

Nouvelle offre

Davantage de bus
le soir et le samedi

pages 16-17



Dossier

Le vélo au cœur
des mobilités
douces



pages 4 à 14

Construction du m2

L'automatisme entre en scène

Les grands travaux de génie civil arrivent progressivement à leur terme. Désormais, le futur m2 va revêtir son armature technologique. Extraits du sous-sol lausannois, les mètres cubes de terre font place nette pour préparer la voie aux kilomètres de câbles et aux appareils de commande. L'ère de l'électronique, de l'informatique et de l'automatisme a commencé. Du côté de Vennes d'abord puis progressivement jusqu'à Ouchy. Afin de permettre le déroulement des nombreux essais de validation nécessaires pour ce type de système, prévus en 2007-2008, l'installation de ces équipements va s'effectuer depuis cette année et se terminer au premier semestre 2007.

L'automatisme s'articule autour d'un important réseau informatique constitué de câbles, notamment de fibre optique et d'un système radio spécifique. En effet, les ondes radio circulent dans un « guide d'onde », sorte de tuyau rectangulaire posé entre les rails. Seules les balises électromagnétiques et le « guide d'onde » seront visibles dans les tunnels. Tout câble se trouve enfermé dans un caniveau bordant la voie. Cette goulotte de béton qui protège mécaniquement les câbles (également traités anti-feu) est recouverte de lourdes dalles tenant lieu de chemin d'évacuation.

Responsable du contrat automatisme, Dominique Joubert explique le fonctionnement des équipements dont l'installation a commencé dans le secteur de Vennes :

La marche des rames et leur sécurité sont basées sur le système automatique de localisation de chacun des trains. Sur le parcours, les convois disposent de trois outils permettant de se repé-

Sommaire

Ensemble	Le vélo au coeur des mobilités douces	4
Ensemble	Bus et vélo partagent leurs affinités	6
Portrait	Maurice Guillet, syndicaliste SEV	12
Portrait	Patrik Niklès, responsable des aménagements urbains	13
L'entreprise	Les heures creuses	16
Portrait	Anne-Marie Depoisier, nouvelle présidente des tl	18
Info	Dali, mascotte des Jordis	21
Info	Ligne spéciale dans le Jorat	24

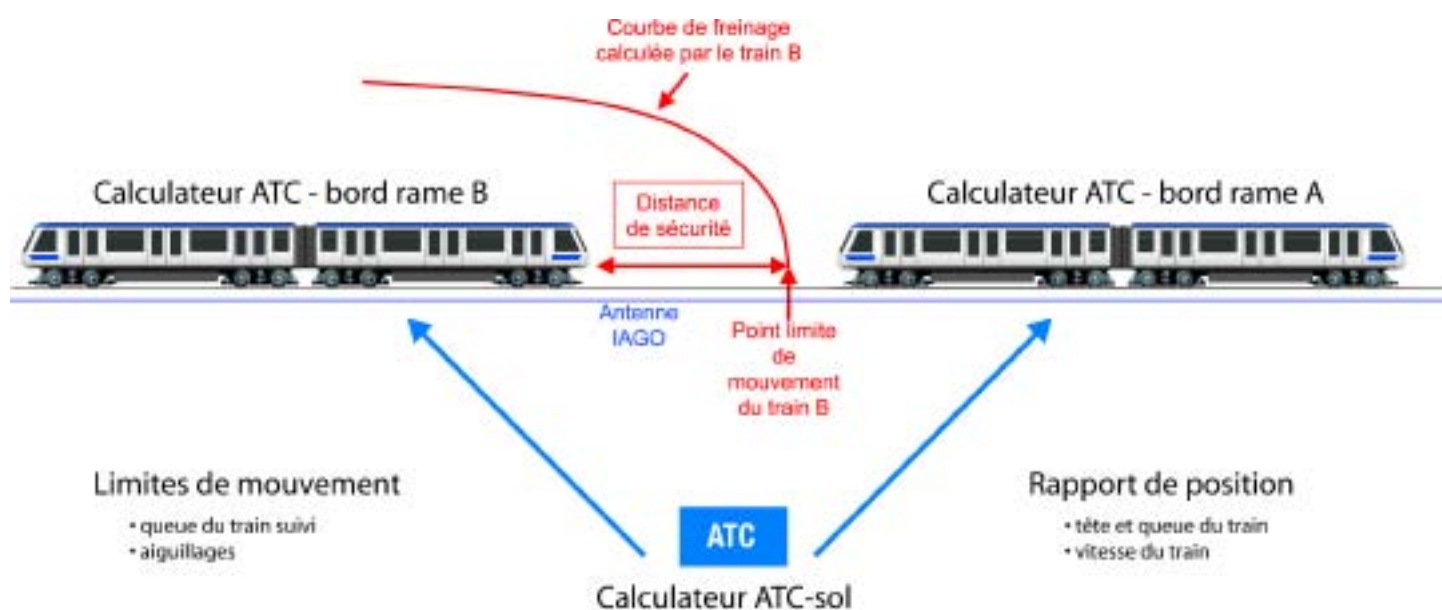
IMPRESSUM

Numéro 47 juillet 2006

Editeur : transports publics de la région lausannoise sa Rédacteur responsable : Klaus Schaefer

Mise en page : Gilbert Gretillat Photos : Olivier Eliaz, Gilbert Gretillat

Adresse de la rédaction : tl, chemin du Closel 15, case postale, 1020 Renens 1 Internet : www.t-l.ch



rer dans l'espace. Une procédure qui s'effectue par un dialogue permanent. Premièrement, on trouve les circuits de voies qui apportent un élément sécuritaire. Deuxièmement, le système comporte un odomètre de sécurité qui mesure la distance parcourue par le train et, troisièmement, la ligne est dotée de balises ponctuelles dont le rôle est de permettre sans cesse aux véhicules de se positionner et si nécessaire se «recaler» avec une grande précision.

Qu'est-ce qu'un guide d'onde ?

C'est un moyen de communication radio entre le système de commande et les trains. Il est placé sur la voie. Les rames sont équipées d'antenne permettant d'émettre et de recevoir sur les fréquences radio du «guide d'onde». Les messages sont codés (sécurité oblige) sur ces fréquences spécifiques au système de transport. La mise en place des balises est déjà réalisée dans le secteur nord alors que la pose des guides d'onde vient de commencer.

Quels sont les autres éléments-clés du système d'automatisme ?

Nous allons prendre livraison prochainement de 15 armoires destinées à contenir des calculateurs. Ces appareils intégrés au processus de sécurité sont les cerveaux centraux de l'automatisme. Ils commandent notamment les aiguillages. Les premières armoires sont installées dans la zone Vennes-Croisettes, y compris le garage-atelier. La seconde série va concerner la zone entre Fourmi-La Sallaz-Ours (en juillet) puis en octobre/novembre le secteur de com-

mande du Flon qui couvre la ligne entre Bessières et Ouchy.

Comment vont s'effectuer les tests ?

Ces phases essentielles se font par étapes. Elles vont commencer cet automne dans la partie nord de la ligne. Il s'agira de tests statiques donc sans véhicule. Le début des tests dynamiques est prévu pour février 2007 et se termineront en 2008. D'abord avec une rame puis plusieurs. Avec en finalité la vérification du système d'automatisme dans des conditions réelles.

Il y a les équipements de voies et de ligne.

Qu'en est-il des véhicules ?

Effectivement les rames du métro livrées ne sont pas équipées du système d'automatisme. L'installation est planifiée pour cet automne. Ce travail de montage réalisé par le constructeur Alstom ne prend que quelques heures. En revanche, les tâches de contrôle et de validation sont assez ardues.

L'automatisme est-il exclusivement l'affaire du constructeur français ?

Non. Dès la signature du contrat avec Alstom, il a été prévu que des entreprises locales y soient associées. Par exemple, l'entreprise «MZ» qui participe activement à l'installation du système d'automatisme en sous-traitance d'Alstom. C'est elle qui assure le câblage et fournit les feux de manœuvre qui viendront compléter les équipements d'exploitation. Cette signalisation est obligatoire en cas de conduite manuelle des trains. [Interview K. Schaefer](#)

«En ville sans ma voiture»



L'Etat va frapper un grand coup



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

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

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

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

Alors que la mise en service du m2 approche,

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

Les privilèges annuels



Cinétoile Tous les jeudis, toutes les séances du Cinétoile, Prilly à CHF 11.- le billet. www.cinetoile.ch www.cinequanon.ch



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



La Clef Lausannoise Réduction de CHF 10.- sur le guide gastronomique qui vous permet de sortir à deux et de payer pour une personne. www.cleflausannoise.ch



Théâtre Arsenic Lors de l'achat de votre billet d'entrée, une boisson non alcoolisée vous est offerte. www.theatre-arsenic.ch

Le vélo au cœur des mobilités douces

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



Pascal Henchoz
Responsable Unité
«Développement de l'Offre»

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

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

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

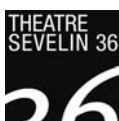
Les tl ont mis à disposition des communes de l'agglomération les résultats de deux études conduites avec l'aide de bureaux spécialisés. Ces résultats sont intéressants, parfois surprenants, et il appartient aux communes, souveraines en la matière, de mettre en œuvre celles des recommandations de ces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

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

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



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



Théâtre Sévelin 36 Réduction de CHF 7.- sur le billet d'entrée. www.theatresevelin36.ch



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

Bus et vélo

partagent leurs affinités sur l'autel de la mobilité

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

Plaine-du-Loup - Casernes

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

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

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

Une démarche d'agglomération

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



Aloys-Fauquez



Vélos dans les voies bus

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



Benjamin-Constant

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

OK sur Métrobus

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

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

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

La Borde



Calendrier

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

K. Schaefer

Des spécialistes l'affirment

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

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



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

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

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

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

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

K. Sch.

Le vélo en ville



L'exemple de Lausanne

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

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

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

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

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

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

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



extrait de la carte des itinéraires cyclables

«Carte de visite»

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



Pro Vélo Lausanne dès 2007

Une association pour la promotion du vélo

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



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

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

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

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

Adhésion sous www.pro-velo-lausanne.ch

Florence Germond, présidente

Lausanne Roule ... aussi à Renens

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

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

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

Lyon



Le vélo à la conquête des métropoles

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

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

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

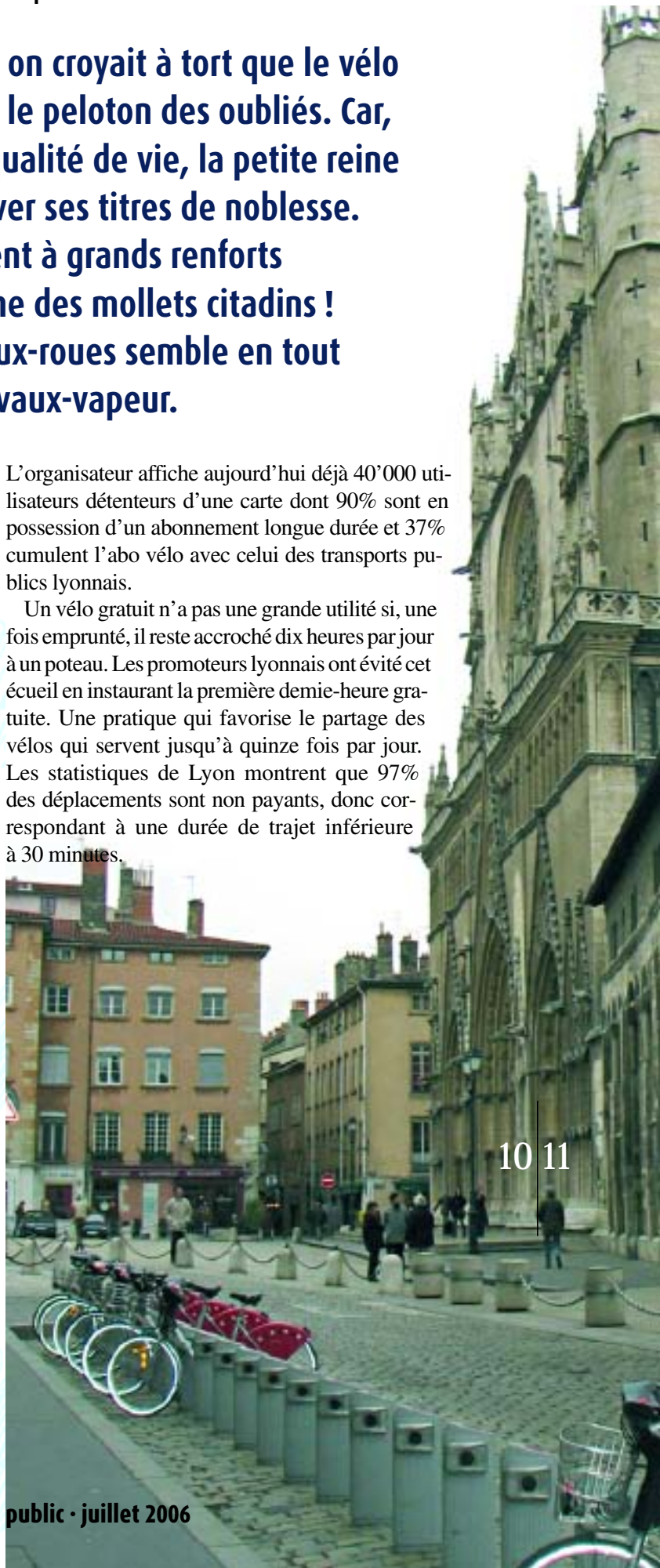
«Vélo'v» est un service pratique et conçu pour

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

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



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



10 11

« Un respect mutuel »

Maurice Guillet, syndicat SEV

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

Avez-vous émis des réserves ?

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

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

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

Et du côté des conducteurs ?

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

D'autres remarques ?

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

Confiant pour l'essai ?

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

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

Et les vélos dans les bus ?

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



Ouvrir la voie au Réseau 08

Patrik Niklès, responsable des aménagements urbains

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

Que recouvrent pratiquement les aménagements urbains ?

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

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

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

Quelques exemples pratiques ?

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

Ces aménagements supposent des relations permanentes avec les collectivités publiques ?

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

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

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

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

Dans quel domaine ?

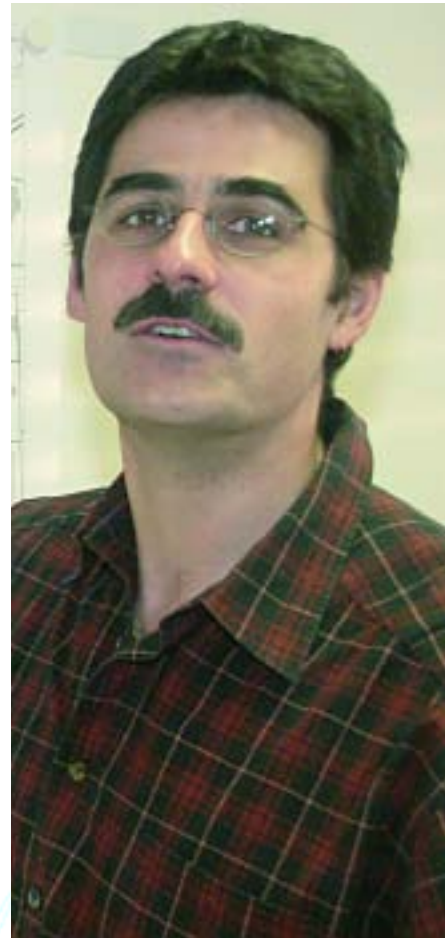
En terme d'exploitation surtout. Par exemple, grâce à la mise en service de notre nouveau Système d'aide à l'exploitation et à l'information aux voyageurs (SAEIV), il est possible d'améliorer la fiabilité du réseau. Cela est vrai pour la régulation des carrefours où les feux routiers sont coordonnés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

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

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

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

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



Service cantonal de la Mobilité

Planifier et promouvoir

En créant, il y a un peu plus de trois ans le Service de la mobilité, et plus particulièrement la division de la planification, l'Etat de Vaud a souhaité intégrer en permanence la vision multimodale dans les problématiques traitées.



Gilberto Tartaglia, Ingénieur, responsable des projets d'infrastructures et d'espaces publics. Président de la Commission des Espaces Publics (SCEP).

Avec l'explosion de la demande en mobilité, la gestion des déplacements au quotidien est devenue une priorité. Il s'agit de trouver des alternatives à l'automobile s'appuyant sur une logique de développement durable. On sait que plus d'un tiers des déplacements n'excèdent pas 3 km et que, pour 70 % de ces déplacements, les distances parcourues sont inférieures à 10 km. Il est donc aisé de faire le lien avec le potentiel des mobilités douces (à pied, à vélo, en rollers, etc) qui sont à même de répondre à ce type de mobilité.

Pourquoi les parts modales piétons sont-elles si faibles par rapport à l'automobile et ce, même en agglomération ? La topographie et le climat n'expliquent pas tout; il y a la nécessité

de faire un travail en profondeur sur la promotion, les infrastructures et bien sûr aussi sur les mentalités ! C'est notamment dans cette direction que notre Service entend développer la mobilité douce et ceci sur trois axes principaux. Ces domaines sont bien évidemment traités en étroite collaboration avec les autres partenaires locaux, régionaux, notamment les exploitants de lignes de transport publics, et cantonaux ou même avec les instances fédérales.

La planification

Le Service de la mobilité s'est fixé comme objectif d'établir un document de référence complet sur la façon de planifier le réseau vélo, le Plan directeur des deux-roues. Ce document comprendra deux parties : l'une stratégique, comprenant les lignes directrices en étroite liaison avec les objectifs visés, l'autre, un do-

cument de référence servant de base décisionnelle lors d'examen de projets routiers communaux et cantonaux.

A un niveau plus local, notre service est très actif dans le domaine de la requalification des routes cantonales (par exemple RC 1 en Terre Sainte, RC 601 route de Berne). Il s'agit de Schéma directeur des routes, où la problématique deux-roues et piétonne est omniprésente et y est traitée au même niveau que les autres modes (intégration de cheminements et traversées pour piétons, voies cyclables, prise en compte aux carrefours, aménagements spécifiques, etc.)

Pré-opérationnel

Depuis sa création, le Service de la mobilité est responsable de la prise en compte, dans l'ensemble des projets qui lui sont soumis, des composantes deux-roues, piétons, transports en communs et transports individuels. En nous appuyant sur les législations en vigueur, les planifications ou les lignes directrices existantes, nous intervenons en conseillant les communes, afin que celles-ci tiennent compte des modes doux dans leurs projets locaux notamment. Un des leviers d'action réside dans la Commission des espaces publics (SCEP), présidée par le Service de la mobilité. Elle traite du rôle fonctionnel des espaces publics, en intégrant notamment les intérêts des piétons et cyclistes à travers une approche multidisciplinaire et transversale des problématiques d'aménagement et d'exploitation de ces espaces publics.

La Promotion

Le Service de la mobilité est actif dans plusieurs projets de promotion des "mobilités durables", à savoir notamment :

- SuisseMobile : le projet national SuisseMobile a pour objectif de développer l'offre de loisir et touristique pour les mobilités douces.
- Plan de mobilité d'entreprise : la promotion de l'utilisation du vélo et de la marche à pied est une mesure préconisée dans le cadre des plans de mobilité d'entreprise.
- Partenaire actif du site internet mobilservice (www.mobilservice.ch) qui est dédié à l'innovation en matière de mobilité durable. La thématique des vélos y est régulièrement abordée.
- Soutien à Lausanne Roule, depuis 3 ans le Service de la mobilité participe financièrement au développement de Lausanne Roule.

m2, un métro qui fait danser

Saviez-vous que, bien avant sa mise en service le m2 a déjà relié deux villes, Raismes (banlieue de Valenciennes, juste à côté de l'usine ALSTOM) et Epalinges ?

Mais de quel lien parle-t-on ? Technique, transport ? Vous n'y êtes pas du tout. On parle de lien culturel.

Et oui ! Allez savoir par quel hasard mais toujours est-il que, depuis que le m2 trace son chemin dans notre sous-sol, les groupes de danses traditionnelles de ces deux villes se sont rapprochés. En mars 2005, «Dzorata» faisait le chemin d'Epalinges à Raismes pour participer à la fête annuelle des «Gais Lurons». En août prochain, nos amis français seront parmi nous pour notre Fête nationale.

Bal folk !

Et ces artistes vous invitent, car ils viendront avec leurs musiciens évidemment. Alors si vous voulez vous initier à la danse traditionnelle ou simplement les écouter jouer, rejoignez-nous à Grange-Neuve (au-dessus de Baulmes) dimanche 30 juillet au soir. Pas de spectacle, juste une fête partagée avec le public : c'est simple, à la portée de tout le monde et les animateurs prendront bien soin de choisir – et expliquer – des danses faciles.

Nous voir danser...

Le 1^{er} Août, nos deux groupes participeront en costume aux festivités de Châtel-Saint-Denis.

On vous attend nombreux



Mobilité croissante en heures «creuses»

Dès la rentrée du 28 août 2006 : davantage de bus le soir et le samedi

Aujourd'hui, les déplacements liés aux achats, et plus généralement aux loisirs, prennent le pas sur ceux à motif professionnel. Cette évolution de la mobilité s'est traduite par une augmentation de la demande de transport en heures «creuses», notamment le soir et le week-end. L'offre n'a pas suivi cette tendance, d'où un sentiment d'insatisfaction justifié de la part de la clientèle. Pour les tl, une amélioration du service pendant ces périodes est donc devenue l'une des pièces maîtresses du Plan d'entreprise 2005-2009 avec pour buts d'améliorer la qualité du service et de mieux répondre à l'attente de la clientèle. Une première étape va démarrer à la rentrée du 28 août prochain.

A cette date, le réseau d'agglomération va s'étoffer durant les moments creux de la journée, du lundi au samedi. Durant ces périodes, les voyages en transport public se font synonymes de plaisir et de détente.



Les lignes qui vont bénéficier des nouvelles prestations à partir du 28 août 2006 :

Du lundi au vendredi, les lignes principales (1, 2, 3, 7, 8, 9) sont desservies avec une fréquence d'heures de pointe prolongée en fin de journée, avec un passage progressif aux cadences de nuit prévues à partir de 21 heures environ. Le samedi, les lignes 1 à 9 ainsi que les 15 et 18, offrent un niveau de service équivalent à celui de l'heure creuse en journée des autres jours de la semaine. Ce jour-là, les fréquences augmentent progressivement, du début du service jusque vers 10 heures où elles atteignent leur maximum.

Du nouveau sur le m1 en décembre 2006

Des raisons techniques n'ont pas permis d'appliquer des mesures équivalentes sur la ligne m1. Ce sera fait en décembre prochain. A partir de cette date, le métro circulera toutes les 7,5 minutes en heure de pointe (au lieu de 10 minutes actuellement) durant les périodes de vacances universitaires.

2ème étape en 2008

La deuxième vague d'améliorations interviendra au changement d'horaire 2008. Elle concerne toutes les autres lignes principales qui n'auront pas encore bénéficié des meilleures fréquences en heures creuses (4, 5, 6, 15 et 18) du lundi au vendredi, en soirée.

A cette même période, les fréquences du dimanche seront augmentées sur les lignes 1 à 9 ainsi que 15 et 18. Le service de desserte dominical correspondra à 50 % et jusqu'à 66 % des horaires appliqués la semaine en périodes «creuses». L'apport de véhicules supplémentaires interviendra progressivement à partir de 10 heures pour atteindre le seuil maximum vers 14 heures.

L'ensemble de ces mesures d'amélioration représente un accroissement des prestations annuelles de 346'000 kilomètres par an. L'offre globale s'accroît ainsi de +4,5%. L'aménagement des nouveaux horaires concerne environ 13 millions de voyageurs par année.

Exemples du samedi

Nombre de bus en 1 heure



	avant	après
Ligne 1	5	8
Ligne 7	5	8
Ligne 9	5	8

Nous allons au-devant de défis importants

Anne-Marie Depoisier, nouvelle présidente des tl



Officiellement nommée lors de l'assemblée générale du 22 mai pour succéder à M. Marcel Blanc, Mme Anne-Marie Depoisier assume désormais la présidence des Transports publics de la région lausannoise.

La syndique de Renens sortante - de par sa nouvelle fonction poste aux tl, représente statutairement le Canton. Elle est consciente de l'importance des tâches qui l'attendent mais elle est prête à se plonger dans les dossiers d'une brûlante actualité : «C'est vrai, nous allons au-devant de défis importants et cruciaux concernant l'avenir du transport public et plus généralement de la mobilité dans la région lausannoise».

Le sujet «transport public», vous connaissez sans doute déjà ?

Dans mes activités de syndique et de députée au Grand Conseil, j'ai bien sûr eu l'occasion de traiter des dossiers concernant les transports publics. C'est un thème qui m'a toujours intéressé. Je l'ai abordé notamment dans le cadre du Schéma directeur de l'Ouest lausannois. Le développement démographique et l'urbanisation de la région vont exiger de trouver des solutions en matière de trafic et de mobilité. Et nous sommes aujourd'hui à une période clé qui implique des prises de décisions en matière d'équipements. Si nous ratons cette étape, nous risquons de le payer cher à l'avenir.

Quelles sont pour vous les priorités régionales en matière de transport ?

Mettre en place l'ossature lourde de l'agglomération lausannoise. Par exemple en créant des liaisons RER par trains CFF entre Cully et Cossonay toutes les 15 minutes. Il faut également aménager des places de parc à proximité des gares ou des arrêts de transport public où les automobilistes peuvent laisser leur voiture et prendre le bus ou le train pour se rendre au centre de Lausanne. La construction du m2 va parfaitement dans cette direction. Durant ces prochaines années, le problème de surcharge du réseau tl est-ouest devra aussi être résolu. L'idée de créer des lignes de trams en surface est évidemment séduisante. Mais il faudra se déterminer sur le choix d'un système de transport dès que possible car cette décision va influencer le développement des zones d'habitation et l'urbanisation des quartiers. Ces options permettront aux communes de mettre en place des plans d'aménagement comme celui du périmètre de la gare CFF de Renens.

La qualité de vie en milieu urbain est aujourd'hui à l'ordre du jour. Que vous inspire ce thème ?

C'est une priorité. Pour atteindre cet objectif, il n'existe pas une mais plusieurs solutions. L'important est de mener une réflexion globale avec tous les partenaires concernés. La diminution du trafic automobile en ville est évidemment un élément essentiel pour créer un meilleur environnement en milieu urbain.

Moins de voitures en ville mais comment ?

Il faut éviter de pénaliser l'automobiliste en instaurant par exemple des péages à l'entrée des

villes, mais prendre plutôt des initiatives qui incitent les conducteurs à laisser leur véhicule à la maison ou dans des parkings d'échange se rendre dans le centre ville avec les transports publics.

Et la gratuité des transports publics ?

La gratuité n'existe pas. Il faut bien que quelqu'un paie. Et si ce n'est pas l'utilisateur, ce sont les collectivités publiques par le biais des impôts des contribuables. Il est équitable que la personne qui se déplace avec les transports publics paie sa part pour cette prestation. Cela dit, la question de la gratuité est un véritable serpent de mer. Le débat, s'il doit avoir lieu, doit être mené sereinement et en dehors de toute pression.

Quelle image avez-vous des tl ?

C'est une entreprise performante qui va au-devant de défis importants. Je me réjouis de faire mieux connaissance encore avec ces hommes et ces femmes qui mettent leurs compétences et leur motivation au service d'une institution publique. Les tl sont trop souvent la cible de critiques injustifiées. Et il faudra sans doute intensifier l'information à tous les niveaux pour améliorer l'image du transport public et tordre le cou à certains préjugés tenaces.

Interview K. Schaefer



Les 10, 11 & 12 août prochains, le Lausanne / Pully For Noise Festival fêtera sa dixième édition. Pour cette anniversaire, le For Noise Festival a comme ambition de continuer le travail qui lui a permis au fil des années de cumuler un succès critique et public appréciable. Nous nous efforcerons donc une fois de plus de proposer une programmation de qualité et d'aménager un site agréable pour notre public et d'ouvrir notre manifestation à d'autres formes artistiques que la musique, comme le Vjing (vidéo jockey).

Prélocation : Fnac (www.fnac.ch), Ticketcorner (www.ticketcorner.ch), Disc-à-brac, Obsession.

transports

Services Hors-lignes des tl, transporteur officiel du Lausanne/Pully/For Noise Festival
 Cette année des retours en bus vers Lausanne vous sont offerts. L'arrêt de bus du Festival se situera à l'angle du ch. du Stand et de l'avenue de Rennie, à 200 m de l'entrée du For Noise.

Les bus feront deux arrêts à Lausanne : au Tunnel et à St-François. L'arrêt de St-François se trouve à 5 minutes à pied de la Gare de Lausanne.

Horaires départs :

Jeudi 10 : 1h30 - 4h15
 Vendredi 11 : 2h30 - 4h15
 Samedi 12 : 2h30 - 4h15

Pour vos retours nocturnes depuis St-François, les Gares CFF ou LEB, pensez



Votre abonnement Mobilis en cours de validité, vous donne la possibilité de recevoir un des 18 billets mis en jeu (6 par soir).

Pour participer, rendez-vous sur www.mobilis-vaud.ch où votre formulaire d'inscription vous attend ou appelez Infoline au 0900 564 900 (CHF 0,86/min) ! Distribution dans l'ordre d'arrivée des demandes.

les nuits du vendredi au samedi, du samedi au dimanche



www.service-pyjama.ch

Lausanne * PULLY
**FOR NOISE
 FESTIVAL:**



10 11 12 AOUT 2006



FISCHERSPOONER YANN TIERSEN

**PUPPETMASTAZ LAMBCHOP ART BRUT
 THE BELLRAYS WHY? K EMILY LOIZEAU**

**KING KHAN AND HIS SHRINES
 SYLVAIN CHAUVEAU & ENSEMBLE NOCTURNE
 KING AUTOMATIC MARTIN REWKI THE GIANT ROBOTS
 MARS ATTACKS REVERSE ENGINEERING FEMMES FRIQUÉES
 MONKEY 3 LARYTTA SOLITUNE ROUND TABLE KNIGHT
 SOLANGE LA FRANGE LUZ FORTUNA
 and more...**

WWW
FOR NOISE.....
 CH



s a i s o n

Théâtres

Kléber-Méleau

Vidy-Lausanne

06 | 07

Carte de réduction
 au théâtre
 pour 15 francs

Location :
 021 / 619 45 45
www.vidy.ch

Concours:
 gagnez l'une des 100 cartes de réduction
 saison 2006-2007: (valeur frs 125.-)

Votre abonnement MOBILIS en cours de validité vous donne la possibilité de gagner l'une des 100 cartes de réduction saison 2006-2007 (valeurs frs 125.-). Pour participer, rendez-vous sur www.mobilis-vaud.ch où votre formulaire d'inscription vous attend ou appelez Infoline au 0900 564 900 (CHF 0,86/min). Distribution dans l'ordre d'arrivée des demandes.

12 septembre au 1^{er} octobre 2006

Question de directions
 Collectif AOC

Du 6 au 17 décembre 2006

Atteintes à sa vie
 de Martin Crimp

Du 19 septembre au 1^{er} octobre 2006

Zouc par Zouc
 Texte de Hervé Guibert et Zouc

Du 9 au 28 janvier 2007

Le Pélican
 d'August Strindberg

Du 20 septembre au 8 octobre 2006

Au milieu du désordre
 de et par Pierre Meunier

Du 10 au 28 janvier 2007

Zattera
 de Domenico Carli

Du 23 octobre au 19 novembre 2006

Gaff Aff
 Nouvelle création de Martin Zimmermann
 et Dimitri de Perrot

Du 16 janvier au 4 février 2007

Nouvelle création
 de James Thiérée

Du 24 octobre au 12 novembre 2006

Dialogues d'exilés
 de Bertolt Brecht

Du 6 au 23 février 2007

Hamlet
 de William Shakespeare

Du 25 octobre au 12 novembre 2006

Anna et Gramsci
 de Bernard Noël

Du 1^{er} au 25 mai 2007

Monné, outrages et défis
 d'Ahmadou Kourouma

Du 2 au 19 novembre 2006

Mademoiselle Julie
 de August Strindberg

Du 8 au 16 mai et
 du 21 au 24 mai 2007

Une lune pour les déshérités
 d'Eugène O'Neill

Du 21 novembre au 3 décembre 2006

Au bord de l'eau
 de et par Eve Bonfanti et Yves Hunstad

Du 1^{er} au 24 juin 2007

Le petit Chaperon rouge
 de Joël Pommerat

Du 22 novembre au 10 décembre 2006

Le portrait de Madame Mélo
 d'après Claude-Inga Barbey

Du 5 au 24 juin 2007

Le médecin malgré lui
 de Molière

Du 28 novembre au 2 décembre 2006

Sauterelles
 de Biljana Srbljanovic

Du 6 au 24 juin 2007

Mokhor
 de René Zahnd

Du 5 au 17 décembre 2006

**Veillons et armons-nous
 en pensée**
 Farces d'hier et d'aujourd'hui d'après
 des textes de Büchner, Brecht et Marx



Dali, mascotte des Jordils...

Il a fait la une de notre dernier magazine

Dali est né en 1996. Les historiens ne savent rien de ses premières années de vie et quelles dramatiques circonstances l'ont mené au Chalet-à-Gobet...

Une bonne fée passant par Ste-Catherine s'enquit des chats à donner. Il n'y en avait aucun ce jour-là. Seul, un pauvre raminagrobis sortait d'une intervention que les humains croient devoir effectuer à tous les chats. Heureusement les dernières vapeurs de la narcose s'estompaient lorsqu'il vit pour la première fois celle qui sera sa bonne fée: elle lui plut tant et tant qu'il voulut partir tout de suite avec elle, même vacillant sur ses pattes. C'était au tournant du siècle, en l'an 2000.

A l'origine de son nom se trouve une petite tache noire, jetée artistiquement à la pointe de son nez, comme seul Salvador Dali aurait pu la peindre.

Ses nouvelles aventures n'ont pas connu la notoriété publique. Il déménagea plusieurs fois pour finir par s'installer au chemin des Fontenailles.

Dali ne tardera pas à faire parler de lui et à devenir la mascotte des Jordils ! A l'embuscade dans les jardins, Dali ne peut pas résister au plaisir d'attirer l'attention ! Quelques bons miaulements, bien forts, suffisent en général pour recevoir quelques caresses de la part de bipèdes, grands ou petits.

Jour après jour, ce petit manège lui attire l'affection de tous : Dali attend les enfants à leur retour de l'école toute proche et les regarde jouer, les gens sérieux du bâtiment administratif en face le reconnaissent à son vibrato inimitable dans l'obscurité du garage souterrain... au risque de le voir enfermé tout un week-end de Pentecôte !

Dali adore la salle d'attente des Jordils. Sa présence incongrue étonne. Mais ses conquêtes, il les fait surtout en se promenant sur le quai, allant et venant tel un personnage important : C'est qu'il attendait les conducteurs de la Ficelle, en particulier l'un d'eux auquel il réservait un accueil encore plus chaleureux. Il leur miaulait une longue histoire, si longue que parfois la Ficelle sifflait pour couper court ! L'horaire doit être tenu.

Dali a vraiment un caractère unique. A peine arrivé aux Fontenailles, il est descendu plusieurs fois le long de la voie ferrée à Ouchy pour prendre logis pendant deux mois dans le carrousel du Quai Delamuraz. Tout le monde y était heureux ! Surtout le forain et le propriétaire du bar à sand-

wichs : il n'y avait plus de souris ! Et quand il n'y en a vraiment plus, la faim menace... Pauvre Dali, il faut bien alors accepter de se faire gronder et rentrer chez sa patronne en promettant de ne plus recommencer, ce qu'il fit ou presque !

A la maison, un heureux évènement se préparant, il fallut expliquer à Dali que le berceau accueillerait bientôt un petit garçon... Peine perdue, Dali obtint de sa bonne fée un même berceau avec coussin, voilages et dentelles !

Un compagnon comme Dali réserve bien des surprises : lorsqu'il se prend d'amitié pour un jeune renard qu'il installera dans la salle de bains... ou par exemple lorsqu'il décide de suivre sa patronne allant travailler à Ouchy ! Seule solution : l'enfermer un moment au kiosque jouxtant l'avenue d'Ouchy. D'ailleurs il aime les journaux, et en particulier les articles intéressants que l'on souhaiterait lire...

Depuis la disparition du petit pont des Fontenailles, son environnement s'est modifié au rythme des travaux du futur m2.

Les grandes excavatrices ont mangé les beaux magnolias et font trembler les maisons proches. Malgré ces périodes de forte activité sismique, Dali sort à la tombée de la nuit et va visiter le chantier tel un inspecteur chef des travaux finis !

Encore un peu de patience ! Un beau jardin recouvrira le tout nouveau métro. S'il n'y aura pas, comme à Hyde Park à Londres, un speaker's corner, on prévoit parait-il un "chat"-corner où Dali pourra continuer d'haranguer les humains pour leur plus grand bonheur et celui des merles de Sous-gare !

Valentin Mayor



festival de la cité de lausanne

du 7 au 15 juillet 2006

danse
musique
théâtre
cinéma

www.festivalcite.ch

Du 7 juillet au 15 juillet 2006, comme chaque année et depuis plus de trente ans, le quartier historique de la Cité à Lausanne accueillera la 34^{ème} édition du Festival de la Cité. Ce festival fait partie des derniers festivals gratuits d'Europe. Durant huit soirées, il offre au grand public plus de 200 spectacles et concerts à ciel ouvert. Arts réunis sur une dizaine de scènes, les disciplines sont diverses : musiques actuelles, chanson, lectures, jazz, musique classique, théâtre jeune public et tous publics, cinéma, arts de la rue, humour théâtre et danse contemporaine.

Quelques temps forts pour notre édition 2006 : «En attendant le Songe», mis en scène par Irina Brook ; «Requiem de W.A. Mozart», dirigé par Michel Corboz avec l'Ensemble Vocal de Lausanne et le Lausanne-Concert (l'orchestre du Festival de la Cité) ; «Centaures», «Larmes Blanches», «Empty Moves» (part I) par le Ballet Preljocaj.

Accès et stationnement, le Festival conseille aux automobilistes de parquer leurs véhicules au Parc du Vélodrome (autoroute sortie Blécherette) et utiliser les bus de la Ligne No 1 (arrêt pour le Festival : rue Neuve). Plus d'infos : www.t-l.ch.

Toutes les 20 min, dès 23h40, navettes gratuites depuis le Parc du Vélodrome et ce jusqu'à l'arrêt Riponne. Pour le retour, les navettes partiront de l'arrêt Riponne et vous achemineront au Parc du Vélodrome les mardi, mercredi et dimanche de 23h40 à 01h40 et les jeudi, vendredi, samedi de 23h40 à 2h40.

Pensez également à Taxibus Nuit, Réservation au 0800 805 805 et au Service Pyjama Horaires précis et trajets : www.service-pyjama.ch



OrangeCinema

Lausanne – Bellerive, du 14 juillet au 27 août 2006

Les beaux jours revenant, OrangeCinema, votre cinéma en plein air, vous accueille à partir du 14 juillet pour 45 soirées d'intenses émotions. Le site, avec une vue imprenable sur le Léman et les Alpes, ouvre ses portes chaque soir à 18h30.

Avant la projection, nous vous proposons de déguster quelques tapas entre amis ou en famille et partir à la découverte de la sélection de vins fins que vous propose les Dix vins sur le divan. Chaque semaine, la carte vous réservera de nouvelles surprises. Etonnez vos papilles avec notamment le caviar d'aubergines au balsamique, le saumon mariné aux orange ou les crevettes géantes au curry vert. Quant aux amateurs de douceurs sucrées, ils seront comblés par notre partenaire Crème d'Or. En effet, un cornet glacé sera offert à chaque spectateur.

Outre les grands succès de l'année, parmi lesquels «Le Secret de Brokeback Mountain» (30.07), «Les Bronzés 3, Amis pour la Vie» (09.08) ou «Mémoires d'une Geisha» (23.08), OrangeCinema vous propose 14 avant-premières, dont «Pirates of the Caribbean 2» (31.07), «Miami Vice» (15.08) ou «Indigènes» (18.08) récompensé par le prix d'interprétation masculine au Festival de Cannes.

A ne manquer sous aucune prétexte :

- Orange Family Night «L'Âge de Glace 2» (17.08) : tous les enfants de 7 à 12 ans sont invités par Orange (billets disponibles dans les points de vente, dans la limite des places disponibles)
- Orange Night «Avant-première surprise» (19.08) : jusqu'au dernier moment, le titre de cette avant-première sera tenu secret
- Orange Nord Sud Evening «An Inconvenient Truth» (25.08) : Orange présente en avant-première, avec le Festival International Médias Nord Sud, le film «An Inconvenient Truth» tiré du livre d'Al Gore, qui montre de façon impressionnante le problème du réchauffement de la planète

Le 27 août, OrangeCinema vous donne carte blanche pour la dernière projection de la saison. A vous de décider quelle avant-première clôturera cette édition 2006 : «Mistress of Spices» ou «Paris, Je t'aime». Tous les détails pour participer au vote dès le 14 juillet sur www.orangecinema.ch. Infos et programme complet : www.orangecinema.ch
Billets en vente dès le 5 juillet dans les cinémas EuroPlex Les Galeries et EuroPlex Flon, les Orange Centers de Lausanne (rue du Grand-Chêne 1-3 ; WTC, av. Gratta-Paille 2) et sur www.orangecinema.ch

Transports

Un parking gratuit est à votre disposition sur place dès 19h. Dernier bus ligne 2: départ 00h16 de «Bellerive»
Service TAXIBUS uniquement sur réservation. Appelez le 0800 805 805 jusqu'à la fin de l'entracte pour réserver votre course. Départs à l'arrêt TL «Bellerive» à minuit, 0h20, 0h40, 01h. Prix de la course : titre de transport valable (abonnement ou billet) + supplément TAXIBUS de CHF 4.-



Votre abonnement Mobilis en cours de validité, vous donne la possibilité de recevoir un des 100 billets mis en jeu. Pour participer, rendez-vous sur www.mobilis-vaud.ch où votre formulaire d'inscription vous attend ou appelez Infoline au 0900 564 900 (CHF 0,86/min) ! Distribution dans l'ordre d'arrivée des demandes.



Cards



Bus:net

une expérience positive

Depuis le 2 mai dernier, des équipes «bus:net» mènent une action de propreté à l'intérieur des bus. Cette initiative a été lancée conjointement par les tl et la FAREAS, dans la cadre d'un programme de travail d'utilité publique destiné à des personnes requérantes d'asile. La démarche apporte un «plus» à la qualité du service des tl, tout en contribuant à une meilleure intégration de ces personnes par le biais d'une activité d'occupation. Après une période d'essai de huit semaines, la présence des équipes «bus:net» sera prolongée au moins jusqu'à la fin de l'année 2006, voire étendue ailleurs qu'à St-François. En effet, tant du côté des membres des équipes de nettoyage, de la FAREAS que du public, notamment les voyageurs, les réactions sont positives et encouragent à poursuivre l'expérience.



L'énigme

Il y a 100 ans

Long de 19,8 km le tunnel du Simplon, l'un des grands axes de transport européen nord-sud, a été inauguré le 1^{er} juin 1906. Il y a donc tout juste 100 ans. Cet ouvrage ferroviaire légendaire vaut bien un concours. Notre question :

Quel est actuellement le plus long tunnel du monde en service ?

- L'Eurotunnel (France-Grande Bretagne)
- Le tunnel Sei-Kan (Japon)
- Le tunnel de base du Gothard (Suisse)

Notre concours précédent :

La nouvelle gare figurant sur notre photo parue dans le numéro 46 a «piégé» plus d'un lecteur. Il s'agissait bien de la station terminus «Bretaye» du chemin de fer Bex-Villars-Bretaye.

Après tirage au sort,

La gagnante est Mme Françoise Mauroux de Moudon

qui gagne deux cartes journalières valables sur l'ensemble des réseaux de chemins de fer et de bus des Transports publics du Chablais.



Début des travaux du tunnel du Simplon

22 23

Envoyez vos
réponses
d'ici au
31 août 06
aux tl,
banc public,
chemin du
Closel 15,
1020 Renens1

Au cœur des forêts joratoises avec la ligne des Chalets

Tous les dimanches du 2 juillet au 22 octobre 2006



Chalet-des-enfants

Titre de transport et horaires du bus Dimanche du 2 juillet au 22 octobre 2006

«Ligne des chalets» gratuite pour toute personne détentrice d'un titre de transport valable sur les zones 17 ou 18.

Les passagers de la Ligne des Chalets qui ne possèdent pas de titre de transport valable dans les zones 17 ou 18 devront prendre un billet auprès du conducteur. Un tarif unique à 2.40, 1/2 tarif fr. 2.- a été décidé, correspondant à une zone tarifaire. Ce billet à valeur de carte journalière sur la Ligne des Chalets uniquement.

Départ Chalet-à-Gobet	Arrivée Cugy	Départ Cugy	Arrivée Chalet-à-Gobet
9h33	9h53	9h55	10h15
10h33	10h53	10h55	11h15
11h33	11h53	11h55	12h15
12h33	12h53	12h55	13h15
13h33	13h53	13h55	14h15
14h33	14h53	14h55	15h15
15h33	15h53	15h55	16h15
16h33	16h53	16h55	17h15
17h33	17h53	17h55	18h15

C ulminant à un peu plus de 900 mètres d'altitude, la forêt des Bois du Jorat est un véritable joyau. La Ville de Lausanne, qui veille à l'épanouissement de ce patrimoine, souhaite mettre en valeur cette zone verte. L'idée d'y créer un «Parc naturel périurbain» fait son chemin. Cette démarche permettra de garantir une bonne gestion des lieux, une réglementation optimale des accès et une conservation durable de ce domaine forestier communal.

Dans le cadre de ce projet global, et à titre d'essai, la Ville va offrir tous les dimanches du 2 juillet au 22 octobre 2006, la ligne des Chalets desservie par un bus tl entre le Chalet-à-Gobet, Montheron et Cugy via le Chalet-des-Enfants et les Saugealles. Cette initiative vise à encourager la population à se déplacer en transport public pour découvrir la nature. 9 courses aller-retour sont prévues chaque dimanche.

Au rythme des chevaux

Tous les mercredis d'été du 12 juillet au 16 août, petits et grands sont conviés à parcourir le trajet conduisant du Chalet-à-Gobet au Chalet-des-Enfants sur un char tiré par des chevaux. Départs à 12h30 et arrivée à 13 h. Sur place, il est possible de profiter d'une promenade hippomobile dans les environs du Chalet-des-Enfants. Pour le retour, départ à 15h45 et arrivée au Chalet-à-Gobet à 16h30. Correspondances assurées avec les bus de la ligne tl 62.

