

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 104 (1978)  
**Heft:** 12: 1853-1978 Ecole polytechnique fédérale de Lausanne

**Artikel:** Contraintes institutionnelles au développement des transports urbains collectifs  
**Autor:** Othenin-Girard, Françoise  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-73530>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 13.10.2024

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Contraintes institutionnelles au développement des transports urbains collectifs

par FRANÇOISE OTHENIN-GIRARD, Lausanne

## 1. Introduction

Nous constatons que la discussion portant sur les transports publics est sortie de son cadre purement technique et a pris des dimensions économiques, sociales et, par conséquent, politiques. Toute personne connaissant la situation actuelle des transports urbains ne saurait proposer des solutions purement techniques ou organisationnelles. L'adaptation de l'environnement légal et institutionnel a pris au moins autant d'importance que les modifications apportées au système de transport proprement dit.

Le présent article se propose d'illustrer un certain nombre d'aspects liés à l'environnement institutionnel par le biais d'une étude de cas spécifique. La région de l'Ouest lausannois, et plus particulièrement la commune de Renens, a été choisie dans ce but. Le cas étudié, décrit ci-après, permet de déduire certaines conséquences de la politique des transports collectifs et de définir les hypothèses de base relatives à la suite de l'étude.

L'accent est mis principalement sur les processus de décision en matière d'adaptation ou d'extension du réseau de transports urbains publics adoptés ces dernières années. Il s'agit :

- d'analyser les interventions des différents groupes à l'origine de ces décisions ;
- d'identifier le pouvoir de ces partenaires intervenant en tant qu'agents décisionnaires.

Ceci devrait permettre de dégager les conceptions cadres de la politique en matière de transports publics et de voir dans quelle mesure il est actuellement possible aux gestionnaires de satisfaire les besoins exprimés par les groupes intéressés.

## 2. Méthode

Il y a deux façons complémentaires de procéder pour réunir l'information nécessaire à une telle étude :

- réaliser une analyse du contenu des documents disponibles (rapports d'activité des TL, rapports de gestion des communes, correspondances commune-TL, débats des séances du Conseil communal, motions ou interpellations, revendications d'usagers, plan directeur des transports, etc.) ;
- identifier les personnes responsables en matière de transport ou intervenant dans la décision et réaliser des interviews de celles-ci.

Nous pouvons énumérer les phases de l'analyse qui sont communes à ces deux méthodes :

- dans un premier temps, il s'agit d'identifier dans une perspective historique ce qui s'est passé sur la partie du réseau étudiée, pour pouvoir ensuite sélectionner, en vue d'une analyse de détail, plusieurs décisions qui apparaissent comme déterminantes ;
- ensuite, il faut préciser les différents partenaires qui sont intervenus dans le processus décisionnel (gestionnaire des transports publics, autorités politiques communales, cantonales, consultants, experts, usagers...) ;
- déterminer la nature des interventions (d'ordre politique, économique, social) ;

- voir quelles représentations sont à la base de ces décisions, et existe-t-il ou non un programme cohérent en matière de transports collectifs ?
- et finalement identifier les intérêts contradictoires, en présence dans toute décision.

Comme il a été indiqué ci-dessus, l'étude a dû se limiter à un cas spécifique. Dans un premier temps, à titre d'exemple test, l'analyse a porté sur la ligne 7 (La Rosiaz - Saint-François - Renens) et sur ses modifications. Cette démarche devait nous permettre, d'une part, de tester nos méthodes et de préciser les limites de nos moyens ; d'autre part, il s'agissait de mieux définir un programme d'analyse pour la suite de l'étude.

## 3. Premiers résultats

Lorsqu'on aborde l'historique de la ligne 7, on a l'impression qu'il s'agit d'une ligne « sans histoire ». L'analyse des modifications du réseau montre qu'il s'agit essentiellement de l'étude de ce qui n'a pas été fait ou réalisé en matière de transports collectifs. Une analyse de détail d'un certain nombre de cas permet parfaitement d'illustrer, pour cette période, ce qui s'est passé dans cette région de l'Ouest lausannois.

En 1964, vu l'importance du trafic des voitures particulières, les désagréments causés par les trams et les aménagements routiers nécessités par l'Exposition nationale, les TL décident, afin d'augmenter leur capacité de transport, de transformer la dernière ligne de tram (La Rosiaz - Saint-François - Renens) en ligne de trolleybus. Cette évolution s'est faite par une simple adaptation au réseau ancien, sans extension ni modification de parcours, avec simplement une nouvelle arrivée au terminus TL dans le centre de Renens, en relation avec des besoins routiers. En effet, la Municipalité de Renens ressentait la nécessité de mieux répondre aux besoins de la circulation dans le carrefour des quatre avenues. Si nous nous intéressons aux réactions des usagers à la mise en service de cette ligne de trolleybus, nous voyons qu'elles se sont faites soit individuellement, soit en séances du Conseil communal. Elles ont porté essentiellement sur la localisation des nouveaux arrêts, qui, selon certains intervenants, défavorise l'usager, vu la suppression et le déplacement de certains de ceux-ci. En réalité, la politique adoptée par les TL visait une rationalisation de l'exploitation du réseau, c'est-à-dire une augmentation de la vitesse commerciale des véhicules, impliquant une augmentation des distances moyennes entre arrêts, voire dans certains cas leur suppression.

A plusieurs reprises, la question d'aménager le parcours de la ligne 7 et d'étendre cette ligne a été débattue par les autorités communales de Renens et des communes avoisinantes. En 1967, les Services techniques de Renens, en collaboration avec les TL, proposaient un nouveau parcours pour la ligne 7 dans le centre de Renens, afin d'apporter des améliorations sensibles du point de vue circulation en attendant la future route cantonale RC 151 déviée. La mise en service de ce nouveau tronçon s'est faite le 22 décembre 1967.

Dès 1970, en relation avec la mise à l'enquête par l'Etat de Vaud de projets pour la RC 151 (déviation au nord du tracé actuel), il a été question de modifier le parcours de la ligne 7 et de la prolonger. L'objectif était d'une part de faciliter les circulations dans le centre de Renens (liaison Renens-Crissier), et d'autre part de desservir de nouveaux quartiers (zone industrielle située à Renens, Crissier, Ecublens, et zone d'habitation au sud de Crissier). Bien qu'il y ait eu immédiatement accord entre les communes concernées sur le principe d'une extension de la ligne, ainsi que sur la prise en charge du déficit d'exploitation annuel (selon une répartition entre communes), ce projet a rencontré plusieurs difficultés. Il s'est heurté tout d'abord à des problèmes techniques (arrivée au retour à Renens par la route de Bussigny et empiètement sur un quai militaire propriété des CFF). Puis, il a été vivement combattu par l'Etat de Vaud, en raison d'un désaccord sur la localisation des nouveaux arrêts et à propos de l'utilisation d'une parcelle, propriété de l'Etat. Mais c'est surtout l'obligation faite aux communes et dictée par l'Etat de prendre en charge également l'ensemble des coûts d'aménagement des places d'arrêts qui a conduit les communes concernées à renoncer au prolongement de cette ligne.

En 1976, la question d'une éventuelle extension de la ligne 7 est remise à l'ordre du jour, en relation avec les nouvelles constructions de Migros, du Crédit Suisse et des PTT dans le centre de Renens, et d'une restructuration de la rue Neuve et de la place du Marché. Aussi, le syndic de Renens a-t-il proposé de remettre à l'étude l'extension de la ligne, à envisager avec les travaux réalisés sur la RC 151 déviée, et de rechercher une nouvelle répartition des coûts. Actuellement, les tractations sont en cours et aucune décision n'a encore été prise.

Ainsi, nous constatons que ces projets d'extension ont été à plusieurs reprises débattus, remis en question, mais sans qu'aujourd'hui une solution ait été trouvée.

En 1972, à la suite d'une demande de deux sociétés immobilières, et également en 1974, par une intervention d'une association de quartier, s'est posée aux autorités communales la question d'améliorer la desserte des quar-

tiers nord et est de Renens. La solution, alors préconisée par les TL, consistait à créer une nouvelle ligne, reliant l'arrêt « Renens TL » au quartier de Publiaz, par petits bus avec une fréquence adaptée aux besoins d'une zone d'habitation. Toutefois, à la suite d'une analyse des coûts d'exploitation et une appréciation des recettes présumées pour cette liaison (excédent de dépenses évalué à 63 000 francs par année), la Municipalité de Renens décide de renoncer à la création de cette nouvelle desserte, vu un déficit d'exploitation jugé trop élevé.

Autre projet de modification du réseau : la commune de Prilly cherche à créer depuis plusieurs années une liaison TL nord-sud sur son territoire, et par là même à relier les communes de Prilly et de Renens. Aussi, en 1974, en s'appuyant sur des propositions du Plan directeur des transports de la région lausannoise, et suite à une collaboration entre Prilly et les TL, il est proposé à la commune de Renens la création d'une nouvelle liaison entre l'Hôpital de Cery, le centre de Prilly, les quartiers nord de Renens et le centre de cette commune (déficit supplémentaire estimé à 100 000 francs, réparti par moitié entre Renens et Prilly) ; celle-ci constituerait une première ébauche d'une ligne concentrique dans le réseau des transports publics de la région lausannoise, permettant à la fois d'éviter le centre de la ville et de relier entre elles les deux communes les plus peuplées de l'Ouest lausannois. Après examen, la Municipalité de Renens a rejeté cette proposition, car jugée inintéressante, préférant donner la priorité à une éventuelle création d'une liaison circulaire qui relierait les lignes 7 et 9 par Crissier.

Simultanément à ces tentatives de modification du réseau, un certain nombre de changements sont intervenus, soit sur la ligne 7, soit sur l'ensemble du réseau, mais ayant des répercussions sur cette région ouest-lausannoise. Il s'agit en particulier de modifications tarifaires (hausses de tarifs décidées par les TL en 1968, 1972, 1974, 1976, 1978), de l'introduction progressive du service à un agent et de l'installation de distributeurs-oblitérateurs de billets. Un autre aspect de la politique adoptée par les TL depuis quelques années consiste à ne créer plus que des arrêts sur demande, et même de modifier, dans la mesure du possible, les arrêts obligatoires en arrêts facultatifs, afin d'améliorer la vitesse commerciale de leurs véhicules.

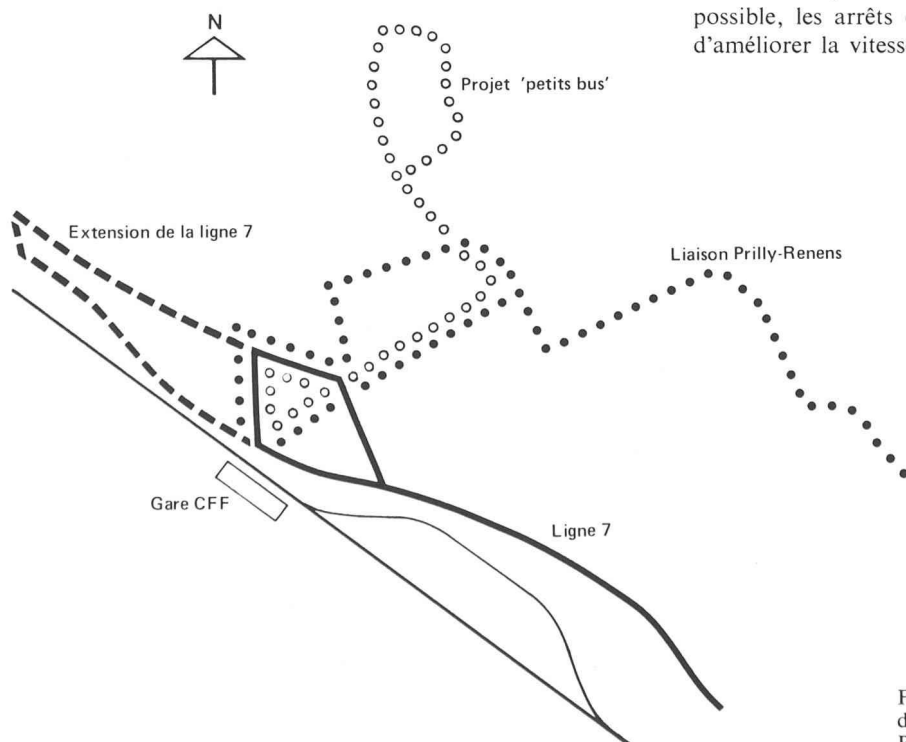


Fig. 1. — Projets d'extension du réseau des transports publics dans la région de Renens.

#### 4. Synthèse et conclusions

L'analyse détaillée de cette situation nous a permis de mettre en évidence les nombreuses contraintes qui empêchent souvent une remise en question et une plus grande évolution du réseau des transports collectifs et conduisent pratiquement au statu quo. Pourtant, les demandes des communes sont nombreuses (fig. 1), mais elles se heurtent à une contrainte importante, la question financière, qui empêche une amélioration de la situation des transports collectifs. Dans le cas de la région lausannoise, nous voyons que la convention de 1960 passée entre l'Etat de Vaud, les communes actionnaires, les TL et la Banque Cantonale Vaudoise stipule que désormais les déficits occasionnés par la création, la modification ou l'extension d'une ligne seront mis à la charge des requérants ; aussi les communes hésitent-elles à entreprendre des modifications et souvent renoncent-elles. Ainsi se pose avec acuité la question de la prise en charge des coûts de modification du réseau et de la répartition financière des déficits. Au travers de cette question se pose celle de la responsabilité des pouvoirs publics, Confédération, canton et communes, en matière de transports collectifs.

En réalité, la situation est complexe et les intérêts des divers partenaires contradictoires :

- A l'exemple de la société des TL (société anonyme, propriété des pouvoirs publics, canton et communes), nous voyons qu'un service de transports publics, comme toute entreprise, est soumis à des impératifs économiques à court terme, et on attend de cette société une exploitation rationnelle devant fournir des bénéfices ou tout au moins limiter les déficits. Mais en même temps les transports collectifs sont considérés comme un service public à la charge de la communauté, et tout déficit doit être assumé par les communes intéressées ; aussi est-il difficile de juger du déficit acceptable pour ce service public et des coûts que la communauté devrait prendre à sa charge, d'où une situation contradictoire qui n'est pas sans influencer les différents partenaires gérant le réseau.
- Parallèlement, dans les communes, des pressions politiques s'exercent dès qu'il y a développement urbain et nouvel apport de population, afin d'obtenir des améliorations de fréquences ou des extensions de lignes, et d'obliger ainsi les autorités communales à envisager une amélioration du service rendu. Cette obligation de desservir les nouveaux quartiers, dans la politique actuelle des transports, est en relation directe avec l'aménagement du territoire, dont une des caractéristiques de ces dernières années a été un développement dispersé et en périphérie. Ainsi les demandes émanant des communes et adressées aux sociétés de transports publics sont nombreuses. Mais, simultanément, les communes ne peuvent pas compenser les charges excédentaires qui en résulteraient par un accroissement de recette sur un autre tronçon. Il y a donc contradiction entre le fait que les autorités politiques admettent la prise en charge des transports collectifs par la communauté et la politique adoptée ces dernières années en matière de transport, c'est-à-dire l'abandon, en raison de leurs coûts, de certains projets de modification et d'amélioration de l'offre de transports collectifs.

Cette situation de conflit n'est pas sans effet sur l'attitude des divers partenaires ; pour une société de transport, la principale préoccupation consiste à desservir au mieux les tronçons existants en s'adaptant aux conditions de circulation. Ainsi nous avons vu que les exploitants du réseau

sont rarement les initiateurs de projets nouveaux ou d'importantes modifications ; ils ont l'obligation de donner réponse aux demandes qui leur sont adressées, mais sans être eux-mêmes les promoteurs de certains changements. En effet, d'une part toute extension est jugée trop coûteuse et incompatible avec une politique de diminution des déficits, et d'autre part les décisions appartiennent aux communes seules. Ce sont elles qui paient, d'où l'importance de l'enjeu politique de toute décision en matière de transports collectifs.

Quant aux communes, il leur a jusqu'ici été facile, sous l'effet de pressions politiques ou d'interventions d'usagers, de proposer des modifications de leur réseau et, une fois l'estimation des coûts faite par la société de transport, de renoncer au projet ou de le laisser en suspens dans la perspective de temps meilleurs.

#### 5. Nouvelles hypothèses

Ces quelques constatations, à la suite de cette première étape de l'analyse des processus de décisions, nous permettent d'énoncer un certain nombre d'hypothèses qu'il s'agira de confirmer ou au contraire d'infléchir dans la suite de notre étude.

Ces hypothèses de travail peuvent être présentées en deux points :

- Il est à supposer que les interventions sur le réseau des transports collectifs se font trop souvent de manière dispersée, c'est-à-dire sans mise en relation avec l'aménagement ou la restructuration du réseau complet. On peut donc imaginer un décalage important dans la politique des transports d'une région suivant l'autorité politique envisagée. Cette situation rend nécessaire la redéfinition des rôles de la Confédération, du canton et des communes en matière de transports publics. Les possibilités et conditions nécessaires pour une meilleure intervention conjuguée des communes, ainsi que la recherche d'une nouvelle base de financement des modifications du réseau devront également être étudiées.
- Une autre hypothèse s'appuie sur l'idée que les modifications du réseau de transports collectifs dépendent très souvent directement des transformations du réseau routier. Ainsi, un projet relatif aux transports publics serait analysé principalement suivant sa compatibilité avec les transformations envisagées sur le réseau routier. Cette situation soulève la question des choix politiques actuellement faits en matière de transport, c'est-à-dire la priorité accordée aux transports privés par rapport aux transports publics.

Afin d'apprécier la vraisemblance de ces hypothèses, il nous faudra étendre notre analyse à plusieurs secteurs du réseau des transports collectifs, faire intervenir les autres partenaires du processus de décision (producteurs privés, usagers) et réaliser un certain nombre d'interviews auprès des autorités politiques de la région concernée.

Par cette analyse de cas, nous serons amenés non seulement à préciser la politique adoptée ces dernières années en matière de transports urbains collectifs, mais aussi à mettre en évidence les contraintes liées à celle-ci et ses conséquences directes. En vue des différents projets de régionalisation des transports publics en Suisse, ceci devrait permettre de juger entre autres de l'opportunité des adaptations du cadre légal et institutionnel proposées.

#### ABRÉVIATIONS

IREC	Institut de recherche sur l'Environnement construit.
STUC	Systèmes de transports urbains collectifs.
TL	Transports publics de la Région lausannoise.
CIURL	Commission intercommunale d'urbanisme de la Région lausannoise.
RC 151	Route cantonale 151.

#### BIBLIOGRAPHIE

- L. POLLA et al. : *Les tramways lausannois, 1896-1964*. Lausanne, 1977.
- Les TL : *Les tramways lausannois, 1895-1945 ; cinquantième anniversaire*. Lausanne, 1945.
- L. MEIZONNET : *Les transports en commun de voyageurs dans le secteur ouest de Lausanne et sa banlieue*. Lausanne, 1958.
- CIURL : *Plan directeur de la Région lausannoise*. Rapport technique : transports. Lausanne, 1974.

CIURL ; ROBERT-GRANDPIERRE et RAPP SA : *Campagne de comptage 1975, trafic journalier moyen des transports en commun*. Lausanne, 1977.

L. VEUVE et V. ZUPPINGER : *La U-Bahn, S-Bahn*. Séminaire au Département d'architecture. Lausanne, 1977.

M. BASSAND : *Urbanisation et pouvoir politique*. Genève, 1974.

F. OTHENIN-GIRARD : *Analyse des processus de décision en matière de transports urbains collectifs*. Projet d'école STUC-IREC, Rapport technique n° 2. Lausanne, décembre 1977, 56 p.

Adresse de l'auteur :

Françoise Othenin-Girard, sociologue  
Institut de recherche sur l'environnement  
construit de l'EPFL  
Av. de l'Eglise-Anglaise 14, 1006 Lausanne

## Desserte d'un centre urbain périphérique en transports collectifs, cas de Renens

par GENEVIÈVE CORAJOURD, Lausanne

### 1. Introduction

L'objectif général de la recherche dans laquelle s'inscrit ce travail est de connaître les relations entre le niveau de desserte et le degré d'utilisation des transports publics. Celui-ci ne dépend évidemment pas seulement de la disponibilité des infrastructures des transports collectifs ou de la qualité du service offert. D'autres facteurs, tels que les aspects socio-culturels, devraient intervenir dans l'analyse du comportement modal des usagers.

L'objet de cette présentation se limite cependant en premier lieu à la définition de la desserte. Il consiste plus précisément en l'étude du niveau de service offert par les transports collectifs existants, illustré par un cas concret de la région de Lausanne.

Il semble de nos jours que le système de transports collectifs ne soit plus produit et organisé selon les exigences réelles du système de transferts. Plus précisément, nous pensons que la structure radiale des réseaux en transports collectifs est liée à une forme de développement régional tourné exclusivement vers la métropole, alors que certains centres secondaires sont depuis longtemps des zones d'activités et d'échange de populations importantes, nécessitant de repenser la structure du réseau de transports collectifs.

Pour vérifier ces hypothèses, nous avons mené une analyse descriptive, centrée sur la commune de Renens, considérée comme commune d'emplois. L'appréciation du niveau de desserte des zones d'habitat de la population active travaillant à Renens et des zones d'emploi à l'intérieur de la commune de Renens a été conduite par analyse comparative.

### 2. Méthodologie

L'analyse de la desserte de Renens en transports collectifs est menée à partir du réseau de chemin de fer et/ou du réseau des Transports de Lausanne (TL) suburbain ou urbain, pour certaines communes, et/ou lignes PTT pour d'autres communes.

La qualité de desserte est abordée sous deux critères principaux, soit *la desserte en tant que vitesse* et *la desserte en tant que fréquence*.

— Une première classification des communes est faite à partir d'un indicateur synthétique de vitesse, que l'on pourrait appeler *vitesse théorique du véhicule collectif*. Celle-ci est exprimée par le rapport entre la longueur du réseau routier et le temps total du déplacement en transport collectif. Ce rapport est intéressant, car il tient compte à la fois de la distorsion éventuelle entre la longueur des deux types de réseau, collectif et routier, et de la qualité de la desserte en transport collectif proprement dit. En d'autres termes, nous avons cherché à comparer et classer les communes non seulement par rapport à la qualité intrinsèque de la desserte en transports collectifs, mais encore à rapporter celle-ci à la desserte routière, pour pouvoir apprécier la concurrence éventuelle que se font ces deux modes de transports.

Pour ce faire, la distance routière a été estimée par calcul approximatif du parcours minimal. Le temps total moyen du déplacement en transport collectif se décompose comme suit :

— temps total moyen du parcours en transport collectif (selon horaire) ;

— temps moyen d'attente de la (ou des) correspondance(s). Nous avons retenu un temps maximal d'attente de 20 minutes. Au-delà de ce temps, le train ou bus de départ est considéré sans correspondance, et non retenu.

— Ceci nous amène à parler de la desserte en terme de fréquence. Ce qui nous intéresse dans cette *analyse de la fréquence horaire* des véhicules, c'est de déterminer leur fréquence en fonction des horaires de travail. En d'autres termes, nous n'avons pas comptabilisé le nombre de véhicules à l'heure, mais le nombre de véhicules permettant d'arriver à l'heure au travail.

Pour cela, les quatre périodes horaires de travail ont été retenues, soit le matin et le soir, ainsi que la sortie du travail à midi et la reprise du travail l'après-midi.

La combinaison de ces deux classifications permet de déboucher sur une classification plus globale des communes d'après le niveau général de desserte en transports collectifs, comme le montre, ci-après, l'analyse des résultats.