

Citrap Vaud
Messieurs
Nicolas Helke et Laurent Trivelli
Rue Caroline 7
Case postale 7127
1002 Lausanne

Réf. : DO – jech/brmi
Contact : Christophe Jemelin
Tél. : +41 (0)21 621 02 07
Fax : +41 (0)21 625 01 22

V/réf :

Renens, le 21 février 2013

Réaménagement de la place de la Sallaz

Messieurs,

Votre lettre du 5 novembre 2011 nous est bien parvenue et nous vous prions de bien vouloir nous excuser pour le retard de notre réponse. Nous avons estimé judicieux d'apporter à vos questions des réponses conjointes, mais au préalable, nous souhaitons rappeler différents éléments de contexte.

Lors de l'élaboration du réseau R08, en lien avec la mise en service du m2, les éléments suivants ont été pris en compte :

- création de la ligne 41 offrant une liaison tangentielle entre Praz-Séchaud et Grand-Vennes, évitant ainsi aux scolaires un transbordement difficile à la place de la Sallaz
- lorsque l'utilisation du m2 offre des gains de temps de parcours importants, le principe est de rabattre les lignes sur des interfaces (par exemple régional aux Croisettes et à Sallaz, et donc ligne 41 à Sallaz également)
- les gains (suppressions des anciennes lignes 5 et 6) ont été réinvestis dans de nouvelles offres
- création de la ligne 6 pour desservir Victor-Ruffly et soulager la ligne 7
- souhait d'électrification à terme de la ligne 41 sur le tronçon Nord.

Les points mentionnés dans votre lettre appellent de notre part les commentaires suivants :

- A. Concernant la future exploitation de la ligne 6, il est effectivement prévu que son terminus soit à la Place de la Sallaz, comme cela était envisagé dès le début et comme cela aurait dû être le cas en 2008 si l'aménagement n'avait pas été retardé par les procédures. Le terminus à Valmont est uniquement technique, et n'a pas vocation à rester à cet endroit compte tenu des importants coûts d'exploitation générés.
- B. La place de la Sallaz, dans son concept initial, est avant tout une interface de transports, et non une zone piétonne. Le but est justement de la faire vivre, en profitant du flux de voyageurs qui y sont amenés. Par ailleurs, le terminus de Valmont n'est pas adapté à une desserte de long terme (étroitesse des infrastructures, véhicules mal parkés, ...).

- C. Les comptages les plus récents, effectués sur 30% de toutes les courses annuelles, montrent une charge particulièrement élevée à 7h22 et 12h05, mais une fréquentation en-dessous de 80% de la capacité offerte sur le reste de la journée. Si ces deux pointes devaient s'accroître, la solution d'une doublure serait économiquement plus adaptée qu'une desserte toute la journée par la ligne 6. Il est donc inexact d'écrire que le maintien serait neutre sur le plan financier.
- D. Le passage de la ligne 6 sur la place de la Sallaz, pour ensuite continuer sur Valmont, générerait également des surcoûts importants. Par ailleurs, il ne serait pas possible d'utiliser les arrêts de la ligne 41, déjà prévus pour les courses à destination de Montolieu, respectivement Praz-Séchaud.

Enfin, un prolongement de la ligne 6 sur Praz-Séchaud poserait des problèmes d'adéquation de la desserte à la demande. Actuellement, aux heures de pointe, la fréquence de la ligne 41 est de 7,5 minutes et celle de la ligne 6 de 10'. Ce prolongement impliquerait :

- soit que la cadence de la ligne 6 reste à 10' et, à ce moment, tous les habitants de Praz-Séchaud et Valmont subissent une dégradation de l'offre,
- soit que la ligne 6 passe aussi à 7,5 minutes, mais à ce moment sur l'entier du parcours, y compris entre Sallaz et Maladière. Ceci coûterait annuellement plus de 800'000 francs, sans que, pour l'instant, la demande le justifie en aval de Sallaz.

Par ailleurs, afin d'améliorer l'offre en soirée, les mesures suivantes ont été prises depuis décembre 2012 :

- le m2 reste à 7,5 minutes de cadence jusqu'à minuit
- la ligne 41 voit sa cadence également augmentée :
 - o fréquence à 10' au lieu de 15', entre 19h-21h,
 - o fréquence à 12' au lieu de 20', entre 19h-21h (le dimanche),
 - o fréquence à 15' au lieu de 20', entre 21h-24h (le m2 étant à 7,5 minutes).

En conclusion, nous restons favorables à un terminus de la ligne 6 sur la place de la Sallaz, tel que le prévoyait le projet initial. Il a été convenu lors de réunions avec des pétitionnaires de Praz-Séchaud, que le bilan complet du fonctionnement de la nouvelle offre et de la place de la Sallaz serait effectué un an après sa mise en service.

En restant à votre disposition pour tout renseignement complémentaire, nous vous prions de croire, Messieurs, à l'expression de nos salutations distinguées.


Olivier François
Directeur des travaux
Ville de Lausanne


Michel Joye
Directeur tl