

**Contact** Pierre Bonjour  
**Téléphone** +41 76 376 80 75  
**Courriel** pbonjour@vtx.ch  
**Date** 22 novembre 1020

**Courrier** citrap-vaud.ch  
case postale 73  
1000 Lausanne 21  
**Internet** <http://www.citrap-vaud.ch>

**Municipalité de Lausanne**  
**Place de la Palud 2**  
**Case postale 6904**  
**1002 Lausanne**

## Aménagement de la place de la Gare de Lausanne et des avenues d'accès

Monsieur le Syndic,  
Madame et Messieurs les Conseillers municipaux,

Le 16 mai 2008, nous vous avons adressé un document dans lequel nous émettions des observations et demandes d'améliorations concernant la circulation des bus à la place de la Gare de Lausanne. Suite à notre courrier, quelques modifications ont été apportées et nous vous en remercions.

Dans son édition du 20 juillet 2010, le quotidien 24 heures faisait également état des mauvaises conditions de circulation sur cette place, qui est non seulement capitale pour l'économie lausannoise, mais aussi une interface clé du réseau tl ; malheureusement, elle est un point noir en terme de vitesse commerciale et de fiabilité.

### **Une arrivée des bus rapide et sans entraves à la gare principale de Lausanne fait pour nous partie des priorités à accorder à un réseau de transports publics performants.**

Un réaménagement n'étant pas encore à l'ordre du jour, il est néanmoins urgent d'optimiser la circulation des bus en renforçant et en perfectionnant le marquage routier, comme nous le décrivons ci-dessous. Toutefois, des travaux étant en cours à l'avenue Ruchonnet, il serait pertinent d'en profiter pour réaliser sans délais des améliorations, tels que nous les décrivons, et qui existent ailleurs en Suisse.

De plus, un réel renforcement des conditions de circulation pour les transports publics sur cet axe est particulièrement important, compte tenu de la fermeture projetée de certaines avenues de la ville au trafic, et avec le report de circulation qu'il en découlera inévitablement.

### **Marquage des voies bus, av. Ruchonnet et av. de la Gare**

Des véhicules privés empiètent souvent sur ces voies bus. Pour renforcer leur visibilité, le marquage « BUS-TAXI » devrait être multiplié. (Exemple sur la photo ci-contre, Rue de Lyon à Genève, l'indication « BUS-TAXI » figure chaque dix mètres environ).



### Voies bus avenues de la Gare et Ruchonnet

Au bas des avenues de la Gare et Ruchonnet, les voies de circulation s'insèrent dans les voies bus (avec priorité aux TP). Le marquage actuel ne met pas assez en évidence la priorité des bus à ces endroits : nous observons que bon nombre d'automobilistes ne cèdent pas le passage aux bus, ce qui crée des situations conflictuelles et péjore la vitesse commerciale et la sécurité des TP.

Ci-dessous, la photo de gauche illustre un parfait exemple de marquage simple et clair, tel qu'on peut le trouver à Neuchâtel. La voie bus est du côté droite de la chaussée, mais le principe reste le même. Tandis que sur la photo de droite prise à Lausanne, les véhicules privés circulent littéralement sur la voie réservée aux bus !



### Rabatement des voies de circulation

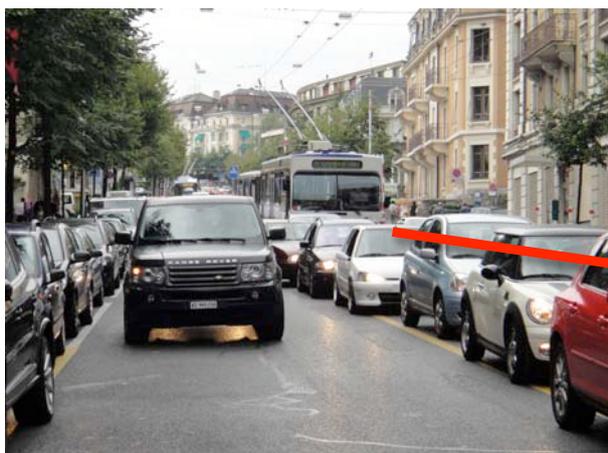
Sans mettre en doute la conformité aux normes, nous trouvons que la signalisation actuelle crée un contexte d'utilisation défavorable à l'exploitant. C'est pourquoi nous préconisons un marquage au sol incluant des triangles de céder-le-passage (voir photo de Neuchâtel ci-dessus) ainsi qu'une signalisation adaptée, afin de rendre la situation claire et sans équivoque. Le fait que la voie bus soit centralisée représente un avantage, mais également une particularité qui peut surprendre les automobilistes, il est donc nécessaire d'avoir un marquage efficient.

Remarque : en cas d'accident entre un bus et un TIM au point de jonction (bus prioritaire) et si la signalisation s'avère défailante, incomplète ou inadaptée, une part de responsabilité pourrait être attribuée aux TP, alors même que ces aménagements sont censés les rendre prioritaires et faciliter leur circulation. Ce serait le comble !

### Obstruction des voies bus par des TIM

Nous saluons le nouveau marquage avec des lignes continues, que nous préconisons, en tant que première étape. Malgré cela, nous observons que des automobilistes circulent tout de même régulièrement à l'intérieur des voies réservées aux bus, en particulier si des véhicules se trouvent arrêtés en double file (attente d'une place de parc, livraisons, etc.). Il suffit d'un seul véhicule circulant à tort sur la voie bus pour que les suivants l'imitent, obstruant alors le passage des TP. (Voir photos ci-après).

Il est également temps d'imaginer une suppression des places de stationnement en épi au bas de l'avenue Ruchonnet ; nous ne pouvons pas accepter la mise en péril la régularité des transports publics dans le simple but de maintenir du stationnement à cet endroit crucial.



Voie bus



Vu qu'une surveillance policière permanente n'est pas réaliste, nous proposons l'installation de démarcations physiques, accompagnées d'une signalisation adaptée. De telles mesures sont encore inexistantes à Lausanne, mais sont appliquées ailleurs et deviendront de toute façon indispensables à terme pour assurer aux transports publics de bonnes conditions de développement.

Nous vous proposons d'adopter les mêmes aménagements que ceux utilisés à Genève ou à Vevey pour délimiter physiquement les voies de circulation. Ils représentent deux avantages majeurs :

- ils dissuadent les automobilistes d'empiéter sur des espaces qui ne leur sont pas destinés ;
- certains modèles restent franchissables en cas d'urgence ou nécessité (bus en panne devant être dépassé, véhicules de secours, etc.).



### Arrêts de bus tl *Lausanne-Gare*

Les marquages en zig-zag récemment repeints n'interdisent pas aux TIM de circuler sur la zone d'arrêt des bus, ni d'y effectuer une dépose rapide. Théoriquement, les automobilistes devraient même circuler sur les arrêts de bus, car l'on est censé circuler à droite de la chaussée, sauf si par exemple une ligne continue est tracée sur la route.

Les arrêts des bus sont de ce fait très souvent utilisés comme zone de dépose ou voie de circulation pour TIM, au détriment de la qualité et de la vitesse commerciale des TP. De même, si un véhicule est arrêté en double file de la zone officielle de dépose, les TIM se rabattent sur les arrêts de bus (ils en ont parfaitement le droit vu l'absence de marquage !).

Certains usagers de la route circulent à cheval sur leur voie et l'arrêt de bus. Lorsque toute une file circule de cette manière et se retrouve arrêtée au feu ou à l'entrée du giratoire, les bus ne peuvent pas accéder à leur arrêt et perdent de précieuses minutes.



Pour améliorer la situation, tous les arrêts de bus de la place de la Gare devraient être délimités par une ligne jaune continue, complétée par une signalisation indiquant clairement l'interdiction aux TIM de circuler à ces endroits. Des facilités d'insertion des bus dans la circulation sont également à envisager à la sortie des arrêts de bus (par exemple : céder-le-passage imposé aux TIM).

Des démarcations physiques auraient également leur place pour délimiter les arrêts.

### Surveillance policière

À certaines heures (notamment le dimanche soir), nous avons remarqué des agents de police qui observaient cette place, mais sans intervenir. Nous pensons que la présence d'un agent de police qui se chargerait de faire appliquer les règles de circulation à des moments ciblés pourrait constituer une piste d'amélioration.

Dans l'attente de votre réponse, nous vous adressons, Monsieur le Syndic, Mesdames et Messieurs les Conseillers municipaux, nos salutations distinguées.

Pour le comité de la citrap-vaud.ch :

Pierre Bonjour

Laurent Trivelli

Copies : ATE, tl

Annexe : article du quotidien 24 heures du 20 juillet 2010

**URBANISME** | Avec le doublement du nombre de voyageurs ces prochaines années, la paralysie des piétons et des voitures menace. Un réaménagement est jugé indispensable, mais personne n'a la solution miracle.



© JEAN-BERNARD SIEBÉR / ARC | Aujourd'hui, la cohabitation entre piétons et véhicules est déjà délicate. Un problème qui va s'intensifier.

**Source : Quotidien 24 heures ; Mehdi-Stéphane Prin | 20.07.2010 | 00:07**

Déjà mal-aimée aujourd'hui, la place de la Gare de Lausanne risque de se transformer rapidement en véritable enfer pour les piétons et les automobilistes. Avec leur plan d'agrandissement des quais et la création d'au moins un passage sous-voies supplémentaire, les CFF viennent de remettre sur le devant de la scène un des dossiers urbanistiques les plus polémiques de la ville. «Aujourd'hui, entre 80 000 et 100 000 voyageurs arrivent chaque jour par les trains, explique Olivier Français, municipal des Travaux. Dans moins de dix ans, ils seront plus de 160 000. Il va bien falloir gérer ce flot de piétons qui traverseront la place pour aller prendre les métros.» Les métros? Pas seulement le M2. Le radical milite en effet pour la construction d'un M3 en direction de la Blécherette. «Pour la place de la Gare, je n'ai cependant pas de solution miracle à proposer», lâche Olivier Français.

**Cohabitation infernale** L'enjeu est pourtant de taille. Le M2 a provoqué une explosion du nombre de pendulaires privilégiant le train pour se rendre à Lausanne. Un effet qui sera, sans l'ombre d'un doute, décuplé en 2012 avec la mise en service du RER vaudois. Bref, dix ans après avoir réaménagé dans la douleur la place de la Gare, la ville va devoir remettre l'ouvrage sur le métier si elle veut éviter le chaos. Ce ne sera pas simple, prévient un des pères de la réalisation actuelle et désormais chargé de cours à l'EPFL, Philippe-Rodolphe Blanc. «J'envoie souvent mes étudiants se rendre compte de la situation sur la place de la Gare. Elle représente un excellent exemple de la difficulté de gérer d'importants flux de trafic: voitures, piétons, bus et taxis, dans un endroit aussi étroit.» Aucun des futurs ingénieurs en mobilité n'est jamais revenu avec l'idée géniale qui résoudrait cette cohabitation infernale. «Les places de gare sont les royaumes des «y a qu'à». Dans les faits, il faut toujours faire des compromis.»

Impossible, par exemple, de réaménager le secteur sans toucher à l'ensemble de la circulation au centre-ville. Avec la fermeture du Grand-Pont aux voitures à l'horizon 2016, une partie du trafic de transit va se reporter sur une petite ceinture passant par la gare. L'occasion pour Olivier Français de mettre en avant son projet de tunnel sous Saint-François, fortement critiqué par la majorité de gauche. «On se moque avec mes souterrains, mais sans ce projet, je suis incapable de résoudre le problème de la place de la Gare.» Un beau débat en perspective pour les élections communales de mars 2011.

**Le rôle de la gare change** Rédacteur en chef de la revue *Tracés*, Francesco Della Casa se demande si ce sujet doit être mis maintenant sur le devant de la scène. «La place de la Gare de Lausanne est catastrophique depuis des années. Il ne faudrait pas charger la barque des polémiques au moment de faire passer le projet de Musée cantonal des beaux-arts sur le site du dépôt des locomotives.» Pour l'architecte et urbaniste, le statu quo a un avantage de taille. «Si le chaos dissuade les gens de passer en voiture, la place actuelle aura au moins servi à cela. Attendre un peu, cela permettrait de se rendre compte si le changement des habitudes n'autorise pas, dans une décennie, de diminuer encore le transit de véhicules individuels.» Dans les années 1990, la gare n'était encore qu'une interface entre les trains et les voitures. Désormais, elle se mue en lieu de transfert entre les convois des CFF et les métros, bus et vélos. Pour Philippe-Rodolphe Blanc, la suppression «au minimum du trafic de transit» doit être étudiée. Un avis partagé par Olivier Français. «Mais où faire passer les voitures?» En tout cas pas sous la gare, la faute au tunnel du M2. En revanche, certaines voix estiment que la création d'une station souterraine de métro sous les quais CFF permettrait de résoudre une grande partie des problèmes. Mais à quel prix?

**Source URL** : <http://www.24heures.ch/vaud-regions/actu/asphyxie-menace-place-gare-lausanne-2010-07-19>