

## Dessine-moi un tram !



**Le Quiz**  
Des chèques REKA  
à gagner!  
page 19

# Le retour des trams à Lausanne



Le 6 février 1964, les trams lausannois effectuaient leur dernière course. Dans le rapport d'activité des tl on précisait même que la circulation des trolleybus qui les remplaçaient allait améliorer la fluidité de la circulation en ville. Quarante-cinq ans plus tard, on étudie la réintroduction du tram, cette fois-ci pour faciliter la mobilité globale dans notre agglomération, pour en améliorer la qualité de vie.

Le tram a pour ambition de transporter plus de passagers dans de meilleures conditions de confort et de manière plus performante que les lignes de bus et trolleybus. Il est une solution intermédiaire entre les lignes de bus et de métros qui exigent, elles, des flux très importants de passagers pour qu'elles soient justifiées économiquement.

Le tram a vécu ces deux dernières décennies un renouveau extraordinaire en Europe occidentale. Il a su profiter de développements technologiques importants, et il a donné un nouvel

attrait, une nouvelle dynamique aux transports publics urbains. Certaines villes en ont profité pour repenser complètement leur schéma de circulation, leur mobilité, voire la qualité de vie qu'elles veulent offrir dans leur centre. Ces réflexions, déjà initiées dans l'agglomération lausannoise, vont se poursuivre et s'intensifier ces prochaines années.

Un projet de tram est très complexe à réaliser. Il «consomme» en effet de l'espace urbain qui n'est pas extensible. Une coordination très poussée doit avoir lieu avec de nombreux partenaires, habitants, pendulaires, propriétaires, commerçants, entreprises, collectivités locales, sans oublier les nombreux services qui facilitent la vie en ville.

En tant qu'experts, les tl veulent s'engager à conseiller au mieux les collectivités tant communales que cantonales dans leurs choix de transports publics. Mais les décisions à prendre dépasseront cependant très largement ce contexte, car elles orienteront le développement du cadre de vie dans l'agglomération Lausanne-Morges.

Michel Joye, Directeur

## Sommaire

<b>L'actu du réseau</b>	«Le m2 m'a raccourci Lausanne !»	3
	Donner son sang au terminus du m2	5
	m2 : Offre spéciale pour les aînés	6
<b>Dossier tram</b>	Un peu d'histoire	7
	Le tram vedette des transports publics	8
	Le tram bâlois au cœur du débat citoyen	10
	31 millions pour des «Axes forts»	11
	Pascal Hennard : traceur de vieux trams	14
<b>Reportage</b>	Quand tl et théâtre font bon ménage	16
	Le théâtre du Jorat né dans un hangar de trams	18
<b>Astuce</b>	Pour voyager futé !	19
<b>Manifestation</b>	Mouiller son maillot sur 20 kils	20

## « Le m2 m'a raccourci Lausanne ! »

**Depuis sa mise en service commerciale le 27 octobre dernier, le m2 a transporté plus de 7 millions et demi de passagers. Une fréquentation réjouissante en progression régulière : le métro, adopté par les Vaudois, est pourtant encore en phase de rodage comme l'ont révélé des pannes survenues ces dernières semaines qui ont entraîné d'importantes interruptions partielles ou totales du m2.**

**C**aramba ! Des journalistes - embarqués dans le m2 pour se rendre à une conférence de presse sur... le m2 justement et ses récentes pannes - bloqués dans une rame qui soudain s'arrête. Sueurs froides côté tl et agacement partagé par la Direction de l'entreprise qui a voulu, en février dernier, expliquer à sa clientèle les causes des désagréments subis ces dernières semaines. Et éclairer ces incidents à la lumière d'explications techniques fournies par Matthias Handschin, directeur suisse d'Alstom Transport, fournisseur principal du m2. Les raisons invoquées : l'hiver particulièrement rigoureux, le gel, l'humidité, le froid, la neige malmenant certains équipements. Des experts supplémentaires ont été dépêchés à Lausanne pour renforcer l'équipe déjà sur place afin de remédier à ces problèmes. «Les conditions hivernales contraignantes ont fait apparaître des défauts qui n'ont pas été décelés jusqu'ici», a souligné Michel Joye, Directeur des tl.

Rester bloqué à l'heure de pointe après une journée astreignante, ou manquer un rendez-vous important suite à l'arrêt d'une rame est irritant. Il n'en reste pas moins que les Vaudois continuent à s'engouffrer en masse dans le m2. Le pic de fréquentation a été atteint le samedi 14 mars lors de la déferlante du Red Bull Crashed Ice avec plus de 80'200 passagers transportés. De façon générale, le m2 a modifié les habitudes des Lausannois qui l'ont définitivement adopté. Marinette\*, 65 ans, habite Epalinges. «C'est mon plaisir ! Rarement je le faisais avant le m2 : aller boire mon café à Ouchy, faire quelques pas au bord du lac et puis remonter ! Le métro m'a raccourci Lausanne !»

Avec un indicateur de fiabilité malgré tout à la hausse, une moyenne quotidienne de 70'000 passagers transportés, une cadence de 3'15 et 6'30

\*prénom d'emprunt



aux heures de pointe, les chiffres dépassent les prévisions : «Tout indique que nous pouvons espérer atteindre 20 millions de passagers en 2009», se réjouit Michel Joye. «Notre objectif est d'atteindre les 99% de fiabilité d'ici la fin de l'année», explique Philippe Leguay, responsable de l'exploitation du m2. Des améliorations techniques des équipements du m2 sont attendues des fournisseurs afin de fixer les problèmes rencontrés et de rendre plus performant le fonctionnement du système, notamment au niveau de l'information aux voyageurs (bornes aux stations, annonces vocales dans les rames, etc.). En réponse à la situation présente d'un niveau de disponibilité encore insuffisant, les tl ont accru la réactivité en déclenchant très tôt, suivant l'incident, un service de bus de substitution sur les tronçons qui ne sont plus desservis par le m2. A la question, souvent posée, du dédommagement à la clientèle en cas de pannes majeures, la réponse des tl est claire : «Les gens ne réclament pas de payer moins cher, mais tout simplement que le métro fonctionne !», relève Michel Joye. Le plus beau cadeau que l'on puisse leur faire c'est donc avant tout un m2 aussi performant et fiable que possible. Ce à quoi les tl et les fournisseurs travaillent d'arrache-pied.» *vm*





# Des jardins au fil du métro !

## **LAUSANNE JARDINS 2009**

La quatrième édition de Lausanne Jardins aura lieu du 20 juin au 24 octobre 2009.

Intitulée «Jardins dessus dessous» et étroitement rattachée au parcours du m2, la manifestation présentera une trentaine de jardins contemporains conçus par des architectes paysagistes du monde entier.

Notre dossier complet dans le prochain numéro de Banc Public...

[www.lausannejardins.ch](http://www.lausannejardins.ch)



# Donner son sang au terminus du m2

**Début mars, le Service régional vaudois de transfusion sanguine a déménagé dans le bâtiment Biopôle des Croisettes. Un cadre convivial, un accès facilité grâce au m2 et une carte Galaxy offerte aux donateurs.**

**P**eur de l'aiguille? Tendez le bras et détournez la tête. Le geste en vaut largement la peine: il sauve des vies. Or, la pénurie de produits sanguins est une situation malheureusement chronique au Service régional vaudois de transfusion qui se bat pourtant, à coups de campagnes médiatiques, pour tenir ses provisions à flot. «La demande des hôpitaux augmente chaque année de 2 à 3%, souligne Massimo Benzoni, directeur opérationnel. Nous ne sommes pas auto-suffisants. En 2008, nous avons collecté près de 30'000 dons grâce à la générosité de la population vaudoise, mais nous avons dû nous procurer auprès d'autres services 2'500 concentrés de globules rouges pour subvenir aux besoins.» Le déménagement du service vaudois au terminus du m2 n'a pas laissé les tl indifférents. «Le métro facilite l'accès au Centre, ce qui va encourager les gens à se déplacer en transport public. D'autre part, il nous semblait louable de pouvoir nous mettre, en offrant des cartes Galaxy aux donateurs, encore davantage au service du bien commun», relève Alexandre Mischler, responsable de la promotion au sein de l'entreprise tl.

Malheureusement, toute personne qui veut offrir son sang n'est pas forcément «apte» à le faire. Ainsi, environ 30% des nouveaux donateurs sont refusés car ils ne répondent pas aux nombreux

critères en vigueur. «Le but de ces critères est de garantir une sécurité maximale autant pour le patient que pour le donneur lui-même. Ceci dit, quand on a fait la démarche intellectuelle de donner son sang et qu'on se voit refusé, c'est souvent une frustration énorme», constate Massimo Benzoni. Mieux vaut donc connaître la liste d'aptitude au préalable (tél. gratuit 0800 14 65 65 ou sur [www.mavietonsang.ch](http://www.mavietonsang.ch)).

En résumé, peut donner son sang qui a 18 ans révolus, pèse au moins 50 kg et est en bonne santé. Fréquenter un nouveau partenaire depuis moins de 6 mois est une contre indication, de même qu'avoir séjourné dans une région où sévit la malaria au cours des 6 mois précédents, ou avoir récemment effectué un tatouage ou un piercing. «Nous essayons de faire du lobbying auprès des autorités pour alléger certains critères, car plusieurs mesures semblent excessives et mettent à mal les efforts de recrutement des services régionaux qui «perdent» des donateurs au nom du principe de précaution.»

Malgré ces difficultés, plus de 20'000 Vaudoises et Vaudois participent à cette chaîne de solidarité, en donnant bénévolement un peu de leur temps et de leur

sang pour venir en aide à ceux qui en ont besoin. Alors faites de même, rendez-vous aux Croisettes! vm



Offre spéciale pour les aînés

# Après-midis «découverte du m2» pour voyager en toute sécurité



**S**ensibles au bien-être des voyageurs, les tl organiseront les 7, 8 et 28 mai prochains, de 14h à 16h, des visites du m2 tout particulièrement destinées aux aînés, pour les aider à se familiariser avec ce nouveau moyen de transport et ses accès. Le départ se fera depuis Lausanne-Flon et la visite par petits groupes suivra la ligne du métro en s'arrêtant aux stations qui offrent des particularités.

Cette découverte accompagnée permettra aux aînés de mieux comprendre le fonctionnement du métro automatique, de faire connaissance avec les systèmes de sécurité et de surveillance mis en place, d'adopter les comportements qui facilitent la vie et permettent d'apprécier ce système de transport novateur, en toute sérénité.

**Renseignements et réservation  
au 021 621 02 08.**

**Attention, le nombre de places est limité ! Les premiers inscrits seront donc les premiers servis. En cas de forte affluence, de nouvelles dates seront proposées ultérieurement.**

**La visite, suivie d'une petite collation, est offerte par les tl.**

**Chaque participant recevra une confirmation par courrier postal.**

**Nous nous réjouissons de vous y retrouver nombreux !**



# Les premiers trams dans la presse

« Les Lausannois ont un grand plaisir à leur tramway. On y monte en famille, le dimanche, pour des «tours de ville» ou des courses à Chailly et Lutry et entre la Gare et St-François. Les voitures jaunes de M. Palaz sont toujours bondées. Dans un mois, le pli sera si bien pris qu'il faudra un effort de mémoire pour se rappeler le temps où, sans se plaindre, à Lausanne on marchait. Quand le Département fédéral des chemins de fer aura permis qu'on monte à la Pontaise et surtout qu'on en descende, la fête sera complète. (...) Le sentiment des Lausannois est double en voyant les wagons T.L. glisser allègrement sur les rails : il est fait de plaisir et d'orgueil. Maintenant, nous n'avons plus rien à envier à Zurich ou à Genève. Lausanne a passé grande ville. (...) Incontestablement, le tramway va pousser au large et étendre la ville. C'est fort heureux. Nous pourrons ainsi, petit à petit, sortir la ville des deux vallées du Flon et de la Louve que nos pères ont encombrées de leurs bâtisses, nous mettre au grand air et au soleil, sur les coteaux où croît la vigne. (...) Nos pères ont assis Lausanne sur trois ou quatre collines et l'histoire nous apprend que de l'une à l'autre, on s'est toujours consciencieusement tiré dans les jambes. Le moment est venu de quitter cette tradition qui nous a joué de vilains tours. Si le tramway pouvait avoir ce bon effet d'élargir un peu notre horizon et de nous donner cet esprit public qui nous manque, ce serait un grand gain. »

Tiré de la *Gazette de Lausanne*, 16 septembre 1896

1900, le tram à St-François, on reconnaît l'église à droite et le premier kiosque des tl





# Le tram, vedette des transports publics



Le tram n° 7 au terminus de Renens en 1960

Christophe Jemelin, géographe, spécialiste ès mobilité, responsable de projets tl, Développement et planification de l'offre.

**Dès 2015, un nouveau tramway reliera la gare de Renens au Flon avant de rejoindre, dans un second temps, le Plateau de la Blécherette au nord et Villars-Ste-Croix à l'ouest. Ce projet s'inscrit dans le renouveau des transports publics urbains en Suisse romande, amorcé dans les années 2000. Interview de Christophe Jemelin.**

**On assiste depuis quelques années à une véritable frénésie de projets en matière de mobilité urbaine. Comment s'explique-t-elle et comment s'inscrit-elle dans l'histoire du développement des transports publics (TP) suisses ?**

On est obligé de séparer Suisse romande et Suisse alémanique pour traiter cette problématique. Les vraies questions se sont posées dans les années 1960. C'est à cette époque, dans les

ville alémaniques, qu'on décide soit de supprimer les trams comme à Lucerne ou St-Gall, soit de les garder. C'est aussi l'époque du grand débat tram-métro. Car le métro est alors très à la mode. Si l'on conserve le tram, ne doit-on pas le remplacer par le métro ? C'est ce qui a failli se passer à Zurich. A partir des années 1980, on développe Outre-Sarine une forte conscience écologique. Il est donc naturel et obligatoire de continuer de développer régulièrement les TP. La première communauté tarifaire est créée à





Photomontage

Bâle. On achète alors l'«Umweltabo» en faisant clairement un geste pour l'environnement. Aujourd'hui, on est dans une phase de consolidation du rôle important joués par les TP dès les années soixante. Depuis les années 2000, de nouveaux projets apparaissent, liés à tout ce qui touche aux friches industrielles ou au développement de nouvelles zones : projet du Glattalbahn à Zürich, qui vient d'être inauguré en direction de l'aéroport ; centre commercial géant - Westside - à l'ouest de Berne ; tram transfrontalier à Bâle.

### **En quoi la situation en Suisse romande est-elle différente ?**

En Suisse allemande, les politiques ont continué d'investir dans les transports publics depuis les années soixante. Du côté romand, on assiste à cette même période à une éclipse dans le développement des TP. L'automobile triomphe, c'est

elle qui doit résoudre tous les problèmes. Lausanne-Genève est d'ailleurs le premier tronçon autoroutier à relier deux villes suisses, en 1964. Le tram gêne, on le supprime, lui préférant la souplesse qu'apportent bus et trolleybus. On commence à se réveiller dans les années 1980, à l'exemple des Français qui reconstruisent des réseaux de trams ex nihilo. Le tram comme mode de transport moderne est relancé à Genève, alors qu'à Zurich, à Berne ou à Bâle, les motrices circulent alors toujours dans leur livrée vieillotte. A Lausanne, le seul projet marquant est le tsol (m1). A part lui, le réseau n'a quasi pas évolué à cette période. Le véritable déclic s'est fait autour du projet du m2 et de la votation populaire qui a redonné sa légitimité aux projets de TP grâce aux citoyens. Puis, au début des années 2000, la Confédération entre dans le jeu, d'abord par le biais de son fonds d'urgence, puis grâce à la thématique des projets d'agglomération. Elle semble enfin réaliser que la Suisse est un pays urbain...

### **Quelles sont les raisons du retard pris par la Suisse romande dès les années 1960 ?**

La raison principale est sans doute l'absence de l'appui citoyen. On n'a pas eu de votations en Suisse romande dans les années 1960 pour savoir s'il fallait ou non supprimer les trams. A aucune reprise on n'a pensé judicieux de consulter le peuple, car il allait de soi, selon les autorités, que le citoyen préférerait un mode de transport individuel. Ensuite, l'effet induit était presque naturel : on a investi dans l'autoroute, des centres commerciaux se sont développés dans ces zones. Cette péri urbanisation a poussé les gens à s'établir loin des villes. Les centres urbains ont perdu de leur attractivité. Plus les gens habitent en périphérie, moins ils utilisent les TP, donc on s'est dit que les investissements routiers étaient plus utiles. On a souvent traité les Suisses romands d'accros à la bagnole, mais il faut se rappeler que pendant très longtemps, on a tout fait pour qu'ils le soient !

### **Pourquoi un tel retour du tram ?**

Le tram apporte d'abord une réponse au problème de capacité, offrant un débit vraiment plus important par rapport au bus. Avec un seul conducteur on transporte environ 250 personnes. En France, dès les années 1970 à Greno-

ble par exemple, on atteint une limite physique d'exploitation de réseaux de bus (couloirs de bus surchargés). A cette période, le métro reste très cher pour des villes de taille moyenne. On se tourne logiquement vers le tram qui rapidement devient un outil d'urbanisme, autant si ce n'est davantage qu'un outil de transport. Et puisqu'il va réembellir toute la ville, il est aussi un outil politique. Les maires français qui intègrent à leur campagne la création d'un tram se font systématiquement réélire. C'est sans compter les constructeurs qui s'introduisent dans la brèche et proposent désormais des trams «personnalisables». Le tram devient donc un outil de marketing urbain, un emblème pour la ville.

### Cette «culture» tram touche-t-elle pareillement la Suisse ?

Non, ou alors dans une moindre mesure. En Suisse, on a longtemps privilégié la technique au design. Et on ne fait pas du tram un outil de campagne politique aussi personnalisé. En Suisse romande, je dirais que les deux priorités sont le facteur capacitaire et la desserte de nouveaux quartiers. Ensuite, on profite du tram pour embellir et développer les quartiers traversés, revoir la circulation, etc.

### Rétrospectivement, était-ce une erreur d'arracher le réseau lausannois ?

Ça l'était probablement en partie, du moins par exemple pour le tronçon Renens - St-François. Lausanne a commencé à remplacer ses trams extrêmement tôt, dès les années trente, et a misé très vite sur le trolleybus en considérant que c'était à la fois un mode de transport puissant à cause du moteur électrique, non polluant et plus souple que le tram. Les images d'archives nous montrent des trams lausannois perdus au milieu des voitures. Aujourd'hui, on soigne beaucoup mieux l'insertion des lignes dans les rues. On s'arrange pour que ce soit du site propre ou du site partagé, on gère sa circulation avec les feux, on réfléchit beaucoup plus à son efficacité. A Genève, c'était clairement une erreur, car on reconstruit aujourd'hui des tronçons entiers du même réseau défermé (124 km en extension maximale !).

### Le tram bâlois au cœur du débat citoyen

«A Bâle, le maintien du tram s'est fait au prix de contorsions démocratiques. En 1952, un comité s'oppose à la poursuite du réseau de tram en avançant qu'il faut libérer les rues pour les voitures. Les politiques, eux, restent convaincus du bien-fondé de ce mode de transport. N'arrivant pas à influencer ce groupe d'opposants pour les faire changer d'avis, les autorités vont les contrer par une série d'études techniques et scientifiques, leur démontrant par A+B que supprimer le tram serait une immense erreur. Efficace : les opposants retirent leur initiative avant même de la soumettre au peuple. Ce cas est intéressant, car les milieux politiques, en agissant vigoureusement très en amont, recourant à l'appui d'acteurs extérieurs, ont atteint leur objectif puisque l'initiative contre le tram est retirée.

Quelques années plus tard, les adversaires du tram ressortent du bois, déposent un référendum contre la proposition de crédit qui doit permettre le rachat de nouvelles motrices de tram. A la surprise générale, le référendum est accepté. Les opposants espèrent la fermeture de la ligne en raison de la vétusté du matériel. Mais l'exploitant – une entreprise municipale – réussit à réorganiser sa flotte sans supprimer la ligne.

Les deuxième votations intéressantes à Bâle sont celles qui concernent la connexion des chemins de fer régionaux au réseau de tram urbain. Bâle-campagne veut se raccorder au réseau urbain, mais les citoyens de Bâle-Ville refusent de payer leur part de subvention. Le canton de Bâle-Campagne prend alors sur lui de payer à la place de Bâle-Ville pour pouvoir être raccordé. Encore une fois, la volonté politique est très forte, appuyée par des groupes de citoyens partisans qui lancent des pétitions et des motions dans les Conseils communaux. L'exemple bâlois rappelle, à une autre échelle, nos relations avec la France. La Suisse paie par exemple une partie de la réhabilitation de la ligne entre Bellegarde et Bourg-en-Bresse pour être mieux reliée, grâce au TGV Genève-Paris. Alors que la France, elle, n'était de prime abord pas intéressée à rouvrir cette ligne.»

Christophe Jemelin, auteur du premier ouvrage sur la saga mouvementée des transports publics urbains suisses, de leur création au XIXe à aujourd'hui





# 31 millions pour des «Axes forts»

**La récente votation par le Grand Conseil d'un crédit d'étude de 31 millions lance officiellement la première étape du futur tramway et de lignes de (trolley)bus en site propre.**

**Sur quoi ce crédit porte-t-il exactement ? Et quels rôles canton, communes et exploitant y jouent-ils respectivement ? Le point avec Michel Buthion, directeur du projet «Axes forts».**

**L**e projet de futur tram sera-t-il aussi rassembleur que le m2 ? C'est en tout cas un OUI ! retentissant qu'ont prononcé le 24 mars dernier les députés vaudois. En acceptant le crédit de 31 millions par 108 oui et un non, le Grand Conseil a également plébiscité les lignes prévues de (trolley)bus en site propre tels qu'ils définissent ensemble les «Axes forts» des Transports Publics Urbains (AFTPU) à l'horizon 2020, prévus par le Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM). «Ces Axes forts doivent accompagner le développement harmonieux et créatif de l'agglomération qui attend, d'ici 2020, 70'000 habitants et emplois supplémentaires qu'elle doit pouvoir accueillir sans augmenter, voire en diminuant, le trafic routier», précise Michel Buthion. Cet ingénieur français, spécialiste des systèmes ferroviaires et chef de projet système de transport durant la construction du m2, dirige désormais le projet des AFTPU. «C'est un projet passionnant, notamment du point de vue citoyen : il s'inscrit davantage dans la ville qu'un métro qui y a des émergences un peu comme une taupe. L'intégration dans la ville du tram et de bus à haut niveau de service se révèle cette fois sur l'entier du parcours. Ce qui implique donc une grande concertation entre les différents acteurs impliqués.» «Intégrer un tram ne signifie pas seulement construire une voie ferrée dans l'espace public, poursuit Patrick Nikles, chef de projet Aménagement. Mais plus largement requalifier l'espace public (rues et places), les espaces verts, bref, aménager la ville avec une voie de tram. Et ce travail implique aussi bien des ingénieurs civils que des architectes urbanistes, des paysagistes et des spécialistes en circulation.»

## Un tram Renens-Flon en 2015

L'enveloppe de 31 millions finance les études (avant-projet et projet définitif) de la première étape de réalisation des «Axes forts» qui permettra, pour un montant de l'ordre de 450 millions de francs (dépôt et matériel roulant compris – valeur 2008), la mise en service en 2015 d'un premier tronçon de tram Renens-Flon, ainsi que la mise en site propre d'une dizaine de kilomètres de lignes (trolley)bus existantes dans l'Ouest lausannois, le cœur de la ville de Lausanne et l'Est lausannois, pour augmenter leur efficacité, leur vitesse, leur régularité. A relever – fait important – que l'avant-projet de la seconde étape de «l'Axe fort tramway» (prévue, elle, dès 2018) est également compris dans les 31 millions: soit de se déterminer sur le tracé du tram allant du Flon au stade des Marronniers ainsi que sur le tronçon compris entre la sortie de la gare de Renens et le quartier Arc-en-ciel, passage délicat au vu du manque d'espace entre les bâtiments et le domaine ferroviaire qui doit être également étendu pour permettre l'augmentation des prestations CFF.

En décembre 2008, le Conseil fédéral a donné un préavis favorable pour le cofinancement de nombreux projets du PALM via son fonds d'infrastructures. Il a la volonté de s'engager à payer 40% du montant total de la facture des infrastructures. «Si l'attribution de subvention est confirmée, relève le directeur du projet, les chantiers de cette première tranche des «Axes forts» pourraient débiter dès 2011, mais au plus tard le 31 décembre 2014. Notre ambition forte est d'initier les travaux dans la première moitié de 2013.»

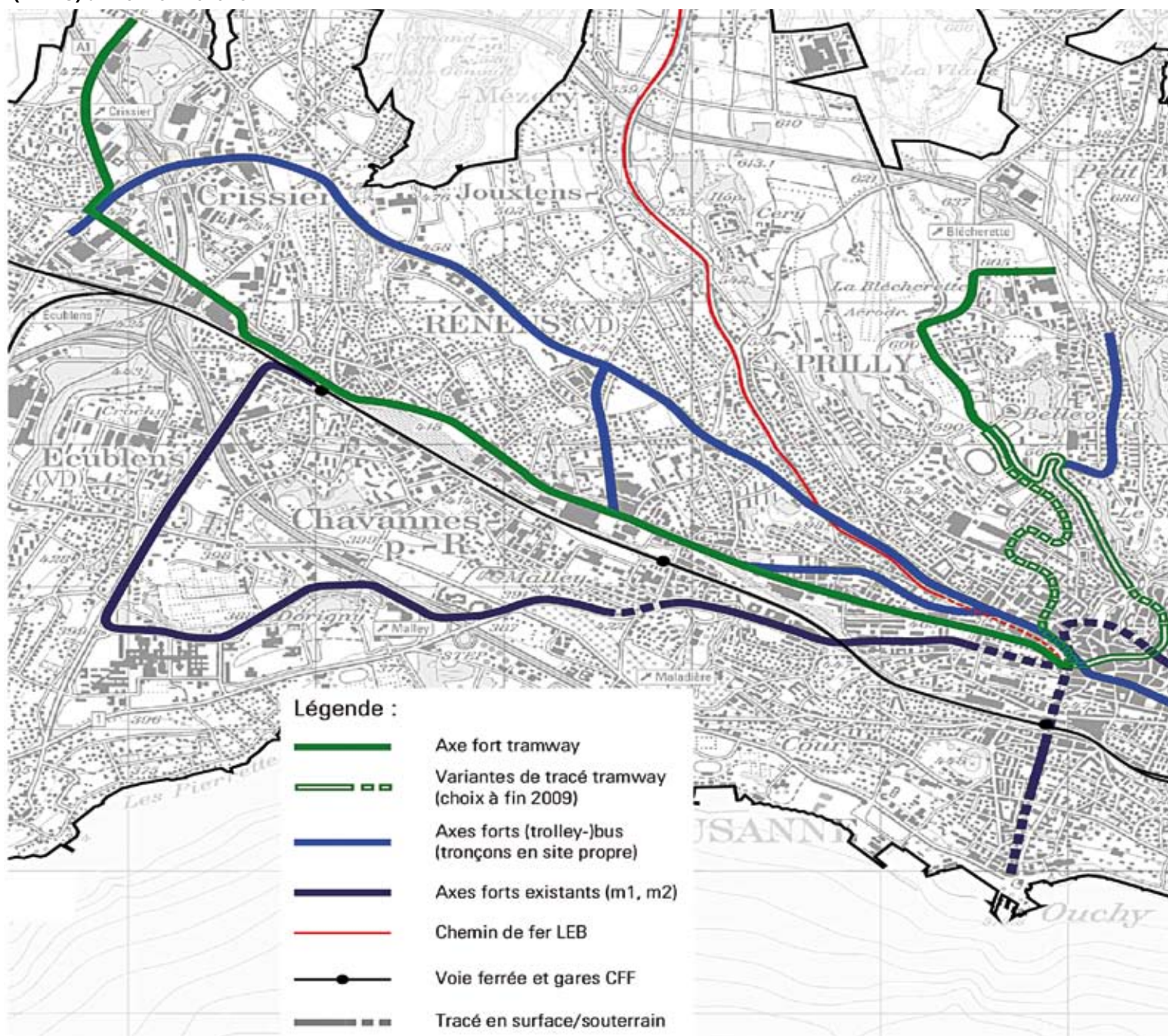


**Michel Buthion, directeur du projet «Axes forts»**

### Canton, communes et exploitant: une démarche de consensus

Partie intégrante du PALM – lui-même mis en œuvre dans le cadre d'une structure partenariale rassemblant l'Etat de Vaud, les communes concernées (regroupées en schémas directeurs), et les associations communales Lausanne Région et Morges Région – les AFTPU s'inscrivent dans une même démarche de consensus. Pour mener les études visant à leur réalisation, une structure décentralisée sur trois secteurs (Est, Centre et Ouest) est mise en place. «Avec ses thèmes d'action à la fois géographiques et transversaux, le projet implique une organisation qui doit à la

Réseau d'Axes Forts de Transports Publics Urbains  
(AFTPU) à l'horizon 2020. © PALM





fois prendre en compte l'expression des citoyens concernés, la compétence des techniciens, la volonté politique et ceci tout en ayant un regard à la fois dirigé vers l'efficacité du transport et vers son intégration urbaine sur l'entier du parcours», résume Michel Buthion. Au niveau de l'aménagement, par exemple, il s'agira donc de définir de concert une architecture de ligne et se mettre d'accord sur une ambiance à l'échelle de l'agglomération, tout en conciliant les particularités des communes (éclairage urbain, espaces verts, places publiques, abris et bancs, etc.) et des lieux traversés (que faire de ce cèdre pluriséculaire ou de telle façade historique, comment mettre en lumière le patrimoine architectural, etc.). Ainsi, pour tenir compte des impacts locaux qu'aura le projet, notamment au niveau des accessibilités urbaines, du maintien de la vie économique tout au long du tracé, les études devront être menées à un niveau de détail élevé. Le tram doit être un atout et non une gêne...

Les études, financées par l'Etat de Vaud, seront conduites en étroite collaboration avec les communes territorialement concernées. Le pilotage global du projet sera assuré par une Délégation

politique (DEPOL) présidée par François Marthaler, conseiller d'Etat en charge du Département des Infrastructures, à laquelle seront associés les schémas directeurs de l'Est, du Nord et de l'Ouest lausannois ainsi que la Ville de Lausanne et Lausanne Région. Au niveau opérationnel, la DEPOL s'appuiera sur une structure de coordination technique ainsi que sur un groupe de concertation. Au sein de ce dernier siègeront des représentants des groupes politiques représentés au Grand Conseil, des associations ou organismes actifs dans les domaines de la mobilité et de l'environnement ou des représentants des milieux économiques.

La Direction de projet, constituée au sein des tl, répond à la DEPOL. Elle travaillera également de concert avec les communes impliquées, qui elles-mêmes constitueront des structures de pilotage pour traiter les problématiques d'aménagement urbain qui sont de leur compétence. Dans ces domaines également, les riverains auront la possibilité de faire part de leur sensibilité au projet dans le cadre de groupes de concertation mis en place dans chaque secteur concerné. Une organisation efficace à la hauteur d'un projet d'envergure... *vm*

**Rapports et exposé des motifs :**  
[www.agglo-lausanne-morges.ch](http://www.agglo-lausanne-morges.ch)  
[www.vd.ch/fr/organisation/autorites/grand-conseil/seance-du-24-mars-2009/expose-des-motifs-et-projets-de-decrets-tl](http://www.vd.ch/fr/organisation/autorites/grand-conseil/seance-du-24-mars-2009/expose-des-motifs-et-projets-de-decrets-tl)



# Traceur de vieux trams

**Pascal Hennard, passionné d'histoire et mordu de tramways, a retrouvé d'anciens véhicules du réseau de tram lausannois qui circulent en Suisse et en Autriche. Portrait.**



**L**e 6 janvier 1964, les Lausannois font leurs adieux à leur dernier tramway, un attelage composé d'une motrice et d'une remorque de la ligne 7 (Renens – La Rosiaz). Une page se tourne. «Les nostalgiques de temps paisible se rappelleront une ambiance disparue avec le dernier tram : celle d'une certaine douceur de vivre. Il y avait parfois à bord des passagers grincheux et des contrôleurs mal lunés ; mais il y avait surtout beaucoup de bonhomie, des habitués qui se saluaient entre eux et que saluaient des équipages bien connus. On parlait dans les trams. On célébrait ensemble une sorte d'aventure répétée et toujours renouvelée cependant. Le dialogue érotique du conducteur et du contrôleur, l'arrivée redoutable d'un inspecteur, l'incident de parcours, pimentaient nos quotidiennes migrations : le tram savait être imprévisible.» Ces mots de Jean-Pascal Delamuraz, alors syndic de Lausanne, servent de préface à l'épopée 1896-1964, "Les tramways lausannois", parue sous la direction de Michel Grandguillaume en 1977. L'ouvrage, plus de trente ans après sa parution, reste une référence en la matière et fait le bonheur des mordus d'histoire des transports publics.

## Une histoire de famille

A l'instar de Pascal Hennard, assureur de son état, qui en a fait un de ses livres de chevet. «Je suis né en 1965. Autant dire que je n'ai aucun souvenir d'enfance lié à la circulation des vieux trams. Mais tous ces rails dans les rues, sur la descente de Prilly ou sur les quais de Lutry, qui ne servaient plus à rien, me fascinaient comme gamin et mon père (ndlr. Raymond Hennard, conducteur de trolley, instructeur, puis inspecteur tl entre 1958 et 1993) m'a transmis le virus en me racontant plein d'anecdotes à leur sujet.» Un paquet de petites histoires transmises également par ses grands-parents maternels. «Le père de ma grand-mère maternelle a été conducteur





de tram à la compagnie du Val-de-Ruz depuis l'année de la mise en service, en 1903, jusqu'en 1935. Et je me souviens que mon grand-père filmait en super-8 depuis chez lui le tram en difficulté dans la montée de Béthusy. Ces images m'ont marqué, comme cette photo d'une motrice bloquée par la neige.» Durant le chantier, sur cette même avenue, entre 2006 et 2008, les anciens rails sont déferrés. «Ma maman s'en est procuré un bout et me l'a offert», sourit-il. «Quant à ma femme, elle vient d'Helsingborg en Suède où un réseau de tram a aussi été démantelé en 1962. Si elle ne partage pas ma passion, au moins elle la comprend !»

## Cinq rescapés du réseau

Le tram, Pascal Hennard le collectionne en miniature, ramenant un modèle réduit de chacun de ses voyages – Hong Kong, San Francisco, Boston, Londres, Paris. «C'est un mode de transport qui renforce l'âme d'une ville.»

Sa lecture attentive de l'épopée de Grandguillaume l'a fait partir sur les traces des derniers survivants du réseau lausannois. «Une voiture de la ligne Lausanne-Moudon, retirée en

1963 et revendue au Bex-Villars-Bretaye, circule encore occasionnellement dans sa livrée bleu-ciel sur le réseau Blonay-Chamby. En plus de ce véhicule, trois autres tramways ont été acquis en 1963 par le Trogenerbahn (St-Gall - Trogen) qui les a transformés puis revendus en 1982 et 1984 à une compagnie autrichienne, le Traunseebahn, dans la région de Linz. J'ai découvert que deux de ces véhicules – la Broye et le Talent – circulent toujours dans une livrée rouge et blanche.» Le Trogenerbahn fait également l'acquisition de plusieurs remorques construites à l'époque par les ateliers tl. «L'une a été remise en état en mai 2007 par l'Association pour la conservation des véhicules historiques Forchbahn. Une autre a été cédée au musée de l'Association Rhein-Schauen, en Autriche.» Selon Pascal Hennard, il y a peu de chance que d'autres tramways existent encore, car la plupart ont été recyclés par l'entreprise de démolition Bader à Romont. «Ces cinq véhicules forment ce qu'il reste probablement de l'épopée des tramways lausannois, débutée en 1896.» *vm*



# Quand tl et théâtre font bon ménage

**L'Opéra de Lausanne et le Théâtre du Jorat abritent leur atelier de construction de décors et stockent leur matériel de scène dans les entrepôts tl de la Borde et de Mézières.**

**D**ans l'air, une odeur de bois mêlée de peinture. Au sol, de larges fresques tachetées façon Jackson Pollock. Mais rien d'artistique à ces camaïeux de bleus, «il s'agit simplement des traces laissées par les travaux de peinture», sourit Jean-Marie Abplanalp, responsable des ateliers de construction de décors à l'Opéra de Lausanne qui occupent, depuis 1997, une aile des entrepôts tl de la Borde. Au sol encore, un nuage très lisse, tout noir, et un monceau d'immenses cailloux, en préparation pour Madame Butterfly de Puccini. Au fond, quatre cubes colorés, luisants de peinture fraîche pour le défilé de mode d'Agatha Ruiz de la Prada, décoratrice-costumière de l'opéra pour enfant Le Chat Botté.

L'opéra et le théâtre ont besoin d'espace. A la Borde, ce volume se voit grignoter en grande partie par le stockage des décors réalisés dans le cadre de (co-)productions. Ainsi, s'alignent et s'empilent, parmi d'autres, les éléments détachés des Contes d'Hoffmann (Offenbach ; février 2003), de Rigoletto (Verdi ; septembre 2005), de La Chauve-Souris (Strauss ; décembre 2007) ou encore de La Bohème (Puccini ; février 2008). «Malgré la place à disposition, on est vite saturés en période de construction. On s'étale partout, c'est une fourmilière où s'agitent une quinzaine de personnes», explique Jean-Marie Abplanalp. En temps «normal», le capitaine des ateliers coordonne le travail de trois employés fixes, un chef menuisier, un ébéniste-menuisier

 OPÉRA DE LAUSANNE



PAN Y TOROS

FRANCISCO A. BARBIERI

**Venez découvrir la Zarzuela et retrouvez l'ambiance castillane des corridas et des castagnettes !**

L'origine de la zarzuela remonte au XVI<sup>e</sup> siècle. Son nom provient des ballets de cour donnés aux fêtes du palais de Zarzuela, près de Madrid.

C'est un genre théâtral composé de musique, paroles et chant, qui permet d'approcher la mentalité castillane. «Pan y toros» se passe en 1790, en pleine tourmente révolutionnaire entre l'Espagne et la France. La monarchie tente d'empêcher le peuple de réfléchir avec du pain et des corridas.

La billetterie pour tous les spectacles est ouverte à l'Opéra de Lausanne, av. du Théâtre 12, du lundi au vendredi de 12h à 19h. Vente en ligne [www.opera-lausanne.ch](http://www.opera-lausanne.ch) et auprès des magasins Fnac.

LE CONCOURS  
**bancpublic**

Lecteurs de banc public, tentez votre chance pour gagner l'une des 30 invitations pour PAN Y TOROS le dimanche 19 avril à 17h à la salle Métropole. Pour participer, rendez-vous sur [www.t-l.ch](http://www.t-l.ch) ou appelez Infoline au 0900 564 900 (CHF0,86/min) ! Tirage au sort le 14 avril 2009. Les gagnants seront avertis personnellement.



**Jean-Marie Abplanalp,**  
responsable des ateliers

et un serrurier. Ce dernier élabore la structure métallique qui rigidifie le décor, le supporte et le fait bouger. Un travail complexe, masqué la plupart du temps par la toile ou le bois. Le reste du personnel est engagé au coup par coup, en fonction du type de décors à réaliser. Chaque production implique donc la réunion de corps de métiers différents. «C'est le côté génial du travail. La base est la même : d'une maquette, on élabore les plans et les coupes des éléments et on réalise l'échantillonnage des couleurs et des matériaux. Mais la réalisation est à chaque fois différente !». Production, mais aussi adaptation de décors réalisés pour des amphithéâtres par exemple, qu'il faut installer sur scène frontale. «Si on apporte des modifications aux décors, il faut faire attention de penser à leur réadaptation car tout ce qui est transformé doit être rendu dans son état originel. Cela compte également pour les costumes...», précise Christine Martin, administratrice.

La véritable caverne d'Ali Baba se situe en sous-sol : on y époussette de vieilles lampes, déniche bustes et lutrins, cannes et bouquets de fleurs, malles, vieux skis ou bouées de sauvetage. Une palette d'accessoires qui finiront d'habiller la scène. «On achète tous ces objets, mais il arrive aussi qu'on doive en réaliser. Le plus spécial a été le trône géant en or et en argent chromé, réalisé pour la production de Lucio Silla (Mozart, 2001). Le metteur en scène, Jean-Marc Bory, a accordé une grande importance aux accessoires et aux décors pensés par le designer Mattia Bonetti. On a troqué les habituels peintures au spray et papiers dorés contre de véritables bains d'or dans lesquels il a fallu tremper chaque pièce, vis et boulons, l'un après l'autre.» Preuve qu'un décor n'est pas forcément éphémère et que sa vie n'a pas pour finitude un dépôt de trolleybus : le trône flamboyant a poursuivi son existence, vendu aux enchères chez Phillips de Pury à New-York. *vm*





Le Théâtre du Jorat a été construit en 1908 sur le modèle du Théâtre de Bussang, dans les Vosges : tout en bois, il a la forme d'une grange et s'harmonise avec le style des habitations alentours. Il peut accueillir 1000 spectateurs.

## Le Théâtre du Jorat, né dans un hangar de trams

L'histoire de la «Grange sublime» est liée aux t1, avant même sa construction en 1908. Tout commence en 1903. A Mézières, le pasteur Emile Béranger a l'idée de monter une pièce de théâtre pour célébrer le 100e anniversaire de l'entrée du Canton de Vaud dans la Confédération. René Morax écrit alors *La Dîme*, donnée en représentation dans le hangar des tramways. En effet, aucun autre local du village n'est assez grand pour accueillir un spectacle d'une telle ampleur. Le succès est prodigieux et ouvre la voie à la construction du Théâtre du Jorat, une des premières expériences de théâtre populaire de Suisse romande, qui deviendra au fil des ans une véritable institution. Sa renommée est définitivement assurée en 1911, lorsqu'il élargit son champ d'activité et présente l'opéra classique *Orphée*, de Glück, sous la direction de Gustave Doret. Succès fou : le tram du Jorat déborde de monde. D'ailleurs, au départ de la place du Tunnel à Lausanne, en guise de numéro de ligne ou de destination, un simple panneau indique *Orphée* à l'avant de la voiture...

En face de l'ancienne gare de Mézières, qui voit s'arrêter aujourd'hui les autobus à deux étages de la ligne 62, l'entrepôt t1, outre de poursuivre sa vocation de garage pour les Rétrobus, abrite le matériel de montage et de scène du Théâtre du Jorat depuis 1999. «Il est arrivé qu'on

doive vider le dépôt pour construire les décors ou aménager les lieux pour faire les répétitions», souligne René Meillard, responsable technique. Non chauffée, la Grange sublime n'accueille jamais de spectacles jusqu'à l'été. En 2008, l'année de son centenaire, l'institution joratoise a connu – une fois de plus – d'importantes difficultés financières. Situation véritablement critique puisque son avenir était cette fois remis en question, entravé par une dette de plus d'un million de francs. Aujourd'hui, grâce à l'engagement de la Fondation Sandoz et un prêt de fonds sans intérêt, l'institution peut poursuivre ses activités mais la saison 2009 est bien réduite, avec un programme concentré sur septembre. «Ce temps nous permettra d'effectuer d'importants travaux de rénovation et de redéfinir notre stratégie, explique la nouvelle directrice Anne-Catherine Sutermeister. Nous souhaitons développer des projets originaux avec les artistes et institutions d'ici, sans pour autant renoncer aux accueils internationaux. Espérons que cet engagement nous permettra d'obtenir plus de subventions de la part des collectivités publiques qui aujourd'hui ne couvrent que 10% des frais.» Tout sera donc entrepris pour faire revivre le lieu vénérable. Trop sublime pour disparaître. *vm*



# Le Quiz



Vous avez été nombreux à participer à notre concours.

Le Quiz paru dans le numéro 53 concernait le nombre d'arrêts portant un nom différent desservant le réseau tl.

La réponse était 475.

Le tirage au sort parmi les réponses justes a souri à :

**Christiane Chapuis-Monod de Lausanne,**  
**Danielle Göldi du Petit-Lonay,**  
**Janine Kormann de Lausanne**

qui gagnent un chèque Reka d'une valeur de CHF 100.- ainsi qu'une carte Galaxy d'une valeur de CHF 50.-.  
Bravo et félicitations à tous !

## La question du mois

À quelles villes se rattaches ces différents trams ?  
Inscrivez le nom des villes dans l'ordre des photos.

**Zurich - Marseille - Athènes - Cracovie**

**Participez au quiz en vous connectant sur le site [www.t-l.ch](http://www.t-l.ch), un formulaire de participation vous y attend ou envoyez vos réponses d'ici le 20 avril 2009 aux tl, banc public, chemin du Closel 15, 1020 Renens 1.**

## Astuces pour voyager futé !

### «tl dans la poche» le temps réel avec vous

Le site internet [www.t-l.ch](http://www.t-l.ch) a été optimisé pour permettre une consultation aisée depuis vos téléphones portables, Iphone ou PDA. Grâce à une navigation simplifiée et adaptée aux petits formats d'écrans, vous y trouverez les rubriques suivantes :

- page d'accueil avec les principales informations en cas de perturbations ou de manifestations
- horaires en temps réel qui vous indiquent les deux prochains départs pour chaque ligne et chaque arrêt
- Page «mytl» : après inscription depuis [www.t-l.ch](http://www.t-l.ch), vous pourrez pré-enregistrer vos lignes préférées ; après identification, vous obtiendrez ainsi directement les horaires en temps réel qui vous intéressent. D'autres services pourront être ajoutés par la suite.
- L'option fil RSS est disponible sur [www.t-l.ch](http://www.t-l.ch) : en choisissant une rubrique, par ex. actualités ou état du réseau, votre navigateur affichera directement le contenu qui fera l'objet de nouveautés
- Actualités



18 19

# Mouiller son maillot aux 20 kils

**Avec le Triathlon, le Marathon et le Lausanne Walking, les 20 km de Lausanne occupent une place de choix dans les épreuves d'endurance de la capitale olympique. Incontournable, le rendez-vous est pris pour le 25 avril.**

**C**haque nouvelle édition des 20 km de Lausanne chasse le record de la précédente. L'an dernier, ils étaient 16'312 coureurs à mouiller leur maillot, qu'ils soient amateurs de 7 à... 85 ans, ou champions de la discipline. Dans cette catégorie, rappelons que l'athlète éthiopien Tesfaye Eticha (34 ans) a survolé l'édition 2008. Corinna Zeller-Abbuehl s'est imposée côté dames.

Forte de ses nombreux sponsors, la manifestation mobilise chaque année des centaines de bénévoles et n'a rien à envier au succès populaire de l'Escalade genevoise ou de la course Morat-Fribourg. Cette 28ème édition ne verra aucune modification significative de parcours mais présentera quelques nouveautés, à commencer par l'amélioration du système de chronométrage qui permettra une plus grande précision; un dépôt pour les sacs de sport; une zone de ravitaillement modifiée pour laisser plus d'espace aux coureurs à l'arrivée. Enfin, compte tenu du succès remporté par la course de 2 km «courir pour un petit plaisir», un deuxième départ sera créé afin de désengorger certains endroits qui posaient problèmes lors de forte affluence.

Comme de coutume, l'organisation a associé une fondation caritative aux 20 km de Lausanne. L'action soutenue cette année est La Paternelle, Mutuelle d'assurances pour les orphelins qui fête son 125ème anniversaire.

Les tl se réjouissent à nouveau de s'associer à l'événement et auront le plaisir d'accueillir les visiteurs de la place de fête sur son stand ludique. De plus, comme chaque année, certains collaborateurs seront de la course !



## Transports publics

Munissez-vous du billet Mobilis (téléchargeable sur [www.20km.ch](http://www.20km.ch) dès le 14 avril) ainsi que de la quittance de paiement ou du dossard de la manifestation, et pour les juniors de la tenue de sport ou du sac de sport, pour bénéficier de la gratuité des transports publics dans le périmètre Mobilis le jour-J.

Une navette tl - service offert aux participants et au public - circulera de 8h30 à 21h00 toutes les 10 minutes entre les parkings de l'Université et Vidy-Coubertin (avec un arrêt à la Bourdonnette). Grâce au m2, on se rendra facilement à Ouchy. Quant à la circulation des bus tl, elle sera interrompue pour les lignes 1, 2, 6 et 25 entre 16h00 et 20h00 environ. Pour desservir la zone Maladière - Avenue de Cour, une navette sera mise en place depuis l'arrêt du m1 Malley-métro à Montoie en passant par Provence sud, Cottage et Montelly.

Du personnel d'information se tiendra à la disposition des voyageurs aux principaux arrêts de Lausanne ainsi qu'au stand d'information de la manifestation. Des infos complémentaires seront également diffusées sur les bornes aux arrêts ainsi que dans les véhicules. Autres renseignements sur [www.t-l.ch](http://www.t-l.ch) ou à Infoline au 0900 564 900 (0,86/minute).

## DÉPART IMMINENT

