
une desserte rapide, confortable, flexible et capacitaire
pour St-Martin, la Borde, la Pontaise et la Blécherette

un tramway Flon – Blécherette

un projet de
Frédéric Bründler

Version synthétique destinée aux membres de la CITRAP-Vaud



© décembre 2006

Une nouvelle liaison en transports publics vers la Pontaise et la Blécherette

Dans son programme de législature, la Municipalité relève la nécessité, en lien direct avec la création de nouveaux logements dans le secteur Pontaise-Blécherette, d'optimiser les transports publics. En parallèle au projet de tramway est-ouest, elle propose la création d'une nouvelle liaison en site propre reliant le centre-ville à la Blécherette.

A l'heure actuelle, la ligne de trolleybus n°1 est déjà particulièrement chargée, en direction du nord ; avec la création de 2000 nouveaux logements, il deviendra indispensable de mieux desservir ce quartier en transports publics et de développer une nouvelle infrastructure lourde.

Un funiculaire : est-ce vraiment la bonne solution ?

Le projet de funiculaire reliant la Riponne à la Blécherette présenté cet automne à Lausanne, comporte plusieurs inconvénients :

1. Pour des raisons techniques, les stations d'un funiculaire doivent être réparties de façon symétrique, avec par exemple des stations intermédiaires au quart du parcours, à mi-parcours et aux trois-quarts. La desserte du territoire n'est donc pas optimale et ce système présente le risque d'avoir des stations excentrées.

2. Le funiculaire ne peut être que difficilement prolongé pour des raisons techniques (il doit se faire en site propre ou sur viaduc, sans possibilité de s'intégrer en surface). Tout prolongement du funiculaire au-delà de zones très densément peuplées serait donc complexe et très coûteux.

3. Le confort d'utilisation de la ligne serait considérablement compromis par la rupture de charge occasionnée par son arrivée à la Riponne ; il n'est en effet pas prévu que le funiculaire traverse le centre-ville. Concernant la Riponne même, il faut garder à l'esprit que la station terminale du funiculaire ne pourrait pas être adjacente à l'arrêt du m2, en raison de l'obstacle que constitue le parking souterrain de la Riponne. Passer du métro au funiculaire (ou inversement) exigerait donc un parcours à pied qui prolonge le temps de parcours et diminue le confort des voyageurs.

4. En outre, la Riponne n'est pas un excellent lieu de correspondance : peu de lignes de bus y transitent. Pour rejoindre Bel-Air ou St-François, il faudra soit prendre le bus, soit se déplacer à pied. Ces multiples ruptures de charge ne plaident donc pas en faveur d'un système de transport ayant son terminus à la Riponne.

5. A cela s'ajoutent encore plusieurs inconvénients techniques, dont la maintenance nécessitant l'arrêt complet de la ligne chaque année, une vitesse commerciale basse, ainsi que le fait que le funiculaire débrayable soit un système peu répandu.

Contribuer à la réflexion et ouvrir le débat

Lorsqu'elle a présenté son projet de funiculaire cet automne, la Municipalité a précisé que c'était une option envisageable parmi d'autres. En d'autres termes, la porte est aujourd'hui ouverte pour examiner d'autres options susceptibles de relier par une infrastructure lourde la Blécherette au centre-ville. C'est dans ce cadre et afin d'alimenter la réflexion visant à trouver la meilleure desserte pour la Blécherette, que le présent rapport propose une solution alternative à un funiculaire avec la construction d'une ligne de tram partant de l'interface du Flon.

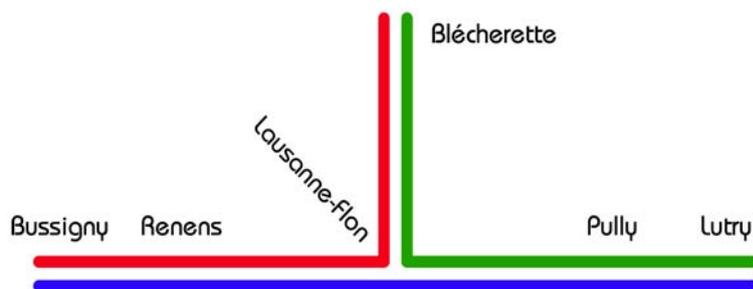
Pourquoi un tram entre le Flon et la Blécherette ?



Voici un aperçu de la route des Plaines-du-Loup telle qu'elle pourrait être après la mise en service du tram.

La construction d'un tram entre la Blécherette et le Flon qui est ici présentée offrirait de nombreux avantages :

I. Le Plan d'agglomération Lausanne-Morges prévoit la construction à moyen terme d'un tram est-ouest. Dans une perspective de compatibilité des moyens de transport et de développement du réseau à long terme, construire un tram pour relier la Blécherette permettra ainsi une meilleure intégration dans le réseau. Du point de vue financier, cela aurait aussi pour avantage de réduire les coûts de matériel et d'entretien.



A partir de deux lignes, il est possible d'en faire trois, ce qui limite le besoin de changer de véhicule pour certains clients.

2. Du point de vue des usagers, la liaison avec le Flon est optimale ; la Blécherette et la Pontaise seraient ainsi directement reliées avec le centre-ville et le nœud des transports publics lausannois qu'est le Flon. En outre, une connexion serait à terme possible avec le tram est-ouest.

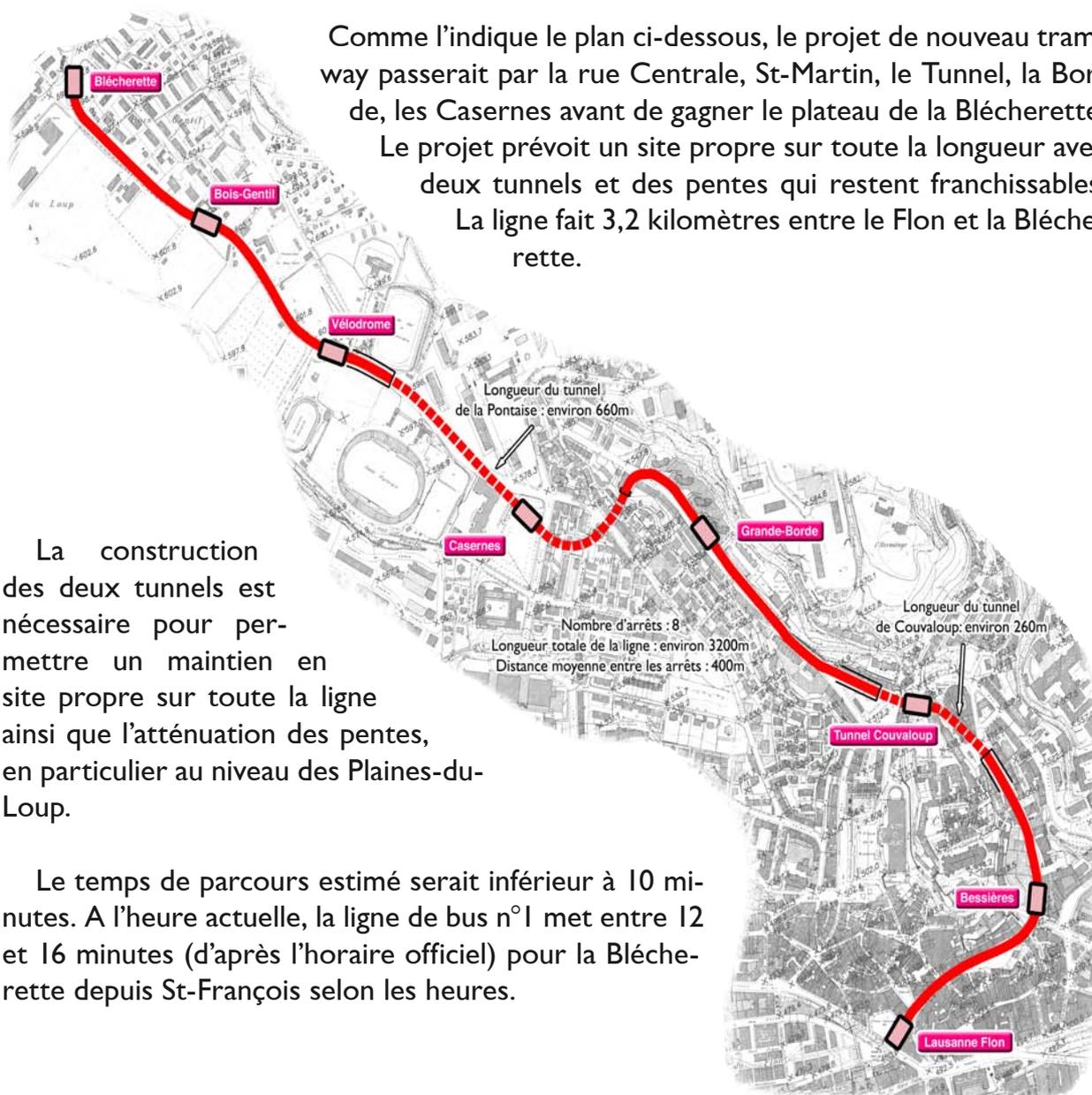
3. Sans complication et à moindre coût, le tramway peut être prolongé vers le nord, que ce soit vers le Mont ou en direction de Cheseaux via la plaine Vernand.

4. La construction d'un tram permet un réaménagement de l'espace public. La création d'une ligne de tramway implique en effet de prendre de l'espace au trafic individuel et de faciliter un réel transfert modal de la route vers les transports publics. Accompagnée d'aménagements favorisant les piétons et les cyclistes, la construction d'une ligne de tramway est de nature à améliorer significativement la qualité de vie sur les axes desservis.

5. Le projet ici présenté impliquerait des modifications du réseau t1 08 et permettrait en particulier le maintien de la ligne n°3.

6. Le tram offre une desserte des quartiers beaucoup plus fine que le funiculaire et permet ainsi de mieux répondre aux besoins des habitants.

Un parcours à travers la rue Centrale, le Tunnel et la Borde



La rue Centrale et la rue St-Martin réaménagées

Si l'on veut garantir le site propre sur toute la ligne, il est nécessaire de fermer à la circulation l'axe qui relie le Flon à la rue Centrale (au niveau du parking du Rôtillon). Cela représenterait donc un réaménagement important. Celui-ci est cependant cohérent. L'accès des voitures au centre-ville resterait en effet possible avec les parkings du Rôtillon, du Flon et de Montbenon. En outre, la fermeture d'une partie de la rue Centrale au trafic serait cohérente avec le développement récent de ce quartier, car actuellement elle représente une coupure dans la zone piétonne lausannoise. En renforçant la convivialité et la qualité de vie, le commerce pourrait ainsi mieux se développer sur cet axe, profitant d'une zone semi-piétonne.



La future rue Centrale?

La place du Tunnel et la Borde au cœur de ce projet

Le tracé proposé pour ce tramway permet de desservir, outre le plateau de la Blécherette, les zones très denses que sont la Borde et le Tunnel. Pour le réaménagement de la Borde et la revalorisation de ce quartier, cela représente une réelle opportunité. La place du Tunnel, dont la transformation est aujourd'hui programmée par la direction des travaux, profiterait aussi d'une liaison rapide en transports publics.

Réorganisation du réseau de bus et maintien de la ligne n°3

La construction d'un tram, comme celle du funiculaire ou de toute autre nouvelle ligne lourde de transports publics, implique bien sûr que le réseau de surface soit redessiné. Dans le cas présent, la ligne n°22 n'aurait plus lieu d'être, et la 8 pourrait être prolongée vers la Clochatte. Du même coup, le maintien ou l'introduction de la ligne n°3 seraient tout à fait cohérents en termes de réseau, car en fonction de la réalité de la demande, deux lignes fortes doivent desservir le quartier de Bellevaux.

Conclusion

Dans son programme de législature, la Municipalité de Lausanne affirme vouloir relier la Blécherette au moyen d'une infrastructure lourde en site propre aussi vite que possible. De nombreuses options sont aujourd'hui ouvertes, du funiculaire tel qu'il a été présenté



par Olivier Français à une liaison de tram-méto entre le Flon, Beaulieu et la Blécherette. Dans le cadre de la réflexion qui est aujourd'hui engagée, je souhaite vivement que l'option du tram soit sérieusement envisagée et étudiée ; elle réunit en effet de nombreux avantages en termes de limitation des ruptures de charges, de desserte des quartiers, de réaménagement de l'espace public ou encore de développement du réseau à long terme.

Frédéric Bründler

frederic@brundler.ch

Consultez et téléchargez le projet dans son intégralité sur le site www.brundler.ch