

Réflexions et propositions de la citrap-vaud en vue de l'utilisation du tunnel desservant l'usine Tridel, dans un premier temps entre la Sallaz et Malley

**A. La situation actuelle**

Le réseau des transports publics lausannois est essentiellement du type rayonnant, les lignes se croisant presque toutes dans centre ville lausannois.

Les lignes "circulaires" (ou tangentielles) sont préconisées de longue date. Mais les lignes 25 reliant Pully à la Maladière en empruntant notamment l'avenue de Cour, et 3 reliant Lausanne-Gare à Bellevaux via Chauderon sont les seuls exemples concrets réalisés jusqu'ici. Rien est en revanche envisagé ou planifié dans le Nord.

Par ailleurs, le M1 est arrivé à saturation. A l'horizon 2018, il sera exploité à sa cadence maximale de 5 minutes avec des rames systématiquement en double composition. Un postulat a été déposé le 22 novembre 2016 devant le Grand Conseil vaudois, demandant une extension de l'infrastructure et de l'offre de cette ligne. Les plans de quartier prévus dans les quartiers de Malley et Prilly Sud prévoient à eux seuls quelque 18'000 nouveaux habitants/emplois.

En outre, les arrivées prévues du quartier Métamorphose aux Prés de Vidy, de la Haute Ecole de Santé et d'Aligro entre la Bourdonnette et Chavannes, de la RTS et du nouveau campus d'hébergement Vortex (1'000 lits) sur les sites universitaires, vont amener sans doute quelque 10'000 nouveaux habitants-emplois.

Selon l'Office fédéral de la statistique enfin, entre 2000 et 2015 le trafic général a augmenté de plus de 27%. Aucun ralentissement de cette évolution n'est prévu.

**B. Le tunnel Tridel**

Le tunnel permettant d'alimenter l'usine Tridel, à la Sallaz, à voie unique et électrifié, a une longueur de quelque 3,8 km, avec une pente régulière de 5%. Il a coûté 75 millions de francs.

Son extrémité Ouest est à Sébeillon. Son tracé passe ensuite sous Chauderon, sous la Pontaise et sous Bellevaux avant de se terminer à l'usine Tridel à la Sallaz.

Le tunnel est de type standard et déjà aux normes CFF pour le transport de marchandises. Le matériel roulant CFF peut y circuler.

Il n'y a actuellement que quelques trains quotidiens qui amènent des déchets d'une grande partie du canton jusqu'à l'usine Tridel.

M. Olivier Français, "père" du tunnel Tridel, n'a jamais caché qu'en choisissant le tracé de la ligne transportant les déchets vers Tridel, il avait clairement été cherché à préserver l'avenir pour une utilisation en faveur des voyageurs en tout cas jusqu'à la Sallaz, voire jusqu'au Pont de Chailly.

### **C. Propositions**

Le nouveau projet de transport public proposé s'inscrit dans une logique de réseau, créant une "grande couronne" des axes forts tout en franchissant des obstacles naturels jugés ici trop contraignants (vallée du Flon, colline de Sauvabelin).

Il valorise une infrastructure lourde existante et de grande qualité car en site propre. L'utilisation du tunnel Tridel permettrait d'augmenter massivement et qualitativement les transports publics entre le Nord-Est et l'Ouest de l'agglomération lausannoise.

A l'heure où la création de nouveaux axes forts est extrêmement coûteuse et compliquée, il est déraisonnable de laisser en milieu urbain 4 km de voie ferrée parfaitement aux normes et pratiquement inutilisés sinon par quelques convois de marchandises quotidiens.

A court terme, le tunnel actuel servira de voie de chantier pour les travaux souterrains et du LEB et du M3, dans le secteur de Chauderon. Sans doute serait-il utile dès maintenant de coordonner dits travaux avec ceux en relation avec la création de la future gare de Chauderon – Maupas ici proposée (et les multiples interfaces de transports publics que cela permettra).

Dans un premier temps, la citrap-vaud propose de :

- a) Contourner l'usine Tridel et prolonger le tunnel jusqu'à sous la place de la Sallaz, avec interface avec le M2 et le réseau de bus TL, y compris les lignes en direction de Servion et de Mézières ;
- b) Créer des gares :
  - à Bellevaux (pour les quartiers de Bellevaux, Maillefer et Rionzi, avec interface avec les lignes 3 et 8) ;
  - à la Pontaise (pour les quartiers de la Pontaise, des Plaines-du-Loup Sud et de la Borde, avec interface avec le M3) ;
  - à Chauderon-Maupas (avec interface avec le LEB, le M3, les T1, T2 et T3) ;
  - à Sébeillon (avec interface avec le T1 et le M1) ;
  - à Malley - Grand-Pré (avec interface avec le RER et le T1).

A plus long terme la citrap-vaud propose :

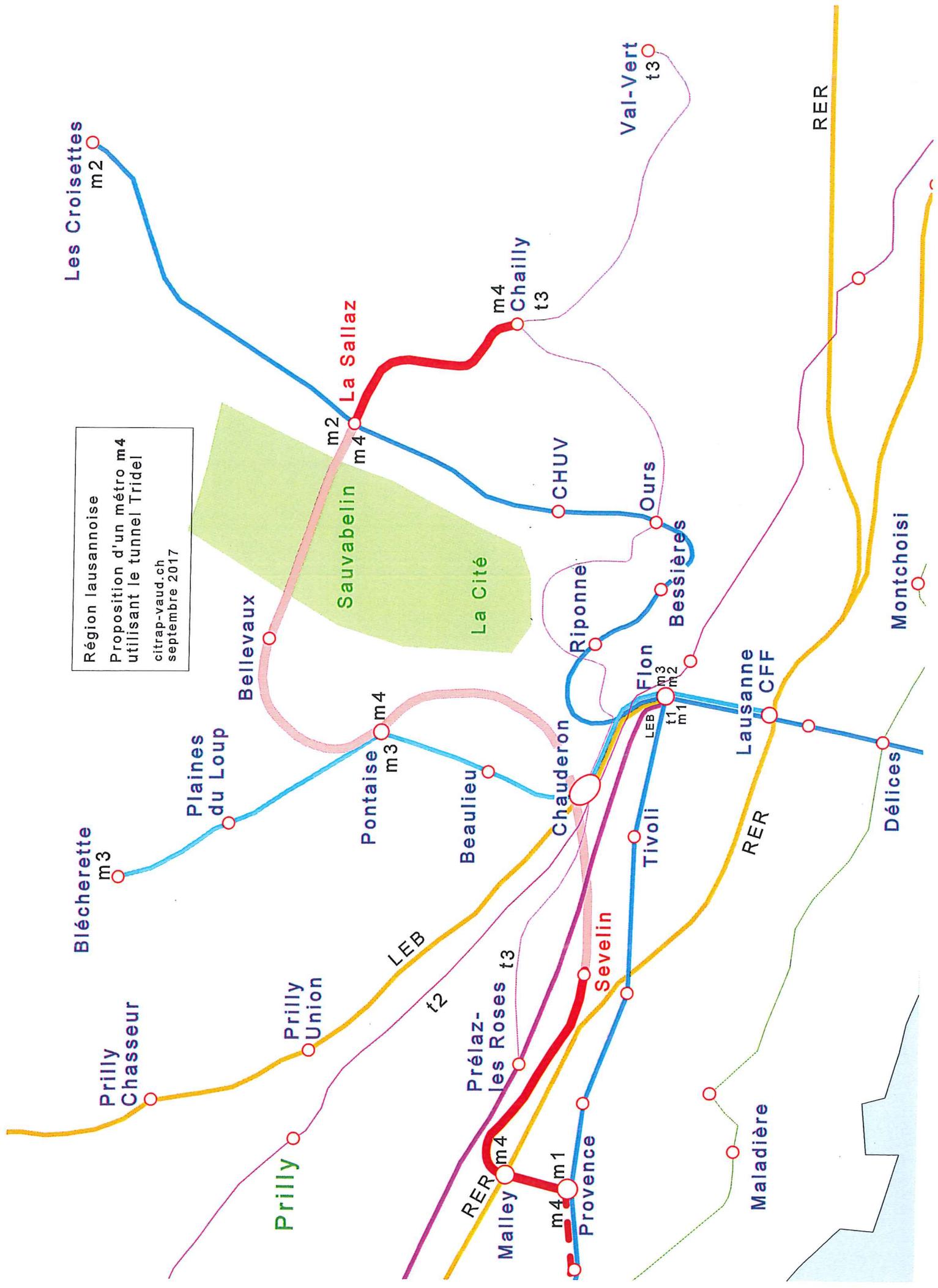
- a) A l'Est, une prolongation pourrait opportunément être créée depuis la Sallaz jusqu'au Pont-de-Chailly, avec la création d'un tunnel supplémentaire d'environ 800 mètres, créant ainsi l'essentiel d'une "petite-ceinture" ferroviaire autour de Lausanne.

Cette prolongation desservirait par le rail un important quartier, qui à défaut ne sera pas desservi même à long terme par un autre axe fort.

- b) A l'Ouest, une prolongation en direction de la gare de Renens (et toutes ses connexions) serait possible, en utilisant la voie industrielle existante dite du pont du Galicien, aujourd'hui déjà utilisée quelques fois par jour par les convois desservant l'usine Tridel.
- c) Vers l'Ouest encore, et dans l'optique toujours d'un concept de transports en réseau, une autre excellente opportunité serait de prolonger – sans difficulté technique majeure ni coûts élevés – la ligne depuis Malley – Grand-Pré jusqu'au giratoire Malley-Provence (connexion avec le M1), voire plus loin jusqu'à l'EPFL, permettant ainsi une synergie remarquable avec les futurs besoins du M1.

Lausanne, le 12 septembre 2017

Région lausannoise  
 Proposition d'un métro m4  
 utilisant le tunnel Tridel  
 citrap-vaud.ch  
 septembre 2017





Région lausannoise  
 Proposition d'un métro m4  
 utilisant le tunnel Tridel  
 citrap-vaud.ch  
 septembre 2017