

To: secretariat@citrap-vaud.ch  
From: Daniel Mange <daniel.mange@epfl.ch>  
Subject: Le retour du tramway à Lausanne: position de la CITRAP VAUD  
Cc:  
Bcc:

Attachments:  3axesforts.pdf  TAF-W.pdf

Aux rédactions des médias de Lausanne et environs  
Aux associations amies de la CITRAP VAUD

Depuis plusieurs années, la section vaudoise de la Communauté d'intérêts pour les transports publics (CITRAP VAUD) étudie le retour du tramway dans la région lausannoise. A l'occasion de la présentation publique du projet de l'Etat de Vaud, la CITRAP VAUD tient à faire connaître sa propre vision qui complète et enrichit les intentions du canton.

Rapport principal "Transports publics lausannois: vers trois axes forts" (voir l'annexe intitulée 3axesforts.pdf)

L'analyse de l'offre actuelle et des potentiels de développement dans la région lausannoise suggère la définition d'un réseau idéal, planifié pour 2020 et constitué de trois axes forts de tramway (Figure 1, page 29): de Bussigny à Lutry par le centre de Lausanne, du Flon (place de l'Europe) à la Blécherette par la rue St-Martin, la place du Tunnel et la rue de la Borde, et, enfin, de Crissier à Prélaz-les-Roses (Sébeillon) via Prilly-Centre.

Le développement du réseau global peut être échelonné dans le temps selon trois scénarii distincts. Le scénario FLON (Figure 3a, page 31) prévoit trois étapes: Bussigny-Lutry via le Flon (place de l'Europe) et un souterrain sous la place St-François, Flon-Blécherette et, enfin, Crissier-Prélaz-les-Roses. Le scénario GRAND-PONT (Figure 3b, page 31) introduit un nouveau tracé pour l'hypercentre lausannois, entre Prilly-les-Roses et Georgette, via le Grand-Pont et St-François; les trois étapes se réalisent alors selon la chronologie suivante: Bussigny-St-François-Lutry, Prélaz-les-Roses-Flon-Blécherette et Crissier-Prélaz-les-Roses.

En constatant que les scénarii FLON et GRAND-PONT se distinguent essentiellement par le tracé de l'hypercentre lausannois (passage par la vallée du Flon pour le premier, traversée par le Grand-Pont pour le second), il ressort qu'ils partagent tous deux une partie commune constituée essentiellement par un réseau ayant la forme d'un "angle droit" et reliant Bussigny à la Blécherette via le Flon. Ce réseau pourrait constituer la première partie d'un nouveau scénario dénommé ANGLE DROIT (figure 3c, page 31) et présentant le double avantage de laisser ouverte la question cruciale de la traversée de l'hypercentre lausannois, et de desservir les deux tronçons les plus intéressants en terme de potentiel: l'Ouest lausannois et le futur quartier écologique de la Blécherette. Ce nouveau scénario constitue notre proposition de première étape du réseau idéal qui entraîne par ailleurs des restrictions du trafic privé sur les axes Chauderon-Grand-Pont et Chauderon-Place de l'Europe.

Conformément à ses objectifs, la CITRAP VAUD place l'utilisateur au centre. Par son confort, son accessibilité, son insertion dans la ville et son coût, le tramway moderne (Page de couverture) constitue le candidat idéal parmi la palette des candidats possibles: métros léger ou lourd, chemin de fer régional, funiculaire, trolleybus guidé, etc. Le tramway, présent en surface, entraîne une rénovation de l'urbanisme profitable à tous. Le tramway sur pneus, attractif pour franchir des pentes supérieures à celles du tramway classique, doit susciter une méfiance particulière: incompatible avec le chemin de fer traditionnel, produit par un unique fabricant et sujet à de nombreuses maladies d'enfance, il introduirait une nouvelle technologie dans une ville qui croule déjà sous la diversité des moyens de transport.

Rapport complémentaire "Transports publics lausannois: une variante de synthèse, le réseau W" (voir l'annexe intitulée TAF-W.pdf)

La Ville de Lausanne a démontré l'intérêt économique d'une desserte du Palais de Beaulieu par un axe fort de transport public. Au vu de la situation très particulière de ce site, qui génère des flux importants de passagers sur de courtes périodes (manifestations économiques ou culturelles), la CITRAP VAUD propose une solution originale (Figure de la page 3): la ligne du chemin de fer régional Lausanne-Echallens-Bercher (LEB) est détournée de son tracé actuel (qui ferait double emploi avec un futur axe fort de trolleybus) entre Cery-Fleur-de-Lys et Chauderon, et repoussée au nord, en souterrain, sur un axe reliant Mont Goulin, Bergières et Beaulieu, garantissant ainsi une

desserte à grand débit du Comptoir suisse grâce à sa double voie et l'absence d'interférence avec le trafic privé. Cette solution a le mérite de régler la desserte du Palais de Beaulieu, de supprimer un hôte encombrant en ville de Lausanne et d'offrir aux habitants du Gros de Vaud un accès direct au coeur de la ville.

Pour tout renseignement complémentaire, vous pouvez contacter:

Daniel Mange, tél. fixe 021 693 2639, tél. mobile 079 405 7822, email: daniel.mange@epfl.ch

Frédéric Bründler, tél. mobile 078 644 0959, email: frederic@brundler.ch

Veillez agréer, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées,

Daniel Mange et Frédéric Bründler

PS: Au cas où vous rencontriez un problème de lecture de nos deux annexes, vous pouvez télécharger ces deux documents à partir de notre site Internet à l'adresse <http://www.citrap-vaud.ch> sous rubrique Documentation, sous-rubrique Rapports et publications.

---