

Prof. Daniel MANGE
EPFL-IC, station 14
CH-1015 LAUSANNE (Switzerland)
Tél.: + 41 21 693 26 39
Fax: + 41 21 693 67 31
Email: daniel.mange@epfl.ch
WWW: <http://islwww.epfl.ch>



Monsieur le Conseiller d'Etat
François Marthaler
Place de la Riponne 10
1014 LAUSANNE

V/réf.

N/réf.

Lausanne, le 29 octobre 2007

Concerne: Axes forts de transports publics urbains

Monsieur le Conseiller d'Etat et cher Monsieur,

La Communauté d'intérêts pour les transports publics, section Vaud (CITRAP VAUD), a bien reçu votre dossier du 23 octobre 2007 et vous en remercie très chaleureusement. Notre comité a examiné très attentivement vos cinq variantes de réseaux d'axes forts et résume sa position comme suit:

Constat 1

L'utilisateur privilégie toujours les trajets sans transbordement; seul un véritable réseau, un ensemble d'axes interconnectés, garantit l'existence de tels trajets. Pour l'exploitant et les pouvoirs publics, l'existence d'un réseau homogène, avec une seule technologie et un seul dépôt, constitue un avantage économique évident. La CITRAP VAUD accordera donc la priorité aux variantes proposant un véritable réseau.

Constat 2

La desserte du site de Beaulieu par un axe lourd n'est pas prioritaire aux yeux de la CITRAP VAUD, pour les raisons suivantes déjà soulignées dans le rapport de R. Ribi & Associés du 26 septembre 2007 (note 6, page 37):

- il n'y a pas de volumes de déplacements soutenus sur toute l'année, vu l'aspect ponctuel des expositions (essentiellement de jour) et des spectacles (essentiellement de nuit);
- le centre de gravité de Beaulieu n'est pas clairement défini, vu la vaste étendue du complexe.

Il faut souligner qu'un accès à Beaulieu à partir d'un axe fort Flon-La Borde-Blécherette est possible à partir de l'arrêt Casernes, avec mise en place d'un escalier mécanique.

Constat 3

Pour des raisons d'économie évidentes, la CITRAP VAUD n'est pas favorable à la mise en parallèle, sur un même axe, de deux systèmes de transports lourds.

En fonction de ces constats, nous jugeons comme suit les cinq variantes proposées:

Variante 1

La coupure physique entre la ligne Flon-Beaulieu-Blécherette et les deux axes Crissier-Lausanne et Bussigny-Lutry est la négation même de la notion de réseau (constat 1). De plus, la desserte de Beaulieu ne nous semble pas pertinente (constat 2), d'autant plus qu'elle impose encore une rupture de charge au Flon avant de gagner la Gare CFF (l'une des origines et destinations principales du trafic pour et de Beaulieu).

Pour ces deux raisons, nous excluons la variante 1.

Variante 2

La variante 2 cumule les deux défauts de la variante 1 avec la mise en parallèle de l'axe Crissier-Lausanne et de la ligne du Lausanne-Echallens-Bercher (LEB) entre Montétan et Chauderon (constat 3).

Pour ces trois raisons, nous excluons la variante 2.

Variante 3

Celle-ci constitue un excellent réseau permettant, à partir de 3 axes forts, la réalisation de 5 lignes principales (Bussigny-Blécherette/Belleaux, Crissier-Blécherette/Belleaux, Lutry-Blécherette/Belleaux, Bussigny-Lutry et Crissier-Lutry).

La traversée de l'hypercentre au niveau de la vallée du Flon libère l'axe Chauderon-St-François au profit du trafic des bus et trolleybus, extrêmement dense sur ce tronçon.

L'axe Crissier-Lausanne passe de préférence par Prilly-centre et l'avenue de la Confrérie, dans le but de desservir des zones denses en population et emplois. Enfin, l'accès au Flon depuis Lutry se fait de préférence par l'axe Georgette-St-François-Flon, en tunnel, qui a le mérite d'être plus court et de desservir la station stratégique de St-François.

Nous retenons donc la variante 3, avec passage par Prilly-centre et St-François.

Variante 4

Les deux axes principaux de cette variante (Bussigny-Blécherette/Belleaux et Crissier-Lutry) se croisent dans l'hypercentre à deux niveaux différents: ils ne constituent donc pas un réseau (constat 1). De plus, on observe la mise en parallèle des deux axes Crissier-Lausanne et LEB entre Montétan et Chauderon (constat 3).

Pour ces deux raisons, nous excluons la variante 4.

Variante 5

Celle-ci constitue un bon réseau permettant, à partir de 3 axes forts, la réalisation de 4 lignes principales (toutes celles de la variante 3 moins la relation Lutry-Blécherette/Bellevaux).

La traversée de l'hypercentre au niveau du Grand Pont pose la question de l'encombrement de cet axe, dont le trafic de bus et trolleybus est déjà extrêmement dense. Par ailleurs, le tronçon Prélaz-les-Roses-Grand Pont fait double emploi avec le tronçon Prélaz-les-Roses-Flon, distant de quelques dizaines de mètres.

L'axe Crissier-Lausanne passe de préférence par Prilly-centre pour les mêmes raisons que la variante 3.

Nous retenons donc la variante 5, avec passage par Prilly-centre.

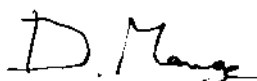
Conclusion

Les variantes 3 et 5 sont les seules à offrir un véritable réseau interconnecté, favorable à la fois aux usagers, à l'exploitant et aux pouvoirs publics.

Un intérêt supplémentaire de ces deux variantes est l'existence d'une partie commune, en forme "d'angle droit", constituée par la ligne Bussigny-Flon-Blécherette/Bellevaux. Cette partie commune pourrait constituer la première étape du projet complet, laissant totalement ouverte l'alternative posée par la traversée de l'hypercentre lausannois en direction de Lutry (par la vallée du Flon ou par le Grand Pont).

Nous espérons vous remettre avant la fin de l'année le rapport de la CITRAP VAUD détaillant notre prise de position. Dans cette attente, nous restons à votre entière disposition pour tout complément d'information.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Conseiller d'Etat et cher Monsieur, l'expression de ma haute considération,



Daniel Mange
Secrétaire de la CITRAP VAUD et délégué au Groupe de concertation

Copies: Mme A.-M. Depoisier, M. M. Blanc, M. F. Molina, M. R. Ribl