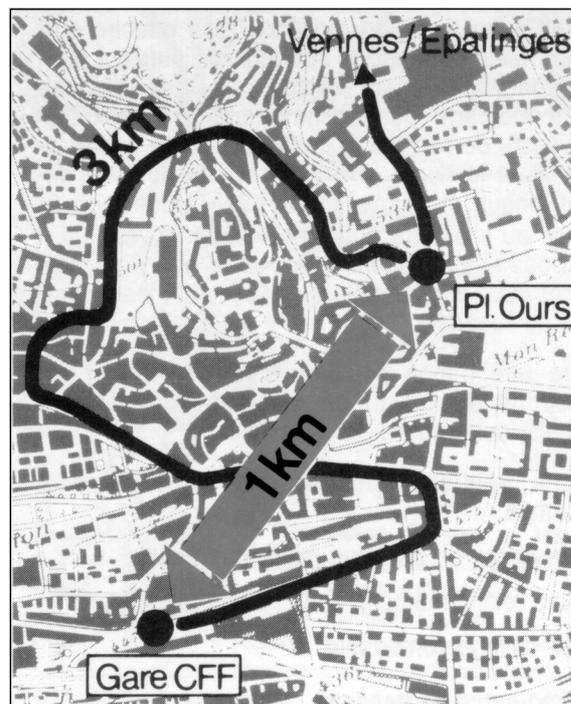
Les responsables politiques et techniques du projet seraient toutefois fort mal avisés de traiter les critiques par dessus la jambe, sous prétexte qu'elles sont peu nombreuses ou ne proviennent que de quelques emplumés.

---

seconde étape, de transformer la ligne existante Flon - Ouchy pour accueillir le nouveau transport. Or, ce n'est pas réaliste car le coût de la première étape est beaucoup trop élevé pour qu'elle puisse être réalisée rapidement, et ce n'est surtout pas judicieux parce que le tronçon Ouchy-CHUV, ou tout au moins Gare-CHUV, est indiscutablement prioritaire par rapport à une liaison souterraine entre les Croisettes et la Sallaz.

Enfin, la CITRAP VAUD déplore que l'indispensable inscription du futur axe fort dans une conception globale du réseau des TL, non limitée au seul couloir nord-est, ne soit pas explicitée dans les rapports. Quelles lignes de surface seront-elles modifiées ou renforcées ? Comment s'opéreront les rabattements ? On sait que la population de l'ouest lausannois s'était montrée très sensible à ces questions lors de la mise en service du TSOL.

Il n'en reste pas moins que la CITRAP VAUD soutient le projet de métro Nord-Est. Depuis plus de 130 ans, le Lausanne-Ouchy démontre en effet que, dans une ville en coteau, un transport en site propre, tracé suivant la plus grande pente, présente une remarquable efficacité. Il joue en somme le rôle d'un "ascenseur urbain". Mettre en valeur ce patrimoine unique en le prolongeant à travers le centre de Lausanne et en desservant la Riponne, le quartier de Bourg / Martherey et le CHUV constitue un projet d'un intérêt incontestable pour les usagers des



*Un des reproches des chercheurs de l'IREC par rapport à cette figure publiée dans le rapport intermédiaire Ribl & Associés de mai 1995, à la page 36 : "Même si telle n'était pas l'intention des auteurs du rapport, ce plan laisse chez le lecteur l'image d'un métro qui va tout droit, alors que les bus suivent de longs serpents. Or, depuis le Flon, le métro suit également un tracé sinueux (...) En réalité, le parcours du métro entre la gare et la place de l'Ours mesure approximativement 1.7 km.*

transports publics de la région lausannoise.

Les responsables politiques et techniques du projet seraient toutefois fort mal avisés de traiter les critiques par dessus la jambe, sous prétexte qu'elles sont peu nombreuses ou ne proviennent que de quelques emplumés. L'histoire récente des villes suisses montre que les grands projets urbains suscitent peu d'émotion tant qu'ils restent abstraits et éloignés des préoccupations immédiates des citoyens. C'est lorsqu'ils se concrétisent, tant au plan de l'effort financier à consentir que de leurs impacts sur l'environnement urbain et sur les habitudes des citoyens, que les débats s'enflamment au sein de la population, et que parfois s'écroulent les rêves.

Comité de la Citrap Vaud au 1er septembre 1998

*Bureau*

Président	Stéphane Joost	géographe	St-Saphorin (Lavaux)
Vice-président	Christophe Jemelin	géographe	Lausanne
Finances	Yves Delacrétaz	ingénieur	Préverenges
Comité Citrap Suisse	Christian Jarisch	ingénieur	Genève

*Comité*

M. Matthieu Chenal	géographe	Lausanne
M. Maurice Decoppet	pilote Swissair, municipal	St-Sulpice
M. Pierre Dessemontet	géographe	Lausanne
M. Alain Faucherre	enseignant, conseiller communal	Lausanne
M. Daniel Mange	ingénieur	Lausanne
Me Laurent Trivelli	avocat	Lausanne

*Groupe de travail Bus nocturnes Riviera :*

Matthieu Chenal, e-mail : mchenal@pop-server.unil.ch

*Groupe de travail Métros lausannois :*

Yves Delacrétaz, e-mail : yves.delacretaz@epfl.ch

*Groupe de travail Palmarès des transports publics :*

Christophe Jemelin, e-mail : christophe.jemelin@epfl.ch

*Groupe de travail Horaires régionaux :*

Christophe Jemelin, e-mail : christophe.jemelin@epfl.ch

Vous êtes intéressé par l'un de ces groupes de travail ? Téléphonez au 021 691 77 17 ou faxez au 021 691 77 86, ou encore envoyez un e-mail à stephane.joost@microgis.ch, nous vous donnerons les renseignements nécessaires.

Important : lors des changements d'horaires des CFF qui ont provoqué des remous sur la Côte, de nombreuses personnes de cette région ont rejoint notre association. Comme vous pouvez le constater sur la liste du comité et des groupes de travail, nous n'avons personne qui provienne de cette région. Nous avons besoin d'un responsable pour représenter la région de la Côte et pour y mener les actions nécessaires. Si vous êtes intéressé, contactez-nous !



OUI, je deviens membre de la CITRAP VAUD !

Nom: \_\_\_\_\_

Prénom: \_\_\_\_\_

Adresse: \_\_\_\_\_

Téléphone: \_\_\_\_\_

Date: \_\_\_\_\_ Signature: \_\_\_\_\_

Cotisations 1998

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

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

- Métros lausannois
- Horaire régional
- Riviera (tarification, bus pyjama, ...)
- La Côte
- Autre projet: \_\_\_\_\_

P.P.  
1002 Lausanne

Interfaces est publié une 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

Ont collaboré à ce numéro:

*C. Jemelin*  
*C. Jarisch*  
*Y. Delacrétaz*  
*M. Chenal*  
*L. Maerten*  
*P. Bornet*

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