

Transports ferroviaires: A l'Ouest, rien de nouveau?

On constate un déséquilibre majeur entre le nord de l'Ouest lausannois et le sud du même territoire.

Daniel Mange L'Ouest lausannois, ce long rectangle qui s'étend du Gros de Vaud aux berges du Léman, souffre d'un mal bien connu dans l'Italie voisine: l'abîme qui sépare le nord, riche, fertile, industriel, entreprenant, et le sud, sous-équipé, rocailleux, aride, accablé par le soleil... Pour les transports, on peut même parler d'une véritable malédiction. Pourtant les débuts étaient prometteurs: dès 1855, Renens est reliée par chemin de fer à Yverdon et Morges, et dès 1856 à Lausanne; la Société des tramways lausannois (TL) est créée en 1895, et une ligne atteint Renens en 1903, qu'elle desservira jusqu'en 1964, condamnée par l'Expo.

Avec l'abandon du projet de construction d'un aéroport, suite au refus du peuple en 1946, les terrains de Dorigny vont vivre une aventure immobilière sans précédent, le déplacement en bloc de l'Université de Lausanne et de l'Ecole polytechnique, devenue fédérale au 1 janvier 1969. Les bus des TL sont rapidement débordés par la demande, et la nécessité d'un transport public lourd se fait pressante. En 1983, le Conseil d'Etat mandate le professeur Philippe Boyv pour l'étude d'un système de transport qui donnera naissance en juin 1991 au métro léger Lausanne-Flon – Hautes Ecoles – Renens, l'actuel m1. En 1990, une tentative vise à prolonger la ligne du métro m1 de

Renens à la gare de Lausanne CFF à l'aide d'un matériel roulant bicourant; malgré la démonstration réussie d'une rame de tram-train empruntée à Karlsruhe, le manque de capacité du tronçon Renens – Lausanne condamne le rêve.

Nord-sud: le déséquilibre

Aujourd'hui, on constate un déséquilibre majeur entre le nord de l'Ouest lausannois – centré sur le hub ferroviaire de Renens, futur siège romand des CFF – et le sud du même territoire, essentiellement peuplé d'étudiants et de chercheurs, la plupart résidents sans pouvoir électoral local. Si Renens et sa périphérie sont fortement irri-

Im Westen nichts Neues?

Daniel Mange Der Westen von Lausanne leidet unter einem Phänomen, das man auch im benachbarten Italien gut kennt: Der Graben, der den reichen, fruchtbaren, industriellen und unternehmerischen Norden vom strukturschwachen, steinig, trockenen und heissen Süden trennt. Was den öffentlichen Verkehr betrifft, kann man sogar von einem Fluch sprechen. Zwar waren die Anfänge hoffnungsvoll – seit 1855 war Renens bereits per Bahn mit Yverdon und Morges, ein Jahr später auch mit Lausanne verbunden, und 1895 wurden die tramways lausannois (TL) in Betrieb genommen. Die später eröffnete Linie nach Renens fiel 1964 der Expo zum Opfer.

1946 wurde ein Flugplatz in Dorigny in einer Volksabstimmung verworfen. Daraufhin zügelten die Universität von Lausanne wie auch die Ecole polytechnique gesamthaft in das Gebiet. Die Busse der TL sind schnell mit dem Transport überfordert, und eine bessere Lösung muss rasch gefunden werden. 1983 wurde Professor Philippe Boyv damit vom Staatsrat beauftragt, und bereits 1991 wurde die normalspurige Tramlinie Lausanne-Flon – Hautes Ecoles – Renens, die heutige m1, in Betrieb genommen.

Das Ungleichgewicht

Heute herrscht ein massives Ungleichgewicht zwischen dem nördlichen und südlichen Teil im Westen von Lausanne. Der Norden ist auf Renens ausgerichtet, wo auch in Zukunft der Sitz der SBB in der Romandie sein wird, der Süden ist bevölkert von Studenten und Professoren, die meisten von ihnen ohne lokales Stimmrecht. Dem Norden kommen die Linien der SBB, das zukünftige Tram t1 sowie der neue Hochleistungs-Busbetrieb zugute, während der Süden einzig mit der m1, die an ihrer Kapazitätsgrenze fährt, erschlossen ist. Die Linie ist einspurig, und alle Züge halten an allen Stationen.

Die Bevölkerungszunahme der Waadt zeigt sich in den urbanen Zentren; die Agglomeration Lausanne-Renens zählt 52,5 Prozent der Gesamtbevölkerung. Die Universität sowie die EPFL (das welsche Pendant zur ETH) zählen zusammen rund 33 000 Personen, bilden de facto also die zweitgrösste Stadt des Kantons. Aber diese Phantomstadt hat weder einen Chef, eine Regierung oder ein Parlament – und natürlich auch keinen SBB-Bahnhof.

Der Bahnhof der Hochschulen

Diese Ghettoisierung ist einigen Experten nicht entgangen. Im Oktober 2013 stellt Frédéric Bründler, Mitglied von citrap-vaud, seine Studie vor, die eine direkte

citrap-vaud.ch

communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud

Verbindung Morges – Lausanne mit einer Haltestelle Hautes Ecoles vorsieht; sie wäre gleichzeitig das Endstück der Neubaustrecke Genf – Lausanne. Fast zeitgleich publizierte die EPFL ihren Bericht, den sie bei BG Ingénieurs Conseils in Auftrag gegeben hatte, und wies darin nach, dass eine solche Linie machbar ist, bei Kosten von rund 1,3 Milliarden Franken. Die Idee der direkten Linie Genf – Lausanne wird von citrap-vaud seit 2014 vertreten. Letztes Jahr wurde sie auch von den SBB sowie der Kantonsregierung aufgenommen und in ein Arbeitsprogramm der SBB «Perspective générale pour la région vaudoise» integriert.

Der Südwesten von Lausanne mit seiner Bevölkerungs- wie Arbeitskräftekonzentration hat Anrecht auf eine saubere Anbindung an das Netz der SBB – genau wie übrigens auch Ecublens, der einzige Ort mit über 10 000 Einwohnern im Kanton Waadt ohne Zugang zum nationalen Schienennetz.

Übersetzung aus dem Französischen:
Andreas Theiler

guées par les lignes ferroviaires CFF – avec une quatrième voie et un saut-de-mouton flambant neufs –, le futur tram t1 vers Lausanne et Villars-Sainte-Croix et le nouveau bus à haut niveau de service Bussigny – Prilly – Lausanne – Lutry, il n'en est pas de même pour les Hautes Ecoles desservies par un métro m1 à bout de souffle. L'acronyme originel, TSOL pour tramway du sud-ouest lausannois, rappelle la vocation essentiellement locale de ce moyen de transport dont les convois circulent sur une voie unique, avec arrêt à toutes les stations.

Le fort développement de la population vaudoise s'observe en zone urbaine, et l'agglomération Lausanne-Morges concentre le 52,5 % de la population du canton. L'Université et l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL) regroupent environ 33 000 résidents et constituent de facto la 2e ville du canton. Mais cette ville fantôme n'a ni chef, ni gouvernement, ni parlement, et encore moins de gare CFF.

Vers une gare des Hautes Ecoles

Cette ghettoïsation des Hautes Ecoles n'a pas passé inaperçue aux yeux de certains experts. En octobre 2013, la communauté d'intérêts pour les transports publics, sec-

tion vaud (citrap-vaud) donne la parole à son membre Frédéric Bründler qui plaide en faveur d'une directissima Morges – Lausanne via une gare Hautes Ecoles, comme tronçon final d'une ligne nouvelle Genève – Lausanne.

Quasi simultanément, l'EPFL publie en février 2014 son rapport commandé à BG Ingénieurs Conseils et intitulé « Nouvelle liaison ferroviaire Lausanne – Morges via les Hautes Ecoles » ; ce rapport conclut à la faisabilité d'une telle ligne et évoque un budget de l'ordre de 1,3 milliard de francs pour sa variante sud, la plus coûteuse.

L'idée d'une ligne nouvelle Genève – Lausanne, défendue depuis 2014 par la citrap-vaud, est reprise en mai 2018 par les CFF, puis par l'Etat de Vaud en novembre de la même année, dans le cadre d'un programme de travail avec les CFF intitulé « Perspective générale pour la région vaudoise ».

Le sud de l'Ouest lausannois, qui concentre une part non négligeable de la population et des emplois vaudois, a droit à un destin ferroviaire, de même qu'Ecublens, la seule ville vaudoise de plus de 10 000 habitants sans accès au réseau ferroviaire national.

Zweite grosse Orient-Reise zu den Stadler-Zügen

1. bis 16. Mai 2020



Dogu-Express, Türkei
Trans-Elburs, Iran
Jolfa-Tabriz-Teheran, Iran
Teheran-Rasht, Iran
Astara – Baku, Aserbaidschan
Baku – Ankara, AZ, GR, TR

Euro: 3350.– (EZ, inkl. Visa)

Weitere Informationen und
Anmeldung:

www.reisezeiten.ch
CH – 6020 Emmenbrücke
Tel: +41 79 710 46 67

Kursbuch Schweiz
Indicateur Suisse
Orario Svizzera



Fr. 19.80

+ plus Versand-
kostenanteil
Fr. 6.90

*Kursbuch
Indicateur
Orario*

15.12.2019–12.12.2020

2020



Bestellen Sie Ihr Kursbuch 2020

- Telefon 031 328 58 58
- kursbuch@verkehrsclub.ch
- www.verkehrsclub.ch/kursbuch

Das Kursbuch wird Ihnen nach Hause geliefert.

Ein Projekt von

