

Pour une politique d'avenir des transports dans la région lausannoise

Autor(en): **Bovy, Philippe H.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **116 (1990)**

Heft 14

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-77277>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

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

La restructuration du réseau des transports publics dans le Sud-Ouest lausannois

La mise en service du Métro Ouest entraînera une restructuration importante du réseau actuel des transports publics dans le secteur concerné. L'offre doit en effet rester cohérente et les différentes prestations doivent se compléter et non se faire concurrence. Comme d'autre part la vitesse commerciale du Métro Ouest est sensiblement supérieure à celle des lignes TL en site banal, il fallait assurer aux voyageurs à destination du centre de Lausanne la possibilité de rejoindre la ligne du métro le plus rapidement possible, pour les faire bénéficier pleinement de cette amélioration.

Compte tenu de ces points de vue et pour répondre aux besoins actuels et futurs de la région, les lignes de transport public du secteur seront réorganisées (fig. 1 en page précédente). Les modifications entreront en vigueur au moment de la mise en service du Métro Ouest prévue pour juin 1991. Actuellement, les lignes urbaines TL portent les numéros 1 à 19, les lignes suburbaines les numéros 20 à 29. Une modification de ce système s'est révélée inévitable. Un nouveau système est donc prévu :

1. Les lignes 1, 3 à 9 et 12 à 17 demeureront inchangées.
2. La ligne 2 (Le Désert-Saint-François-Ouchy-Bellerive-Plage) sera prolongée par l'avenue de Rhodanie et la route de Chavannes jusqu'à La Bourdonnette, où elle rejoindra la station du Métro Ouest. Cela permettra de desservir le théâtre et la zone sportive de Vidy ainsi que d'établir une liaison entre le Sud-Ouest lausannois et Ouchy sans passage obligé par Saint-François.
3. Les lignes 10 (gare CFF de Renens-Hautes Ecoles) et 18 (place du Flon-Chavannes), rendues inutiles par le Métro Ouest, seront supprimées.
4. Les lignes 11 et 19 seront remplacées par de nouvelles dessertes portant les numéros 32 et 33.
5. La ligne 32 suivra le parcours suivant: Mex-Crissier-gare CFF de Renens-Chavannes (quartier de Préfaully)-avenue du Censuy-avenue de Longemalle-Malley (station du Métro Ouest).
6. La ligne 33: Mont-Goulin-Malley (station du Métro Ouest)-avenue de Longemalle-avenue du Cen-

suy-rue du Simplon-gare CFF de Renens-quartier d'Epenex-Ecublens-EPFL (station du Métro Ouest).

7. Les lignes 20 à 29 seront renumérotées et porteront des numéros de 51 à 69, leurs anciens numéros restant provisoirement sans emploi pour éviter des confusions.
8. La ligne actuelle 27 portera le numéro 57 et son parcours sera réduit. Venant de Morges, dès le carrefour En Jérusalem à Saint-Sulpice elle desservira le quartier d'En Vallaire en pleine expansion et passera par Renges et Le Motty jusqu'à son terminus à la station EPFL du Métro Ouest.
9. La nouvelle ligne 31 reliera la commune de Saint-Sulpice à La Bourdonnette (station du Métro Ouest et terminus de la ligne 2).

L'horaire des nouvelles lignes complémentaires sera adapté à la cadence du Métro Ouest et assurera, en général, la correspondance à un passage du métro sur deux.

Enfin les trois lignes de métro de la région ne porteront pas de numéro, mais des noms: Métro Ouchy (anciennement: Lausanne-Ouchy), Métro Gare (anciennement: Lausanne-Gare) et Métro Ouest.

Rédigé d'après un dépliant des TL.

Pour une politique d'avenir des transports dans la région lausannoise

Avec le Métro Ouest, la région lausannoise se sera dotée d'un moyen de transport moderne et efficace. Cette

PAR PHILIPPE H. BOVY,
LAUSANNE

opération devra être suivie d'autres. Il s'agit de parvenir à un meilleur équilibre entre transports collectifs et individuels, garantissant des conditions de mobilité favorables tout en améliorant la qualité de l'environnement.

L'effet du Métro Ouest sur le développement des transports à Lausanne

L'histoire montre que la mise en œuvre d'un nouveau vecteur de transport marque de façon durable l'organisation d'un territoire et, à plus forte raison, le fonctionnement et le développement d'une agglomération urbaine

connaissant des problèmes de circulation de plus en plus graves. Sans grand risque de se tromper, on peut penser que le Métro Ouest constituera aussi une incitation au développement d'une ossature de transports publics à haute performance en région lausannoise. Le Métro Ouest n'a certes jamais eu la prétention d'apporter une solution globale pour la région lausannoise, mais la réalisation de ce projet amorce un tournant décisif en matière de politique des transports de l'agglomération.

Des retards romands et une floraison de projets de tramways

Grâce à une politique systématique de rénovation, d'amélioration et de développement, les villes suisses alémaniques disposent de systèmes de transports publics nettement plus attrayants

et plus performants que ceux des deux principales agglomérations romandes, qui accusent un retard important en matière de transports publics urbains et régionaux en site propre. Ce retard est de l'ordre de quinze ans pour Lausanne et de vingt à vingt-cinq ans pour Genève. Dans cette dernière ville, les progrès très significatifs des TPG (Transports publics genevois), dont le trafic a augmenté de plus de 50% durant la dernière décennie, n'ont pas empêché la congestion routière (et son corollaire, la pollution atmosphérique et phonique) d'atteindre un niveau particulièrement alarmant.

D'autres villes européennes, certaines très proches de nous, connaissent les mêmes problèmes. Plusieurs ont opté pour des solutions de tramway moderne ou de métro léger. Grenoble et Nantes construisent leur seconde ligne de tramway. Saint-Etienne développe son tramway avec l'appui de la technique suisse. Strasbourg, Reims, Rouen et Brest travaillent activement au développement d'un nouveau réseau de tramways (fig. 1 à 3). Bologne et Florence étudient des projets de tramway dont la réalisation n'est toutefois pas définitivement assurée. Plus près de nous, Genève a décidé de doubler sa seule ligne de tramway - la ligne 12 -

par une ligne reliant les Acacias, la gare Cornavin et le secteur de Sécheron (fig. 4). L'introduction, dans cette ville, de véhicules à grande accessibilité ou à plancher surbaissé (fig. 5) a rencontré un grand succès auprès de la clientèle. D'autres actions de développement de l'ossature genevoise des transports publics urbains et régionaux seront nécessaires pour résoudre les problèmes de congestion et d'atteinte à l'environnement de la plus grande agglomération romande.



Fig. 1. – En 1985, Nantes inaugure le premier tramway moderne de France.



Fig. 2. – Nouveau tramway des Ateliers de Constructions Mécaniques de Vevey pour Saint-Etienne. (Photo de maquette.)

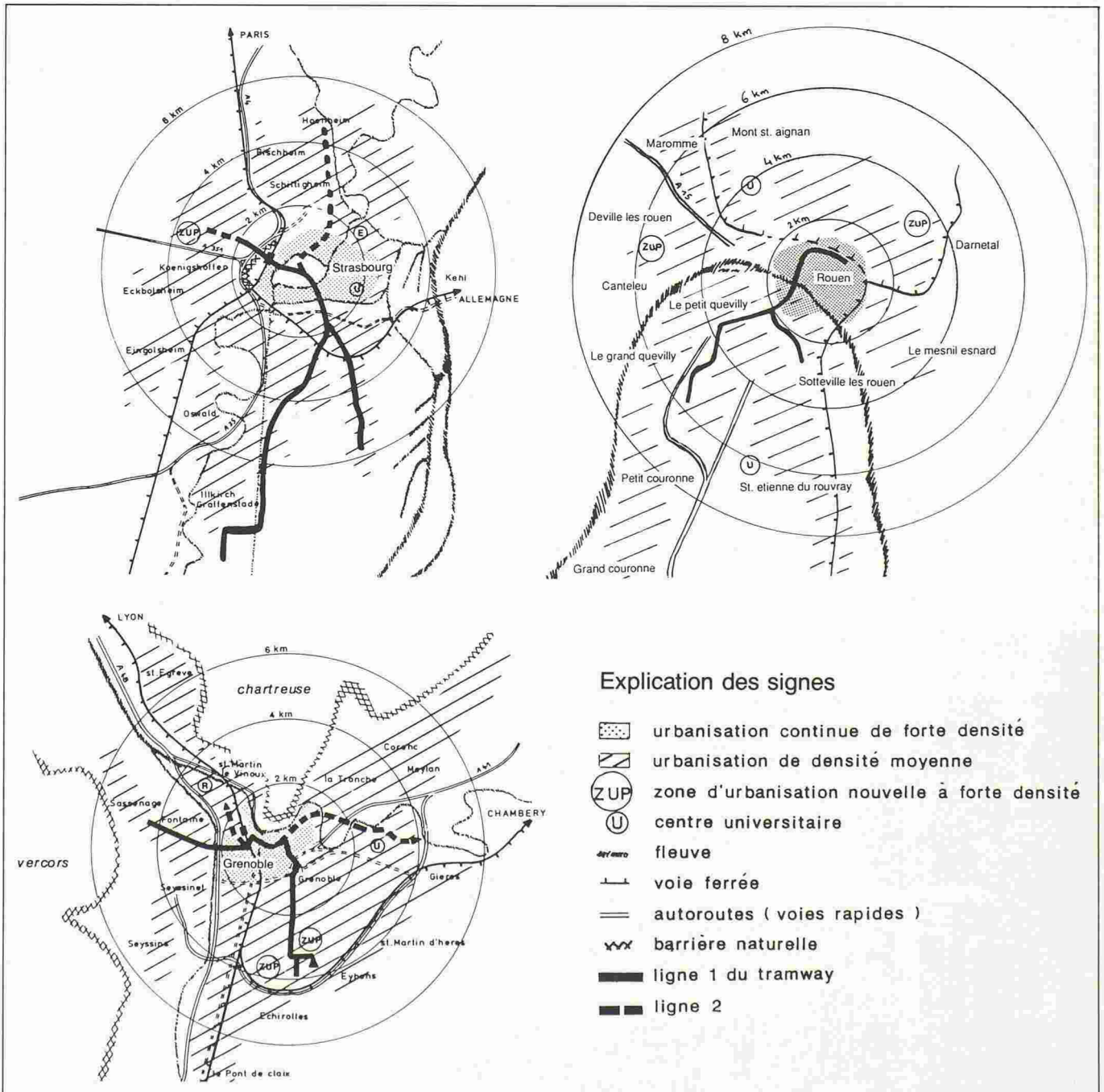


Fig. 3. – Réseaux de tramways de trois villes de France. Grenoble : mise en service de la première ligne en 1987 ; les véhicules sont à plancher surbaissé ou « à grande accessibilité » selon la terminologie française. Strasbourg choisit de développer un réseau de tramways après avoir procédé à l'étude d'un métro automatique léger (système VAL). Nouveau réseau de tramways de Rouen.

(Source : H. Chaîne, directeur du métro de Lyon et de METRAM, concepteur et maître d'œuvre des trois réseaux.)

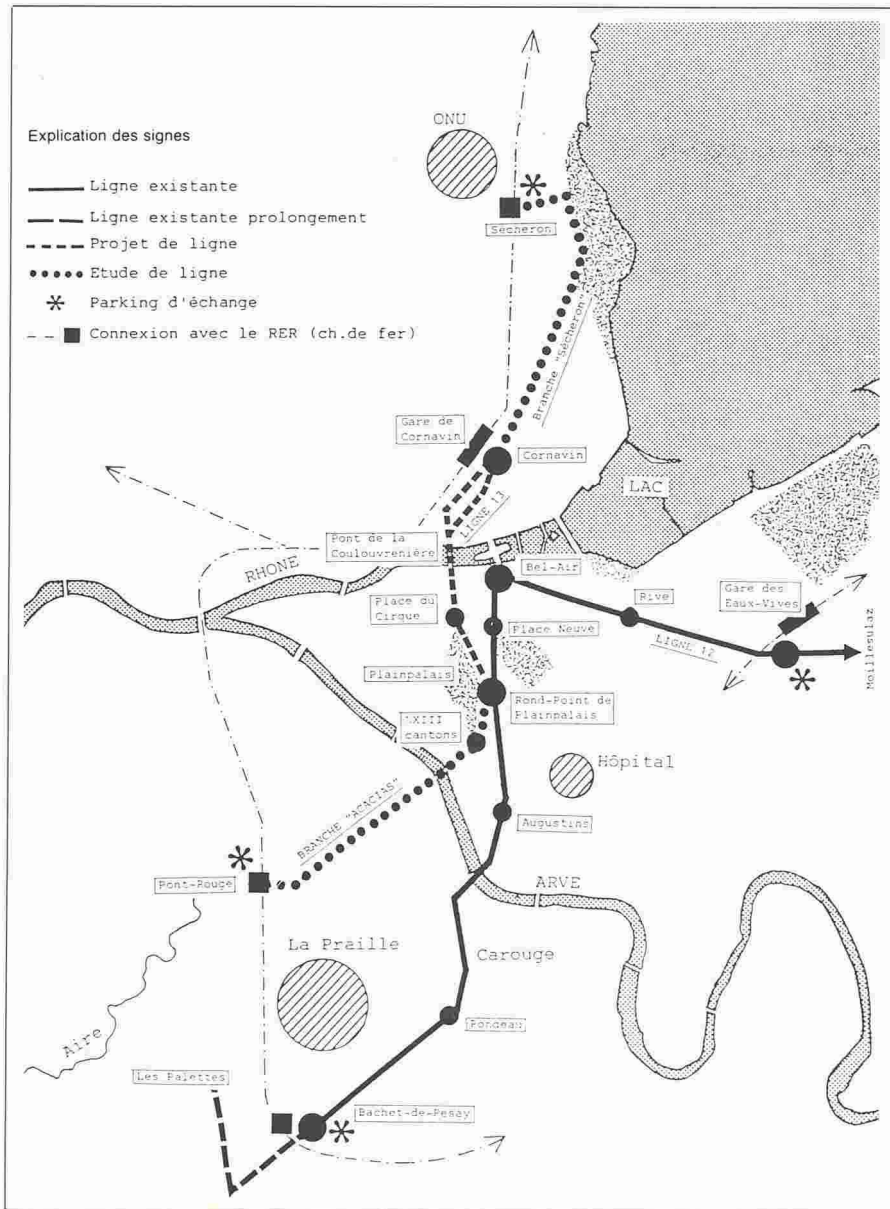


Fig. 4. - Nouveau réseau des tramways de Genève. La ligne 13, selon le plan directeur des transports publics 1990-1994.



Fig. 5. - Tramway articulé à plancher surbaissé des Ateliers de Constructions Mécaniques de Vevey pour les Transports publics genevois.

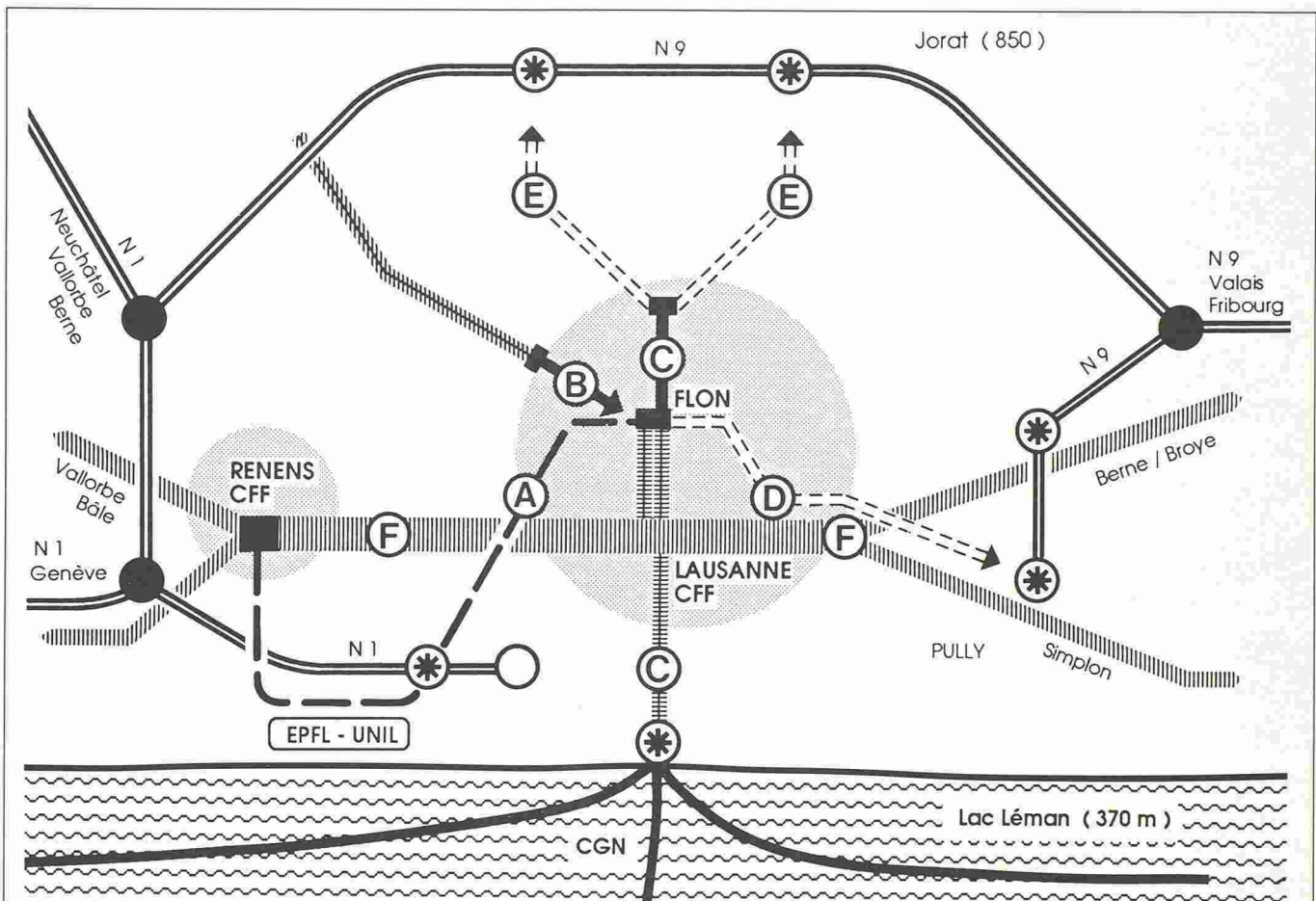
Quels projets à Lausanne ?

Pour rendre cohérent le dispositif de transports publics déjà en place, il convient de le compléter par plusieurs interventions structurelles majeures faisant l'objet d'études dont l'état d'avancement est très inégal. Il s'agit de l'extension et de la modernisation du métro Lausanne-Ouchy, du prolongement de la ligne LEB et de la création, à plus long terme, d'un Métro Est (fig. 7).

La Municipalité de Lausanne a lancé des études portant sur l'extension des transports publics à haute performance dans les secteurs Flon-Blécherette et Flon-CHUV-Vennes. La première étape proposée consiste en une extension du métro Lausanne-Ouchy jusqu'à la place du Tunnel. D'autre part, la société du Métro examine la possibilité d'améliorer la performance de ses lignes Lausanne-Ouchy et Lausanne-Gare en recourant à des techniques modernes de transport automatique. De son côté, la compagnie LEB s'active à promouvoir la réalisation du maillon manquant pour que cette ligne régionale soit enfin raccordée au pôle des transports publics lausannois qu'est la place de la Gare-du-Flon avec une connexion pratique pour la gare CFF de Lausanne.

En 1988, le Département des travaux publics de l'Etat de Vaud lançait un concours d'idées portant sur « la détermination d'une solution adéquate, propre à raccorder l'Est lausannois à l'autoroute du Léman en la rendant commodément accessible à un maximum d'intéressés et en perturbant le moins possible les zones traversées ». Ce concours a permis d'établir que la meilleure solution consistait à relier le terminus de l'autoroute de La Conversion à un parking d'échange sis dans la vallée de la Paudèze à proximité de la ligne CFF Lausanne-Vevey. A partir de ce point, une nouvelle ligne de métro léger baptisée « Métro Est » est proposée pour assurer la liaison avec la gare du Flon en connexion directe avec le Métro Ouest.

Toutes ces initiatives convergent vers un même but: valoriser l'infrastructure de transports publics existante (réseau CFF, LEB, réseau TL, Métro Ouchy et Métro Gare) ou en voie de réalisation (Métro Ouest), en la complétant par un nombre limité de nouvelles liaisons de transports publics indépendantes des encombrements de la circulation automobile (fig. 6). Ces opérations portant sur l'ossature des transports publics lausannois doivent être mises en synergie avec des interventions de revalorisation d'espaces publics urbains. Elles impliquent notamment des restructurations et réaménagements de lieux significatifs



TRANSPORT PUBLIC EN SITE PROPRE

- | | | | |
|--|---------------------------------|--|---------------------------|
| | Réseau CFF | | Extensions première étape |
| | Réseau d'agglomération existant | | Extensions grand avenir |
| | Métro Ouest | | Parking d'échange |

Cette esquisse du développement des transports de la région lausannoise à l'horizon 2010 ne prétend nullement fixer les priorités d'actions.

Actions sur le système des transports collectifs en site propre

- (A) Mise en service 1991 du Métro Ouest.
- (B) Prolongement du LEB de Chauderon au Flon.
- (C) Modernisation du système LO + LG et extension, en première étape, jusqu'au Tunnel.
- (D) Construction du Métro Est en liaison avec l'antenne N9.
- (E) Extension du métro vers le nord-est et le nord-ouest.
- (F) RAIL 2000 et liaisons au réseau européen à grande vitesse.

Actions multimodales transports individuels/transports collectifs

- Parkings d'échange associés au développement de l'ossature des transports publics en site propre.
- Modernisation de la signalisation lumineuse urbaine avec priorités accrues pour les transports publics et les piétons.
- Restructuration des réseaux TL urbain et suburbain; développement de couloirs réservés, systèmes d'aide à l'exploitation et à l'information, simplifications tarifaires.
- Création des liaisons routières nécessaires pour faciliter la restructuration des transports publics de surface et les actions de modération de la circulation. Raccordement de la branche Conversion de la N9 avec le Métro Est.

Actions de valorisation des espaces publics et de modération de la circulation

- Réaménagement des places sur l'axe nord-sud du métro: Tunnel, Riponne, Flon, gare CFF et Ouchy-Navigation.
- Interventions sectorielles de modération de la circulation (zones d'habitat, d'équipements publics, de loisirs), aménagement d'itinéraires cyclables et réaménagements de carrefours en giratoires.

Fig. 6. - Un avenir possible pour les transports en région lausannoise.



Fig. 7. – Proposition de prolongement du métro Ouchy-gare CFF-Flon vers la place du Tunnel avec deux extensions vers le nord-est et vers le nord-ouest. La ville de Lausanne qui s'étage du bord du lac (altitude 375 m) à l'autoroute de contournement (altitude 650 m) requiert des technologies de transport particulières pour vaincre des déclivités atteignant 11%.

(Source: Groupe d'études RTU: Robert-Grandpierre & Rapp, Transitec et Urbaplan, Lausanne.)

du centre, parmi lesquels la place de la Gare, l'espace gare du Flon et la place du Tunnel.

Ces éléments d'une nouvelle politique des transports de l'agglomération lau-

sannoise visent à opérer la mutation nécessaire pour passer de l'assortiment actuel de lignes déconnectées à un véritable réseau de transports publics à haute performance axé sur le centre

Bibliographie

- [1] BOVY, PHILIPPE H.: «Réflexions sur les transports d'agglomération de l'an 2000», *Route et trafic*, 73 (1987) 12, pp. 858-868.
- [2] BOVY, PHILIPPE H.: «Environnement, gestion des espaces publics et transports urbains: le cas de Genève», *Route et trafic*, 76 (1990) 4, pp. 152-164.
- [3] BOVY, PHILIPPE H.: «La Suisse et le développement du réseau ferroviaire européen à haute performance», *Ingénieurs et architectes suisses*, 116 (1990) 3, pp. 33-45.
- [4] LEFÈVRE CHRISTIAN; OFFNER JEAN-MARC: *Les transports urbains en question: usages, décisions, territoires*, Ed. Celse, Paris, 1990.
- [5] Prolongement du métro Ouchy-Gare CFF-Flon vers la place du Tunnel. Commune de Lausanne, groupe d'étude RTU, Robert-Grandpierre et Rapp, Transitec/ Urbaplan. Lausanne, avril 1990.
- [6] Elaboration du plan directeur du réseau des transports publics: troisième rapport, Conseil d'Etat de la République et Canton de Genève, Genève, avril 1990.

ville et les gares CFF de Lausanne et de Renens. Ce n'est d'ailleurs que par une telle politique d'avenir que la région pourra vraiment tirer parti du projet de renforcement des transports publics nationaux que sont Rail 2000 et son interconnexion européenne par les nouvelles liaisons ferroviaires à travers les Alpes (NLFA) et le Jura.

Adresse de l'auteur:

Philippe H. Bovy
 Professeur EPFL
 Institut des transports
 et de planification ITEP-EPFL
 1015 Lausanne