

## **Complémentarité vélo / TP dans l'agglomération lausannoise** **Les transports lausannois examinent les conditions d'une cohabitation**

La pente et l'étendue constituent deux facteurs caractéristiques de l'agglomération lausannoise, qui invitent à une réflexion quant aux possibilités d'intermodalité vélo/transports publics. Les TL ont mandaté une étude fouillée qui aborde les aspects pratiques d'une cohabitation, dans l'objectif d'encourager un transfert modal et d'amener une nouvelle clientèle aux transports publics. Outre les questions d'embarquement des vélos et l'utilisation mixte des voies de bus, l'étude se penche sur la question des déplacements combinés et émet des recommandations à l'intention des communes pour la création de *bike and ride*. (langue: français)

Pour plus d'informations:

Transports publics lausannois

<http://www.t-l.ch>

## **Velo und ÖV in der Agglomeration Lausanne** **Transports publics lausannois untersucht Kombinationsmöglichkeiten**

Die Agglomeration Lausanne ist sehr weitläufig und ist gekennzeichnet durch grosse Steigungen. Diese charakteristischen Faktoren sind sehr wichtig bei der Betrachtung der Intermodalität von Velo- und öffentlichem Verkehr. Die Lausanner Verkehrsbetriebe (transports publics lausannois - TL) haben eine entsprechende Studie in Auftrag gegeben, die die praktischen Aspekte eines intermodalen Verkehrs untersucht. Das Ziel war es die Kombination von Velo und ÖV zu fördern und somit eine neue Klientel für die TL zu gewinnen. Neben den Fragen der Verladung von Fahrrädern und der gemischten Nutzung von Busspuren, befasst sich die Studie auch mit der Schaffung von Bike and Ride Anlagen. (Sprache : fr)

Weitere Informationen:

Transports publics lausannois

<http://www.t-l.ch>

18.08.2006

Soutenu par:



Mobilservice [www.mobilservice.ch](http://www.mobilservice.ch)

c/o Büro für Mobilität AG

Hirschengraben 2 – 3011 Bern

tél./fax 031 311 93 63 / 67

info@mobilservice.ch

Service francophone

Direction et contacts partenaires : cathy **savioz**

tél. 022 734 64 76 – contact@mobilservice.ch

Rédaction : isabelle **ferrari**

tél./fax 022 734 52 33 redaction@mobilservice.ch

## Nouvelle offre

Davantage de bus  
le soir et le samedi

pages 16-17



## Dossier

Le vélo au cœur  
des mobilités  
douces



pages 4 à 14

# «En ville sans ma voiture»



L'Etat va frapper un grand coup



François Marthaler, Conseiller d'Etat, Chef du Département des Infrastructures

Cette année, l'Etat de Vaud a décidé de frapper un grand coup durant la semaine de la mobilité qui encadre la traditionnelle journée européenne «En ville sans ma voiture» du 22 septembre. Il lance une opération test en prévision des pics de pollution. Intitulée «Opération carte grise», elle permettra à chaque détenteur d'un permis de circulation pour véhicule à moteur d'utiliser les transports publics muni de sa carte grise.

Quant aux détenteurs d'abonnements, ils se verront offrir quelques avantages sous forme d'entrées gratuites à certains lieux ou manifestations encore à préciser.

Par ailleurs, le thème de la mobilité sera abordé sous toutes ses formes. De la mobilité douce au plan de mobilité d'entreprise, en passant par la santé et les transports combinés, les actions seront conçues avec les associations et les communes. Mobilis, qui dessert 310'000 usagers potentiels, est évidemment notre partenaire privilégié dans cette aventure. D'autant plus si, sous son impulsion, nous parvenons à étendre l'opération à l'ensemble du canton.

Alors que la mise en service du m2 approche,

et que les alertes de pollution atmosphérique se répètent, il devient urgent que nous nous interroguions sur nos comportements de mobilité. Certains économistes prédisent un baril de pétrole à 380 dollars en 2015. On peut contester le prix ou la date. Une chose est cependant certaine : plus vite nous nous y préparons, moins dur sera le choc pétrolier qui s'annonce. Je tiens donc à remercier celles et ceux qui ont déjà fait le choix d'une mobilité compatible avec le développement durable et j'encourage les autres – dans la mesure des possibilités qui leur sont offertes – à «mettre leur voiture en vacances» du 19 au 22 septembre, voire plus durablement...

## Les privilèges annuels



**Cinétoile** Tous les jeudis, toutes les séances du Cinétoile, Prilly à CHF 11.- le billet. [www.cinetoile.ch](http://www.cinetoile.ch) [www.cinequanon.ch](http://www.cinequanon.ch)



**Fitness Parc Malley** Réduction de CHF 7.- sur le prix de la carte journalière et 10% de réduction sur l'abonnement à l'année valable du lundi au vendredi de 6h à 17h. [www.fitnessparc-malley.ch](http://www.fitnessparc-malley.ch)



**La Clef Lausannoise** Réduction de CHF 10.- sur le guide gastronomique qui vous permet de sortir à deux et de payer pour une personne. [www.cleflausannoise.ch](http://www.cleflausannoise.ch)



**Théâtre Arsenic** Lors de l'achat de votre billet d'entrée, une boisson non alcoolisée vous est offerte. [www.theatre-arsenic.ch](http://www.theatre-arsenic.ch)

# Le vélo au cœur des mobilités douces

Tant au niveau national que régional ou local, les plans de mobilité font une place grandissante aux mobilités douces, et parmi celles-ci une place spéciale est réservée au vélo. Et si aujourd'hui encore ce dernier apparaît davantage réservé à des activités sportives de la belle saison, il y a déjà pas mal d'années qu'il a trouvé sa place dans la mobilité urbaine, particulièrement au nord de l'Europe.



Pascal Henchoz  
Responsable Unité  
«Développement de l'Offre»

Si les fondamentaux pour un essor important de la part modale en vélo en région lausannoise semblent a priori peu favorables, les tl ont voulu savoir si cette forme de déplacement avait une chance de développement dans leur périmètre d'action. Et si oui, sous quelles formes et à quelles conditions des synergies pouvaient se manifester entre ces deux modes de transport.

Les grands projets en cours ou en devenir, comme le m2, le m1, l'axe lourd Est – Ouest ou encore le REV, offriront bien entendu à la population de notre région une alternative au transport motorisé individuel. Mais il est tout aussi évident que des offres complémentaires devront voir le jour pour «alimenter» ces puissants systèmes de transport et le vélo a un rôle intéressant à jouer à cet égard. Ces prochaines années, le vélo aura un rôle à jouer en tant que moyen de transport à part entière ou en

complément des solutions de transport en commun, ceci par le biais de parcs de Bike & Ride et en autorisant leur accès dans les véhicules du m2 comme actuellement sur le m1.

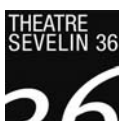
Les tl ont mis à disposition des communes de l'agglomération les résultats de deux études conduites avec l'aide de bureaux spécialisés. Ces résultats sont intéressants, parfois surprenants, et il appartient aux communes, souveraines en la matière, de mettre en œuvre celles des recommandations de ces études qui auront le plus de chance d'apporter sur leur territoire une réponse complémentaire, efficace et originale, d'un coût très modeste, aux questions de mobilités qui se posent à elles.

Nous espérons que vous trouverez intérêt à prendre connaissance de ce dossier dans les pages qui suivent.

Valables toute l'année, en exclusivité pour nos clients abonnés (abonnement personnel Mobilis, en cours de validité).



**Théâtre de Vidy-Lausanne et Opéra de Lausanne** Régulièrement nous vous proposons des billets d'entrée lors de nos concours qui sont annoncés sur le site [www.mobilis-vaud.ch](http://www.mobilis-vaud.ch) ou dans le journal Banc Public édité par les tl. [www.opera-lausanne.ch](http://www.opera-lausanne.ch) [www.vidy.ch](http://www.vidy.ch)



**Théâtre Sévelin 36** Réduction de CHF 7.- sur le billet d'entrée. [www.theatresevelin36.ch](http://www.theatresevelin36.ch)



**Mobility CarSharing Suisse** Une offre réservée exclusivement aux détenteurs d'un abonnement annuel personnel Mobilis qui désirent disposer pour une heure ou pour plusieurs jours d'un véhicule de leur choix ; ceci pour un supplément de CHF 25.- par année sur le prix de votre abonnement personnel annuel Mobilis. Informations aux points de vente tl et sur [www.mobility.ch](http://www.mobility.ch)

# Bus et vélo

partagent leurs affinités sur l'autel de la mobilité

**Pour que la ville soit un espace où chaque citoyen se déplace avec plaisir en respirant le bon air : un vaste programme auquel se sont attelés les collectivités publiques soucieuses d'une saine gestion de la mobilité en milieu urbain. Aujourd'hui, les planificateurs parlent de «mobilité douce». Un thème à l'ordre du jour des autorités fédérales, cantonales et communales. Dans cet environnement, le transport public occupe une place de choix alors que le vélo s'intègre dans ces scénarios.**

Plaine-du-Loup - Casernes

**P**our la région lausannoise, les tl font évidemment figure de partenaire privilégié. Notamment dans le cadre du développement des transports dans l'agglomération lausannoise au cours des prochaines années. Ces options se retrouvent d'ailleurs dans le Plan Directeur Cantonal, le Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) et le Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL). En matière de mobilité, bus et vélo ne sont pas forcément antagonistes. Au contraire, les deux modes de transport peuvent parfaitement jouer sur le terrain de la complémentarité. Les tl ont donc empoigné ce dossier à bras le corps. Tous les aspects pratiques d'une cohabitation ont été examinés à l'échelon de l'agglomération. Cette démarche a abouti à une étude globale très fouillée comportant des pro-

positions concrètes visant à tirer le meilleur parti des qualités et des performances de chacun des deux moyens de déplacements. Afin de favoriser une application coordonnée des objectifs préconisés, les mesures proposées devraient être groupées en étapes indissociables.

Le projet tl - qui s'adresse prioritairement aux pendulaires et aux voyageurs effectuant des déplacements réguliers pour des motifs professionnels, d'achats et de loisirs - vise deux grands objectifs : d'une part, permettre une diminution du trafic individuel motorisé par un transfert modal et, d'autre part, amener une nouvelle clientèle aux transports publics grâce à la combinaison des deux modes.

## Une démarche d'agglomération

Les tl qui se sont engagés à financer les études techniques ont proposé aux 12 communes du réseau urbain d'aborder ensemble la problématique de la complémentarité entre les vélos et les transports publics. Deux démarches ont été poursuivies en parallèle. La première a été de définir les conditions et les normes d'utilisation mixte des voies bus avec les vélos et celles de l'accès des cyclistes dans les bus et les métros. La seconde a consisté à étudier et à mettre à disposition des communes, en prévision de leurs planifications, un concept de «Bike+Ride».

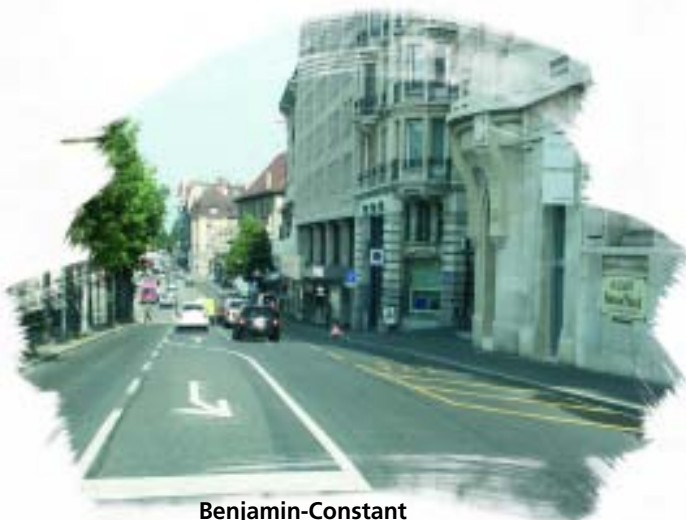


Aloys-Fauquez



## Vélos dans les voies bus

Les tl ont établi des recommandations pour l'utilisation mixte des voies bus avec les vélos. Ces données pratiques ont été élaborées sur la base des réflexions d'un groupe de spécialistes de l'entreprise et en étroite collaboration avec les délégués «vélos» du Canton de Vaud et de la Ville de Lausanne. Les milieux cyclistes ainsi que les représentants des conducteurs tl ont été associés à ces travaux de «normalisation». Les conclusions tiennent compte aussi bien des normes déjà formulées par les autorités compétentes européennes et suisses en la matière que des visions locales communes du réseau tl.



Benjamin-Constant

A Lausanne, quatre secteurs à la descente sont retenus pour des essais d'utilisation mixte des voies bus avec les vélos : Aloys-Fauquez, Borde, Plaine-du-Loup-Casernes et Benjamin-Constant. L'expérience permettra d'observer les effets de cette ouverture aux cyclistes sur la sécurité routière et la vitesse commerciale des bus en horaires. Les conducteurs, le syndicat SEV et les associations représentant les cyclistes auront un rôle actif à jouer dans cette démarche, en particulier dans le domaine de la communication et de l'élaboration des règles de bonne conduite.

## OK sur Métrobus

Depuis Pâques, les vélos sont acceptés - à titre d'essai et pour autant que la place disponible le permette - sur les véhicules Métrobus. Le prix du billet pour le vélo est identique au tarif appliqué

dans le cadre de la communauté Mobilis. En l'occurrence le coût du transport d'une bicyclette sur Métrobus équivaut à un ticket adulte pour 1 zone, soit 2,40 fr. (2fr. pour les détenteurs d'un abonnement général ou 1/2 tarif et pour les enfants de 6 à 16 ans révolus).

Sur les lignes tl 1 à 50, l'embarquement des vélos reste interdit. Mais cette question fait l'objet actuellement d'une réflexion globale. Dans ce contexte, l'essai en cours sur la ligne Métrobus apportera d'utiles indications. Mais l'accès aux bus, s'il est validé après l'essai doit rester marginal et «touristique». Les tl ne vont pas pouvoir se transformer en remonte-pente à vélo.

La Borde



## Calendrier

Les conclusions de l'étude pilotée par les tl sont maintenant connues. Tout est donc prêt pour entrer dans une phase pratique. A Lausanne, les mesures interviendront d'ici à la mise en service du m2. La première application concerne l'essai de mixité des voies bus en cours jusqu'à la fin de cet été. Les autres communes urbaines ont également pris connaissance du rapport. Elles pourront décider chacune des aménagements et du programme de mise en œuvre selon leurs possibilités. Les tl sont à disposition pour les aider à réaliser par exemple un plan de «B+R» adapté au réseau des transports publics de leur territoire.

K. Schaefer

# Des spécialistes l'affirment

«Dans la région lausannoise, le vélo a un avenir»

**Dans le cadre du projet t1, un premier bureau spécialisé s'est penché sur les possibilités de développement du vélo dans l'agglomération lausannoise. Dans leurs conclusions, les experts relèvent que malgré une topographie compliquée, le vélo en tant que mode de déplacements a un avenir dans la région. Encore faudra-il que les pouvoirs publics réfléchissent à une politique de promotion du vélo et mettent en place des mesures accessoires pour justifier les moyens d'action et atteindre le transfert attendu.**



L'agglomération offre un réel potentiel pour la création d'un réseau de «B+R» (stations d'échange transports publics/vélos). Ce constat a conduit les t1 à mandater un deuxième bureau pour établir une expertise et proposer des solutions concrètes. Ces parcs à deux-roues feront partie des aménagements urbains, de préférence intégrés à l'architecture d'une gare, d'un arrêt de bus avec abri ou d'une station de métro.

A l'horizon 2008, l'étude prévoit une trentaine d'arrêts t1 à équiper en priorité d'un «B+R». Ces emplacements ont été choisis en fonction de leur position géographiquement stratégique sur le réseau. Ce maillage représente un bassin de plusieurs dizaines de milliers d'habitants et d'emplois. Le futur m2 englobe à lui seul près de la moitié de ce réservoir.

Un trajet à vélo idéal se situe dans une fourchette allant de plus de 500 mètres et jusqu'à 3 kilomètres et ne doit pas excéder 40 à 50 mètres de dénivellation. Ces différents paramètres sont incontournables pour dresser un plan de transfert modal à l'intérieur d'un réseau de lignes de bus et de métro.

Le m1 offre aussi d'intéressantes perspectives de complémentarité vélo/transport public, notamment pour les cyclistes venant de St-Sulpice, Préverenges, Denges, Chavannes, Crissier et partiellement d'Ecublens; sont concernés aussi les quartiers de la Maladière et de l'avenue de Cour. Parmi les autres lignes attractives figurent la 9, en particulier aux extrémités (Jouxten-Mézery, Villette et Grandvaux), ainsi que la 18 du côté de Timonet. La gare CFF de Renens occupe une position d'interface privilégiée pour les utilisateurs des deux-roues venant d'autres communes de l'Ouest et se rendant dans l'agglomération lausannoise.

Une extension des «B+R» va augmenter considérablement le potentiel des clients qui choisiront d'utiliser le vélo pour se rendre en ville, grâce aussi au développement des axes forts. L'expertise recommande donc une montée en puissance progressive du nombre de places pour vélos dont le mobilier type devra suivre l'image de cohérence et d'unité avec les équipements existants aux arrêts t1.

**K. Sch.**

# Le vélo en ville



## L'exemple de Lausanne

**Afin de promouvoir le vélo comme moyen de déplacement en milieu urbain, la Ville de Lausanne s'est dotée d'un délégué vélo. La création de ce poste avait été approuvée par le Conseil communal en mai 2000 pour une période d'essai de 3 ans, ensuite pérennisé par un poste à 80%. Quelles sont les missions d'un tel poste dans une ville comme Lausanne ?**

**L**es tâches d'un délégué vélo sont très variées. Il s'agit de traiter aussi bien des aspects d'aménagement de l'espace public que de promotion et d'information, ou encore de relation avec le public, les usagers, et les différents partenaires.

La planification des mesures visant à favoriser l'usage du vélo est inscrite dans le plan directeur communal. En relation avec la topographie lausannoise, le principe général exprimé dans ce plan est de favoriser le développement des itinéraires sur les axes est-ouest parallèles aux courbes de niveau et d'accrocher ceux-ci au réseau de transport public lourd (m1, futur métro m2, gare CFF). On voit donc l'importance - encore plus à Lausanne qu'ailleurs - de la complémentarité entre vélos et transports publics pour offrir une alternative aux transports individuels motorisés. L'utilisation du vélo depuis les stations principales de transports publics permet d'améliorer la desserte de certains quartiers d'habitation par exemple. Le projet de vélos en prêt mis en place par l'association Lausanne Roule au centre de Lausanne et à la Gare de Renens va également dans le sens d'un usage multimodal vélo/transports publics.

Afin de développer de nouveaux aménagements cyclables, il s'agit d'être constamment informé des différents projets à l'étude au sein de l'administration communale pour y intégrer la prise en compte des vélos. Au cours de ces cinq dernières années, de nombreux efforts ont été consentis dans ce domaine. Le réseau des bandes, pistes ou itinéraires autorisés aux cyclistes est ainsi passé de quelque 12 km en 2000 à plus de 30 km actuellement.

Pour promouvoir le vélo, il ne suffit pas de mettre en place de nouveaux aménagements. C'est pourquoi la Ville de Lausanne vient d'éditer une carte des itinéraires cyclables recommandés. Cette carte permet à chacun de

déterminer son itinéraire en privilégiant soit des critères de sécurité (trafic, carrefour difficiles), soit des critères de topographie. Elle donne également des informations détaillées sur les connexions avec les transports publics, les possibilités de prêt ou de location de vélos, ainsi que la liste des réparateurs de vélos.

Cette carte est disponible  
auprès de :  
Ville de Lausanne  
Service des routes et de la mobilité  
Rue Beau-Séjour 8  
Case postale 5354  
1002 Lausanne  
021 315 54 15  
Pour toute information  
utile sur le vélo à Lausanne :  
[www.lausanne.ch/velo](http://www.lausanne.ch/velo)



extrait de la carte des itinéraires cyclables

### «Carte de visite»

Jean-Christophe Boillat  
Né : en 1972  
Formation : ingénieur civil EPFL,  
spécialisé dans le domaine  
des transports  
Profession : délégué vélo à la Ville  
de Lausanne depuis novembre 2000  
Hobbies : vélo au quotidien  
ou en voyage, alpinisme, photographie





# Pro Vélo Lausanne dès 2007

Une association pour la promotion du vélo

**Le vélo : le moyen de transport le plus rapide en milieu urbain, tout en préservant l'environnement !**



Aujourd'hui, on redécouvre le vélo comme moyen de transport en milieu urbain: rapide, non polluant et silencieux, la petite reine a tout pour retrouver la place qu'elle mérite. Il est aujourd'hui prouvé qu'un effort physique quotidien, même à petite dose, est bien plus efficace pour rester en bonne santé que quelques heures hebdomadaires de sport à plein régime. Une demi-heure de mouvement par jour réduit jusqu'à près des deux tiers le risque d'infarctus: dès lors, pourquoi ne pas se rendre au travail à vélo ?

PRO VELO LAUSANNE entend promouvoir le vélo comme moyen de déplacement dans l'agglomération lausannoise. L'association est convaincue qu'il faut aujourd'hui mener une politique active de promotion du vélo: construction de pistes cyclables, stationnement sécurisé pour les vélos ou encore marquage de sas vélo (espaces réservés devant une file de voiture). D'autres mesures sont importantes, comme assurer une bonne complémentarité avec les transports publics. En effet, pour de nombreux déplacements

la combinaison «vélo + bus» ou «vélo + train» est idéale, car rapide et souple. Mais aujourd'hui les conditions ne sont pas encore satisfaisantes pour le permettre. Concrètement, PRO VELO plaide pour la construction de places de parcs vélo aux abords des arrêts de bus, ou encore pour la possibilité d'embarquer son vélo dans la plupart des véhicules. Heureusement, le futur m2 sera accessible aux cyclistes et permettra d'augmenter largement le potentiel du vélo à Lausanne.

PRO VELO LAUSANNE, c'est aussi une association qui offre des prestations intéressantes à ses membres: cours de conduite cycliste, cours mécanique, rabais lors de nos foires ou encore chez les marchands de vélos partenaires. L'association, fondée en 2001, compte aujourd'hui plus de 700 membres dans la région. A terme, elle aimerait passer la barre des mille membres, afin de gagner du poids pour faire passer ses revendications.

Adhésion sous [www.pro-velo-lausanne.ch](http://www.pro-velo-lausanne.ch)

**Florence Germond, présidente**

## Lausanne Roule ... aussi à Renens

Balades thématiques à vélo, vélos pliables, skates, et trotinettes à disposition : depuis sa création en 2004, Lausanne Roule a introduit chaque année des innovations pour dynamiser la mobilité douce en ville. L'ouverture de la station de prêt à la gare de Renens représente le point fort de la saison 2006. Idéalement située, cette station offre aux pendulaires utilisant le m1 ou le train un moyen idéal de poursuivre leur trajet à

vélo, un bel exemple de complémentarité entre vélo et transports publics.

Pour animer l'été, Lausanne Roule propose presque chaque lundi une balade thématique pour découvrir la ville sous des angles aussi différents que le m2, les forêts de la ville, les étrangers de Lausanne ou l'histoire des cimetières lausannois. Le départ est généralement fixé à 19h00 à la station de la Riponne. Tous les renseignements et horaires précis sont disponibles sur le site [www.lausanneroule.ch](http://www.lausanneroule.ch).

# Lyon

Le vélo à la conquête des métropoles

**Dans la course à la motorisation, on croyait à tort que le vélo était définitivement largué dans le peloton des oubliés. Car, dans notre société en quête de qualité de vie, la petite reine «urbaine» est en train de retrouver ses titres de noblesse. Même les grandes villes l'adoptent à grands renforts d'infrastructures. C'est la revanche des mollets citadins ! Mine de rien, l'échappée des deux-roues semble en tout cas gagner du terrain sur les chevaux-vapeur.**

**L**es grandes agglomérations européennes remettent progressivement le vélo en selle. A l'exemple de la métropole de Lyon qui a lancé avec succès «Vélo'v», un nouveau maillon dans la chaîne transport qui connaît un succès grandissant. Le Grand Lyon et Villeurbanne dispose actuellement de 250 stations et un parc de 3'000 bicyclettes. C'est la société JCDecaux - déjà gérante de la publicité aux arrêts de bus - qui en assume la responsabilité.

La formule lyonnaise marche très fort : jusqu'à 20'000 locations par jour ! Une réussite qui s'explique par un maillage stratégique efficace (une station en moyenne tous les 300 mètres pour des trajets inférieurs à 5 km) et par un système d'utilisation en libre service simple et fonctionnel. «Vélo'v» est devenu un outil des micros déplacements, disponible 24 heures sur 24, au bon endroit et au bon moment.

«Vélo'v» est un service pratique et conçu pour

des trajets courts. L'utilisateur se présente à une station, s'identifie, prend la bicyclette, circule et raccroche sa monture à une autre station, proche de sa destination. La première demie-heure est gratuite. La location s'effectue au moyen d'un abonnement longue durée ou courte durée, d'une carte bancaire ou de la carte lyonnaise «Técély».

L'organisateur affiche aujourd'hui déjà 40'000 utilisateurs détenteurs d'une carte dont 90% sont en possession d'un abonnement longue durée et 37% cumulent l'abo vélo avec celui des transports publics lyonnais.

Un vélo gratuit n'a pas une grande utilité si, une fois emprunté, il reste accroché dix heures par jour à un poteau. Les promoteurs lyonnais ont évité cet écueil en instaurant la première demie-heure gratuite. Une pratique qui favorise le partage des vélos qui servent jusqu'à quinze fois par jour. Les statistiques de Lyon montrent que 97% des déplacements sont non payants, donc correspondant à une durée de trajet inférieure à 30 minutes.



10 11

# « Un respect mutuel »

Maurice Guillet, syndicat SEV

**L**e syndicat SEV qui représente le personnel de conduite accueille l'expérience de la mixité sur les voies bus avec une bonne volonté mais aussi une certaine retenue. Ce thème, apparu à la fin des années 90, avait suscité au départ l'opposition des conducteurs et conductrices. L'évolution de la mobilité en ville a réactualisé le projet. Cette fois, tous les partenaires ont été associés au projet, à commencer par le syndicat. Son représentant, Maurice Guillet explique : « Nous avons été intégrés au groupe de réflexion créé en 2004. Il nous a semblé utile et nécessaire d'y participer car, manifestement, les communes souhaitent promouvoir la mixité ».

## **Avez-vous émis des réserves ?**

Notre position a toujours été claire. Il est exclu d'ouvrir les voies bus aux vélos à la montée. Et sur le plat, seules les pistes ayant une largeur minimum de 4,5 m. peuvent entrer en ligne de compte. En revanche, à la descente, nous avons accepté le principe de l'essai de mixité.

## **L'expérience a démarré. Avez-vous des remarques ?**

Nous espérons simplement que la cohabitation se fera dans le respect mutuel, c'est-à-dire que les cyclistes respectent les règles de la circulation. Pour que l'essai soit positif, il faut que des deux côtés, on joue le jeu. Il s'agit notamment de sensibiliser les cyclistes par l'intermédiaire de leurs associations.

## **Et du côté des conducteurs ?**

Nous demandons à nos collègues d'assurer en priorité la sécurité et de ne prendre aucun risque. Par exemple de ne pas doubler à tout prix un cycliste circulant sur la voie bus.

## **D'autres remarques ?**

Durant la phase d'essai, il faudra vérifier les conséquences de cette mixité sur nos horaires et, plus généralement, sur la vitesse commerciale des bus. Nous avons aussi quelques craintes quant à l'occupation des voies par d'autres véhicules à deux roues, comme les vélomoteurs, voire les motos. Et n'oublions pas que certaines pistes bus sont déjà accessibles aux taxis. Ces derniers devront donc également être attentifs à la présence des cyclistes.

## **Confiant pour l'essai ?**

Nous sommes ouverts au dialogue. Il faudra une analyse intelligente des résultats après les 4 mois d'essai. Le cas échéant, les partenaires devront aussi avoir le courage de revenir en arrière, en particulier si les conditions de sécurité ne sont

pas absolument garanties. Il s'agira bien sûr d'une décision politique. Parmi les quatre parcours d'essai, celui compris entre la Borde, le Vieux-Moulin et le Tunnel nous fait un peu souci, en raison du parcage latéral des voitures. D'autre part, le passage des carrefours avec feux va demander une attention particulière de la part des responsables techniques. Mises à part ces quelques réserves nous sommes confiants. Nous comptons bien sûr sur l'accompagnement et le soutien des autorités pour mener à bien cette période d'essai pratique à Lausanne.

## **Et les vélos dans les bus ?**

C'est un problème d'entreprise et non de conducteurs. Mais les difficultés existent. Aujourd'hui, les vélos sont acceptés sur le m1 et les véhicules Métrobus. C'est une question de discipline de la part de la clientèle avec vélo. Parfois, il y a malheureusement des abus comme cet homme qui a embarqué sur le métro avec son scooter... [Interview K. Schaefer](#)



# Ouvrir la voie au Réseau 08

Patrik Niklès, responsable des aménagements urbains

**A**dapte de la petite reine, Patrik Niklès est ingénieur en génie civil, spécialisé dans le transport. Il a mis ses compétences au service de l'entreprise tl depuis décembre 2002, assumant actuellement la responsabilité des aménagements urbains, un domaine essentiel dans le contexte du développement des transports publics. Avec en point de mire la réalisation du futur Réseau 08. Ce père de 4 enfants, sportif, pratique le vélo utilitaire et le volleyball.

## **Que recouvrent pratiquement les aménagements urbains ?**

Tout ce qui touche aux espaces publics, comme les chaussées, les arrêts de bus, les carrefours. Mes activités vont de la conception à la mise en exploitation, en passant par la planification et l'aménagement.

## **Quelles sont précisément vos tâches dans le contexte du Réseau 08 ?**

Je ne suis évidemment pas seul. Mon rôle est d'accompagner le projet en commençant par faire l'inventaire des aménagements nécessaires à l'extension du réseau. Pratiquement, il s'agit de prévoir l'emplacement des nouveaux arrêts, de travailler avec les collectivités publiques, c'est-à-dire les services cantonaux et communaux concernés pour aménager les arrêts avant de passer à la phase de construction. Le futur réseau implique également des modifications de chaussées et de carrefours et le montage de lignes aériennes sur les tronçons desservis à l'avenir par des trolleybus.

## **Quelques exemples pratiques ?**

Parmi les aménagements planifiés, citons dans le quartier sous-gare la station «Délice» du m2 qui sera connectée avec la nouvelle ligne de bus 25. Plus haut en ville, il faudra intervenir sur l'axe Flon-Bessières, en particulier à la rue Centrale et St-Martin. En vue d'une électrification, des travaux de montage des lignes aériennes seront réalisés entre la Sallaz et Victor-Ruffly ainsi qu'entre le Grey et la Blécherette via les Bossons. En vue de l'extension du réseau, des interventions seront aussi nécessaires dans les zones foraines.

## **Ces aménagements supposent des relations permanentes avec les collectivités publiques ?**

Bien sûr. Car ce sont les communes et parfois le Canton qui sont responsables des espaces publics. Nous entretenons donc des contacts étroits et permanents avec ces collectivités. Dans certains cas, il faut trouver une solution de com-

promis entre les différents partenaires. Mais de part et d'autre existe une réelle volonté de collaboration pour le bien de tous.

## **Le Réseau 08 va surtout toucher Lausanne. Où en sont les projets ?**

Depuis plusieurs années nous entretenons un partenariat avec la Ville de Lausanne. Nous travaillons par exemple pour une extension des pistes bus. Certes, la voirie n'est pas extensible à l'infini. Toutefois, le transport public bénéficie encore d'une bonne marge de développement.

## **Dans quel domaine ?**

En terme d'exploitation surtout. Par exemple, grâce à la mise en service de notre nouveau Système d'aide à l'exploitation et à l'information aux voyageurs (SAEIV), il est possible d'améliorer la fiabilité du réseau. Cela est vrai pour la régulation des carrefours où les feux routiers sont coordonnés avec ceux des bus. Ces aménagements techniques facilitent la progression des véhicules et augmentent ainsi la vitesse commerciale des tl.

## **Quel est le rôle du client dans le développement d'un réseau de transport public ?**

Les remarques faites aussi bien par nos clients que par les collaborateurs, en particulier les conducteurs, nous sont très précieuses. Elles nous permettent d'améliorer toujours notre service. Toutes les propositions ou critiques sont bien sûr examinées et analysées. Et, si elles sont justifiées et réalisables, nous passons aux mesures pratiques.

## **Vous avez joué un rôle actif dans le dossier complémentarité vélo/bus. Ce thème vous intéresse-t-il ?**

Je suis cycliste au quotidien. Je viens d'ailleurs chaque jour travailler à Perrelet en vélo. Ce dossier m'a donc intéressé même s'il n'entre pas directement dans le cadre de mes activités professionnelles. Mais j'ai beaucoup de plaisir à suivre ce projet de mobilité qui ne peut qu'élargir mes connaissances. **Interview K. Schaefer**

