



### LA MOBILITÉ POUR LA PROSPÉRITÉ

Mobilité, le mot est sur toutes les lèvres, la pratique nous concerne tous. A la fois service public et droit individuel, elle est devenue une composante essentielle de nos quotidiens, qu'elle soit de loisir ou professionnelle, locale ou à grandes distances.

Cette demande en évolution rapide sollicite fortement nos réseaux de transports. Ceux-ci sont, pour la plupart, solides. Mais nous les héritons du passé, avec leurs dimensions et leurs tracés définis souvent en fonction de réalités différentes de la nôtre. Renverser la table, tout reprendre à zéro, dessiner à grands traits un réseau rationnel : cette option ne nous est pas offerte. Pourtant, coincés dans un bouchon, serrés dans un train plein, debout à l'arrêt de bus, nous ressentons tous le même désir : celui d'une action politique immédiate, qui résolve sans délai les engorgements et augmente fortement l'offre de transport.

Le canton de Vaud poursuit une politique d'investissement systématique et coordonnée dans les infrastructures de mobilité. Si l'attention publique se porte souvent sur les grands axes, le réseau qui assure la desserte fine est également au centre de notre attention politique. Car c'est l'efficacité de chacun des maillons de la chaîne des transports qui détermine la qualité de l'offre globale. L'Etat engage dans ce sens chaque année d'importantes dépenses d'investissements et de fonctionnement pour assumer l'une de ses tâches les plus essentielles.

Mais il est vrai que ce sont souvent les projets les plus imposants, les crédits les plus impressionnants qui prennent la lumière et occupent le devant de la scène. En coulisses, c'est bien tout un réseau qui se développe. Puisse le présent numéro de *Transports romands* dévoiler au moins quelques rouages de ce mécanisme complexe sur le fonctionnement duquel repose aussi, en définitive, la prospérité de nos régions.

Nuria Gorrite  
Conseillère d'Etat  
Cheffe du Département des infrastructures  
et des ressources humaines du canton de Vaud

## SOMMAIRE

### EDITORIAL 1

La mobilité pour la prospérité

### À NOS LECTEURS 2

Impressum

### DÉCRETS CANTONAUX 3

Un souffle nouveau pour les chemins de fer vaudois

### CHEMINS DE FER VAUDOIS ET FRIBOURGEOIS 5

Commande groupée pour une nouvelle ère ferroviaire Stadler ; une saga industrielle

### RER VAUD 8

L'expansion du Réseau express régional vaudois

### INTERVIEW CROISÉE 10

La percée des projets d'agglomération

### PROJETS RÉGIONAUX 12

RégioNyon  
COREB  
Aventibus  
Stratégie CGN 2020

### POLITIQUE DES TRANSPORTS 21

Vers une Compagnie vaudoise des transports publics

### L'ACTUALITÉ DE LA MOBILITÉ 23

Vient de paraître  
L'agenda de la mobilité

## À NOS LECTEURS

Le renouveau des transports publics vaudois, en particulier de ses chemins de fer régionaux et de son RER (Réseau express régional), méritait l'édition spéciale de *Transports romands* qui est aujourd'hui entre vos mains. Ce numéro n'aurait jamais vu le jour sans la collaboration très étroite et le soutien financier de l'Etat de Vaud. Nous tenons à remercier tout particulièrement les conseillères d'Etat Nuria Gorrite et Béatrice Métraux, – à la tête du Département des infrastructures et des ressources humaines, respectivement du Département de l'intérieur –, le chef du Service de la mobilité Vincent Krayenbühl et Monsieur Benoît Gaillard, collaborateur personnel de Madame Nuria Gorrite et délégué départemental à la communication.

Nous avons également le grand plaisir de saluer le professeur Giuseppe Pini, directeur de l'Observatoire universitaire de la mobilité (OUM) de l'Université de Genève, qui nous fait l'amitié de rejoindre notre Comité d'édition pour renforcer la représentation de la Métropole lémanique.

Enfin, actualité oblige, nous vous informons que notre prochain numéro sera principalement consacré au grand projet FAIF (Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire) qui sera soumis au peuple suisse le 9 février 2014.

La rédaction

### ABONNEMENT

Abonnement : 4 numéros au prix de 25 CHF, ou de soutien dès 30 CHF.

Coordonnées pour le versement :  
Banque Valiant SA, Bundesplatz 4, case postale 5333, CH-3001 Berne

- par transfert bancaire,  
N° de clearing 6300 / IBAN : CH91 0630 0016 3225 4040 0 / SWIFT/BIC : VABECH22415
- sur le compte de chèque de la banque,  
CCP n° 30-38112-0 au nom de Transports romands,  
compte n° CH91 0630 0016 3225 4040 0

### PRIX AU NUMÉRO

Prix au numéro : 8 CHF ou 12 €.

Jusqu'à 50% de rabais sur les offres de CarPostal et marques de qualité suisses

[www.carpostal.ch/myplus](http://www.carpostal.ch/myplus)

MyPlus – Profiter avec CarPostal!



CarPostal  
La classe jeune.

## IMPRESSUM

### COMITÉ D'ÉDITION

- Caroline Beglinger Fedorova, co-directrice Association transports et environnement, Berne
- Michel Béguelin, ancien conseiller national et conseiller aux Etats, Lausanne
- Pascal Bovey, délégué à la mobilité du canton du Valais, Sion
- Alberto Cherubini, rédacteur *contact.sev*, Berne
- Michel Comte, ancien ingénieur CERN, Genève
- Yves Delacrétaz, professeur HEIG Vaud, Institut G2C, Yverdon-les-Bains
- Jean-Claude Hennet, secrétaire général OuestRail, Delémont
- Daniel Mange (DM), professeur honoraire EPFL, secrétaire citrap-vaud.ch, Lausanne
- Christian Pellet, secrétaire de la Collection « Le savoir suisse », Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne
- Giuseppe Pini, directeur de l'Observatoire universitaire de la mobilité (OUM), Université de Genève
- Mehdi-Stéphane Prin, journaliste *24 heures*, Lausanne
- Nicolas Rossé, journaliste économique, RTS-télévision suisse, Genève
- Michaël Thémans, directeur adjoint, Centre de transport, Vice-présidence Transfert de technologie EPFL, Lausanne
- Panos Tzieropoulos, directeur LITEP, EPFL, Lausanne
- Bernard Wuthrich, responsable de la rédaction *Le Temps*, Berne

### RÉDACTION

- Philippe Claude (PHC)
- Sylvain Meillasson (SME)
- Blaise Nussbaum (BLN)

Adresse courrier : case postale 349, 2350 Saignelégier  
Adresse courriel : [transportsromands@net2000.ch](mailto:transportsromands@net2000.ch)

Site Internet provisoire : *Transports romands* est hébergé par la [citrap-vaud.ch](http://citrap-vaud.ch) (communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud), à l'adresse [www.citrap-vaud.ch](http://www.citrap-vaud.ch), page Médias->Transports romands. Vous trouverez sur ce site le plan de parution et la liste des numéros déjà parus, la composition du Comité d'édition et l'actualité de la mobilité, qui constitue la version informatique de la rubrique éponyme parue dans la version papier.

### IMPRESSION

Imprimerie Monney Service  
Rue des Musées 35, 2300 La Chaux-de-Fonds  
[info@ims-imprimerie.ch](mailto:info@ims-imprimerie.ch)

### GRAPHISME

Alizarine  
Isabelle Bovey  
Rue Curtat 6, 1005 Lausanne  
[www.alizarine.ch](http://www.alizarine.ch)

INTERNATIONAL STANDARD SERIAL NUMBER  
ISSN 1663-2184

# UN SOUFFLE NOUVEAU POUR LES CHEMINS DE FER VAUDOIS

Le 27 août 2013, le Grand Conseil vaudois a adopté deux importants décrets pour le financement des investissements destinés aux chemins de fer privés du canton pour les années 2013 à 2016. Ce financement s'inscrit dans le programme de la présente législature 2012 - 2017 du Conseil d'Etat. Celui-ci a pour objectif, dans le domaine des transports publics, de poursuivre le développement de l'offre. Pour la première fois, le Conseil d'Etat a présenté dans un seul exposé des motifs un programme global de financement des secteurs du transport et de l'infrastructure pour l'ensemble du réseau.

Les améliorations de confort, d'accessibilité, de fréquences et de capacités doivent permettre d'accompagner l'augmentation de l'utilisation des transports publics en maintenant la qualité des prestations. Leur part dans les déplacements pendulaires domicile-travail augmente de façon constante depuis plusieurs années grâce aux investissements et aux améliorations de l'offre, réalisés au cours des dernières années.

## PLUS DE 150 MILLIONS POUR LE MATÉRIEL ROULANT...


Le premier décret accorde à la compagnie du chemin de fer Lausanne - Echallens - Bercher SA (LEB), aux Transports de la région Morges - Bière - Cossonay SA (MBC), aux Transports Montreux - Vevey - Riviera SA (MVR), à la Compagnie du chemin de fer Nyon - St-Cergue - Morez SA (NStCM) et aux Transports Vallée-de-Joux - Yverdon-les-Bains - Sainte-Croix SA (TRAVYS) une garantie de l'Etat de 157,7 millions de francs pour l'acquisition de matériel roulant. De leur côté, le Montreux Oberland bernois (MOB) et les Transports publics du Chablais (TPC) pour la ligne Aigle - Champéry feront appel à la garantie fédérale pour leurs commandes.

## ...ET 144 MILLIONS POUR L'INFRASTRUCTURE

Le second décret accorde au Conseil d'Etat un crédit-cadre de 144,7 millions de francs pour l'octroi de prêts conditionnellement remboursables aux chemins de fer privés concernant les contributions d'investissement destinées à l'infrastructure (troisième crédit-cadre cantonal). Ce crédit-cadre porte sur l'infrastructure de huit compagnies actives sur sol vaudois et de 18 lignes de train, train à crémaillère ou funiculaire. Il permet d'entretenir l'infrastructure des chemins de fer régionaux afin d'assurer sa disponibilité et sa sécurité. Avec la construction de nouveaux points de croisement, il vise à améliorer l'offre sur les lignes suivantes :


- Cadence à 15 minutes entre Nyon et Genolier (NStCM).
- Cadence à 30 minutes entre Morges et Bière (MBC).
- Cadence à 30 minutes entre Yverdon et Sainte-Croix (TRAVYS).
- Cadence à 15 minutes entre Lausanne et Echallens (LEB).

La Confédération et le canton assument en commun le financement de l'infrastructure et du matériel roulant des chemins de fer régionaux, et ce jusqu'à l'entrée en vigueur du projet FAIF (financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire), qui devra être adopté en votation populaire en février 2014. En incluant les investissements et garanties fédéraux ainsi que les contributions des autres cantons pour les lignes intercantionales, les projets visés par les deux décrets impliquent des investissements de près de 670 millions de francs.








YSC

- Nouveau point de croisement de Vuiteboeuf
- Cadence 30' entre Ste-Croix et Yverdon-les-Bains (act. 60' sans renforts HP)




### Chemins de fer régionaux vaudois

Crédit-cadre 2013-2016 pour les infrastructures  
Achat de matériel roulant

<p><b>BAM</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nouveau point de croisement de Chigny</li> <li>- Cadence 30' Morges - Bière (act. 60' / 40' HP)</li> </ul>	
<p><b>LEB</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nouveau point de croisement d'Etagnières</li> <li>- Cadence 15' prolongée de Cheseaux à Echallens</li> </ul>	
<p><b>Vevey - Les Pléiades</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Renfort cadence entre Vevey et Blonay (act. 20' HP)</li> <li>- Courses directes Vevey - Les Pléiades plus systématiques</li> </ul>	
<p><b>MOB</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Traction des trains longs GoldenPass Montreux-Interlaken sur la section de Montreux à Zweisimmen</li> </ul>	
<p><b>ADMIC</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Renforts sur la liaison Aigle - Monthey</li> <li>- Courses directes d'Aigle à Champéry plus systématiques</li> </ul>	

**NStCM**

- Nouveau point de croisement Arzier-Les Granges
- Cadence 15' Nyon-Genolier, 30' Nyon - St-Cergue, 60' Nyon - La Cure



Spécial Vaud



### AVENIR ASSURÉ

L'avenir des chemins de fer régionaux vaudois est ainsi assuré à long terme grâce à la croissance de trafic prévue à l'horizon 2030 (d'environ 60 % à 100 % entre 2010 et 2030) et aux investissements qui viennent d'être décidés. Seule la ligne Apples – L'Isle présente un taux de couverture des charges par les recettes dans le trafic régional voyageurs qui est infé-

rieur à 20 %. De son côté, la ligne Vallorbe – Le Pont, exploitée par les CFF, sera prochainement intégrée dans une seule ligne Vallorbe – Le Brassus, exploitée par TRAVYS, qui présentera un taux de couverture d'ensemble proche de 30 %.

Vincent Krayenbühl

Chef du Service de la mobilité du canton de Vaud



Nouvelle rame ABe 8/12 des MBC (Stadler)

➤ Nous préparons l'avenir !



### Projets

- Nouveau raccordement en gare de Chavornay, électrification et mise à niveau de la ligne Orbe-Chavornay
- Intégration de la ligne de la Vallée de Joux dans le réseau RER Vaud
- Ligne Yverdon-Sainte-Croix : adaptation de l'infrastructure pour permettre la cadence à 30 minutes. Acquisition de 3 nouvelles rames



TRAVYS SA  
Quai de la Thièle 32  
1400 Yverdon-les-Bains  
www.travys.ch



➤ laissez-vous transporter

## COMMANDE GROUPEE POUR UNE NOUVELLE ÈRE FERROVIAIRE

Une nouvelle ère va s'ouvrir pour quatre compagnies ferroviaires romandes avec la commande d'un matériel roulant moderne et confortable auprès de l'entreprise Stadler, à Bussnang, en Thurgovie.

Le renouvellement de la flotte de ces compagnies se faisait de plus en plus pressant et vient d'aboutir par une commande groupée pour des raisons de rationalisation et de financement. Ainsi les compagnies TRAVYS (Nord vaudois), MOB (Montreux - Oberland bernois), MBC (Morges - Bière - Cossonay, ligne du BAM) et les TPF (Transports publics fribourgeois) ont uni leurs forces pour un appel d'offres commun qui se traduit par la commande de 17 rames électriques ultramodernes pour 150 millions de francs.

### CONTRAT SIGNÉ

Urs Wieser, directeur des ventes pour les projets « *taylor-made* » (sur mesure), ainsi que François Altherr, ingénieur du développement des produits, se réjouissent de l'accord qui a été signé le 25 octobre 2013 entre Stadler et les quatre compagnies ferroviaires qui devaient préciser les ultimes options de leurs rames avant cette date. Les commandes des rames à crémaillère par le MOB pour la ligne des Pléiades, au-dessus de Vevey, et par les Transports publics du Chablais (TPC) pour la ligne de Champéry, pourraient être confirmées dans une deuxième étape. On doit en effet attendre l'approbation de l'Office fédéral des transports (OFT) pour les aménagements de l'infrastructure, procédure longue qui ne devrait aboutir qu'en 2016. Cela devrait laisser le temps aux ingénieurs de régler la normalisation de la tension et du type de crémaillère avec les autres lignes.

### LIVRAISONS ÉCHELONNÉES

Les premières livraisons pour le canton de Vaud sont prévues dès 2015. Le Nyon - Saint-Cergue - Morez (NStCM) sera le premier servi, car sa commande séparée remonte à 2008 et la compagnie avait été priée de patienter pour permettre la commande groupée avec ses consœurs vaudoises et fribourgeoises. Cette société recevra quatre rames pour remplacer des automotrices qui avaient encore été fabriquées aux Ateliers de Vevey dans les années 1990. TRAVYS et MBC obtiendront à leur tour leur matériel, enfin le MOB sera le dernier à être équipé.

Quant au délai de construction, Urs Wieser estime qu'il faut compter environ trois mois pour construire une rame de série, alors que la fabrication du premier véhicule de la série dure six mois. Au total, en ajoutant une année d'études en amont ainsi que la mise en service et les essais d'homologation, l'élaboration d'un véhicule nécessite environ deux années depuis la commande. L'originalité de la conception de Stadler, c'est qu'elle repose sur l'assemblage de modules, qu'ils soient réalisés par son propre outil de production ou qu'ils soient acquis auprès de ses fournisseurs. Ce principe assure efficacité et compétitivité à l'entreprise thurgovienne. Ainsi, les modes de fabrication sont garants de la qualité du matériel et du respect des délais de livraison, ce qui permet à Stadler de rivaliser avec les grands constructeurs européens.

Blaise Nussbaum

### CARACTÉRISTIQUES DES NOUVELLES RAMES

Les besoins exprimés par le MOB, les MBC, TRAVYS et les TPF sont très hétérogènes. Cela découle de considérations techniques et commerciales.

L'alimentation électrique sera de deux types : 900 V continu (MOB, TPF) ou 15 kV 16,7 Hz (MBC, TRAVYS). Le profil des lignes (de 35 à 73 pour mille), l'utilisation projetée et la présence ou non de compartiment de première classe implique plusieurs configurations.

Les quatre rames commandées par le MOB seront des ABe8/8, c'est-à-dire que chaque unité sera constituée de deux éléments motorisés (2 x 1340 kW, 2 x 150 kN) dont la capacité sera de 73 places assises (14 en première, 47 en seconde et 12 strapontins) contre 127 places debout. Les automotrices du MOB (désignées série 9000) devront être capables de remorquer des trains de plusieurs voitures, à l'instar des 4000 qu'elles remplaceront.

Les quatre rames acquises par les MBC comporteront elles aussi deux éléments motorisés (2 x 1320 kW) mais auront une voiture intercalée (trois déjà acquises auprès de Stadler, une autre commandée).

Les trois nouvelles rames TRAVYS comporteront, elles aussi, deux éléments motorisés et un module intermédiaire. La capacité des automotrices MBC et TRAVYS, destinées à remplacer d'anciennes compositions, est de 100 places assises ou 175 places assises avec la voiture intermédiaire. Ces deux entreprises ont décidé de réintroduire la première classe dont le compartiment se trouvera dans la voiture intermédiaire.

La version des TPF est pour sa part la moins motorisée (un seul entraînement de 1340 kW par motrice) et se compose de deux modules de seconde et un mixte seconde - première. Elle est en revanche très capacitive avec 160 places assises (17 de première, 121 de seconde et 22 strapontins) contre 216 places debout. Les six unités achetées fermes (ABe 2/4 - B4 - Be 2/4) par les TPF (cinq en option) doivent remplacer quatre anciennes compositions.

Toutes les rames affichent une charge à l'essieu de 14,5 tonnes et sont capables d'une vitesse maximale de 100 km/h.

Sylvain Meillasson



Future rame à crémaillère ABeh 2/6 des MVR (Stadler)

Spécial Vaud



### STADLER ; UNE SAGA INDUSTRIELLE

#### 70 ANS DE SAVOIR-FAIRE FERROVIAIRE

C'est Ernst Stadler qui fonde en pleine Seconde Guerre mondiale, en 1942, à Zurich, le bureau d'ingénieurs qui porte son nom. A la fin de la guerre, il commence la production de locomotives à accumulateurs et diesel. Le destin de la jeune entreprise prend un virage capital, en 1962, avec la construction de la première halle de montage à Bussnang, en terre thurgovienne, et en 1976, la société prend le nom de Stadler Fahrzeuge AG (Véhicules Stadler SA). C'est en 1984, que la maison fabrique les premières voitures ferroviaires pour le transport des passagers.

#### EVOLUTION FULGURANTE

Date clé, en 1989, Peter Spuhler reprend l'entreprise Stadler. En 1995, Stadler présente sa première rame articulée de conception modulaire et à accès surbaissé (GTW 2/6) qui va contribuer à sa célébrité dans le monde ferroviaire. Grande étape en 1997, quand Stadler reprend les ateliers Schindler d'Altenrhein. L'année suivante, c'est l'acquisition de la chaîne de production de chemins de fer à crémaillère détenue par l'ancienne SLM. Dès lors, Stadler s'étend à l'étranger : création de Stadler Pankow (Berlin) avec Adtranz en 2000, puis l'année suivante, reprise à 100% de cette société.

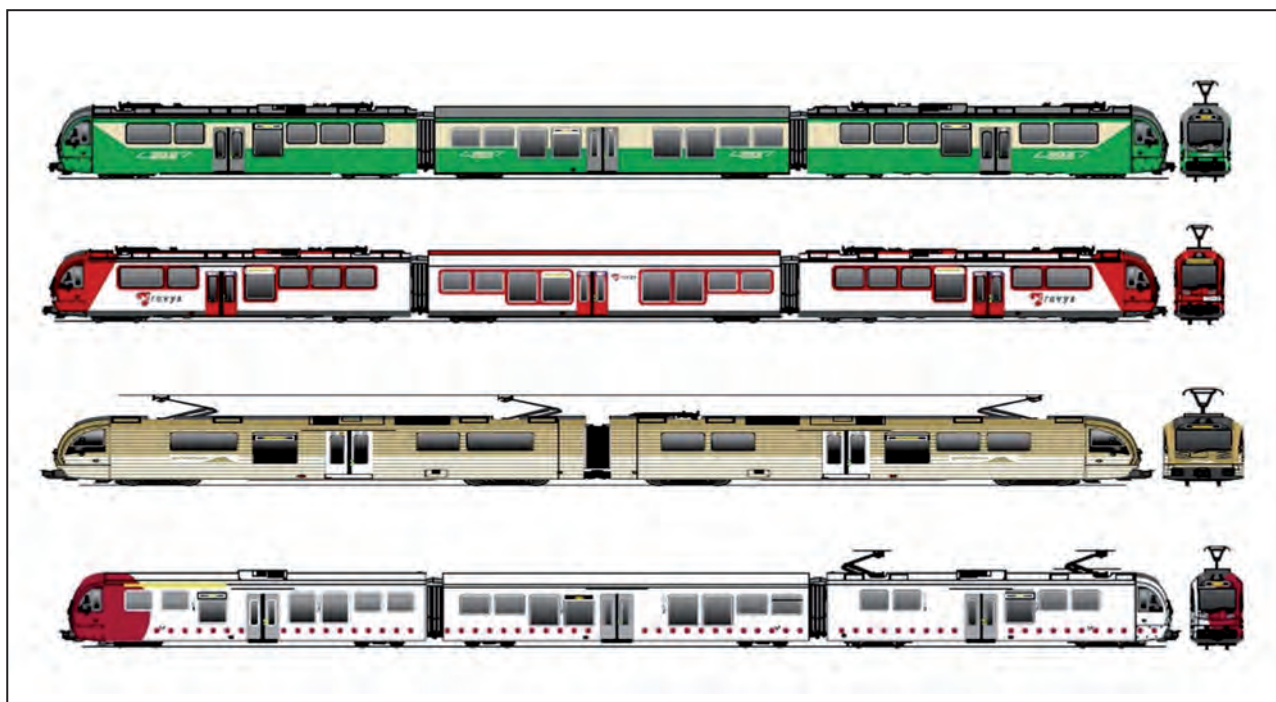
Stadler ne cesse de poursuivre son évolution. Non seulement la société s'agrandit en surface à Bussnang, mais elle se développe à l'étranger : 2005, reprise de Winpro, à Winterthur ; puis fondation de filiales : 2005, Stadler Trains Magyarorszag (Hongrie) ; 2006, Stadler Polska (Pologne) ; 2008, Stadler Algérie ; 2009, Stadler Praha (République Tchèque) ; 2012, Stadler Minsk (République de Biélorussie). En 2010, Stadler inaugure son centre de mise en service d'Erlen, en Thurgovie. L'entreprise livre les rames intercity à deux étages (KISS) pour la Westbahn en 2011 et met en service son centre d'entretien de Linz, en Autriche. Enfin en 2012, Stadler ouvre un site de montage à Berlin-Hohenschönhausen et fonde Stadler Reinickendorf, à Berlin.

#### GAMME DE PRODUITS ADAPTÉS

Les atouts de Stadler, c'est d'être le spécialiste des rames urbaines, interurbaines et régionales, sans oublier le chemin de fer à crémaillère dont il est le champion mondial incontesté. Il a par ailleurs réussi récemment à percer sur le marché russe en remportant la commande de 25 rames automotrices à deux étages pour les liaisons Aeroexpress entre les aéroports et le centre de Moscou. Percée également dans le segment métropolitain avec la commande de deux rames prototypes et de 34 en option pour le métro de Berlin.

En outre, les conditions climatiques helvétiques sont très variables, avec des hivers rigoureux et des étés caniculaires, ce qui exige de fabriquer du matériel résistant à de fortes variations. C'est ce qui a permis à Stadler de livrer du matériel dans la Norvège enneigée ou dans l'Algérie désertique. Ainsi, en Norvège, il faut se battre contre la poudreuse s'insinuant dans les moteurs et fondant dans les tunnels, un phénomène que l'on connaît parfaitement en Suisse (+30 degrés par exemple dans les tunnels du Simplon ou de la Vereina). Pour la Norvège, on a renforcé les filtres contre la neige, alors qu'en Algérie, on a augmenté la climatisation. Stadler dispose d'une chambre climatique à Olten, auprès des CFF, alors que les tests plus importants se déroulent à Vienne.

Blaise Nussbaum



Rames de la commande groupée 2013; du haut en bas : MBC (BAM), TRAVYS, MOB et TPF (Stadler)

## RÉCAPITULATIF

### NYON - SAINT-CERGUE – MOREZ (NSICM)

Quatre rames à deux éléments (deux demi-automotrices : ABe 2/4 + Be 2/4 = ABe 4/8\*) ; quatre à six rames en option. Commande antérieure à celle des lots groupés.

### TRANSPORTS PUBLICS FRIBOURGEOIS (TPF)

Six rames à trois éléments (demi-automotrice, voiture intermédiaire, demi-automotrice : ABe 2/4 + B + Be 2/4 = ABe 4/12) ; cinq rames en option.

### MORGES – BIÈRE – COSSONAY (MBC), LIGNE BIÈRE – APPLÉS – MORGES (BAM)

Quatre rames à trois éléments (automotrice, voiture intermédiaire, automotrice : Be 4/4 + AB + Be 4/4 = ABe 8/12) ; trois voitures intermédiaires déjà existantes ; une rame en option.

### TRAVYS (NORD VAUDOIS)

Trois rames à trois éléments (automotrice, voiture intermédiaire, automotrice : Be 4/4 + AB + Be 4/4 = ABe 8/12).

### MONTREUX – OBERLAND BERNOIS (MOB)

Quatre motrices (automotrices doubles : ABe 4/4 + Be 4/4 = ABe 8/8) ; série 9000 pour remplacer les 4000. Quatre rames en option.

### TRANSPORTS MONTREUX - VEVEY - RIVIERA (MVR) / TRANSPORTS PUBLICS DU CHABLAIS (TPC)

A l'étude : quatre rames pour MVR, ligne Vevey – Blonay – Les Pléiades ; sept rames pour les TPC, ligne Aigle – Ollon – Monthey – Champéry (AOMC). Soit au total onze rames mixtes à adhérence/crémaillère type (A)Beh 2/6.

### LAUSANNE – ECHALLENS – BERCHER (LEB)

Commande optionnelle de quatre rames identiques aux six RBe 4/8, livrées en 2010, à l'étude.

\* Dans le jargon ferroviaire helvétique, les nomenclatures de lettres et de chiffres identifiant les spécificités des véhicules signifient : A et/ou B = véhicule comportant des places de 1re classe et/ou de 2e classe ; R = locomotive ou automotrice rapide qui peut rouler à plus de 100 km/h ; e = véhicule à motorisation électrique (m = à motorisation diesel) ; h = véhicule équipé pour circuler sur une ligne à crémaillère ; 4/8 = 4 essieux motorisés sur 8, 8/12 = 8 essieux motorisés sur 12, 2/6 = 2 essieux motorisés sur 6, etc.

# citrap-vaud.ch

communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud

## NOS ENGAGEMENTS

- Pour le retour du tramway entre Bussigny, Renens et Lausanne.
- Pour un meilleur accès à l'hôpital Riviera-Chablais.
- Pour une unique Compagnie des transports publics vaudois.
- Plan Rail 2050: pour un réseau ferroviaire suisse transformé.

## NOS OUTILS

- Un site Internet battant neuf à l'adresse [www.citrap-vaud.ch](http://www.citrap-vaud.ch)
- «Transports romands» devient dès 2014 notre revue officielle.

## NOTRE PROCHAINE ECHEANCE

Nous nous engageons en faveur du projet FAIF (Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire) soumis au peuple en février 2014.

Pour plus d'information et/ou pour devenir membre:

[www.citrap-vaud.ch](http://www.citrap-vaud.ch)

[secretariat@citrap-vaud.ch](mailto:secretariat@citrap-vaud.ch)

# Spécial Vaud

## L'EXPANSION DU RÉSEAU EXPRESS RÉGIONAL VAUDOIS

Le Réseau express régional vaudois (RER Vaud) a connu un développement important dès l'introduction des rames FLIRT (Fast light innovative regional train : train régional rapide, léger et innovant) entre décembre 2010 et décembre 2011, puis lors de la mise en service en juin 2012 de la halte de Prilly-Malley. Grâce aux performances de ce nouveau matériel roulant FLIRT, une cadence à 30 minutes a pu être introduite entre Morges et Allaman. Cette cadence à 30 minutes est ainsi offerte sur les quatre principales branches du RER reliant Palézieux, Villeneuve, Allaman et Yverdon-les-Bains. Une cadence de base à 60 minutes est assurée en direction de Payerne et de Vallorbe avec des courses de renfort aux heures de pointe. Enfin, les lignes Vevey – Chexbres et Vallorbe – Le Pont – Le Brassus, sont exploitées « en îlot » (navettes locales, par opposition aux RER transitant par Lausanne) avec une cadence à l'heure.

Ces développements s'inscrivent dans la « Stratégie de développement des transports publics à l'horizon 2020 » qui fut adoptée et publiée par le Conseil d'Etat en septembre 2006.

### TRAFIC DOUBLÉ SUR LES GRANDS AXES

Une forte progression est enregistrée sur le RER Vaud depuis 2003. La mise en service de Rail 2000, première étape, était intervenue en décembre 2004. Le trafic a doublé en dix ans sur les lignes Lausanne – Yverdon-les-Bains, Lausanne – Palézieux – Payerne, Lausanne – Allaman et Lausanne – Villeneuve – Saint-Maurice. Le diagramme ci-dessous montre la croissance de trafic (chiffres de 2005 pour Lausanne – Allaman).

Par ailleurs, l'offre de transport entre Lausanne et Genève a connu une amélioration substantielle lors du changement d'horaire de décembre 2012 avec l'introduction des nouvelles rames Duplex Regio (à deux étages) pour les trains RegioExpress (RE) reliant Vevey / Romont – Lausanne – Genève. Ces trains circulent à la cadence à 30 minutes entre les deux pôles lémaniques. Ils desservent les gares de Renens, Morges, Allaman, Rolle, Gland, Nyon, Coppet et Genève et complètent l'offre RER.

### TROIS ÉTAPES JUSQU'À 2018 : AIGLE – LE BRASSUS ET CULLY – ORBE SANS TRANSBORDEMENT

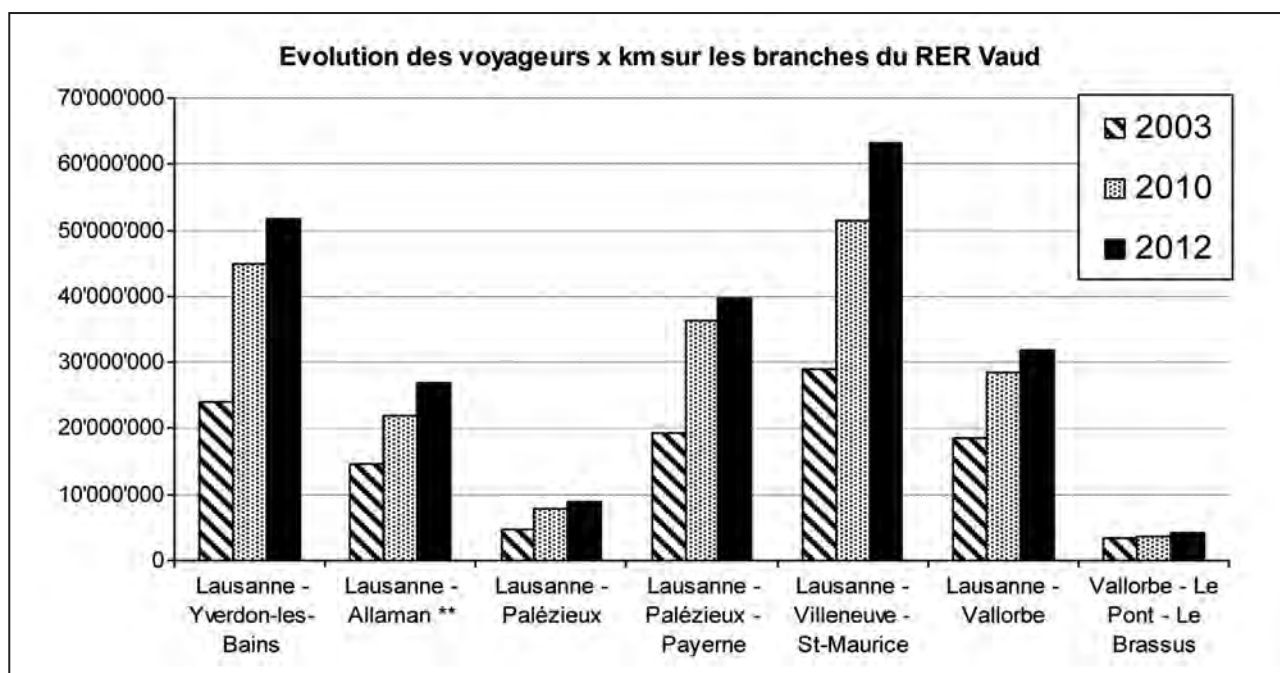
L'horizon suivant de développement du RER Vaud a pour objectif le changement d'horaire de décembre 2018 avec l'introduction de la cadence au quart d'heure du RER Vaud entre Cully et Cossonay. La réalisation de cette offre doit tenir compte du projet de la quatrième voie entre Lausanne et Renens et du saut-de-mouton de Malley. Le plan schématique suivant présente l'offre envisagée à cet horizon (source : Brochure CFF « Réseau Express Régional Vaud. Développements futurs », mai 2012).

Des phases intermédiaires d'amélioration sont prévues sur les différentes branches du RER Vaud en conservant la structure actuelle de l'horaire avec une cadence à 30 minutes au nœud de Lausanne :

- Etape Grandson, décembre 2015 : prolongement des RER Vaud depuis Yverdon-les-Bains.
- Etape Broye / Vallée de Joux, décembre 2017 : nouveau concept d'exploitation sur la Broye avec chaque heure un train accéléré entre Lausanne et Payerne, puis desserte de toutes les gares entre Payerne et Morat, et un train RER prolongé de Palézieux-Gare à Payerne. De son côté, la desserte de la Vallée de Joux sera améliorée avec un système de « coupe-accroche » des rames au Day, permettant de supprimer le transbordement entre Villeneuve et Le Brassus sur la ligne RER4 (voir encadré).
- Etape Cully – Cossonay, décembre 2018 : outre la densification du tronçon Cully – Cossonay, Aigle sera intégrée au RER Vaud. En outre, Orbe sera desservi sans transbordement depuis le même réseau ; avec une exploitation en « coupe-accroche » en gare de Chavornay, les rames du RER2 relieront directement Cully à Orbe ou à Grandson (voir encadré).

Vincent Krayenbühl

Chef du Service de la mobilité du canton de Vaud







Carte RER Vaud 2018 (CFF - Etat de Vaud)

**LA TECHNIQUE DE « COUPE - ACCROCHE »**

Avec le matériel roulant moderne, en particulier les rames FLIRT, il est possible d'accoupler et de découpler automatiquement (sans intervention du personnel de manœuvre) deux rames. Dans le cas des futures liaisons Aigle – Le Brassus/Vallorbe (RER4) et Cully – Orbe/Grandson (RER2), la double rame de départ est coupée en deux à l'aller (« coupe ») au Day, respectivement à Chavornay, puis est reconstituée au retour (« accroche ») dans ces mêmes gares.

DM



Rame FLIRT circulant en Lavaux entre Lausanne et Cully (Nicholas Ratzenboe © SBB CFF FFS)

Spécial Vaud



## LA PERCÉE DES PROJETS D'AGGLOMÉRATION

Lancés avec la Loi fédérale sur le fonds d'infrastructure, adoptée en 2006, les projets d'agglomération ont marqué le développement de nombreuses zones urbaines de Suisse. Leur influence importante tranche avec leur discrétion : ils sont encore peu connus du grand public.

En juin 2013, le Conseil fédéral mettait en consultation son message sur la libération d'une deuxième tranche de crédits en faveur des agglomérations ayant soumis un projet. Quelle est l'importance de ces projets pour le canton de Vaud, et que peuvent attendre les citoyens de cette nouvelle étape ?



Nuria Gorrite



Béatrice Métraux

Entretien avec Béatrice Métraux, conseillère d'Etat en charge du Département de l'intérieur, et Nuria Gorrite, conseillère d'Etat en charge du Département des infrastructures et des ressources humaines.

### Une question simple pour débiter : à quoi sert un projet d'agglomération ?

**B. Métraux :** La réponse peut elle aussi être donnée de façon simple. Un projet d'agglomération sert à coordonner, dans un espace urbain et intercommunal, l'implantation des logements, des places de travail, des infrastructures et des espaces verts. Au lieu de construire ici des logements, là un complexe de bureaux, et ailleurs un centre commercial, pour devoir ensuite se demander comment les gens accéderont à toutes ces installations, et s'il reste de la place pour respirer entre les constructions, on s'interroge

dès le départ sur la façon dont les éléments peuvent être réalisés d'une façon cohérente et vivable.

**N. Gorrite :** Pendant de nombreuses années, les solutions de transport étaient toujours trouvées après coup. Nous avons commencé à initier, notamment grâce aux projets d'agglomération, une dynamique inverse : avant de créer des besoins de mobilité, on s'assure de pouvoir les satisfaire.

### Les projets d'agglomération produisent-ils déjà des effets concrets ?

**N. Gorrite :** Leur force d'attraction réside bien sûr notamment dans le fait que la Confédération offre un cofinancement des mesures d'infrastructure qu'elle juge bien conçues, dans les domaines de la mobilité douce, du trafic individuel et des transports publics. Il va s'agir, dans l'agglomération yverdonnoise par exemple, de projets qui améliorent les possibilités de circuler à vélo ou à pied, en proposant des itinéraires sécurisés. Dans l'agglomération Lausanne-Morges, nous préparons la construction du tramway t1 qui devra relier le centre de la capitale à l'ouest (Renens d'abord, puis Bussigny et Villars-Sainte-Croix), traversant des zones en plein essor. C'est une mesure-phare, mais il y en a bien d'autres, qui concernent également les routes, pour fluidifier le trafic routier, par exemple.

**B. Métraux :** Les projets d'agglomération sont un outil très intéressant en ce qui concerne la requalification urbaine et la construction de logements. Plusieurs grands projets de densification urbaine et de construction sur d'anciennes friches industrielles sont ainsi à l'étude en leur sein. Je pense notamment au quartier de Malley, 80 hectares – en bonne partie des terrains et friches industrielles et ferroviaires – situés entre les communes de Lausanne, Prilly et Renens, où est prévue l'installation de milliers de nouveaux emplois et logements. Des concours d'urbanisme ont déjà été lancés, et les premiers chantiers devraient suivre prochainement. Le Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) joue dans ce contexte un rôle essentiel de coordination entre les différents acteurs (communes, canton, investisseurs) actifs dans ce dossier.



La ligne du tram t1 côtoiera le pont du Galicien, à proximité du secteur de Malley promis à un fort développement (PALM)



### Quel soutien le Conseil fédéral propose-t-il dans le cadre de la deuxième tranche de crédits ?

**B. Métraux** : Le canton de Vaud avait déposé cinq dossiers. Les agglomérations d'Yverdon-les-Bains, de Lausanne-Morges et du « Grand Genève » continuent à être soutenues, avec plus de 150 millions. Nous estimons cependant qu'il en faut plus pour soutenir le développement de toutes les régions de notre canton, et nous nous battons donc pour obtenir également des fonds pour les agglomérations de la Riviera et du Chablais, actuellement recalées par la Confédération. En dix ans, les cantons de Genève et Vaud ont créé des emplois à un rythme trois fois supérieur à la moyenne suisse, leur produit intérieur brut y a augmenté une fois et demie plus vite. Le Conseil fédéral doit en tenir compte.

**N. Gorrite** : En renforçant le réseau ferroviaire, grâce à des financements cantonaux, en réalisant le métro m2 à Lausanne, en augmentant partout, par notre action, l'offre de bus régionaux, nous avons convaincu une part croissante de pendulaires de prendre les transports publics. En 1994, 30 % des propriétaires de voitures avaient une image favorable des transports publics. En 2011, ils étaient 61 % - c'est un progrès considérable ! Le seul moyen de poursuivre sur cette lancée, c'est d'augmenter encore la qualité et la capacité des dessertes. Nous faisons notre part, mais nous attendons de la Confédération qu'elle se donne les moyens des ambitions qu'elle affiche et soutienne tant les infrastructures localisées dont ont besoin nos villes que les projets-phares que sont, par exemple, le prolongement du tramway de Renens vers l'ouest et la réalisation du nouveau métro m3 à Lausanne, de la gare CFF en direction du Palais de Beaulieu, puis du nouveau quartier Métamorphose, à la Blécherette.

Entretien mené par Benoît Gaillard  
Département des infrastructures  
et des ressources humaines

## LES PROJETS MAJEURS SUR SOL VAUDOIS

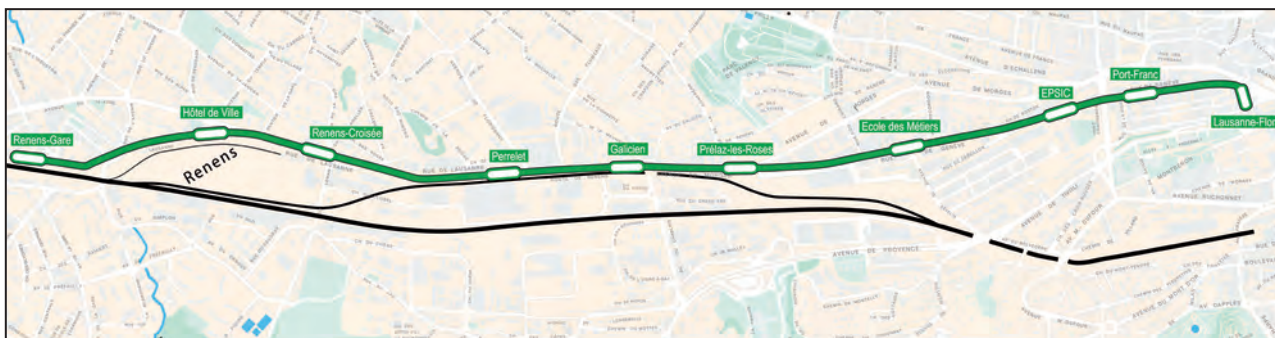
### PREMIÈRE TRANCHE, PÉRIODE 2011-2014

- Projet franco-valdo-genevois : ligne ferroviaire Genève-Coppet, deux points de croisement à Chambésy et Mies.
- Projet Lausanne-Morges (PALM) : Réseau express régional Vaud, tramway t1 Renens-Flon, axes forts de bus à haut niveau de service, réseau de bus, mobilité douce et requalifications routières. Pour mémoire, les mesures urgentes financées par le même fonds comprenaient le métro m2 Ouchy-Flon-Epalinges, la halte CFF de Prilly-Malley et le réseau 08 (2008) des Transports publics de la région lausannoise.
- Projet d'agglomération yverdonnoise : aménagements routiers et mobilité douce.

### DEUXIÈME TRANCHE EN CONSULTATION, PÉRIODE 2015-2018

- Projet franco-valdo-genevois : mobilité douce et renouvellement des gares CFF sur la ligne Genève-Rolle, interfaces avec les bus notamment (budget de 73 millions de CHF, subventionné à 40% par la Confédération, soit 29 Mio).
- Projet Lausanne-Morges (PALM) : prolongement du tramway t1 de Renens à Bussigny et Villars-Sainte-Croix, axes de bus à haut niveau de service, métro m3 Ouchy-Gare CFF-Blécherette, centrale de gestion du trafic, gares CFF de Pully et Renens, mobilité douce et requalifications routières (budget de 386 Mio, subvention au taux de 35%, soit 135 Mio).
- Projet d'agglomération yverdonnoise: gare CFF de Grandson, mobilité douce (budget de 31 Mio, subvention au taux de 35%, soit 11 Mio).
- Projet Rivelac (Riviera vaudoise): mobilité douce et requalifications routières, développement des lignes de bus (en négociation).
- Projet Chablais: mobilité douce et requalifications routières, interfaces des gares d'Aigle et Bex, développement du réseau de bus (en négociation).

DM



Première étape du tram t1 de Renens - Gare à Lausanne - Flon (PALM)

### « RÉGIONYON », COORDINATION RÉGIONALE TRÈS ACTIVE

Constitué en 2004 par les communes du district de Nyon\*, le Conseil régional sous l'emblème « régionyon » coordonne et met en œuvre des projets d'importance régionale concernant le territoire, la mobilité, l'environnement, l'économie, le logement, la culture, le tourisme, le sport et les loisirs.

La signature d'une lettre d'intention relative au développement des gares de Rolle, Gland, Nyon et Coppet, le 22 novembre 2012, la réorganisation des transports publics régionaux ainsi que la mise en place d'une plateforme internet dédiée à la mobilité ([www.regionyonmobilité.ch](http://www.regionyonmobilité.ch)), le 9 décembre 2012, sont trois avancées marquantes parmi les diverses concertations et actions menées par le Conseil régional.

Gérald Cretegnay, syndic de Gland et président du Comité de direction, Pierre Stampfli, syndic de Chavannes-de-Bogis et responsable de la mobilité, Patrick Freudiger, secrétaire général, et Joël Vetter, ingénieur chargé de la mobilité, font le point sur les dossiers des transports en répondant à nos questions.

**La réorganisation des transports publics régionaux, par plusieurs mesures d'optimisation échelonnées jusqu'en 2015, a pour but de favoriser le report modal. Aujourd'hui, percevez-vous déjà une amorce de concrétisation de cet objectif ?**

Les statistiques de fréquentation des lignes de bus de la région extrapolées pour l'année entière sur la base du premier semestre 2013 sont encourageantes. Nous restons toutefois prudents car le recul n'est pas suffisant pour pouvoir prendre des décisions au sujet de l'offre. Le changement des habitudes de mobilité des pendulaires doit s'inscrire par étapes et dans la durée. Il faut laisser le temps à l'offre améliorée de faire ses preuves. C'est pourquoi les expérimentations de courses supplémentaires financées par les 51 communes partenaires du programme régional de réorganisation des transports publics sont prévues sur au moins deux ans.

**Après quasiment une année de service, les améliorations introduites le 9 décembre 2012 nécessitent-elles quelques ajustements et renforcements ?**

Nous avons reçu plusieurs plaintes à la suite des importantes adaptations du réseau et des horaires en décembre 2012. Nous avons travaillé en partenariat avec les Transports publics régionaux Nyon – Ouest vaudois (TPN), CarPostal, le Service de la mobilité du Canton et les communes concernées pour trouver des solutions adaptées. Certains problèmes ont ainsi pu être résolus rapidement alors que d'autres le seront dès le prochain changement d'horaire en décembre 2013. Pour ce faire, la demande de crédits pour compléter les expérimentations circulant aujourd'hui a été validée dernièrement par l'organe législatif du Conseil régional.

**L'accroissement de la capacité du nœud ferroviaire de Lausanne-Renens exige l'établissement d'un horaire tenant compte des importants chantiers prévus entre 2016 et 2025. Cet horaire « travaux » se traduira-t-il par une réorganisation des transports publics de la région de Nyon ?**

Tout le réseau des transports publics de la région, y compris le Nyon – St-Cergue – Morez (NStCM), est construit sur les horaires des trains CFF. L'horaire « tra-

vaux » nous obligera effectivement à nous adapter en conséquence mais cela ne devrait pas remettre en question la structure du réseau elle-même. Selon les premières informations reçues, seules des adaptations des horaires se comptant en minutes seraient à prévoir. Nous procéderons à une analyse plus détaillée dès que l'horaire « travaux » sera disponible officiellement.

**La lettre d'intention relative au développement phasé des quatre gares du district de Nyon précise les axes de convergence entre le développement de l'aménagement territorial régional et celui des infrastructures des gares. Les études de la première étape de projets tant urbains que ferroviaires sont-elles en cours et où se concentrent-elles ?**

Afin que les engagements partenariaux de la lettre d'intention ne restent pas dans un tiroir, un tableau de bord répertoriant l'ensemble des projets dans le périmètre des quatre gares principales de la région a été élaboré. L'objectif de ce document est de rendre attentifs les partenaires (CFF, Canton, Région, communes de Coppet, Nyon, Gland et Rolle) à certaines échéances, en particulier pour les aménagements annoncés dans le Grand Genève, et aux coordinations nécessaires à engager entre certains projets conduits sous des maîtrises d'ouvrages différentes. Des études étant en cours dans les quatre gares tant au niveau urbain que ferroviaire, ce document permet de garder une vision d'ensemble et d'anticiper certaines questions afin de garantir un développement harmonieux de ces secteurs stratégiques.

**L'acheminement de gravier par le rail, entre Apples et Gland via Morges, débutera au printemps 2014. D'autres types de transports ferroviaires de marchandises sont-ils envisagés dans l'Ouest vaudois ?**

Oui. Nous travaillons actuellement avec différents partenaires à la valorisation de la plateforme de chargement existante à Eysins sur l'ancienne ligne Nyon – Crassier, désaffectée pour le trafic voyageurs. Le maintien de cette plateforme étant désormais acquis dans la planification des CFF et de l'Etat de Vaud, il s'agit d'en clarifier les conditions d'usage et de gestion de sorte que les prestations offertes puissent être concurrentielles par rapport au transport routier. Cette plateforme est utilisée actuellement pour le chargement de bois, de betteraves et de céréales mais pourrait aussi être en mesure d'accueillir des containers en chargement de bord à bord. Nous sommes également engagés dans un travail partenarial incluant des entreprises pour la création d'une plateforme principalement dévolue au chargement de déchets ménagers et de chantiers à Gland. Les deux plateformes devraient également permettre de charger d'autres marchandises afin de faire face à des événements comme la tempête Lothar qui a nécessité l'évacuation d'une grande quantité de bois.

Ainsi, avec deux plateformes dans la région nyonnaise, il est possible de répondre aux besoins à long terme en offrant une alternative performante au transport routier. Il est toutefois nécessaire de rappeler que l'attractivité du transport par le rail est fortement dépendante du facteur économique et que

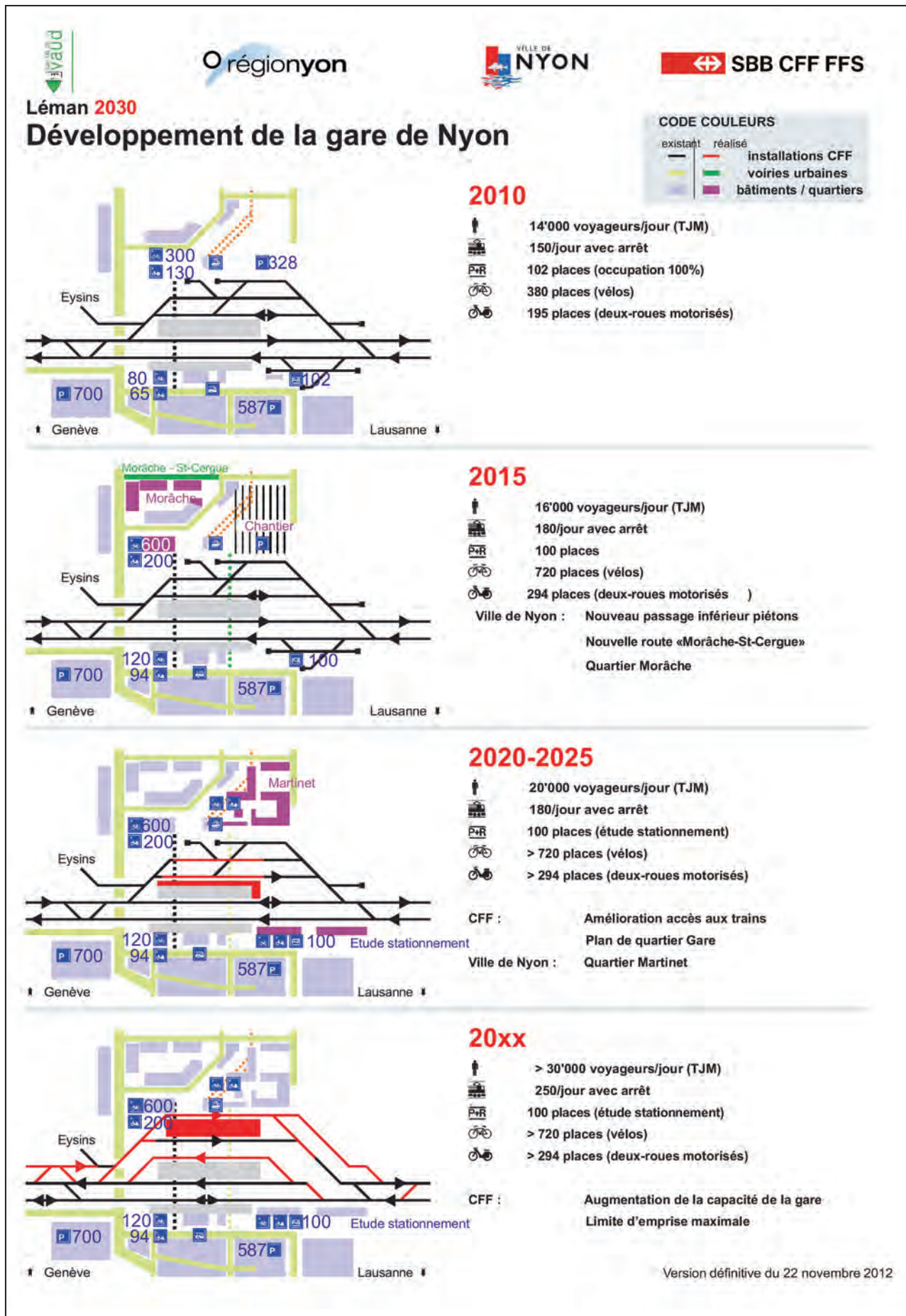


notre marge de manœuvre pour maîtriser ce dernier est relativement faible au niveau régional. Nous souhaitons dès lors que cette problématique soit également abordée politiquement tant aux niveaux cantonal que

fédéral par l'expression d'une vision claire en la matière.

\* Sur les 47 communes du district, 44 font partie du Conseil régional.

Propos recueillis par Philippe Claude



Spécial Vaud

## BROYE, COLLABORATION INTERCANTONALE FRUCTUEUSE

Constituée en 1988, la Communauté régionale de la Broye (COREB) assume un rôle important dans la recherche et l'aide à la mise en œuvre de solutions intercantonales. La COREB contribue aussi à l'implantation d'entreprises, à la création de zones d'activités et à la réalisation de divers projets régionaux. Parmi ces projets, l'amélioration de l'accessibilité territoriale par les transports publics est un dossier important.

Député au Grand Conseil vaudois, syndic d'Avenches et président de la Commission des transports de la COREB, Daniel Trolliet et le directeur de la COREB, Pierre-André Arm, répondent à nos questions.

**La COREB promeut un développement et un aménagement régional harmonieux en étant active dans la mise en place de différents projets. Pouvez-vous citer quelques exemples de projets réalisés ou en voie de l'être et souligner leur portée pour la région broyarde ?**

L'Hôpital intercantonal de la Broye (HIB) et le Gymnase intercantonal de la Broye (GYB) sont des réalisations qui ont été accompagnées par la COREB.

Parmi les concrétisations en cours, il y a l'Aéropôle, grand projet industriel dont l'ambition est de devenir un pôle technologique prépondérant pour des entreprises actives dans le domaine aéronautique, avec des synergies avec l'aérodrome militaire de Payerne et une exploitation civile de ce dernier<sup>1</sup>. Son impact sur la région devrait être très grand puisqu'il permet la création d'environ 2000 places de travail.

Un plan directeur régional intercantonal est en train de se finaliser pour améliorer la cohérence du développement de la région.

**Quels sont les axes principaux du plan directeur régional intercantonal en cours de finalisation ?**

Il contient des lignes d'actions concernant les thèmes suivants :

- La stratégie d'urbanisation : renforcement des

centres, maîtrise de l'urbanisation émergente, structuration du développement résidentiel, valorisation du patrimoine culturel, intégration du développement touristique au développement urbain...

- La stratégie nature et paysage : protection des éléments biologiques et paysagers de valeur, réseau écologique fonctionnel, valorisation du patrimoine paysager...

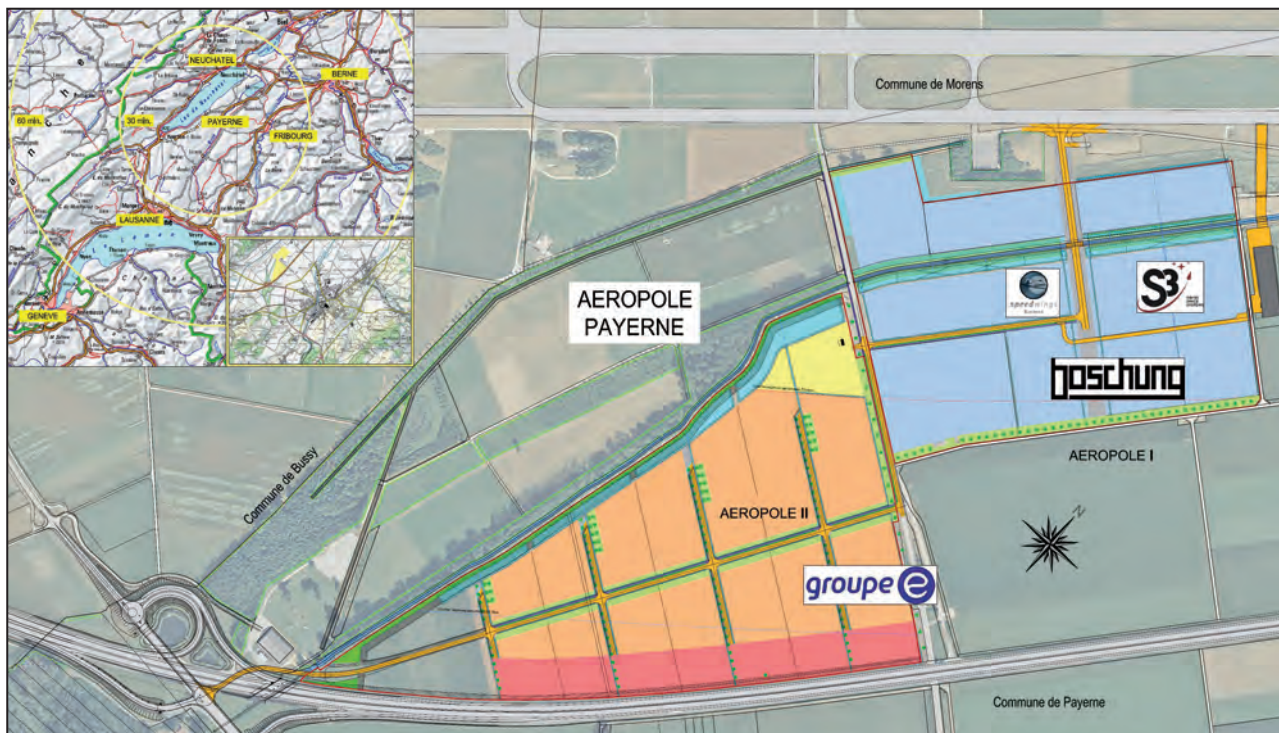
- La stratégie de mobilité et des transports : amélioration de l'offre des transports publics sur les liaisons principales et les lignes de rabattement, implantation des pôles d'activités près des dessertes ferroviaires<sup>2</sup> et des grands axes routiers<sup>3</sup>, aménagement d'un réseau cyclable sécurisé...

- La stratégie de collaboration régionale : développement concerté et équilibré entre les parties fribourgeoise et vaudoise de la Broye, défense des intérêts régionaux, promotion de l'économie régionale conjointement avec l'aménagement du territoire...

**La deuxième édition des « Etats généraux des transports » a eu lieu le 6 juin 2013. Quelles sont les attentes des Broyards dans le domaine de la mobilité ?**

Il y en a quatre :

1. L'introduction des RER Fribourg et Vaud avec cadence à la demi-heure sur les lignes Lausanne – Payerne – Morat et Fribourg – Payerne – Yverdon-les-Bains.
2. L'amélioration notable des lignes de bus en conformité avec l'étude bus Broye menée de concert par la COREB, les services fribourgeois et vaudois de la mobilité, les Transports Publics Fribourgeois (TPF) et CarPostal.
3. La synchronisation des communautés tarifaires Fribobil (Fribourg) et Mobilis (Vaud).
4. La garantie d'un accès raisonnable aux métropoles lausannoise et fribourgeoise via les routes cantonales respectives.



Les deux aires de développement du projet Aéroport situées à côté de l'aérodrome militaire de Payerne (COREB)



**La cadence des trains va s'intensifier sur les deux lignes de la Broye avec le développement des RER fribourgeois et vaudois. Qu'est-ce qui est prévu pour améliorer les dessertes par bus ?**

Les carences des lignes de bus ont été exprimées à maintes reprises par la COREB qui a par ailleurs sollicité un étudiant de l'Ecole Polytechnique Fédérale de Zurich (EPFZ) pour mener une étude intitulée « Bus Broye ». Les cantons de Fribourg et de Vaud ont compris le message et proposé de mener une refonte des lignes de bus en collaboration avec la COREB, CarPostal et les TPF. L'idée est de réorganiser les lignes de bus de sorte à garantir un acheminement le plus direct et rapide possible vers les gares ferroviaires. Une augmentation du nombre des courses est également sollicitée, ainsi que le transport des élèves du secondaire dans toute la mesure du possible par les transports publics.

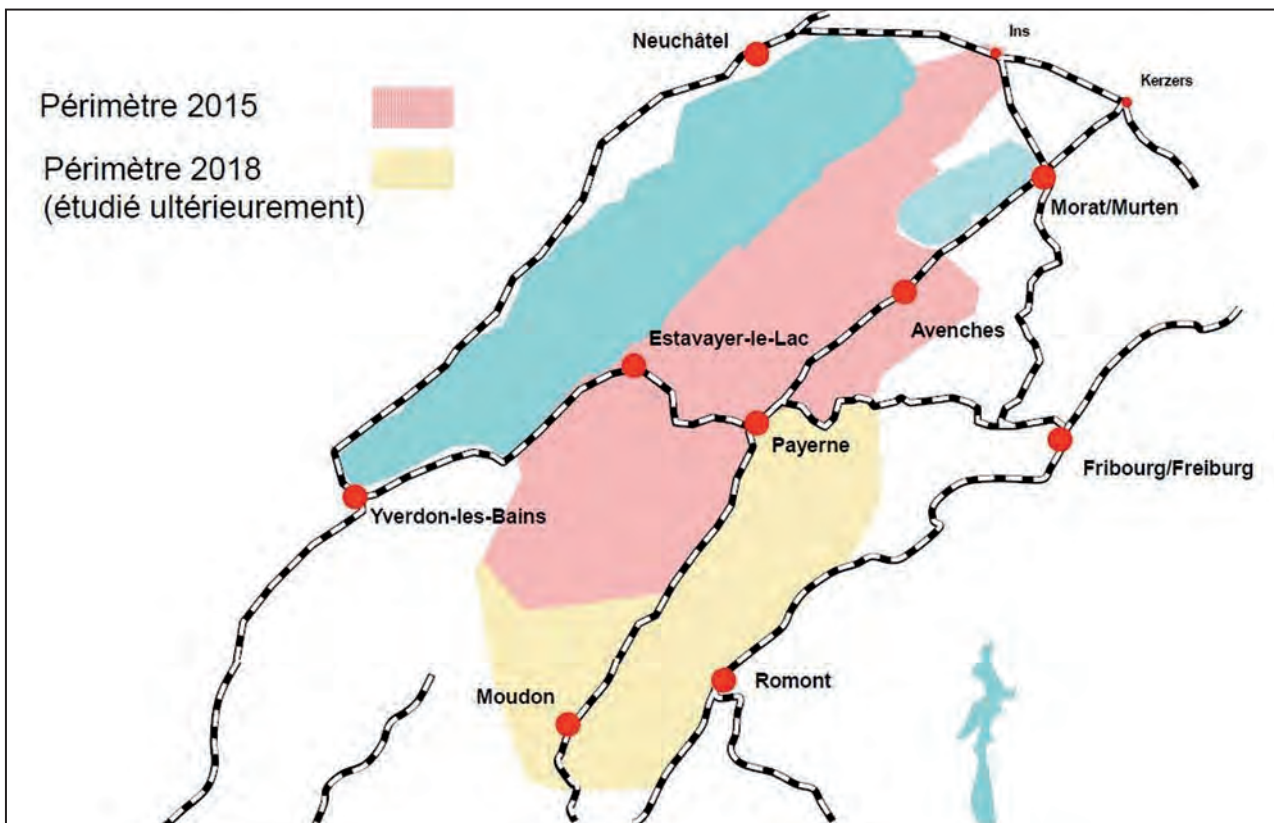
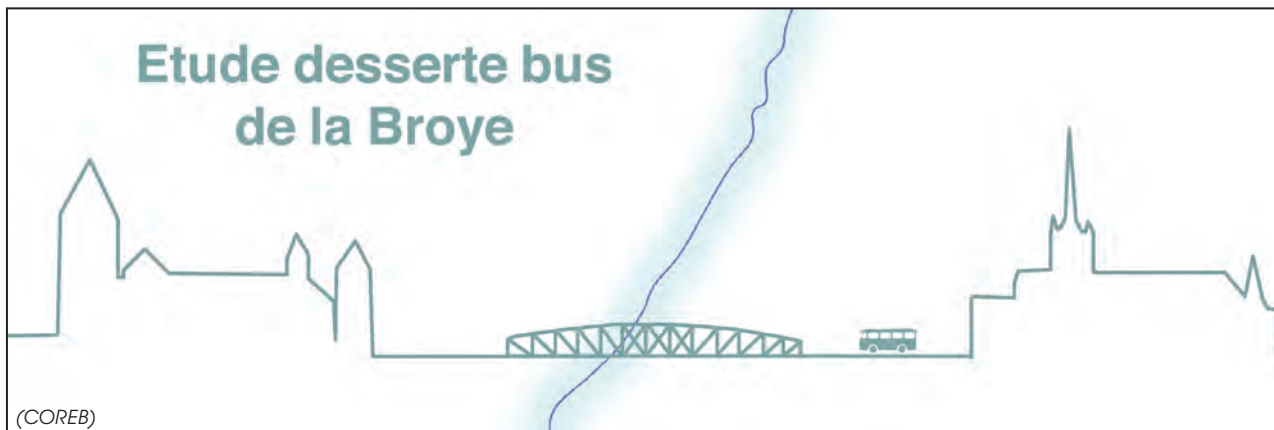
**Sur le plan de la complémentarité des transports, des interfaces multimodales (parcs-relais, vélos-stations, raccordements ferroviaires d'entreprises,**

**plateformes de transbordement marchandises) sont-elles projetées et soutenues par la COREB ?**

La COREB aborde la problématique du transport dans son ensemble, y compris la mobilité douce, le transport des marchandises ou le transport automobile. Des réflexions sont par exemple menées sur le covoiturage, alors que la création d'un réseau de vélos électriques dans la Broye a été fortement soutenue et va continuer de l'être.

- (1) Ouvert à l'aviation d'affaires, l'aérodrome de Payerne dispose d'une piste longue de 2900 mètres, d'équipements pour le vol aux instruments et de services douaniers voyageurs et marchandises. L'exploitation civile de l'aérodrome est assumée par la COREB.
- (2) A proximité des gares et haltes existantes ou d'un nouveau point d'arrêt à créer.
- (3) A proximité des jonctions autoroutières ou des axes routiers principaux.

Propos recueillis par Philippe Claude



Périmètres d'étude bus (COREB)

Spécial Vaud

**STADLER**  
Une voie marquée de bonnes solutions

*Pour que le train soit un plaisir.*



**Stadler Rail Group**  
Ernst-Stadler-Strasse 1  
CH-9565 Bussnang, Suisse  
Téléphone+41 (0)71 626 21 20  
stadler.rail@stadlerrail.com

[www.stadlerrail.com](http://www.stadlerrail.com)



## AVENTIBUS

### PREMIER BUS LOCAL DE LA BROYE

Avenches agit en pionnière en matière de transport public. La commune broyarde est la première de sa région à disposer d'un réseau de bus local depuis le 26 août 2013. Inauguré le 23 août, le bus dénommé Aventibus relie le village d'Oleyres<sup>1</sup> à la plage d'Avenches en passant par le centre-ville avenchois, la gare CFF, les principales zones d'activités (trois centres commerciaux, le site Nespresso) et des quartiers d'habitation en pleine expansion. Le bus cadencé à l'heure circule du lundi au vendredi de 05 h 45 à 19 h 00 et l'entrepreneur local CarPostal Patrick Favre assume son exploitation. Les samedi et dimanche, la desserte est de type PubliCar mais une extension au samedi du service Aventibus est envisagée ultérieurement. Le véhicule de marque Fiat (modèle Ducato) est un minibus de 20 places (10 assises, 10 debout) équipé du WiFi gratuit, d'un écran d'information voyageurs à l'intérieur et de l'affichage des destinations à l'extérieur. L'Aventibus porte les couleurs jaune de CarPostal et rouge d'Avenches avec les armoiries de la ville représentant une tête de Maure.

### REPORT MODAL ENCOURAGÉ

« La mise en place de ce bus local répond à l'un des axes stratégiques fixés par la Municipalité avenchoise dans son programme de législature « Vision 2016 ». Cet axe vise à promouvoir les transports publics en offrant une alternative au trafic individuel motorisé dépendant des énergies fossiles et émettant du CO<sub>2</sub> ; une alternative qui s'inscrit également dans la dynamique du label « Cité de l'énergie obtenu en 2010 », explique Jean-Louis Scherz, conseiller municipal en charge du projet. La ligne Aventibus constitue le maillon initial ou terminal de la chaîne des transports publics et veut ainsi développer une mobilité durable en favorisant le report modal sur les trajets locaux. « La réalisation de cette ligne représente un défi financier et technique notable pour une com-

mune de la taille d'Avenches<sup>2</sup>. Mais ce défi a pu être relevé grâce à un partenariat public-privé », souligne le syndic Daniel Trolliet.

L'exploitation annuelle de l'Aventibus se montera à 369'000 francs et la contribution des différents partenaires (canton, entreprises) atteindra, elle, les 110'000 francs par année. Parmi les différentes offres indicatives demandées, celle de CarPostal s'est révélée être la plus adéquate.

### AVENTICUM<sup>3</sup> 2015

Avenches fêtera ses 2000 ans d'existence pendant le week-end prolongé de la Pentecôte du 22 au 25 mai 2015. Diverses animations telles que concerts, cortège, joutes romaines, spectacles, marché, balades à travers les lieux historiques, repas médiéval sont prévus. Ces événements dont le programme est en cours d'élaboration permettront aux quelque 10'000 visiteurs attendus de revivre les différentes époques de la cité avenchoise depuis l'Antiquité à aujourd'hui. Cette grande fête sera l'occasion de découvrir ou de redécouvrir qu'Avenches a su préserver son passé tout en portant son regard vers l'avenir. L'Aventibus et les autres moyens de transport public régionaux concourront à la réussite d'Aventicum 2015 en assurant les déplacements d'un grand nombre de visiteurs.

(1) Oleyres a fusionné avec Avenches le 1er juillet 2011.

(2) Avenches compte 3800 habitants avec ceux d'Oleyres et Donatyre, l'autre commune qui a fusionné le 1er juillet 2006.

(3) Du nom Aventia, déesse protectrice celte.

Philippe Claude



Bus local AVENTIBUS (CarPostal)



## L'autre rive n'a jamais été aussi proche !

**N1** Lausanne ➡ Evian  
35 minutes, 26x par jour\*

**N3** Nyon ➡ Yvoire  
20 minutes, 35x par jour\*

**N2** Lausanne ➡ Thonon  
50 minutes, 28x par jour\*

**N4** Nyon ➡ Chens  
20 minutes, 20x par jour\*

\*Nombre de traversées maximum durant l'horaire d'été et temps de trajet minimum. Sous réserve de modification sans autre avis.

[www.cgn.ch/mobilite](http://www.cgn.ch/mobilite)  
infoline : +41 (0)848 811 848

CGN+MOBILITÉ



## STRATÉGIE CGN 2020

### QUATRE AXES STRATÉGIQUES POUR LA DÉCENNIE EN COURS

Lors de l'Assemblée Générale 2013 de la Compagnie Générale de Navigation (CGN), tenue fin juin à Lausanne, le Président, Monsieur Rémi Walbaum, a décrit à l'intention des actionnaires de la Compagnie les quatre axes stratégiques définis par le Conseil d'administration.

**Axe 1.** Monsieur Walbaum a rappelé que, peut-être le défi principal de la CGN se situe, à court et moyen termes, dans le domaine de la Mobilité. La CGN est, aujourd'hui déjà, un acteur incontournable du trafic pendulaire entre la Suisse et la France. CGN-MOBILITÉ, le premier axe stratégique de la Compagnie, entend apporter des réponses concrètes au développement important de la fréquentation sur les quatre lignes de transport public entre Lausanne et Evian (N1), Lausanne et Thonon (N2), Nyon et Yvoire (N3) et Nyon et Chens (N4). Ces quatre lignes affichent des taux de croissance allant jusqu'à 30 % par an sur cinq ans (N4) et le manque de place se fait déjà sentir aujourd'hui.

Sur cet axe stratégique important, la CGN compte obtenir des autorités suisses et françaises un cadre d'actions pour faire évoluer l'offre ces prochaines années.

**Axe 2.** Le secteur touristique – CGN-HORIZONS – constitue le deuxième axe stratégique de la Compagnie. Cet axe est complété par une offre exceptionnelle de location de bateaux : CGN-EXCLUSIVE.

Ce deuxième axe stratégique est mis en évidence par la plus grande flotte Belle-Epoque du monde. Huit bateaux historiques à roues constituent une attraction unique pour l'arc lémanique. Le défi pour CGN-HORIZONS est de poursuivre les investissements et la mise en valeur de ce secteur, afin de le rendre encore plus attractif.

**Axe 3.** Le troisième axe stratégique est celui de la mise en valeur du chantier naval et de ses compétences par CGN-TECHNIQUE. La CGN dispose de compétences qui lui permettent de construire et rénover des bateaux de taille importante. Ces compétences peuvent être vendues à l'extérieur de la CGN avec des retombées positives pour l'ensemble du Groupe.

**Axe 4.** Finalement, la CGN a défini un quatrième axe stratégique consistant à améliorer la clarté de son fonctionnement interne. En effet, l'actionnaire principal étant cantonal, les règles de gouvernance, les finances et le marketing sont impactés de manière forte par les attentes du secteur public.

### MARQUE ET COMMUNICATION RAJEUNIES

Les bons résultats, tant en termes de fréquentation qu'en terme financier de ces trois dernières années, ont permis à la Compagnie d'investir dans un rajeunissement général, tant dans la marque que dans les moyens de communiquer avec sa clientèle (site Internet, application pour téléphones portables, etc.). L'environnement démographique et économique est favorable : le Conseil d'administration et la Direction sont déterminés à saisir cette opportunité pour faire évoluer positivement la Compagnie sur les quatre axes stratégiques.

Luc-Antoine Baehni  
Directeur général de la CGN



Vapeur amiral «La Suisse» (CGN)

Spécial Vaud



Laissez-vous conduire  
au travail, à l'école  
et dans vos loisirs !



Bus

Echichens - Lausanne,  
Bourdonnette  
Tolochenaz - Bussigny  
Echichens - Lussy-s/Morges  
Lonay - Ecublens, EPFL  
Morges - Etoy  
Morges - Lavigny  
Morges - Apples  
Morges - Cossonay-Ville  
via Cottens  
Morges - Cossonay-Ville  
via Aclens  
Morges - Le Pont (en été seul.)  
L'Isle - Bière  
Cossonay-Gare - L'Isle  
La Sarraz - Montricher



Chemin de fer

Bière-Apples-Morges  
Apples-L'Isle



Funiculaire

Cossonay-Gare - Ville

# MBC

Tous les horaires en ligne sur  
[www.mbc.ch](http://www.mbc.ch)

Egalement en version mobile  
depuis votre smartphone.



**Transports de la région  
Morges Bière Cossonay SA**

Av. de Riond-Bosson 3 | CP 232  
CH-1110 Morges 2

t +41 21 811 43 43  
f +41 21 811 43 44

info@mbc.ch  
www.mbc.ch



## VERS UNE COMPAGNIE VAUDOISE DES TRANSPORTS PUBLICS

### OÙ EN EST LE RÊVE DE LA citrap-vaud.ch ?

#### BREF RETOUR À 2006

Après 18 ans de déficits et l'explosion de sa dette (6,7 milliards de francs), l'Etat de Vaud cherche fébrilement un budget équilibré. Dans le même temps, la Confédération se déchaîne contre les chemins de fer régionaux : proposition de reprise des lignes à voie normale par les CFF et des lignes à voie étroite par les cantons (2003), projet de réduction du budget 2005 (moins 60 millions pour le trafic régional), menace d'un réseau complémentaire à l'entière charge des cantons (2005), nouvelle proposition de réduction de 30 millions pour le trafic régional (2007). Tous ces coups de boutoir sont assortis de l'éternel refrain : la fusion des compagnies ferroviaires recèle un grand potentiel d'économies.

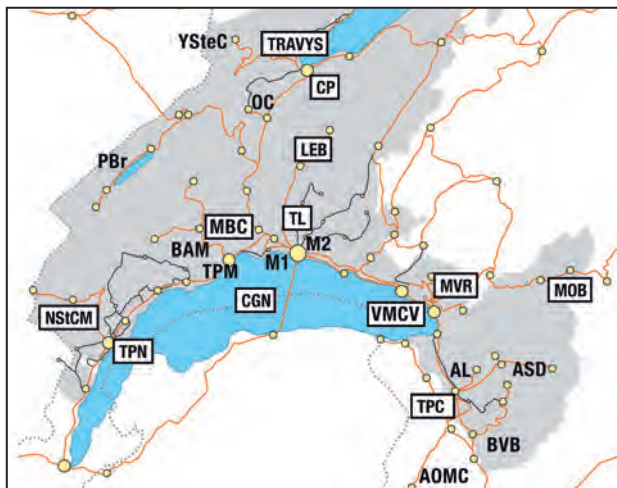
Piquée au vif, la communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud (citrap-vaud.ch), se met au travail et publie en septembre 2006 son rapport « Transports publics vaudois : vers une compagnie unique ? » (<http://www.citrap-vaud.ch/nos-groupes-de-travail/chemins-de-fer-vaudois/>). Celui-ci souligne la diversité des transports sur sol vaudois (15 chemins de fer, 6 transporteurs routiers, 3 compagnies de navigation, 6 compagnies de transport par câble, à l'exclusion des télésièges et téléskis) et constate la vague des fusions dans de nombreux autres cantons. L'analyse détaillée des avantages (économies d'échelle, taille critique, clarté institutionnelle) et des obstacles (centralisation aux dépens des réalités locales, réduction du nombre des administrateurs et cadres, enjeux sociaux liés aux conventions collectives de travail et aux caisses de pension) suggère finalement un scénario de rapprochement, voire de fusion, de toutes les compagnies de transport du canton.

#### LA SITUATION EN 2013

L'Etat de Vaud est sorti de l'ornière financière et son redressement est sanctionné par la plus haute cotation de Standard & Poor's, la AAA. Victimes d'un développement économique et démographique sans précédent, les axes routiers et ferroviaires sont asphyxiés. Tandis que sur le plan fédéral le projet FAIF (Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire) s'apprête à investir massivement dans la Métropole lémanique, le Grand Conseil vaudois vote à l'unanimité deux crédits de plus de 300 millions destinés à renouveler le matériel roulant et l'infrastructure de ses chemins de fer régionaux.

Le rapprochement des compagnies de transport vaudoises s'est concrétisé depuis 2006 par la fusion de l'Orbe - Chavornay avec le groupe TRAVYS (Transports Vallée de Joux - Yverdon - Sainte - Croix), la réunion du funiculaire de Cossonay avec la compagnie MBC (Morges - Bière - Cossonay), la fusion des trois compagnies lausannoises TSOL, LO et tl\*, la reprise de la ligne Vevey - Chexbres par les CFF et l'annonce

des fiançailles entre les sociétés Montreux - Vevey - Riviera (MVR) et Vevey - Montreux - Chillon - Villeneuve (VMCV). Enfin, la commande groupée de 17 rames, dont 11 au profit de compagnies vaudoises, passée en 2013 à la firme Stadler participe également à ce mouvement, de même que l'achat en commun, à la même entreprise, des rames à crémaillère destinées aux Transports publics du Chablais (ligne Aigle - Olon - Monthey - Champéry) et au MVR (ligne Vevey - Les Pléiades).



Carte des compagnies vaudoises (Etat de Vaud)

#### VŒU EN PASSE DE SE RÉALISER

Très clairement, notre vœu est en passe de se réaliser : notre proposition d'un processus quasi biologique, respectueux des personnes et adapté aux réalités locales, a été entendue. Nous souhaitons que le mouvement se poursuive dans le même esprit jusqu'à son aboutissement, la création d'une véritable *Compagnie vaudoise des transports publics*, forte, autonome et imaginative : usagers et contribuables seront tous gagnants. Tandis que les convois à écartement variable du MOB rouleront sans transbordement de l'aéroport de Genève jusqu'à Lucerne, les TGV charters affrétés par l'Etat de Vaud relieront Lausanne à Londres et à Barcelone ; la communauté tarifaire couvrira l'ensemble du canton et offrira, outre les services de sa centrale ouverte 24 heures sur 24, son abonnement général cantonal. Il ne restera plus qu'à lancer le concours incitant les Vaudois à choisir le nom et le logo de la nouvelle compagnie... sous les applaudissements de l'Office fédéral des transports.

\* Tramway du Sud - Ouest lausannois, Lausanne - Ouchy, transports publics de la région lausannoise.

Daniel Mange  
Secrétaire de la citrap-vaud.ch



# intermodes 2014



TOWARDS A MOBILE

AND SUSTAINABLE  
EUROPE



6 FÉVRIER 2014 - BRUXELLES, THE INTERNATIONAL AUDITORIUM

6<sup>ème</sup> Congrès européen dédié à l'intermodalité du transport de voyageurs :

## *Mobilité durable et intermodalité*

Le Village-Exposition des villes et régions intermodales européennes

### Un rendez-vous international annuel à Bruxelles Capitale de l'Europe

- → Le Congrès
- → Le Village-Exposition des Villes et Régions Intermodales Européennes  
*Accueillant gracieusement les collectivités*

Pour exposer, informations au :  
**+33 1 42 66 63 25** ou E-mail: [info@intermodes.com](mailto:info@intermodes.com)

*INTERMODES est l'unique congrès international entièrement dédié à l'intermodalité du transport de voyageurs, tous modes confondus, dont l'objectif est de placer les besoins et les attentes du voyageur au coeur des débats, de mettre en valeur des pratiques intermodales exemplaires, et de les partager avec les collectivités de l'Union Européenne.*

*Participants : collectivités territoriales, villes, régions, états à la recherche de solutions durables et intermodales. L'industrie et les services du secteur du transport de passagers.*

10 % DE RÉDUCTION POUR LES LECTEURS DE *TRANSPORTS ROMANDS*  
EN UTILISANT LE PROMOCODE **T-ROMANDS** LORS DE L'INSCRIPTION EN LIGNE SUR [WWW.INTERMODES.COM](http://WWW.INTERMODES.COM)

PARTENAIRES MEDIA



[www.intermodes.com](http://www.intermodes.com)



Cette rubrique se retrouve sur le site Internet de la citrap-vaud.ch (communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud), à l'adresse:

[www.citrap-vaud.ch](http://www.citrap-vaud.ch), page Médias->Transports romands->L'actualité de la mobilité. Vous trouverez sur ce site tous les liens vous permettant d'accéder aux documents originaux.

L'actualité de la mobilité est jugée ici, de très réjouissante à très attristante :



### APRÈS L'ACCIDENT DE GRANGES-MARNAND, L'HEURE DU SYSTÈME ETCS A-T-ELLE SONNÉ ?

Après la collision ferroviaire de Granges-Marnand, survenue le 29 juillet 2013, beaucoup de voix s'élèvent pour une introduction accélérée du système de sécurité européen ETCS (European Train Control System). Le Rapport d'étape 2012 de l'Office fédéral des transports fait le point sur ce projet.

L'enquête menée à ce jour par le Service d'enquête suisse sur les accidents SESA (voir le rapport du 15 août 2013 et le schéma y relatif) a démontré que la collision est survenue du fait que le train 12976 est parti alors que le signal de sortie de groupe montrait « arrêt ». De leur côté, les CFF ont décrit les mesures à prendre dans leur communiqué de presse du 30 août 2013. (DM)

### FUSION SUR LA RIVIERA: VERS LA MOBILITÉ!

La fusion MVR-VMCV sera effective dans l'année 2014 : réseau étendu et horaires harmonisés en perspective. D'un côté, treize lignes de bus et, de l'autre, six chemins de fer. Les transports publics VMCV (Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve) unissent leur destinée à la société ferroviaire MVR (Montreux-Vevey-Riviera), soit toutes les lignes vaudoises du groupe GoldenPass, ex Montreux Oberland bernois (MOB). La fusion donnera naissance à la deuxième plus grande entreprise de transports publics du canton de Vaud, derrière les Transports publics de la région lausannoise, eux-mêmes issus de la récente réunion des tl, TSOL et LO. Cette nouvelle fusion concrétise le vœu historique de la citrap-vaud.ch, la constitution d'une unique Compagnie des transports publics vaudois (voir l'article de Daniel Mange « Vers une Compagnie vaudoise des transports publics » dans ce même numéro).

« Il ne nous reste quasiment plus qu'à trouver un nom à notre nouvelle entreprise, sourit Georges Oberson, patron du MVR. J'offre une nuit pour deux personnes dans nos yourtes mongoles aux Rochers-de-Naye à celui qui le trouvera. » (DM)

### TRAIN DES HORLOGERS

L'ancienne rame des Chemins de fer du Jura (CJ) qui a circulé sur la ligne Lausanne – Echallens – Bercher (LEB), entre 2006 et 2010, est de retour sur les voies à écartement métrique des CJ. Cette composition datant de 1952-53 a été superbement restaurée par les membres de La Traction, la société exploitant le Train

à vapeur des Franches-Montagnes. La rame a retrouvé son aspect extérieur d'origine aux couleurs blanc-crème et lie de vin. Les banquettes en bois d'origine ont été réinstallées dans l'automotrice tandis que la voiture-pilote a été aménagée en salon contemporain confortable. Inaugurée le 13 septembre 2013, la rame transformée circule, sur demande, sous le nom de « Train des Horlogers », en suivant le trajet des travailleurs qui se rendaient dans les manufactures horlogères de la région. Des visites guidées sont possibles à La Chaux-de-Fonds (urbanisme horloger inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO), à Tramelan (atelier d'horlogerie) et Tavannes (patrimoine bâti de 1900 lié au développement de la Tavannes Watch Co). Plus d'information sur : [www.la-traction.ch](http://www.la-traction.ch) ou [www.les-cj.ch](http://www.les-cj.ch) (PHC)



Train des horlogers (PhC)

### CITYCARGO GENÈVE

COOP a choisi le transport combiné pour l'approvisionnement de ses 42 points de vente genevois. Depuis le 1er juillet 2013, trois trains quotidiens de la société railCare (propriété de COOP) acheminent les produits du grand distributeur entre sa centrale de distribution d'Aclens (raccordée au réseau ferré CFF) et la gare marchandises de Genève-La Praille où s'effectue le transbordement rail-route de manière horizontale. Cette solution offrant une meilleure régularité vise à réduire la surcharge de trafic sur l'autoroute A1 Lausanne – Genève : 1,4 million de kilomètres parcourus en camion et 1128 tonnes de CO<sub>2</sub> seront ainsi économisés par année. (Gilbert Ploujoux)



Train CityCargo Genève à la halte de Lancy-Pont Rouge (G. Ploujoux)

Spécial Vaud

## L'AGENDA DE LA MOBILITÉ

**15 NOVEMBRE 2013, 09 H 45 -13 H 30, SIERRE :**  
Colloque OuestRail consacré au trafic régional [www.ouestrail.ch](http://www.ouestrail.ch).

**16 JANVIER 2014, 10 H 00 -14 H 00, RIVIERA VAUDOISE :**  
Assemblée générale consacrée aux dix ans d'Ouest-Rail et à la votation FAIF ; invitée d'honneur : Madame la conseillère fédérale Doris Leuthard [www.ouestrail.ch](http://www.ouestrail.ch).

**6 FÉVRIER 2014, BRUXELLES :**  
6<sup>e</sup> Congrès européen INTERMODES « Mobilité durable et intermodalité » [www.intermodes.com](http://www.intermodes.com).

**9 FÉVRIER 2014 :**  
Votation fédérale sur le projet FAIF (Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire) ; informations sur : [www.oui-faif.ch](http://www.oui-faif.ch) et [www.alliance-tp.ch](http://www.alliance-tp.ch)

**10 - 12 JUIN 2014, PARIS :**  
Transports publics 2014, le salon européen de la mobilité [www.transportspubliques-expo.com/fr](http://www.transportspubliques-expo.com/fr).

**OUESTRAIL.**  
POUR DES LIAISONS FERROVIAIRES PERFORMANTES

**NOTRE VOCATION**  
Défendre les intérêts ferroviaires de Suisse occidentale

**NOTRE DOSSIER N° 1**  
Le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF).  
OUESTRAIL participe à la campagne en faveur du « OUI à FAIF » (votation fédérale du 9 février 2014)

**NOTRE PROCHAIN RENDEZ-VOUS**  
L'assemblée générale 2014 qui aura lieu le jeudi 16 janvier. Une assemblée qui aura une saveur particulière puisqu'elle marquera les dix ans d'OUESTRAIL

>> [www.ouestrail.ch](http://www.ouestrail.ch) >> [ouestrail@bluewin.ch](mailto:ouestrail@bluewin.ch)

## VIENT DE PARAÎTRE

Après des mois d'absence, on peut retrouver dans les guichets des principales gares, ainsi qu'auprès de l'éditeur Kümmerly+Frey [www.swisstravelcenter.ch](http://www.swisstravelcenter.ch), l'indispensable « Carte suisse des transports publics » (19.80 CHF). Celle-ci, réalisée à l'échelle 1:275 000, décrit l'ensemble du réseau des chemins de fer, bus régionaux, funiculaires, téléphériques, télécabines et télésièges. Une brochure d'information, annexée à la carte, contient le plan détaillé des gares et des transports urbains de treize villes de Suisse, soit Bâle, Berne, Bienne, Fribourg, Genève, Lausanne, Lugano, Lucerne, Neuchâtel, Schaffhouse, Saint-Gall, Winterthur et Zurich (gare centrale, Zurich-Enge, Zurich-Oerlikon et Zurich-Stadelhofen).

**Schweizer Karte des Öffentlichen Verkehrs**  
**Carte Suisse des transports publics**

Übersichtskarte | Synoptical map | 1:275 000  
Carte synoptique | Carta sinottica

**Kümmerly+Frey**  
[www.swisstravelcenter.ch](http://www.swisstravelcenter.ch)

# Avec le soutien de la

