



## **COMMUNAUTÉ D'INTÉRÊTS POUR LES TRANSPORTS PUBLICS DANS LE CANTON DE VAUD**

### **Pour le maintien de la ligne de trolleybus n° 3 Lausanne CFF – Bellevaux**

#### **Buts**

Démontrer les besoins liés au maintien de la ligne de trolleybus n°3 Bellevaux – Lausanne CFF, prouver la qualité de service qu'offre cette ligne actuellement. Apporter des idées, des solutions et des propositions financièrement viables pour les collectivités publiques, tout en défendant l'intérêt du client des transports publics ainsi que l'attractivité de la ligne.

#### **Historique**

La mise en service du métro m2 entre Ouchy et Epalinges entraînera une grande restructuration du réseau de bus, qui désormais s'articulera autour de cette nouvelle colonne vertébrale. Ce nouveau réseau de surface porte le nom de « réseau 08 ».

L'ouverture du m2 est agendée pour l'été 2008 et réseau 08 devra être opérationnel le jour même de l'ouverture du métro, autant dire que tout est déjà scrupuleusement planifié et arrêté en vue de cette échéance.

Réseau 08, dans sa première version, était passablement différent de celui que l'on connaît aujourd'hui, particulièrement dans le sud de la ville. En effet, la ligne 1 devait avoir son terminus aux Epinettes, la ligne 2 devait passer par l'avenue de Cour et délaissier le bas de l'avenue d'Ouchy, tandis qu'une petite ligne aurait assuré le tronçon Maladière – Ouchy.

Suite à de nombreuses remarques émanant de la ville de Lausanne, d'associations, des sociétés de développement et de citoyens, réseau 08 a été modifié comme suit : la ligne 1 reste inchangée par rapport à aujourd'hui, et la ligne 2 garde également le même parcours mais son terminus sud se situera à la Maladière, car le tronçon Maladière – Bourdonnette sera desservi par une nouvelle ligne qui traversera tout le sud de la ville (ligne n°25, Bourdonnette – Pully CFF).

Dans la partie nord de la ville, la ligne n°3 reliant la gare CFF de Lausanne à Bellevaux sera supprimée, au profit d'une nouvelle ligne n°22 qui rabattra les habitants de Bellevaux à la station « Flon » du m2, ainsi que d'une ligne n°21 qui prendra le relais de la ligne 3 entre Lausanne CFF et Beaulieu, pour continuer ensuite vers Bergières et Blécherette via le Grey.

Enfin, les habitants du quartier de Bellevaux, mécontents de perdre une liaison directe avec la gare CFF de Lausanne, se sont regroupés en association et ont récolté 11'000 signatures demandant à la ville de Lausanne de tout faire pour maintenir la ligne n°3.

#### **Les effets**

Au sein de la CITRAP, nous constatons que réseau 08 provoque les effets suivants sur les clients de la ligne 3 :

- Une rupture de charge est imposée aux habitants du quartier de Bellevaux qui souhaitent se rendre à Chauderon et à la gare CFF de Lausanne.

- La nouvelle ligne 22 maintient la desserte du quartier de Bellevaux, se joignant ainsi à la ligne 8, les deux lignes circulant chacune à une cadence de 7,5 minutes en heure de pointe.
- La nouvelle ligne 22 offre une connexion entre les quartiers de Bellevaux et de la Clochette, et permet de rejoindre le m2 aux arrêts Bessières et Flon.
- La ligne 22 permet de rejoindre la gare CFF de Lausanne, moyennant un changement au Flon avec le m2, et offre un gain de temps théorique de 2 minutes par rapport à la situation actuelle avec la ligne 3.

### Utilisation de la ligne 3

Cette ligne offre actuellement des cadences très attractives, un bus toutes les 6 minutes en heure de pointe, 7,5 minutes en heure creuse, 7,5 minutes le samedi et toutes les 12 minutes le dimanche !

Le plan de charge de la ligne montre bien qu'elle est très chargée entre la gare CFF de Lausanne et Chauderon. De plus, elle reste très utilisée au-delà de Chauderon et Beaulieu.

### Performances de la ligne

Le temps de parcours entre Bellevaux et Lausanne CFF est de 16 minutes selon l'horaire en heure de pointe.

A l'arrêt Casernes, la ligne 1 et 3 vont toutes deux à la gare CFF de Lausanne, mais par deux parcours différents : la ligne 1 via St-François et la ligne 3 via Chauderon.

Temps de parcours Casernes – Lausanne CFF en heure de pointe :

Ligne 3	Ligne 1
10 minutes	15 minutes

Temps de parcours Bellevaux – Chauderon en heure de pointe (selon réseau 08) :

Ligne 3 Trajet direct	Ligne 8 jusqu'à Bel-Air, puis 4,7,9 ou13
9 minutes	15 minutes*

*\* Le temps du transbordement à Bel-Air est de 3 minutes, qui comprend la marche à pied plus l'attente moyenne. De plus, le temps de parcours entre Bel-Air et Chauderon est de 1 minute.*

Ces tableaux démontrent que la ligne 3 n'offre pas uniquement des avantages liés au confort du trajet direct entre le quartier de Bellevaux et la gare CFF de Lausanne, mais qu'elle offre aussi des gains de temps considérables pour les clients des transports publics.

### Pourquoi maintenir la ligne 3

Tout d'abord, préserver la ligne 3 est essentiel pour garder et renforcer un réseau de transports publics à Lausanne offrant un maximum de liaisons sans ruptures de charge, afin de maintenir et d'augmenter l'attractivité du transport en commun face au véhicule individuel.

Ensuite, cela permettra d'éviter que le réseau de bus ne se recentre que sur le centre-ville de Lausanne, et ainsi que tout ne passe par le Flon ou St-François, avec d'inévitables engorgements à la clé. Par ailleurs, la ligne 3 offre des temps de parcours très intéressants, alors qu'elle circule justement sur des avenues en proie aux bouchons.

Enfin, cette ligne court à travers un territoire très dense. De nombreux logements sont en construction à proximité de l'arrêt Mont-blanc, aujourd'hui uniquement desservi par la ligne 3. Or, cet arrêt est précisément appelé à disparaître en 2008. Nous pensons que ces **200 logements, dont une bonne**

**partie est réservée pour des personnes âgées, va générer un grand besoin d'arrêts de proximité et de liaisons directes, sans ruptures de charge et n'imposant pas de détours.** Pour toutes ces raisons, le maintien de la ligne 3 est plus que nécessaire.

### **Comment maintenir la ligne 3**

*Propositions de la CITRAP – Vaud*

L'idée de la CITRAP n'est pas de chambouler réseau 08, à un an de l'ouverture du m2, ni de proposer des solutions financièrement utopiques. Même si l'abolition de la ligne 3 s'inscrit dans un nouveau réseau offrant 12% prestations kilométriques en plus, nous pensons qu'il est plausible de maintenir cette ligne sans faire exploser les coûts liés à son maintien.

#### **Proposition A : « couper la poire en deux » entre les lignes 3 et 21**

Au départ de la gare CFF de Lausanne, un bus sur deux irait en direction de Bellevaux via la ligne 3, et un bus sur deux irait à la Blécherette via la ligne 21 (voir schéma).

Cette solution n'aurait très probablement aucun impact financier lié à l'exploitation des véhicules et aux subventions allouées par les collectivités publiques. L'enveloppe budgétaire pour le réseau 08 qui a été approuvée par le conseil d'administration des tl permettrait de rendre ce scénario opérationnel. L'impact lié à la plus faible fréquence sur les antennes des lignes 3 et 21 serait réduit, car le quartier de Bellevaux sera desservi par les lignes urbaines 8 et 22, les Bergières par la ligne 2 et la Blécherette par la ligne 1. Toutes ces lignes offrent ou offriront une cadence entre 6 et 7,5 minutes aux heures de pointe. L'idée du maintien de la ligne 3 est plus liée au maillage du réseau qu'à la fréquence de passage des véhicules. Par ailleurs, cette fréquence resterait tout de même attractive sur les antennes des lignes 3 et 21 (au moins 12 minutes en heure de pointe).

L'infrastructure électrique liée à l'exploitation par trolleybus des lignes 3 et 21 n'occasionnerait pas de dépassement budgétaire, car l'électrification de la ligne 21 entre le Grey et la Blécherette a déjà été approuvée et financée. Quant à l'infrastructure propre à la ligne 3 entre Beaulieu et le dépôt de la Borde, elle existe déjà. Ce petit bout de ligne électrique n'occasionnerait que des frais d'entretien ; il aurait vraisemblablement été conservé par les tl, pouvant servir de raccourci pour la mise en service de trolleybus à partir du dépôt de la Borde, **mais pouvant aussi servir au transport du courant dans le cas d'un pontage électrique entre des secteurs électriques différents.**

Grâce à cette solution, le tronçon Lausanne CFF – Beaulieu serait desservi par un bus toutes les 6 minutes en heure de pointe, et les antennes des lignes 3 et 21 (Beaulieu – Blécherette, Beaulieu – Bellevaux) seraient desservies toutes les 12 minutes en heure de pointe. Le reste du réseau, quant à lui, ne serait pas touché par cette modification.

#### **Proposition B**

Cette proposition reprend quasi intégralement la proposition A, à la différence près qu'il est ici question de diminuer l'impact de la scission en deux de l'offre sur les antennes des lignes 3 et 21, ceci grâce à un léger renfort des moyens.

Il s'agirait plus précisément de mettre les lignes 3 et 21 à une fréquence en heure de pointe de 10 minutes, au lieu de 12 minutes (ce qui correspond à la proposition A). Cela signifie que le tronçon central verrait son offre améliorée par rapport à la situation actuelle, avec un bus toutes les 5 minutes en heure de pointe, contre 6 minutes aujourd'hui ou avec la proposition A. Cette variante est particulièrement sensée, puisque c'est la partie centrale (Lausanne CFF – Beaulieu) qui fait l'objet d'une surcharge aux heures de pointe.

L'infrastructure n'est pas touchée par cette variante. Concernant les coûts, il y a deux moyens d'assurer le financement de l'augmentation de l'offre liée à cette idée :

1. Augmenter légèrement l'enveloppe financière allouée aux tl par les collectivités publiques.
2. Diminuer l'offre sur la ligne 22, au profit des lignes 3 et 21. L'opération devrait s'avérer neutre.

**Conclusion**  
**Passons à l'action !**

L'idée principale pour la CITRAP-Vaud est que les clients que nous défendons n'aient pas à pâtir de la suppression de la ligne 3. Nous suggérons donc que l'une de nos propositions soit retenue au plus vite, afin qu'en 2008, lors de l'inauguration du m2, la ligne 3 fasse partie du réseau.

Nous jugeons les solutions proposées ci-dessus comme étant financièrement viables, voire n'ayant aucun impact sur l'enveloppe budgétaire allouée aux tl pour réseau 08. Nous en déduisons que dans ce cas, il serait opportun que le conseil d'administration se réunisse rapidement afin de prendre une décision en vue du maintien de la ligne 3. Le délai est certes très serré, mais nous sommes convaincus que le faible impact financier et organisationnel de nos propositions les rend réalisables pour la mise en service du m2.

Auteur : Frédéric Bründler

Achevé à Lausanne le 24 avril 2007

Texte approuvé par le comité de la CITRAP – Vaud le 3 mai 2007

