

Se déplacer dans l'Ouest lausannois

Propositions pour éviter l'asphyxie et la paralysie

Document préparé par Ulrich Doepper, Laure Gavin et Georges Kolb

ATE-Vaud, 1683 Brenles, février 2002



I. Introduction

À maintes reprises, la difficulté des déplacements dans l'Ouest lausannois a été évoquée et de nombreuses propositions ont vu le jour, soit pour résorber les problèmes de congestion du trafic motorisé, soit pour résoudre le problème de la pollution. Périodiquement, un grave accident vient rappeler l'existence des piétons et des cyclistes.

Les solutions réalisées dans le domaine routier sont les suivantes: aménagement de la jonction autoroutière de Crissier, tunnel du Marcolet. En 1995, un plan de mesures pour lutter contre la pollution de l'air a été avalisé par le Conseil d'État (1). Il comportait un vaste catalogue de mesures: une seule a été appliquée avec efficacité, à savoir la généralisation du catalyseur dont l'effet fut spectaculaire. Mais tout aussi spectaculaire fut la croissance du trafic, si bien que les deux s'annulent et que l'on se trouve de nouveau avec des dépassements des valeurs limites. Il faut mentionner deux autres mesures: les contrôles d'accès de la ville de Lausanne et les parkings-relais. En regard des milliers de véhicules qui pénètrent dans l'agglomération, l'effet de ces deux mesures est modeste. Quant à la lutte contre le bruit routier, un cadastre systématique du bruit est en cours de réalisation et remplacera les prises d'échantillon ou les extrapolations. En principe à fin 2002, le cadastre complet du bruit sera disponible.

Quant à l'insécurité dont souffrent les usagers de la voirie les plus faibles, elle montre bien que le réseau routier n'est pas adapté à une situation semi-urbaine.

Dans l'Ouest lausannois, nous héritons d'une géographie rurale sur laquelle se sont greffés sans ordre et sans concertation des aires industrielles, des dépôts, des grandes surfaces et de l'habitat. Les voies de déplacement ne sont pas adaptées à cette situation.

La perception des dysfonctionnements en matière de déplacements n'est pas le fait de l'ATE seulement. Deux documents récents de caractère officiel en font état: d'une part l'étude des jonctions autoroutières (2), d'autre part un état de la question concernant la pollution de l'air (3).

Confrontée depuis longtemps à ces problèmes, l'ATE a fait une enquête auprès de ses membres. On trouvera en annexe (I) la synthèse des réponses. Celle-ci ne fait apparaître aucune tendance très nette:

A) Le mode de transports domicile – lieu de travail se répartit en 3 groupes numériquement assez équivalents (Transports publics/Voiture individuelle/Autres modes).

B) La sécurité des piétons et des enfants (B1, B2, E1, F1) est médiocre.

C) L'évaluation de l'offre en transports publics (D1, D2) est partagée de manière presque équivalente entre satisfaction et insatisfaction mais beaucoup de répondants estiment qu'une amélioration est souhaitable.

D) L'usage du vélo est déjà le fait d'un tiers des répondants. Un autre tiers pourrait l'envisager si les conditions de sécurité étaient meilleures.

E) La réponse concernant les centres commerciaux confirme ce que nous pouvions imaginer. La bonne question n'est-elle pas plutôt de savoir si le recours aux grandes surfaces est vraiment une solution adéquate ou si des magasins de quartier ne seraient pas plus utiles.

F) L'autoroute structure de manière évidente la configuration de l'Ouest lausannois mais à peine 20 % des répondants l'utilisent tous les jours (E 2) !

Que la situation ne soit pas dramatique ne signifie pas qu'il n'y a rien à faire. Un groupe de travail de l'ATE fait donc des propositions. Elles ne postulent pas l'extension du réseau routier : en effet, sauf exception, l'extension du réseau routier n'apporte de solution, ni aux problèmes de congestion, ni à ceux liés à la pollution atmosphérique ou phonique ; elle ne contribue que très rarement à la sécurité des usagers les plus faibles de la voirie. L'extension résorbe parfois et localement les bouchons ; souvent elle les déplace. Dans un système de fluides qui ne peuvent pas se jeter dans un océan, il y a toujours un effet d'entonnoir : une entrée de ville, un carrefour où divers flux se rencontrent pour aller dans des directions différentes... ou s'y trouver bloqués.

Nos propositions s'articulent autour des points suivants :

- Une partie des déplacements doit être transférée de la voiture aux transports collectifs : quelles infrastructures, quelle desserte, quel financement ?
- Dans une région qui connaît peu de fortes déclivités, l'usage du vélo doit être facilité.
- La mobilité des piétons doit être améliorée, quelques pistes :

Les routes cantonales doivent être sécurisées. Dans un contexte semi-urbain, elles doivent changer de statut : de routes devenir des boulevards. En localité des mesures de modération de la circulation doivent être prises. Nous entendons que les autorités utilisent sans rechigner les nouvelles prescriptions du Conseil fédéral : zones 30, zones de rencontre (20 km/h), et zones piétonnes (au pas). La nouveauté des prescriptions vient de ce qu'il sera possible d'instaurer une zone 30 même sur une route principale, certes exceptionnellement. Le Conseil fédéral a aussi annoncé son intention de simplifier les exigences pour instaurer ces zones et de limiter le contenu des expertises.

La «*route suisse*» en particulier doit être transformée. Elle ne peut plus servir de simple exutoire aux calmes quartiers d'habitation de Préverenges et de St-Sulpice. Le secteur situé devant le site universitaire doit trouver une autre configuration avant qu'on ait à déplorer d'autres victimes.

Paradoxalement, l'insécurité routière contribue à la croissance du trafic routier. Toutes les polices déplorent le ballet de voiture qui accompagne le début et la fin des périodes scolaires. Ces transports d'enfants sont souvent motivés par l'insécurité sur le chemin de l'école. Que cette insécurité soit réelle ou imaginaire, elle

doit être réduite pour diminuer le trafic global. À partir des indications de Meier (4), nous estimons que ces déplacements d'enfant (scolaire et loisir) représentent 6,5 milliards de personne-kilomètres par année en Suisse (soit près de 6 % des kilomètres-personne parcourus). Il y a là un important potentiel de réduction de trafic en milieu urbain.



Les déplacements des piétons doivent être sécurisés. Par ailleurs de véritables itinéraires font souvent défaut. En effet les rues et les avenues ont été greffées sur les routes principales préexistantes ; ces routes desservent bien les villages mais les relations entre les quartiers sont insuffisantes. Manquent donc des raccourcis.

II. Les solutions routières

Deux points de fixation : d'une part la question ancienne du complément de jonction de Morges-est, d'autre part les nouvelles jonctions étudiées de Chavannes et d'Ecublens (2).

1. Morges-est

Soit un écran nord-sud placé au centre Morges (5) : chaque jour 42'800 véhicules le franchissent (ceci sans compter l'autoroute qui voit passer 62'500 v/j). Comment se répartissent ces véhicules ?

- 1^{er} lot : 20'500 (52 %) ont Morges pour origine ou destination.
- 2^e lot : 13'500 (32 %) transitent par Morges (transit total).
- 3^e lot : 6'600 (16 %) constitue le trafic interne.

Comment réduire l'ampleur de ce trafic en ville de Morges ?

La solution souvent invoquée consiste à compléter la jonction autoroutière est de Morges. D'où la question : quelle part pourrait-on transférer sur l'autoroute si la jonction est était complète ? Autrement dit : quelle part de transit pourrait-on extraire de la ville ?

Du premier lot on pourrait trouver 1200 v. provenant des quartiers est de Morges et qui souhaitent emprunter l'autoroute.

Le 2^e lot se répartit comme suit :

- Sous-lot a : 4500 v. provenant de la zone nord de Morges non reportables sur l'autoroute.
- Sous-lot b : 3500 v provenant de la région à l'est de Morges (Ecublens, Préverenges, etc.) et reportables sur l'autoroute.
- Sous-lot c : 5500 v. proviennent du réseau cantonal (p. ex. de Préverenges, d'Echandens, etc), mais n'ont pas de raison d'emprunter l'autoroute parce qu'ils ne vont pas au-delà de la sortie autoroutière d'Allaman. Le total des véhicules reportables est donc de 4700 v. (11 %). Cette part est relativement modeste. Telle est l'appréciation du bureau Transitec qui préconise, pour décharger le centre de Morges, de réaliser l'axe Nord.

La municipalité de Morges conteste ce point de vue. Le potentiel de transfert est largement sous-estimé : *«On refuse d'accepter le trafic morgien sur l'autoroute. Nous avons [...] un potentiel de 10'200 v/j qui pourraient être reportés sur l'autoroute avec la création de la jonction complète de Morges-Est, mais l'on sent bien que le DINF voit d'un mauvais œil le report d'un trafic de desserte sur un tronçon d'autoroute»* (conf. de presse du 26.04.01).

L'axe Nord n'a pas les faveurs de la municipalité de Morges. En effet, s'il peut décharger le centre, en particulier la rue des Charpentiers, il crée une nouvelle coupure au Nord.

Les deux positions (DINF à travers l'étude Transitec (5) versus municipalité) se rejoignent sur la nécessité de mesures de contrainte très fortes en ville pour reporter une partie du trafic sur l'autoroute ou sur l'axe Nord.

Inventaire des solutions pour décharger Morges du trafic de transit

Solution	Effet	Mesures d'accompagnement	Commentaire
I. Jonction Morges-est complète	Report entre 4700v et 10200	Mesures de contrainte sur le centre	Techniquement difficile en milieu urbain
II. Axe Nord de césure	Report 12000-14000	Fortes mesures de contrainte sur le centre	Accentue l'effet nord-sud
III. Couplage 1 + 2	Report : 16-18000	Comme II	Comme I et II
IV. AR S.Prex-Villars S.Croix	Report ?	Aucune	Coût
V. AR Lonay-Villars S.Croix	Pas d'effet à Morges	Aucune	Coût
VI. Jonction AR Ecublens	Report 2500 sur AR	Aucune	Peu d'effet à Morges

Mais ils divergent sur le lieu du report : axe Nord ou autoroute.

Les solutions IV et V n'ont jamais fait l'objet d'études pointues. Elles sont évoquées ici ou là. La solution V ne présente aucune intérêt pour Morges. La solution IV permettrait une affectation complètement différente du segment AR Morges-Villars-SC. Elle semble avoir la faveur de la municipalité de Morges. Mais ces deux solutions sont extrêmement coûteuses. Pour mention : le seul évitement de Cheseaux a coûté 50 millions...

2. Morges et le transfert modal

Les Morgiens sont victimes du trafic motorisé. Ils en sont aussi usagers. Dans quelle mesure pourraient-ils être usagers du transport collectif. Essai :

Soit 14500 v/j qui utilisent la jonction Morges-est. La majeure partie de ces usagers (80 %) ont pour destination ou origine l'agglomération lausannoise. Entre 35 et 40 % d'entre eux, soit 5400 sortent aux jonctions de Malley ou de la Maladière ; ils ont donc pour destination le sud ouest ou le sud de Lausanne. Contrairement à ceux qui sortent à Crissier ou à la Blécherette ou Vennes, ils disposent d'une bonne relation en TC (CFF + M1). En supposant que 75 % de ces 5400 usagers proviennent de la ville de Morges, il y a un transfert modal théorique de 4050 personnes. Cela mérite d'être creusé.

3. Les jonctions AR de Chavannes et Ecublens

Pour trouver une solution aux problèmes routiers de l'Ouest lausannois (congestion routière et autoroutière), l'État a mandaté le bureau Transitec (2) qui est parvenu aux recommandations suivantes (fév.2001) : création de deux nouvelles jonctions autoroutières à Chavannes (au passage de la route de la Maladière) et à Ecublens (extrémité nord de la route de la Pierre). Ces jonctions auraient pour effet de soulager le réseau routier cantonal afférent à la sortie AR de Crissier et partant de limiter les effets de refoulement sur l'AR. Transitec, avec raison, considère comme inopportune la construction d'une seule des deux jonctions car elle aurait pour effet une migration importante du trafic sur la RC 176 (= route de la Maladière – rue du Villars – route de la Pierre). Transitec précise enfin que ces deux jonctions n'auront pas d'effet sur la saturation de l'autoroute qui est programmée pour 2005 environ.

Dans une perspective purement routière (gestion de flux de trafic), l'étude de Transitec n'amène pas d'objections. Mais elle ne tombe pas dans le ciel étoilé des idées. D'où les observations suivantes :

1. Contrairement aux fantasmes de plusieurs services communaux de l'Ouest lausannois, les jonctions ne sont pas décidées, encore moins construites. Pour l'instant, l'Office fédéral des routes, de qui dépend le réseau autoroutier, n'y est pas favorable.

2. Elles sont une solution temporaire car le trafic continue à croître, de manière bien plus importante dans l'ouest lausannois que dans l'est. Pour l'autoroute, Transitec pense à un passage à 3 voies depuis Morges.

3. L'État demande à Transitec une solution aux problèmes d'engorgement et de saturation. Au lieu de comprendre et d'objecter: «*il y a trop de véhicules*», Transitec répond: «*Acceptez-en encore et on vous dira où les mettre*».

Il y aura plus de trafic. C'est l'hypothèse de Transitec (qui n'avait pas mandat de la contester). Pour les autorités cantonales et communales, ce n'est pas une hypothèse mais une volonté ou si c'est une fatalité, on ne fera rien pour s'y opposer. À preuve le moratoire sur les générateurs de trafic (parkings) signé par les 6 communes de l'Ouest: au terme d'une année (fin 2001, mais en fait plus tard), le moratoire est levé parce qu'on a trouvé une solution aux problèmes de congestion. La croissance du trafic peut reprendre dans l'Ouest lausannois. On retrouve explicitement cette même attente confirmée dans certains plans de quartier (p. ex. Bussigny-Croix de plan sud): il y a l'état avant les jonctions et l'état après les jonctions.

5. La jonction de Crissier était jusque récemment une jonction incomplète. Il est regrettable que les améliorations que devait apporter le complément de jonction ne soient pas évaluées dans l'étude sur les nouvelles jonctions.

6. Supposons que soit prise la décision de construire les jonctions en question et d'accepter le supplément de trafic, dans ce cas, pour nous, aucune nuisance supplémentaire ne doit être imposée aux habitants des communes. Ce qui signifie qu'on trouve une solution pour que la pollution de l'air redescende au niveau acceptable par la législation, niveau actuellement dépassé dans certains quartiers. En termes de bruit, la législation doit aussi être respectée; or elle ne l'est que partiellement. On ne sera au clair sur ce sujet que lorsque le cadastre général du bruit sera terminé, soit fin 2002. On saura alors quels axes routiers doivent faire l'objet d'assainissement ou d'autres mesures. Comme la qualité de la vie des habitants n'est pas seulement liée à la qualité de l'air et au niveau du bruit mais aussi à celui de la sécurité, il faudra que des mesures soient prises pour assurer la sécurité routière des usagers les plus faibles de la voirie.

Exemple: supposons construite la jonction de Chavannes, «*une hausse importante du trafic est à envisager sur la route de la Maladière*» selon les auteurs de l'étude eux-mêmes (p.37, figure 3.6). Or cette route coupe la commune de Chavannes. De plus, le trafic va aussi emprunter l'avenue de la gare et remonter vers Renens. Est-ce acceptable sans autre?

Autrement dit, peut-on pour soulager un secteur peu habité (la jonction de Crissier), déplacer le trafic dans un secteur habité, voire même appelé à une densification de l'habitat (plan de quartier des Cèdres et des Osches à Chavannes)?



Jonctions de Crissier à un heure sans bouchon (8.02.02)

Ces questions ne sont pas posées même si on nous dit que l'étude des jonctions permettra de « *définir ultérieurement les mesures d'aménagement...* » en tenant compte des éléments nécessaires à l'application d'une politique multimodale des déplacements dans le secteur (p.3). Pour l'ATE, ce ultérieurement est inacceptable. Si ces jonctions sont construites, les mesures d'accompagnement (air, bruit, sécurité, transfert modal) doivent être prises et réalisées simultanément.

Conclusions à propos des jonctions autoroutières :

- Sans un train de mesures d'accompagnement très importantes et sans effort pour développer le transfert modal, les jonctions de Chavannes et Ecublens sont inacceptables.
- Il est plus urgent de libérer Morges d'une partie du trafic qui l'asphyxie que de fluidifier la zone de la jonction autoroutière de Crissier. À cet égard les jonctions de Chavannes et d'Ecublens n'apportent pas grand-chose.
- Les jonctions de Chavannes et d'Ecublens ne résolvent rien quant aux nuisances mais améliore le confort des pendulaires à l'heure de pointe. C'est bien peu.

III. Le transfert modal et la politique du stationnement

Les observations et réserves faites ci-dessus militent en faveur d'un transfert modal pour les déplacements de personne, c'est-à-dire passer de la voiture individuelle au transport en commun. Ce passage est aussi souhaité par le plan des mesures arrêté par les autorités pour limiter la pollution de l'air. Mais ce transfert ne se fait pas simple incantation. Pour ceux qui en disposent, la voiture est souvent « *le moyen de transport* ». Le transport collectif est un pis-aller.

Rappel des variables incitant à l'usage de la voiture ou du transport collectif		
	Variables	Action sur les variables
L'usage de la voiture est fonction de :	Moyens financiers Âge et sexe	
	Réseau routier Stationnement	Accroître/diminuer
L'usage du transport collectif est fonction de :	Moyens financiers	Gratuité éventuelle
	Densité de l'offre	Dans le temps et dans l'espace
	Image du TC	Gares, véhicules, comm. tarifaire
	Impossibilité de rouler pour l'automobiliste	Moduler
	Impossibilité de stationner pour l'automobiliste	Moduler

Une action est possible sur les variantes du stationnement et du réseau routier. Ce qui est curieux, c'est que les autorités songent à étendre le premier, donc à faciliter la circulation des transports en voiture individuelle.

Parmi les actions possibles pour agir sur le réseau routier, rappelons la proposition de M. P. Couchepin d'introduire un péage urbain. Elle avait suscité une levée de boucliers, montrant bien l'opposition populaire à toute limitation réelle ou imaginaire de sa liberté.

Quant au stationnement, on sait qu'il est déterminant pour le choix du moyen de transport. Les études de Kaufmann ont montré que si le stationnement est assuré sur le lieu de travail, les automobilistes utilisent massivement la voiture (6). Il est curieux que les autorités n'envisagent pas d'agir sur cette variable.

On est ainsi stupéfait d'apprendre que la place de stationnement sur le site universitaire de Dorigny est bradée au prix de fr. 150.- par an (7) alors que c'est fr. 720.- (tarif 1995) qu'il faut payer au CHUV sur un site mal desservi par les TC et où le personnel est astreint à des horaires autrement plus contraignants que celui des hautes écoles. À Dorigny, le stationnement devrait être au moins aussi coûteux qu'au CHUV.

Un certain nombre d'entreprises mettent à disposition de leur personnel des places de stationnement, parfois gratuitement, parfois sous rétribution. Dans tous les cas, l'argent va dans la caisse de l'entreprise qui ne fait pas nécessairement un bénéfice sur cette opération. L'argent encaissé est affecté à l'entretien et l'amortissement des places de stationnement.

Actuellement deux entreprises en bordure de la région augmentent le nombre de places de stationnement mises à disposition de leurs collaborateurs. Dans les deux cas, elles vont contribuer à l'augmentation des nuisances de l'Ouest lausannois et à la paralysie du réseau routier. Les pouvoirs publics laissent faire et acceptent des études d'impact sur l'environnement dont la méthode laisse à désirer. Les deux récents cas méritent d'être présentés :

– Nagravision à Cheseaux : cette entreprise met actuellement à disposition 230 places de stationnement et envisage de passer à 414 en 2003. La majeure partie du personnel qui se rend en voiture au travail y accède par la route qui mène à Crissier et contribue à saturer le site. Seules deux personnes se rendent au travail avec le LEB (cadence 30 min.) distant d'un kilomètre de l'entreprise et l'on lit dans le rapport d'impact : *«Aucun développement de nouvelles infrastructures de transport n'est prévu dans un futur proche»*. Alors qu'on parle de passer la cadence du LEB à 20 minutes...

– Bobst à Mex : cette entreprise va ajouter 251 places de stationnement pour en offrir 1297. Les $\frac{3}{4}$ des collaborateurs qui se rendent au travail en voiture y accèdent par la route de Crissier. Comme ceux de Nagravision ils vont contribuer à saturer et polluer la région. L'entreprise compte 1340 collaborateurs et n'envisage pas d'augmentation de ses effectifs. Seul 10 % du personnel utilise les 5 navettes de bus mises gratuitement à disposition entre le centre ville de Lausanne et Mex. Il est vrai que le trajet total est relativement long (35 min. depuis Lausanne-gare).

Remarques :

a) Pour les deux projets d'extension des parkings on fait une estimation des niveaux de pollution (dioxyde d'azote). Et l'on admet que sur le site les niveaux restent dans les normes. La question de la contribution au dépassement réel des valeurs dans la région de Crissier n'est pas envisagée.

b) En terme d'aménagement du territoire – ou plutôt d'anarchie – ces deux implantations sont remarquables, en particulier celle de Bobst à Mex : en rase campagne, sans aucune incitation sérieuse à utiliser le transport public puisqu'on offre une place de stationnement à chaque collaborateur et que la navette de bus mise gratuitement à disposition des collaborateurs n'est utilisée que par 10 % de ceux-ci.

Si l'on considère que les pendulaires des entreprises comme ceux des hautes écoles contribuent de manière importante à la congestion (heures de pointe du matin et du soir) n'y aurait-il pas lieu d'appliquer le principe de causalité et de percevoir sur ces places de stationnement une taxe dont le produit serait affecté au développement et à l'exploitation des TC ? Cette perception est en tout cas plus simple que le péage urbain.

L'application du principe de causalité via le porte-monnaie consisterait à considérer l'offre de place de stationnement par l'entreprise comme une prestation en nature et à adopter la perception de l'impôt sur le revenu en intégrant cette offre comme une prestation en nature et donc à l'imposer.



«Parking gratuit», 8.2.02

Les grandes surfaces commerciales constituent aussi des générateurs de trafic importants et nous pensons qu'elles devraient aussi être frappées d'une taxe sur le stationnement. En effet, en s'implantant hors des centres habités, elles contribuent à augmenter la masse des acheteurs motorisés, et donc la congestion. S'ils veulent s'offrir le plaisir des grandes surfaces, qu'ils en payent le surcoût social. Cette taxe payable dès la première minute serait aussi affectée aux transports collectifs. Elle aurait aussi une fonction incitative ; on sait en effet que certains acheteurs des grandes surfaces y viennent souvent (plusieurs fois par semaine) donc pour peu d'achat. Par contre, pour celle ou celui qui vient et remplit le coffre de sa voiture parce qu'il estime que cela n'est pas possible en ville ou près de son domicile, la taxe ne représente qu'un pour-cent léger. C'est le prix à payer pour le confort des achats en quantité et pour un usage de réseau routier qui tourne à l'asphyxie (dans tous les sens du terme).

Le principe d'une taxation du stationnement même sur domaine privé est appliqué dans le canton de Berne et il a été confirmé par le Tribunal fédéral (ATF 123 II 337)

IV. Du bon usage du vélo

Dans le canton de Vaud le vélo n'a que deux dimensions : sportive ou ludique et dans ce cas réservé aux enfants. Non seulement en Suisse alémanique mais aussi à Genève, on s'est rendu compte que le vélo était un moyen de déplacement quotidien. Ainsi des entreprises de plus en plus nombreuses encouragent leurs collaborateurs à se rendre au travail en vélo. Elles y trouvent aussi leur compte puisque le stationnement d'un vélo coûte bien moins cher que celui d'une voiture (cf. exemples en annexe II).

Un certain nombre de personnes souhaiteraient utiliser un vélo pour des déplacements proches de leur domicile, mais elles en sont empêchées à cause de l'insécurité. De même des parents verraient volontiers leurs enfants se rendre à l'école ou à d'autres activités mais craignent l'accident ; on les comprend. L'ATE

demande donc un réseau sûr pour les cyclistes. Nous sommes parfaitement conscients qu'un tel réseau a son coût et qu'on ne peut pas se contenter de quelques litres de peinture sur la chaussée. Certains aménagements nécessaires seront coûteux mais certainement moins qu'une jonction autoroutière.

L'ATE n'a pas fait l'inventaire détaillé de tous les points noirs du cyclisme. En collaboration avec des membres habitant la région nous avons repéré quelques itinéraires à sécuriser et/ou à réaliser :

- Crissier-Le lac : l'itinéraire actuel passe par le Pont bleu et l'avenue du Tir fédéral. Les charges de trafic et le goulet que représente le Pont bleu rendent cet itinéraire dangereux.
- Bussigny-Renens : la route de Renens à Bussigny et la route de Bussigny sur le territoire de la commune de Crissier sont trop dangereux en l'état.
- Maladière-Ecublens-route de la Pierre.
- Crissier-Prilly.
- Hauts de Prilly-Bergières (via Vallombreuse).
- Les passages Nord-Sud de Renens sont problématiques : aussi bien le sous-voie de la gare que celui de la rue du Léman.
- Crissier-Cheseaux.
- Bussigny-Morges : la route de Lonay est dangereuse. De plus on a perdu une occasion de réserver des alignements lors de la construction de l'ensemble de la Gracieuse. Un itinéraire depuis Reculan demanderait à être confirmé. Il passe à côté de la route de la Pierre sous l'autoroute où il franchit la Venoge (pont à construire), longe la gare de triage, puis la voie ferrée jusqu'à la station CFF de Lonay et quelques centaines de mètres au delà puis l'itinéraire doit être rabattu sur la RC 1 (route suisse).
- Morges-site de Dorigny via Denges et Renges : deux petits segments manquent.
- Morges-Maladière (par le RC 1) : le segment EPFL-Maladière est presque entièrement sécurisé.
- Accès à Marcellin (gymnase, écoles professionnelles) depuis les hauts : l'axe Lully-Marcellin-Echichens doit être confirmé, aménagé et balisé.
- Dorigny (Uni/EPFL)-Renens via ch. de Véguet et av. de la Gare à Chavannes.

La tentation est grande pour un technicien habitué à penser en terme «*motorisés*» de trouver des itinéraires de substitution pour les cyclistes et de dessiner des cheminements par mille détours sur des rues sûres, calmes et charmantes. Cette méthode peut être occasionnellement adéquate mais elle revient à imposer aux cyclistes des détours qu'ils n'utiliseront pas.

On peut par contre dans certains cas, prévoir pour les cyclistes un usage à contre-sens d'une rue à sens unique, un usage exceptionnellement réservé aux cyclistes d'une rue interdite à tout trafic motorisé et un usage mixte piéton-cycliste du trottoir ou de certains passages sous-voie.

Le couplage vélo-transport public doit être facilité. Ce qui suppose d'une part des accès sûrs et aussi directs que possible, et d'autre part des garages à vélos près des principales stations ferroviaires. Par garage à vélo nous entendons un lieu abrité de la pluie, bien éclairé, disposant de moyens d'attacher les vélos et si pos-

sible surveillés. La restructuration de la place de la gare d'Yverdon offre un bon exemple de garage à vélo (abstraction faite de la quantité).

Comme évoqué ci-dessus, un certain nombre d'entreprises alémaniques ont élaboré diverses propositions pour inciter les collaborateurs à se rendre au travail à vélo. La mise à disposition d'abris gardés et abrités pour les vélos, voire de vestiaires, est certainement moins coûteuse pour une entreprise que des places de stationnement pour voiture. Ce qui est possible de l'autre côté de la Sarine est-il impossible de ce côté ?

Que faire pour les déplacements cyclistes ? Les vœux pieux ne suffisent pas. Nous proposons que les pouvoirs publics se donnent les moyens suivants :

- Un(e) délégué(e) aux vélos est nommé pour la région de l'Ouest lausannois, comme on l'a fait la commune de Lausanne.
- Des moyens financiers sont affectés à ce mode de transport. Nous proposons qu'une part des subventions accordées par les pouvoirs publics aux activités sportives soit transférées aux aménagements en faveur du vélo quotidien.
- Les efforts des entreprises en faveur des déplacements cyclistes de leurs collaborateurs bénéficient d'une déduction fiscale.

V. Le réseau des transports collectifs

État des lieux

Comme pour le réseau routier, l'agglomération possède une épine dorsale constituée par le réseau ferroviaire, qui parcourt l'agglomération là où elle est la plus dense, mais également là où se situe son meilleur potentiel de développement.

Lausanne

Le réseau des transports publics de Lausanne se caractérise par un système radial très marqué. La grande majorité des dessertes convergeant au même endroit, au «*hub*» tricéphale de Saint-François/Flon/Montbenon, têtes de ligne ou passage obligé. Les sous-centres de la Gare, de Chauderon et du Tunnel, sont d'importance très mineure et ne font, pour l'essentiel, que prolonger cette logique concentrique du réseau de TP.

Cette logique est expliquée dans le schéma directeur du réseau d'agglomération, elle anticipe celle qui sera encore plus clairement celle du réseau après la création du métro M2, mais qui correspond déjà au credo actuel de la compagnie :

- des lignes radiales, le plus souvent transversales («*diamétrales*»), généralement en site propre (TVR-transports sur voie réservée) ;
- en complément, il y a des lignes de desserte, dont l'utilisateur doit parfois accepter le «*rabattement*» sur les grandes lignes, à moins que ce transbordement «*ne représente une perte pour la clientèle actuelle*», auquel

cas la ligne peut rester complète, c'est-à-dire conduire jusqu'au centre. Ces lignes peuvent parfois être parfaitement sinueuses, soucieuses d'établir avant tout un maillage serré de stations, au détriment de la vitesse commerciale ;

– selon les TL, les lignes qui aboutissent au hypercentre le «*desservent au mieux*» si elles le «*traversent de part en part*». Cette logique s'applique aussi sur des tronçons de part et d'autre de lieux de rabattement (p. ex. Renens ou Malley), sans que le rapport entre les branches ou les tronçons de la ligne soit forcément évident.

Le centre de ce système en étoile est-il appelé à se dilater quelque peu ? En tout cas les TL prévoient dans leur schéma directeur, après l'introduction du métro M2, une centralité s'articulant autour de la gare CFF, le Flon et la Riponne :

– la Riponne, est en quelque sorte un rabattement sur la ligne M2 des fonctions actuellement remplies en partie par la place du Tunnel ;

– l'oubli de Saint-François dans la nouvelle trilogie est tout bonnement inexplicable – on doit sans doute comprendre que le Flon et Saint-François ne forment qu'un seul interface ;

– le troisième pôle, à la gare CFF, est celui qui intéresse au premier chef les transports publics dans la banlieue Ouest, où le parcours de M2 croise les lignes ferroviaires. On peut néanmoins se demander, malgré la grande fréquence prévue pour M2, si la liaison avec l'interface Saint-François-Flon sera assez performant, en particulier avec l'abandon de la navette du Lausanne-Gare.

En s'éloignant vers l'Ouest, on rencontre deux autres systèmes radiaux, reproduisant la même logique distributive autour de deux pôles, deux centres forts : les gares CFF de Renens et de Morges. Ces deux systèmes ne se touchent, ou même ne s'interpénètrent que peu, Morges entretenant une seule ligne pénétrant en chasse gardée lausannoise, et les TL n'ayant qu'une ligne desservant Morges. Le réseau centré à Renens, exploité par les TL, est beaucoup mieux lié à celui centré à Lausanne.

Morges

Une étoile de lignes converge à Morges, avec une grande variété d'exploitants (CFF, BAM, TPM, TL, PTT, CGN). Sur le papier en tout cas, Morges est bien desservie, et bien reliée à son arrière-pays.

La desserte CFF de Morges est bonne. On trouvera cinq trains/heure un matin de semaine à l'heure de



Halte CFF de Morges Saint-Jean. Des infrastructures plus visibles et plus attrayantes ! Qui y reconnaîtrait une gare ?

pointe, trois ou quatre à un autre moment de la semaine. Le dernier train, de et pour Lausanne, circule après deux heures du matin (weekend). Les liaisons locales, en agglomération lausannoise, qui permettent de se rendre à Morges-Saint-Jean, Lonay-Préverenges, Denges-Echandens, Renens et Lausanne, ne sont par contre desservies qu'une fois l'heure, ce qui est très insuffisant. Une liaison directe Morges-Bussigny fait également défaut.

Les PTT entretiennent plusieurs lignes, desservant tous les villages dans les hauteurs, avec des prolongements vers Cossonay, Lavigny, Apples et même le Pont, à la Vallée de Joux!... le dimanche en été. En réalité, les horaires laissent voir de sérieux problèmes à l'usage. Fréquence faible, parfois très faible, pas de bus le soir, peu le dimanche.

Le Bière-Apples-Morges (BAM), à côté de liaisons ferroviaires pour Bière et l'Isle (dont quelques arrêts tombent encore en agglomération morgienne, mais à un train par heure...), entretient deux lignes de bus dans Morges et alentours à la fréquence de 20 mn. en semaine, 30 mn. le dimanche, dernier bus tôt, en début de soirée. Une autre ligne, atypique, parce que ni rattachée à la gare de Morges et parce qu'elle communique avec le réseau des TL, relie Echandens à l'EPFL par la route de la Pierre. La ligne, qui avait ...«*un début difficile*», voit le nombre des voyageurs «*en nette progression*». Elle est à l'essai, et la question de son maintien sera tranchée en 2002.

Les Transports publics de la région lausannoise ne pénètrent à Morges qu'avec une seule ligne, mais stratégique, la ligne 57 EPFL (M1)-Morges, via Saint-Sulpice et Préverenges, qui existe sous cette forme depuis juin 2000. Cadence semi-horaire en semaine, horaire le dimanche. Les courses sont assurées jusqu'au milieu de la nuit, avec des mini-bus en cas de faible affluence. À noter que les TL y pratiquent des tarifs particuliers (changement d'«*espace*»), mais qui peuvent s'avérer plus avantageux que les tarifs CFF.

On ne sera donc pas étonné, au vu d'une telle multiplicité des opérateurs (on pourrait encore ajouter la CGN...), qu'on rencontre des problèmes de correspondance, ou de manière plus générale d'harmonisation des cadences, entre les différents réseaux; la dispersion des terminaux des différentes compagnies aux alentours de la gare, symptomatique de cette diversité, est ressentie généralement comme gênante. D'autre part, l'union tarifaire n'est encore que très partiellement réalisée. Elle n'est proposée qu'aux porteurs d'abonnements, alors que la consommation ponctuelle de la prestation de diverses compagnies entraînera le cumul, onéreux, des différents tarifs.

Renens

Des lignes qui convergent presque toutes *presque* au même endroit...

Liaisons Banlieue-Centre

Le réseau radial de Lausanne-Centre pénètre dans l'espace de la banlieue par quelques lignes urbaines, le 2 à la Bourdonnette (prolongé par le 30 vers Saint-Sulpice), le 7 à la gare de Renens (prolongé par la ligne 85 «*MMM*») vers Bussigny et les centres commerciaux), le 9 à Prilly-Eglise (prolongé par le 37 vers Crissier), le 15 au Mont-Goulin. Le métro M1 possède une orientation radiale jusqu'aux Hautes-Ecoles, son trajet entre Bassenges et Renens-CFF appartient plus au sous-système renannais. La ligne M1 possède donc cette sorte de double caractéristique, confirmés par les récents comptages. Parfois les lignes radiales lausannoises sont



Halte CFF de Lonay - Préverenges
Plus de confort et de sécurité : commerces, facilités pour cyclistes, et ne fussent que des sanitaires ou des horloges

prolongées par des lignes de banlieue, comme le premier tronçon du 30 qui prolonge le 2 vers Saint-Sulpice, ou le 37 qui prolonge le 9 vers Crissier.

Renens-CFF, la meilleure liaison avec Lausanne... par le train

La gare CFF de Renens est sur la ligne de Cossonay (double) et de Morges, ce qui veut dire qu'elle est desservie par sept trains par heure le matin en semaine, le dernier train étant à une heure moins quart du matin, à 1 heure 52 le weekend. Cette liaison paraît infiniment supérieure à celle des TL par bus (un quart d'heure jusqu'à Saint-François avec le bus 7, ce qui n'est sans doute pas mal...) ou métro (19 mn. avec M1 pour se rendre au Flon), puisqu'en plus, il ne faut que 4 mn. pour se rendre à Lausanne CFF.

Renens-CFF, plate-forme des TL dans l'Ouest

Les TL se vantent à juste titre de la qualité de la desserte de Renens-Gare («42 fois par heure»), dans la mesure où, à Renens, tout converge vers la gare CFF. En effet, le réseau, assez développé, s'organise en étoile à neuf branches, qui se croisent, et c'est là le majeur défaut de cet interface, à deux endroits distincts, appelés Renens-CFF sud et Renens-CFF nord (...quand ils ne vous déposent pas à 200 mètres de là, au 14 avril). Ces deux lieux sont très éloignés, la liaison souterraine est désagréable et l'accès aux trains est problématique. Deux lignes de bus les relient, mais à une fréquence qui incite à la marche à pied.

Six bras de cette étoile sont constitués par trois lignes traversantes, au parcours erratique, dont le souci d'irrigation des quartiers semble primer sur l'idée d'une desserte rapide. De plus, elles peuvent opérer des changements de direction tels, qu'on doit plus les considérer comme petites lignes de quartier mises bout à bout. Répétons les remarques faites au sujet du réseau de transports publics morgiens: de manière générale les fréquences sont ressenties comme trop faibles (exception faire de Crissier-Prilly et de Renens-Malley), en particulier le soir et le dimanche. Certaines lignes ne fonctionnent tout simplement pas ce jour-là.

Par ailleurs, certaines liaisons font défaut, en particulier autour de Bussigny. La demande est toujours très pressante pour la ligne qui n'a pas encore vu le jour, mais qui est prévue par le plan directeur des TL, provenant du centre de Lausanne (Flon), par Prilly, Crissier, MMM, Bussigny et dont la boucle se termine à Renens-CFF-Nord.



Une halte CFF à la Venoge.
Un nouvelle interface de transports publics au lieu d'un échangeur autoroutier.

Même remarque pour l'union tarifaire qui fait défaut à Morges: l'union tarifaire sur la ligne 5 du BAM, de même que sur la ligne «MMM» n'est réalisée que pour les abonnés. Elle devrait s'appliquer au prix du simple billet, du moins pour la ligne «MMM», qu'à partir de décembre 2002. En outre, si les nouveaux tarifs des TL peuvent réduire le coût d'une course de plusieurs «espaces», les changements de compagnie, TL, CFF ou PTT, impliquent toujours un autre titre de transport.

Pour un réseau de transports publics construits sur les axes ferroviaires

Afin d'améliorer durablement les performances et l'attractivité des transports publics dans l'Ouest lausannois, il est inévitable de renforcer l'axe ferroviaire qui structure l'espace entre Morges et Lausanne, respectivement entre Bussigny et Lausanne. Il faut :

- augmenter la cadence des trains, par exemple de 15 minutes sur chacune des lignes, ce qui fait une fréquence de 7,5 minutes entre Renens et Lausanne si on les fait circuler en alternance ;
- assurer la parfaite communauté tarifaire entre les différentes sociétés de transports dans l'Ouest lausannois. Dans toute l'agglomération lausannoise, les CFF, TL, PTT, le BAM et le LEB doivent proposer un billet unique même pour un trajet ponctuel avec changement de compagnie, et non seulement pour des abonnements ou des cartes de parcours ; la division tarifaire en « espaces » comme le pratiquent les TL s'accommoderait très bien de ce principe ;
- améliorer la pénétration par le chemin de fer même en multipliant les arrêts sur le parcours, selon une logique de transport urbain, avec une densité de haltes comme elle existe déjà entre Morges et Denges, c'est-à-dire 3 nouveaux arrêts entre Lausanne et Renens, 2 entre Renens et Morges, respectivement 1 entre Renens et Bussigny. La durée du trajet entre Morges et Lausanne augmenterait d'une douzaine de minutes, mais serait infiniment plus brève pour la majorité des destinations ;
- pratiquer le rabattement des transports des pendulaires, des habitants et usagers des infrastructures commerciales et industrielles, en particulier les transports collectifs, piétonniers et cyclistes sur cet axe à haut débit, exactement selon la logique de la restructuration prévue par les TL à l'occasion de la création du métro M2. L'union tarifaire entre les différentes compagnies va de soi ;
- rénover les infrastructures, en réhabilitant des gares existantes et en les munissant d'un minimum de confort et de sécurité (commerces, facilités pour cyclistes, sanitaires, horloges, etc.) et en restructurant les interfaces lourdes et compliquées à Morges, Renens pour que les changements modaux soient plus faciles.. Il peut être nécessaire de construire une voie supplémentaire entre Morges (Bussigny) et Lausanne. Cette solution serait bien moins chère que de construire un nouveau chemin de fer, à l'instar de M2. Pour la

construction de nouveaux quais, la place peut être trouvée à Morges, à Renens, et même à Lausanne (p.exemple comme symétrique de la voie 70, mais à l'ouest). Au besoin, on utilisera des compositions avec des wagons à deux étages, plus courtes ;

- veiller à la réalisation complète du réseau de transports publics régionaux et urbains, au minimum tel qu'il est prévu par le schéma directeur des TL : répétons haut et fort la nécessité impérieuse du métro M2, qui fait entièrement partie du dispositif de transports publics de la région lausannoise, et qui intéresse également sa partie occidentale.



Une halte CFF à Malley

De nouveaux arrêts dans les zones où la ville doit se développer en priorité, avec axes de rabattement pour piétons, vélos et transports publics.

Voici ce que pourrait être ce réseau de transports ferroviaires urbain :

<i>Ligne 1</i>		
Halte	Compagnie	Rabatement depuis
Lausanne	M2	
Montelly	M1	Sébeillon, Montétan, Blécherette, Cour
Malley	TL	Centre de Glace, Malley-Lumières, Prilly, Cery, Vidy
Renens-Village	TL	Renens, Censuy, Prilly Église, Jouxtons
Renens	M1, TL	Crissier, Renens, Chavannes
Crissier-Arc-en-Ciel	TL	Crissier, centres commerciaux
Venoge	TL, BAM	Echandens, Ecublens
Denges-Echandens	BAM	Denges, Echandens, Saint-Sulpice
Lonay-Préverenges	BAM	Lonay, Préverenges
Morges Saint-Jean	BAM	Morges Hôpital
Morges	BAM, PTT, CGN	
<i>Ligne 2</i>		
Halte	Compagnie	Rabatement depuis
Lausanne	idem	
Montelly	idem	
Malley	idem	
Renens-Village	idem	
Renens	idem	
Crissier-Arc-en-Ciel	idem	
Bussigny	PTT, TL	Bremblens, Villars-Sainte-Croix
(Vufflens)	PTT	Gollion, Mex
(Cossonay)	PTT	

Exactement comme pour M2, on envisagerait un redessin complet du réseau des transports publics, selon le schéma d'une arête de poisson, tout en maintenant des lignes longitudinales là où un rabattement s'avérerait préjudiciable par rapport à la situation actuelle. Si le lecteur avisé trouve à ces propositions un air de déjà-vu, il ne manquera pas de saluer la valeur prophétique des études qui en ont déjà exprimé le besoin, et admettra que les considérations présentes n'en ont que plus de poids.

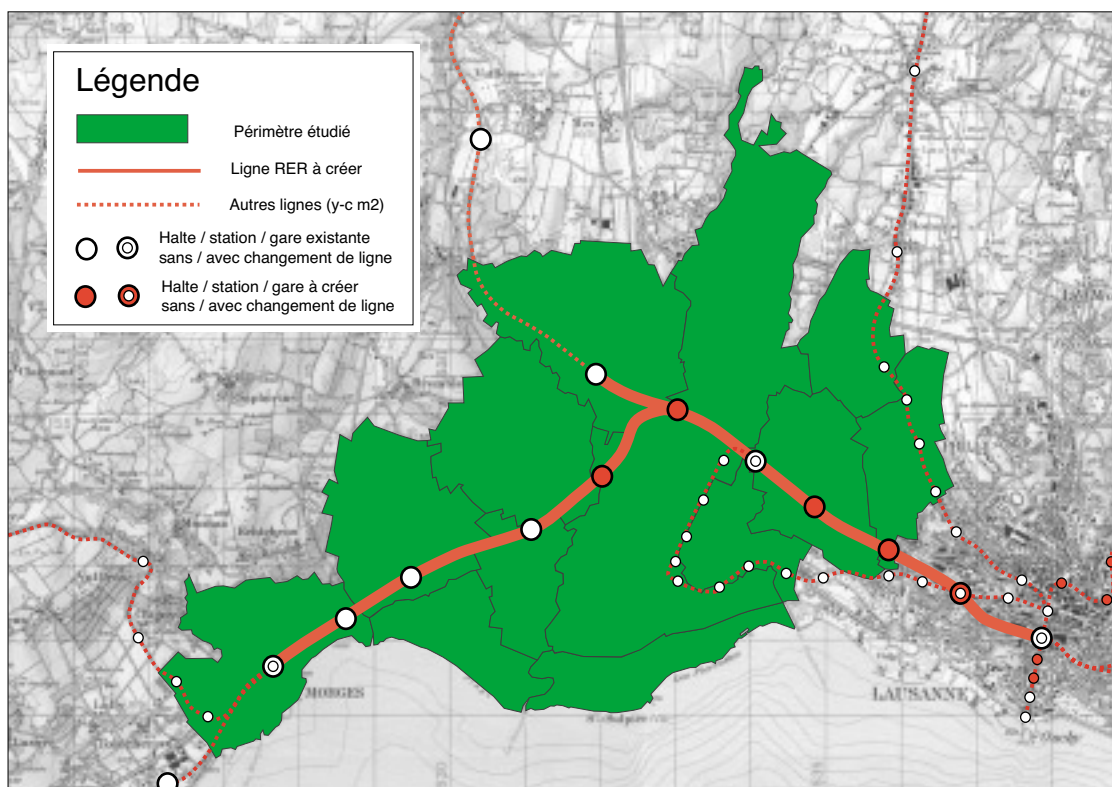
Gratuité des transports collectifs

Nous laissons de côté la question de savoir jusqu'où devrait aller la gratuité (le réseau TL, tout le réseau public suisse?) ainsi que celle de savoir jusqu'où doivent aller les prestations gratuites de l'État. Laissons aussi de côté la question des charges supplémentaires pour les caisses publiques. Posons simplement la question: la gratuité des transports collectifs conduit-elle au transfert modal? Très peu d'expériences permettent de répondre, sauf Bologne qui a tenté l'expérience en 1970 mais qui a dû y renoncer à cause des surcoûts.

Si la question ne se posait qu'en terme de rationalité financière, il est évident que la réponse serait positive car le coût du transport en voiture est supérieur à celui de transport collectif. Mais la voiture individuelle a en sa faveur une image de commodité, de rapidité, de bulle (non-promiscuité) de souplesse et bien sûr de statut social. Cet irrationnel ne fait pas le poids devant le transport collectif. Il faut autre chose que la gratuité pour que s'opère un transfert modal.

Le cas de Bobst évoqué ci-dessus montre bien que la gratuité du transport collectif ne conduit pas au transfert modal.

Proposition pour étoffer le réseau ferroviaire



Financement des transports publics (rappel de la législation)

Les transports publics sont répartis en 3 volets :

- Les lignes suprarégionales suisses (soit les trains interregio et intercity) à charge de la Confédération ;
- Les transports publics régionaux qui comprennent tous les autres transports publics (rail, route et lac) mais à l'exclusion des transports publics urbains. La Confédération prend actuellement en charge 67 % de ce trafic mais envisage de réduire sa part à 50 % en 2005. De la part restante, l'État prend en charge 2/3 et les communes 1/3 ;
- les transports publics urbains (appelé aussi transport d'agglomération) comprennent les lignes du bus urbains ou d'agglomération et les lignes ferroviaires en site propre (M1 et M2 plus tard). L'État prend en charge 50 %, les communes 50 %.

Jusqu'à fin 2000, les lignes en site propre faisaient partie du transport public urbain. La modification de la loi vaudoise sur les transports publics les a fait passer au transport public régional qui est organisé par bassin donc sur une base géographiquement plus large que l'agglomération. On a ainsi fait porter les coûts de ces lignes dont l'utilité dépasse l'agglomération sur une base plus large. La situation de la commune de Crissier est intéressante : elle n'est pas touchée par les lignes principales TL 7 ou 9, mais par des lignes secondaires, 32 et 37, qui impliquent un transbordement pour aller à Lausanne. Une extension de la ligne 9, éventuellement jusqu'à Bussigny, impliquerait des charges supplémentaires importantes puisqu'elle toucherait des zones peu habitées. En effet, la loi sur les transports publics répartit la charge financière pour les communes comme suit : un tiers en fonction de la population, deux tiers en fonction des prestations annuelles en kilomètres (LTP art. 20). Cette situation montre les limites de la loi sur les transports publics mais aussi celles de l'autonomie communale.

Mais la grande absente du trafic d'agglomération, c'est la confédération. Cela est d'autant plus inacceptable que la part du trafic d'agglomération est considérable et qu'elle n'est pas le fait des seules agglomérations mais est liée au reste du réseau. Une proposition (Bieri) est à l'étude qui viserait à augmenter le prix de l'essence de 5 centimes pour financer le transport d'agglomération.

Derrière la question du financement se profile celle de l'existence politique des villes (formellement une ville de 100'000 habitants a la même signification que la plus petite commune rurale qui dépasse à peine la centaine d'habitants) et celle des agglomérations. On retrouve aussi au niveau des transports la problématique des villes-centres. Les effets pervers sont moins spectaculaires que dans le domaine de la culture ou de la prise en charge de la toxicomanie mais néanmoins réels.

VI. Synthèse des revendications/suggestions

À l'attention de MM. les conseillers d'État Bieler, chef du département des infrastructures et Mermoud, chef du département de la sécurité et de l'environnement d'une part, et aux municipalités des communes concernées d'autre part.

Urbanisme

1.1. Donner un statut légal urbain aux routes cantonales. Les sécuriser en appliquant les nouvelles ordonnances fédérales de modération de la circulation. Proposer rapidement une solution pour la RC 1 allant dans ce sens.

1.2. Mailler les quartiers entre eux par des raccordements piétons et cyclistes (raccourcis).

1.3. Transit de Morges: faire une proposition réaliste avant juin 2003.

1.4. Les nouvelles jonctions AR ne sont acceptables que si elles ne péjorent pas la situation sur le plan des nuisances atmosphériques ou phoniques et si des mesures d'accompagnement sont prises pour la sécurité des habitants.

Stationnement

2.1. Le stationnement près des grandes surfaces doit être taxé dès la première minute et la taxe doit être affectée aux transports collectifs.

2.2. Le stationnement offert par les entreprises à leurs collaborateurs doit être taxé et la taxe affecté aux transports publics.

2.3. Variante: le stationnement offert par les entreprises à leurs collaborateurs doit être considéré comme une prestation en nature et imposé.

2.4. Le prix du stationnement le site universitaire doit être au moins à la même hauteur que celui du CHUV, par exemple.

Transports collectifs

3.1. L'axe ferroviaire Morges-Lausanne doit être renforcé et offrir une cadence à 15 minutes en plus des express-régionaux (Morges-Renens-Lausanne). Le M2 est le complément nécessaire de cet axe.

3.2. Les stations doivent être requalifiées, en particulier en matière de convivialité. Des abris-vélos doivent être construits.

3.3. Des stations nouvelles sont proposées à Montelly, Malley, Renens-Village, Crissier Arc-en-ciel et Venoge (route de la Pierre).

3.4. La communauté tarifaire complète doit être instaurée au moins dans le périmètre de l'agglomération lausannoise.

Vélo

On doit se donner les moyens suivants:

4.1. Un(e) délégué(e) aux déplacements cyclistes est nommé pour l'ouest lausannois, comme l'a fait la commune de Lausanne.

4.2. Des moyens financiers sont affectés à ce moyen de transport. Nous proposons qu'une part des subventions accordées par les pouvoirs publics aux activités sportives soit transférées aux aménagements en faveur du vélo quotidien.

4.3. Les efforts des entreprises en faveur des déplacements cyclistes de leurs collaborateurs bénéficient d'une déduction fiscale.

Annexe I

Résultats globaux de l'enquête menée par l'ATE auprès de ses membres au printemps 2001

Dom. = 13 comm. de l'Ouest laus.

Tabl. A1 - Mode de transport domicile - travail/formation.

	Nbre	En %
train	37	12,3%
bus	44	14,6%
TSOL	24	8,0%
voiture	103	34,2%
2 roues	58	19,3%
pieds	10	3,3%
autres	4	1,3%
sans r p.*	21	7,0%
TOTAL	301	100,0%

Ce tableau A1 ne précise pas quelle est la commune du lieu de travail. Si "pieds" + autre(s) mode(s), "pieds" n'est pas indiqué dans tableau. Ce tableau ne présente pas les combinaisons de modes. Le total est plus élevé que le total des 194 questionnaires, car plusieurs réponses possibles (ex: parmi les 37 personnes prenant le train, certaines ont aussi indiqué le bus).

*Personnes travaillant mais sans indic. lieu + personnes ne travaillant pas.

Dom. = 13 comm. de l'Ouest laus.

Tabl. A2 - Disposez-vous d'une place de stationnement près de votre lieu de travail/formation ?

	Nbre	En %
oui	90	46,4%
non	27	13,9%
pas besoin	50	25,8%
sans r p.	27	13,9%
TOTAL	194	100,0%

Dom. = 13 comm. de l'Ouest laus.

Tabl. B1 - Vos enfants peuvent-ils se rendre à l'école sans problème ?

	Nbre	En %
oui	61	31,4%
non	22	11,3%
sans réponse	111	57,2%
TOTAL	194	100,0%

Dom. = 13 comm. de l'Ouest laus.

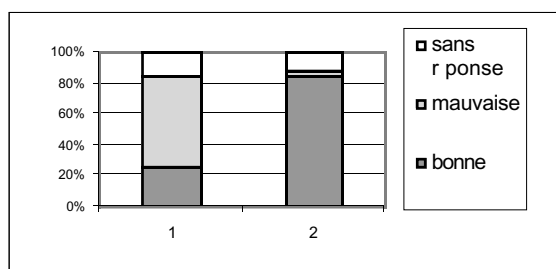
Tabl. B2 - Vos enfants peuvent-ils se rendre dans les lieux non scolaires sans problème ?

	Nbre	En %
oui	39	20,1%
non	42	21,6%
sans r p.	113	58,2%
TOTAL	194	100,0%

Dom. = 13 comm. de l'Ouest laus.

Tabl. C1 - L'accessibilité des grands centres commerciaux situés dans la région est-elle, avec :

	transports publics (1)	voiture (2)
	Nbre	Nbre
bonne	49	165
mauvaise	116	4
sans réponse	29	25
TOTAL	194	194



Dom. = 13 comm. de l'Ouest laus.

Tabl. D1 - D'une manière générale, comment jugez-vous la desserte en transports publics ?

	l'intérieur de la région		entre la région et l'extérieur	
	Nbre	En %	Nbre	En %
tr s bonne	17	8,8%	27	13,9%
satisfaisante	81	41,8%	78	40,2%
insuffisante	80	41,2%	69	35,6%
sans réponse	16	8,2%	20	10,3%
TOTAL	194	100,0%	194	100,0%

Dom. = 13 comm. de l'Ouest laus.

Tabl. D2 - Pour vos propres déplacements (travail, achats, loisirs, etc), quels aspects des transports publics seraient améliorés ?

	Nbre
d'avantage de bus/trains/etc. pendant journée	77
d'avantage de bus/trains/etc. soir et week-end	81
nouveaux itinéraires	85
autres	17
la situation est déjà bonne	27
sans réponse	13
TOTAL	300

>nbre de questionnaires
car plusieurs r.p. possibles.

Dom. = 13 comm. de l'Ouest laus.

Tabl. E1 - Y a-t-il des zones 30 dans votre commune ?

	Nbre	En %	Nbre
oui	110	56,7%	75
non	67	34,5%	10
sans réponse	17	8,8%	109
TOTAL	194	100,0%	194

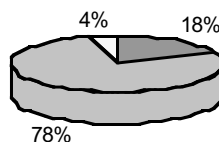
Si non, souhaiteriez-vous que de telles zones soient créées ?

Pas forcément correspondance logique entre les réponses aux 2 questions.

Dom. = 13 comm. de l'Ouest laus.

Tabl. E2 - Utilisez-vous l'autoroute ?

	Nbre
tous les jours ou presque	35
parfois	147
jamais	8
sans réponse	4
TOTAL	194



■ tous les jours ou presque ■ parfois □ jamais

Dom. = 13 comm. de l'Ouest laus.

Tabl. F1 - D'une manière générale, votre commune pose-t-elle des problèmes de sécurité pour les piétons ?

	Nbre	En %
oui	73	37,6%
non	100	51,5%
sans réponse	21	10,8%
TOTAL	194	100,0%

* Question "Si oui, sont-elles suffisamment nombreuses pour être exploitées".

Dom. = 13 comm. de l'Ouest laus.

Tabl. G1 - Dans votre commune, y a-t-il des pistes/bandes cyclables ?

	Nbre	En %
oui	125	64,4% *
non	51	26,3%
sans réponse	18	9,3%
TOTAL	194	100,0%

Dom. = 13 comm. de l'Ouest laus.

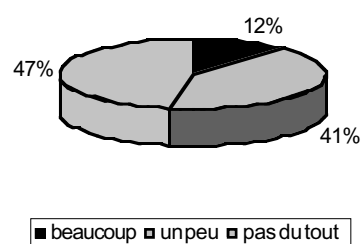
Tabl. G2 - Si votre commune (+environs) avait très bien équipé de pistes/bandes cyclables et qu'elle avait suffisamment pour les cyclistes, vous déplaceriez-vous vélo ?

	Nbre	En %
oui	53	27,3%
non	56	28,9%
me déplace déjà à vélo	70	36,1%
sans réponse	15	7,7%
TOTAL	194	100,0%

Dom. = 13 comm. de l'Ouest laus.

**Tabl. H1 - A votre domicile, tes-vous d rang s
par le bruit de la circulation routi re ?**

	Nbre
beaucoup	23
un peu	79
pas du tout	91
sans r ponse	1
TOTAL	194



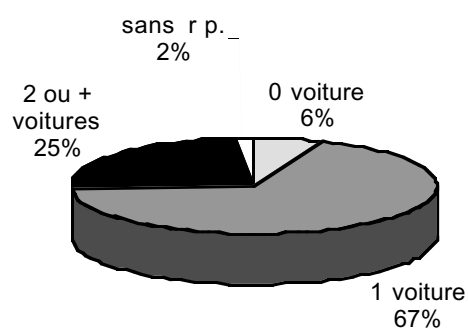
Dom. = 13 comm. de l'Ouest laus.

Tabl. J1 - Combien de personnes compte votre m nage ? & Votre m nage dispose de

2=2 voitures et plus					
NB nb pers. m nage	nb voitures m nage				
nb pers. m nage	0	1	2	v	Total
1	7	14			21
2	1	44	19		64
3		15	5		20
4	3	35	11	2	51
5	1	14	7		22
6		3	2		5
v		6	4	1	11
Total	12	131	48	3	194

Ex. de lecture: voir pages sur Bussigny.

v=sans r ponse



Annexe II: Entreprises et vélo

UNAXIS, Balzers

L'entreprise gère les questions de mobilité dans leur globalité au moyen du club.unaxis.mobil. Environ la moitié des collaborateurs sont membres de ce club et renoncent ainsi partiellement à la voiture pour se rendre au travail. En contrepartie, ils profitent d'offres attractives, telles que le concours, par lequel ils peuvent gagner un vélo à moteur auxiliaire électrique ou une Smart.

Banque Sarasin, Bâle

Il y a plus de dix ans, des critères écologiques ont été intégrés pour la première fois dans l'analyse financière du secteur des placements. En 1994, le premier fonds écologique d'Europe a été mis en place. À la banque Sarasin, il va de soi de se déplacer à vélo. Aussi bien le président du conseil d'administration, M. G. Kray, que le directeur adjoint se rendent régulièrement à vélo, à la banque. Le pourcentage de cyclistes s'élève à près de 30 % (la moyenne suisse: 10 %)

Hôpital cantonal de Lucerne

De nombreuses offres favorisent l'utilisation du vélo; un règlement généreux des frais de déplacements associés au travail, l'action «*Une clé de vélo contre une carte de parking*» et le travail médiatique dynamique. Et voilà que la nouvelle action «*L'hôpital mobile*» vient d'être lancée: les collaborateurs sont encouragés à se rendre une fois par semaine au travail à vélo, à pied ou par les moyens de transport en commun.

Organisation bâloise d'aide et de soins à domicile

L'intégration du vélo dans le monde du travail de tous les jours a particulièrement bien réussi. Le vélo n'est pas obligatoire dans le cadre de l'organisation bâloise d'aide et de soins à domicile, mais il est devenu le compagnon favori indispensable. Près de 50 % des quelque sept cents collaborateurs se déplacent tous les jours à vélo. Le potentiel est exploité au maximum. Les personnes employées à plein temps reçoivent une indemnité de 720 francs par an.

Novartis, Bâle

Depuis de nombreuses années, Novartis pratique avec constance et avec conviction une large promotion du vélo. Grâce au nombre important de places de stationnement couvertes pour vélos et à ses campagnes répétées en faveur d'une image de marque cyclophile, cette entreprise a réussi à augmenter le pourcentage des pendulaires cyclistes à plus de 25 %. Elle n'en est pas la seule bénéficiaire, les collaborateurs et la ville en profitent également.

Hôpital Felix-Platter, Bâle

Une entreprise d'État qui prend la promotion du vélo au sérieux: avec un investissement financier relativement modeste, l'hôpital offre non seulement de bonnes places de stationnement pour vélos, mais il organise aussi régulièrement des manifestations incitant les cyclistes et ceux qui souhaitent le devenir à se déplacer à vélo.

Commune de Kriens

Cette commune, qui fait partie de l'agglomération de Lucerne, montre qu'il est possible de promouvoir l'utilisation du vélo en faisant appel aux moyens les plus divers, tels que le plan directeur des aménagements cyclables et l'introduction de vélos d'entreprise aux couleurs de la commune.

Hôpital cantonal d'Aarau

À l'intérieur de ce vaste complexe hospitalier le vélo est le moyen de déplacement idéal – dans les galeries souterraines ! Plus de cent vélos d'entreprise circulent ainsi à toute allure et atteignent en quelques minutes toutes les destinations. De plus, les collaborateurs disposent d'abris pour vélos à proximité des différentes entrées.

Compagnie d'assurances PAX, Bâle

Des actions régulières encouragent les cyclistes à donner la préférence aux deux roues et les autres à enfourcher à leur tour ce véhicule. L'entreprise, prend à sa charge le prix de la vignette pour vélos, les frais de réparation et même les cours de conduite cycliste !

Glossaire

Modal: se dit du moyen de transport choisi; on retrouve ce mot dans:

- *Multimodal*: se dit d'un déplacement qui utilise plusieurs moyens: vélo-train-bus.
- *Transfert modal*: passage d'un mode à un autre: de la voiture au tram p. ex.
- *Rapport modal*: proportion des différents modes de transport dans une population ou un dans un type d'activité (on utilise aussi le terme *modalsplit*).

Contrôle d'accès: système de régulation du trafic utilisé en particulier en entrée d'agglomération pour limiter la quantité de trafic admise

Valeurs limites: niveau de pollution sonore ou atmosphérique admise par la législation. Il s'agit ici en particulier des valeurs définies par les ordonnances fédérales d'application de la loi sur la protection de l'environnement (LPE), soit OPB (Ordonnance sur la protection contre le bruit) et OPAIR (Ordonnance sur la protection de l'air).

Références

(1) Canton de Vaud-Département de l'intérieur et de la santé publique-Service de lutte contre les nuisances: Agglomération lausannoise: Plan de mesures OPAIR, approuvé par le Conseil d'État en séance du 21 juin 1995.

(2) Canton de Vaud-DINF-SR-SAT: Ouest lausannois et Morges-Étude de trafic des jonctions autoroutières projetées. Rapport technique établi par le bureau Transitec. Février 2001.

(3) État de Vaud-Département de la sécurité et de l'environnement-Service de l'environnement et de l'énergie et Ville de Lausanne-Direction de la sécurité sociale et de l'environnement-Service de l'environnement, de l'hygiène et du logement: Qualité de l'air des agglomérations lausannoise et morgienne-Campagne quinquennale de mesure des émissions de dioxyde d'azote 1999-2000.

(4) Ruedi Meier in: *Transport et environnement*, PNR 41. Materialband M 19, Daten zum Freizeitverkehr, Bern 2000, pp. K-2 sq.

(5) Commune de Morges: Actualisation des données de trafic, par le bureau Transitec, mars 2001.

(6) *Transport public*, N° 983 juillet-août 1999, p.23 ss.

(7) Prof. Ph. H. Bovy et J.-L. Demierre (ITEP/EPFL): *Transports publics de la région lausannoise SA: Du TSOL/Métro-Ouest 1991 au M1 de l'an 2000* (Lausanne, juin 2001), p. 15.