

QUEL AXE FORT DE TRANSPORTS PUBLICS ENTRE LAUSANNE ET LE QUARTIER METAMORPHOSE ?

La communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud (citrap-vaud.ch), a déjà contribué au débat sur les axes forts de transports publics dans la région lausannoise en proposant notamment une ligne de tramway reliant le centre-ville (place de l'Europe) au quartier Métamorphose (la Blécherette) par la rue Centrale, la place du Tunnel et la rue de la Borde. Ce tracé favorise clairement la desserte de l'hypercentre et des quartiers du nord-est de la ville.

Divers acteurs politiques et économiques défendent aujourd'hui un axe reliant directement la Gare CFF au plateau de la Blécherette, avec une desserte du Palais de Beaulieu. La citrap-vaud.ch considère qu'une telle liaison est complémentaire à celle de son projet original (Flon-Tunnel-Borde) et que, sans renier ledit projet, elle tient à participer à ce nouveau débat en proposant trois variantes pour relier directement la Gare CFF à la Blécherette :

- la variante METRO, où la nouvelle ligne m3 constitue un réseau unifié avec l'actuel métro m2 (technologie : métro sur pneus, conduite automatique) ;
- la variante LEB, où l'axe Gare CFF-Blécherette se combine avec la ligne régionale du Lausanne-Echallens-Bercher (LEB) entre Flon et Chauderon (technologie : chemin de fer à écartement métrique) ;
- la variante TRAM, où l'axe Gare CFF-Blécherette se combine avec la future ligne de tramway t1 à la place de l'Europe (technologie : tramway à écartement standard de 1435 mm).

1 Variante METRO : le métro m3 dope le m2

Contrairement au projet actuel du métro m3, nous défendons une variante dans laquelle la nouvelle ligne est connectée physiquement à l'actuelle ligne du métro m2 Ouchy-Croisettes (**figure 1**). Cette solution implique la construction d'une nouvelle ligne de métro automatique entre la Gare CFF et la Blécherette avec une technologie identique à celle du métro m2 (rames sur pneus), ainsi que la création d'une station commune aux deux lignes à la Gare CFF (quai central, avec ligne m2 d'un côté et ligne m3 de l'autre) pour doubler effectivement la capacité de transport sur le tronçon Gare CFF-Flon. La construction d'une connexion physique entre les deux lignes est

indispensable afin de permettre l'utilisation du même matériel roulant et de garantir l'accès au dépôt-atelier de Vennes (économies d'échelle).

Avantages de la variante METRO :

- compatibilité technique entre les deux lignes m2 et m3, même dépôt-atelier (économies d'échelle) ;
- véritable augmentation de la capacité de l'actuel métro m2 entre Gare CFF et Flon (temps de parcours faible et fréquence élevée) ;
- convois directs Ouchy-Blécherette possibles (intéressants pour les pendulaires en provenance ou à destination de la France).

Inconvénients de la variante METRO :

- coût élevé (métro automatique sur pneus) ;
- pas de compatibilité avec le réseau de tramway (ligne t1), ni avec le réseau CFF (ni tram-train, ni fret) ;
- possibilités d'évolution limitées (pas de réalisation par étapes).

2 Variante LEB : grâce au LEB, le canton entre en ville

Si les métros m2 et m3 ne sont pas connectés physiquement, selon le projet actuel, il n'y a aucune raison pour que la nouvelle ligne Gare CFF-Blécherette soit réalisée sous la forme d'un métro automatique sur pneus, solution éminemment coûteuse. En respectant le principe des économies d'échelle, on peut rattacher la nouvelle ligne soit au réseau de tramway actuellement en chantier (extension de la ligne t1), soit au réseau du chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher (LEB) déjà existant. Cette dernière hypothèse constitue notre variante LEB qui réutilise le tronçon à double voie métrique reliant aujourd'hui Flon à Chauderon et le combine avec une nouvelle infrastructure composée au sud d'un tunnel à double voie entre Flon et la Gare CFF (arrivée sous la place de la Gare, dans l'axe de celle-ci) et, au nord, d'un tunnel entre Chauderon et la Blécherette via Beaulieu (**figure 2**).

Dans une première étape, les trains du LEB arriveraient au Flon par la ligne actuelle (trajet en surface par l'avenue d'Echallens) et poursuivraient jusqu'à la Gare CFF. Dans une seconde étape, la ligne du LEB pourrait être enterrée dès la halte d'Union-Prilly pour résoudre le conflit de trafic récurrent sur l'avenue d'Echallens. A plus long terme, une extension du LEB peut être envisagée entre la Blécherette et Romanel-Cheseaux, dans une zone promise à un fort développement.

Avantages de la variante LEB :

- coût moins élevé que celui d'un métro automatique sur pneus ;
- compatibilité technique avec le réseau du LEB, même dépôt-atelier à Echallens (économies d'échelle) ;

- augmentation de la capacité de l'actuel métro m2 entre Gare CFF et Flon (matériel roulant à très grande capacité, longueur des convois de 75 mètres environ) ;
- signification politique forte : le trajet direct Bercher-Echallens-Flon-Gare CFF concerne une partie importante du canton ;
- possibilités d'évolution importantes (plusieurs étapes possibles).

Inconvénients de la variante LEB :

- pas de compatibilité avec le réseau de tramway (ligne t1), ni avec le réseau CFF (ni tram-train, ni fret) ;
- temps de parcours moyen et fréquence moyenne entre Gare CFF et Flon ;
- pente maximale à 5% (technologie ferroviaire), avec tunnels plus longs qu'une solution métro m3 ou tramway.

3 Variante TRAM: vers un grand réseau de tramway

Dans cette variante, l'axe Gare CFF-Flon-Blécherette est construit dans une technologie tramway (écartement standard de 1435 mm) compatible avec la future ligne t1 de base (Flon-Renens), ses futures extensions vers l'ouest (Renens-Villars-Sainte-Croix) et vers l'est (Pully-Lutry et Tunnel-Borde-Bellevaux), et avec le réseau CFF (tram-train et fret)(**figure 3**).

Cette variante prévoit un tunnel en courbe, d'une pente maximale de 7%, entre la Gare CFF et la rue des Côtes-de-Montbenon, d'une ligne de surface traversant la place de l'Europe et se raccordant à la ligne t1, d'un virage en direction de Chauderon, d'un tunnel entre la place de l'Europe et la Blécherette via Chauderon et Beaulieu ; l'extrémité du tracé peut être envisagée en surface.

Avantages de la variante TRAM :

- coût moins élevé que celui d'un métro automatique sur pneus ;
- compatibilité technique avec la ligne t1 (Renens-Flon) et ses extensions futures, même dépôt-atelier (économies d'échelle) ;
- augmentation de la capacité de l'actuel métro m2 entre Gare CFF et Flon (matériel roulant à grande capacité, longueur des convois de 42 mètres) ;
- constitution d'un véritable réseau de tramway, avec des liaisons directes Villars-Ste-Croix-Renens-Flon-Blécherette et Gare CFF-Flon-Bellevaux ;
- compatibilité avec le réseau CFF, permettant l'accès en ville de tram-trains ou de convois de fret en provenance de l'ouest du canton (via Renens) ou de l'est du canton (via Lutry) ;
- possibilités d'évolution importantes (plusieurs étapes possibles).

Inconvénients de la variante TRAM :

- temps de parcours moyen et fréquence moyenne entre Gare CFF et Flon ;

- pente maximale à 7% (technologie tramway), donc tunnels plus longs qu'une solution métro m3.

4 Conclusion

Pour la même desserte -un axe direct Gare CFF-Flon-Beaulieu-Blécherette- trois variantes sont suggérées, appartenant chacune à une technologie déjà existante: le métro automatique sur pneus pour la variante METRO, le chemin de fer à écartement métrique pour la variante LEB et le tramway à écartement standard (ligne t1) pour la variante TRAM.

Vu l'importance stratégique de ce choix, la citrap-vaud.ch appelle de ses vœux une analyse comparée des trois variantes, avec une évaluation financière des coûts de construction et d'exploitation. Cette évaluation devrait prendre en compte les deux paramètres suivants :

- le financement d'investissement peut différer selon le type de système de transport (transport urbain comme le tramway ou le métro, ou transport régional comme le LEB) ;
- les projets de transformation de la gare CFF de Lausanne, avec un budget de plus d'un milliard de francs, devraient être compatibles avec la variante choisie.

Daniel Mange, citrap-vaud.ch, 20 décembre 2010





