Aménagement et transports : rendez-vous à la gare

Autor(en): **Gardet, Gilles / Quincerot, Richard**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale**

Band (Jahr): **- (1999)**

Heft 2

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-957725

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Aménagement et transports: rendez-vous à la gare

Photo 1: Revalorisation de gares délaissées ou désertiques.

▶ **Gilles Gardet et Richard Quincerot[4]**

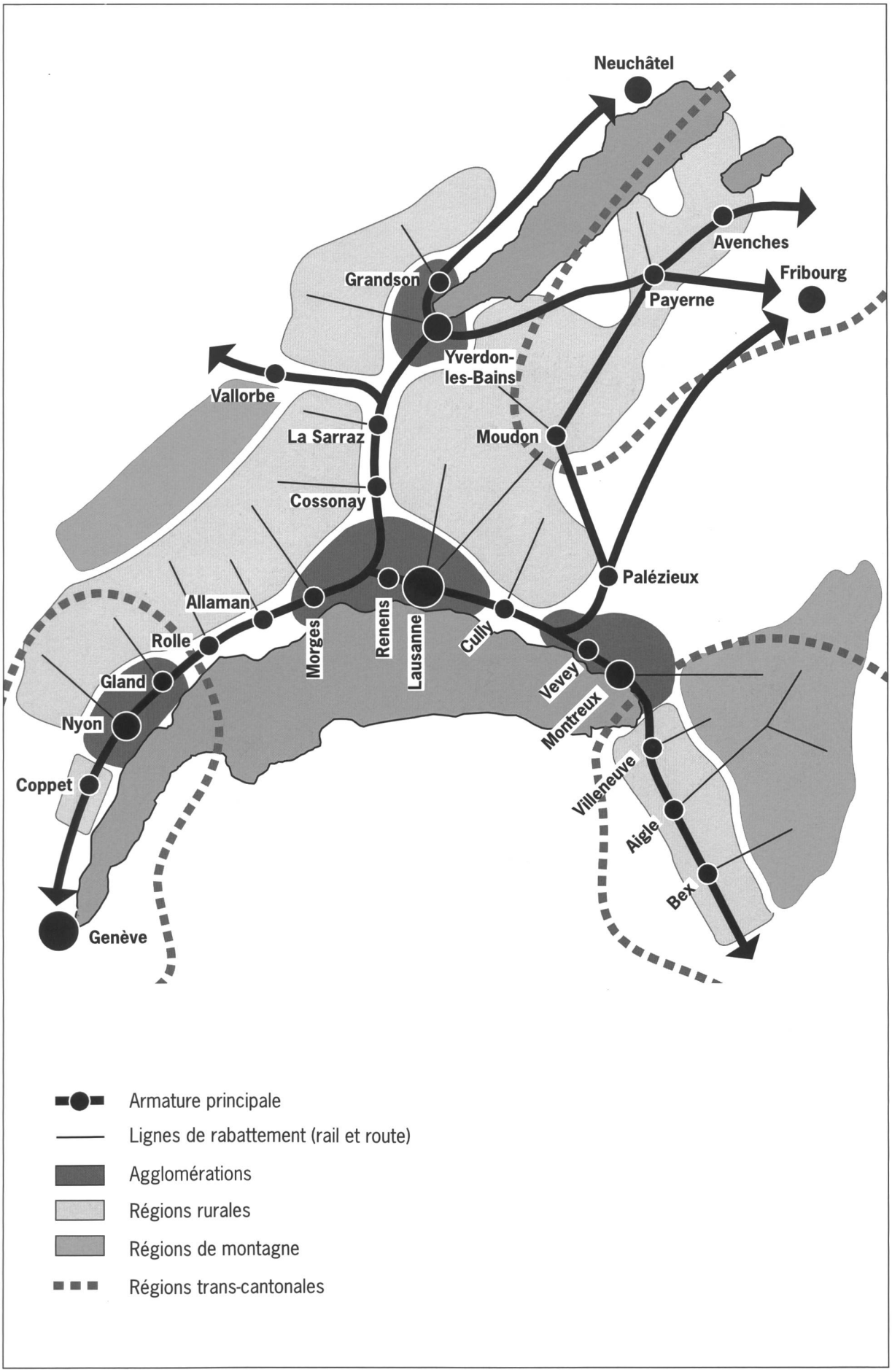
Pour rééquilibrer le système vaudois des transports en exploitant au mieux les réserves de capacité et de productivité disponibles, le plan cantonal des transports applique une politique du transfert modal, traduite en objectifs-cibles quantifiés à l'horizon 2015[1]: pour limiter à 10% la croissance des déplacements automobiles, il faudra que les déplacements en transports publics augmentent de 55%, ceux en transports non motorisés de 25%. L'un des grands leviers de cette politique est le PROJET REV, qui associe étroitement un concept ferroviaire régional et des mesures d'aménagement des vingt gares concernées.

Des couloirs de transport

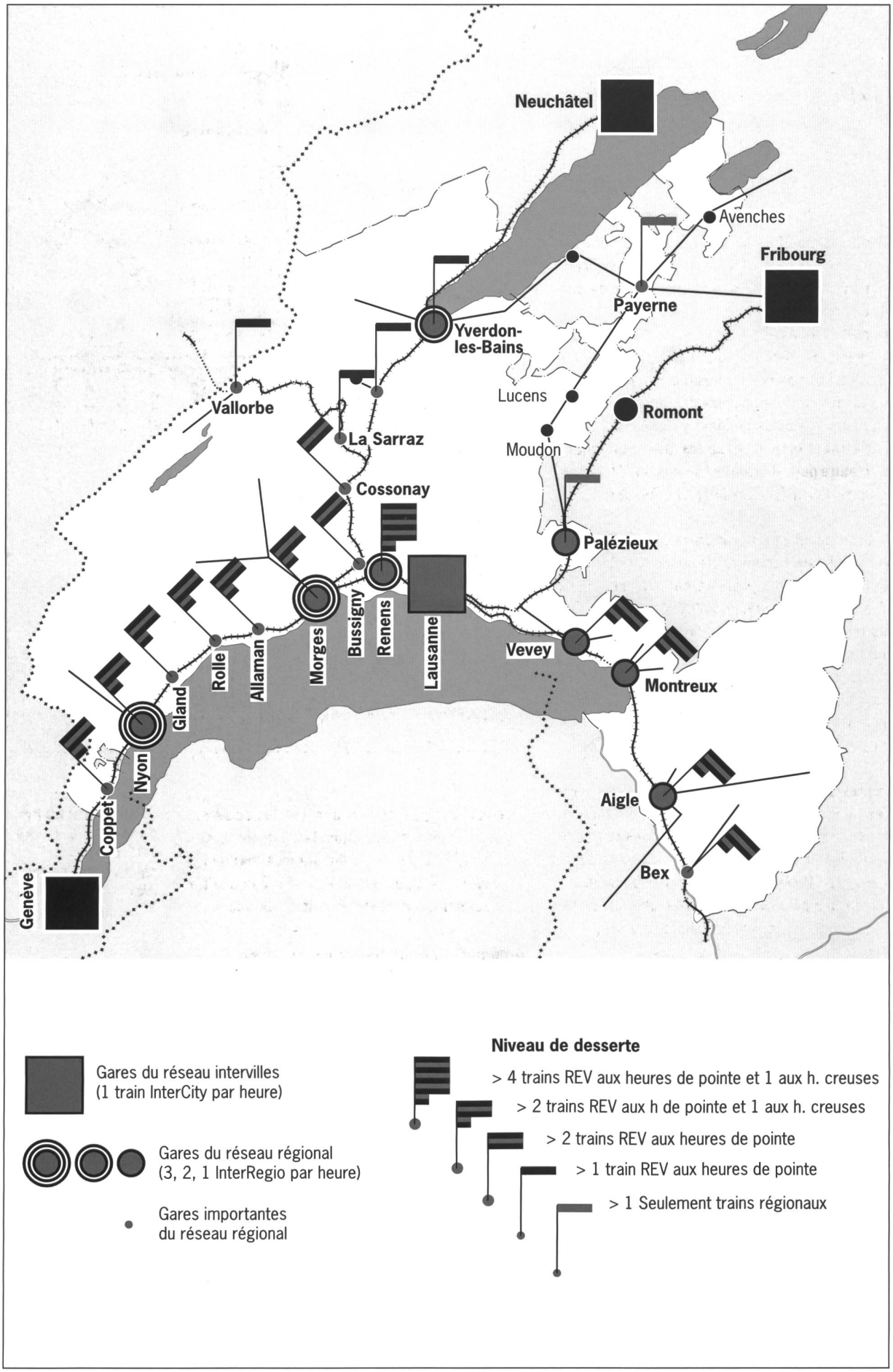
La stratégie générale profite d'une singularité du territoire vaudois: environ 80% des habitants et 85% des emplois du canton sont situés sur des «couloirs de transports», l'arc lémanique et l'axe Lausanne-Yverdon, desservis à la fois par l'autoroute, par la route cantonale et par le rail CFF. Sur cette armature s'effectuent 55% du total des déplacements dans le canton, 30% relevant des transports d'agglomération, 15% restant dans les régions rurales et de montagne (carte 1).
Sur ces couloirs, le parallèlisme des infrastructures permet d'ambitionner un report modal important de la route et de l'autoroute vers le rail, notamment pour les déplacements pendulaires entre habitation et lieu de travail, principale cause de surcharges aux heures de pointe, aussi bien sur les routes que dans les trains.

Le Réseau Express Vaudois

Le projet de «Réseau Express Vaudois» (REV) exploite les créneaux laissés libres par le trafic national et international à l'horizon 2005 de «Rail 2000 1ère étape». Il sépare de l'offre régionale classique une offre de trains «accélérés», «sautant» les plus petites gares régionales pour desservir les 20 principales villes et localités du canton, qui concentrent environ la moitié de la population et des emplois[2] (carte 2). Le réseau REV a été conçu pour:



Carte 1: Distribution spatiale de la demande de déplacements.



Carte 2: Les 20 gares et haltes du réseau ferroviaire régional REV (Regio Express Vaudois).

- offrir des performances nettement concurrentielles par rapport à la voiture sur un grand nombre de trajets quotidiens (temps de parcours, minimum de transbordements)
- renforcer les lignes diamétrales à travers l'agglomération lausannoise, pour relier des pôles très importants d'emplois et d'habitat
- assurer de bonnes correspondances avec les trains et les bus régionaux d'une part (lignes de rabattement), avec les trains nationaux d'autre part – les performances du REV redonnant de l'intérêt aux lignes régionales.

L'offre s'améliore en quantité et en qualité. D'une part, la vitesse commerciale passera de 65 à près de 80 km/h, les temps de parcours diminuant de 15 à 20% en moyenne pour l'accès aux principales agglomérations – au total, toutes les gares REV se trouveront ramenées à moins de 40 minutes de Lausanne. D'autre part, les fréquences seront nettement renforcées, à la demi-heure pour de nombreuses gares, voire encore plus intenses aux heures de pointe.

Le projet, dont la faisabilité technique a été vérifiée avec les CFF, est économe: il prévoit d'augmenter d'un tiers (34%) les prestations ferroviaires régionales (trains.km) pour un surcoût de 11% seulement. De fait, il ne fait qu'exploiter astucieusement les infrastructures existantes en systématisant et en étoffant l'offre actuelle.

Une tâche nouvelle

Comme le prévoit la Loi fédérale sur les chemins de fer révisée, la mise en oeuvre du projet REV est une responsabilité pleine et entière du canton. Il appartient à l'Etat de Vaud d'engager au plus vite plusieurs tâches pour lui nouvelles:

- établir un projet d'offre définitif, notamment par étapes progressives en fonction de la demande
- négocier les prestations et la clé de répartition des coûts avec les partenaires concernés: Confédération, Communes, CFF et autres transporteurs éventuels
- réaliser trois projets d'allongement de quais nécessaires pour trois gares REV
- assurer la coordination avec les autres offres de transport régionales et d'agglomération et avec la création de parkings d'échange
- mais aussi, ce qui est encore plus nouveau pour les autorités cantonales, promouvoir le réseau REV par une campagne de marketing auprès de la population et veiller à la qualité d'accueil dans les gares et leur abords.

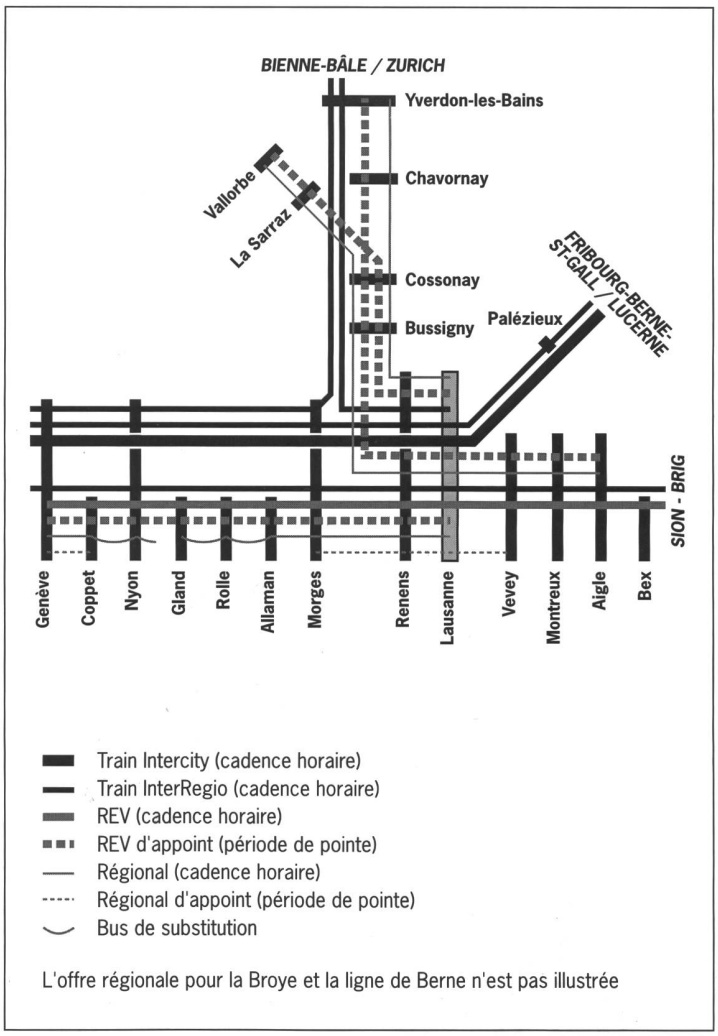


Schéma 1: Possibilités d'une offre RE et d'une offre de trains régionaux à l'horizon 2055.

Aménagement du territoire: gares et terrains de gares REV

En effet, il serait dérisoire de faire circuler des trains performants et de négliger l'information et l'accueil de la population dans les gares et leurs abords. Or longtemps délaissées par l'essor de la civilisation automobile, bien des sites de gare sont devenus des lieux déprimés, à l'écart, déserts, voire même inquiétants (photos). Le projet d'offre REV est inséparable d'une mise en valeur des gares desservies et des terrains proches, qui doivent redevenir des «quartiers de la gare» aussi attrayants et dynamiques que commodes du point de vue des transports.
Les partenariats engagés par les CFF avec des chaînes de commerces et un organe de presse pour les grandes gares, le programme «Avec» développé pour les petites gares et haltes apportent des réponses innovantes à de difficiles pro-

Photo 2: Site à l'écart voire même inquiétants.

blèmes de gestion des gares. D'autres voies sont à explorer, par exemple l'intégration de services publics communaux ou régionaux qui contribuerait à refaire des gares un équipement et un pôle d'animation des localités. L'architecture des bâtiments, le traitement des abords (places, passages piétons, parcage vélos et autos, etc.), appellent également une sortie de la «période noire» des dernières décennies. Les efforts réalisés pour plusieurs grandes gares vaudoises (notamment Lausanne, Morges, Montreux) doivent être étendus à l'ensemble des gares REV.

Enfin, en les rapprochant des autres villes du canton et de Suisse, le projet ferroviaire REV rend les quartiers proches des gares extrêmement intéressants pour les activités comme pour l'habitation. Or les terrains concernés sont souvent bloqués par des problèmes fonciers et d'aménagement fort complexes. Le projet de transport est donc inséparable d'un projet d'aménagement permettant au plus vite de débloquer et de promouvoir l'urbanisation des quartiers de gare.

Un inventaire a montré que les terrains proches des 20 gares REV (à moins de 10 minutes à pied ou en transports publics) recèlent un potentiel à bâtir de près de 1'000 hectares – de quoi accueillir, en théorie, la quasi-totalité de la croissance démographique pronostiquée pour 2015 sur l'ensemble du canton. L'intervention de l'Etat se justifie à deux niveaux: d'une part pour orienter le développement cantonal vers ces sites; d'autre part pour libérer les potentiels d'urbanisation des terrains concernés. Pour faire face à des situations foncières compliquées, à des plannifications inadéquates, à un contexte général de déclin et à un manque d'intérêt des forces de promotion, des méthodes ont déjà été élaborées et appliquées dans le cadre du plan cantonal des pôles de développement[3]. Elles permettront également à l'Etat de jour le rôle indispensable de déclencheur des processus de mise en valeur des sites stratégiques, riches d'avenir et de potentialités, que deviendront bientôt les 20 gares REV du canton de Vaud. ■

Raumplanung und Verkehr: Treffpunkt Bahnhof

Um das Wachstum des MIV bis zum Zeithorizont 2015 auf 10% zu verringern, muss der Anteil des ÖV um 55% und der nichtmotorisierte Verkehr um 25% anwachsen. Der neue REV (Réseau Express Vaudois) soll mithelfen diese Zahlen zu ermöglichen. Das enge Zusammenspiel von verbessertem Schienenverkehrsangebot und der Ausbau von 20 ausgesuchten Bahnhöfen sind massgeblich für den Erfolg des Projektes beteiligt. Insbesondere sollen «beschleunigte» Züge Fahrplanlücken der Bahn2000 ausfüllen und damit gleichzeitig den herkömmlichen Regionalverkehr verdichten.

1 Intitulé *Transports 2015,* le projet de plan cantonal des transports a été mis en consultation début 1999. Il se présente sous la forme d'une *Politique cantonale,* synthèse aujourd'hui en cours de publication, d'un *Programme de mesures* et de quatre *Rapports de référence* sur les données de base (ITEP-EPFL), les transports collectifs ferroviaires et routiers (R. Ribi & Associés), la planification routière (Cert-Aragao, Robert-Grandpierre et Rapp et Transitec) et l'aménagement du territoire (Urbaplan).

2 Les relations entre le projet cantonal de réseau REV et les réseaux ferroviaires des régions communes avec les cantons voisins (Chablais, Broye, Genevois), qui font l'objet de négociations intercantonales, restent à préciser au niveau du plan de mesures.

3 Publication disponibles: *Aménagement et économie, le plan cantonal des pôles de développement économique,* Etat de Vaud, décembre 1997. *Une présentation résumée,* Etat de Vaud, 1997. *Pôles-Infos,* lettre d'information, deux numéros parus.

4 Adjoint au service de l'aménagement du territoire (SAT) du canton de Vaud jusqu'en mai 1999, Gilles Gardet a piloté les études du plan cantonal des transports. Depuis juin 1999, il est directeur de l'aménagement du canton de Genève. Richard Quincerot est consultant en urbanisme et communication.