

Voici le plan de l’Ouest lausannois pour booster ses transports publics

Grand remaniement d’ici à 2040 Le nombre de voyageurs pourrait «plus que tripler» dans l’agglomération dans les quinze ans à venir. Une douzaine de lignes de bus seront rallongées.

Thibault Nieuwe Weme

On connaissait le rail qui partit jadis à la conquête de l’Ouest américain, on découvre aujourd’hui les bus qui iront coloniser l’Ouest lausannois. Les huit communes de l’agglomération, en plein boom démographique, ont dévoilé ce jeudi un vaste plan stratégique – ou «image directrice» dans le jargon administratif – pour densifier leur réseau de transports publics dans les quinze prochaines années.

L’étude a été publiée par le bureau SDOL (Stratégie et développement de l’Ouest lausannois), après deux ans de séances avec les communes concernées. Le Canton, l’UNIL, l’EPFL, les TL ainsi que les MBC (transports de la région Morges-Bière-Cossonay) ont également participé aux discussions. Il en ressort une «carte des enjeux» qui doit guider les autorités dans la conception du futur réseau à compter de 2028.

Les prévisions du SDOL donnent le tournis. Avec la mise en œuvre du plan, le bureau estime que la fréquentation actuelle de 18 millions de voyageurs annuels des transports publics (hors CFF) dans l’Ouest lausannois pourrait «plus que tripler» dans les quinze prochaines années. Le réseau de l’agglomération doit donc pouvoir faire face, à l’horizon 2040, à une vague de 61 millions de voyageurs annuels. Le plan identifie une vingtaine de projets selon quatre axes de développement majeurs. «Nous n’ajoutons que quelques nouvelles pièces de Lego. Le gros du travail consiste à renforcer, prolonger ou remplacer certaines lignes», vulgarise Tinetta Maystre, municipale à Renens et présidente du groupe décisionnel Mobilité de SDOL. Les bus 17 et 19 disparaîtront par exemple au profit du tram – attendu en 2026 pour la première étape – qui dessert les mêmes zones. À la fin du reboutiquage, le réseau de l’Ouest lausannois comptera 28 lignes à la place des 23 actuelles.

Les hautes écoles mieux desservies

Premier axe stratégique: l’extension de quatre lignes de bus depuis le centre de Lausanne. La ligne 6, qui s’arrête au-

Développement du réseau de transports publics dans l’Ouest lausannois

-  Lignes existantes et extensions (en traitillés)
-  Nouvelle ligne 30
-  Nouvelle ligne 15
-  Nouvelles liaisons nord-sud



Carte: I. Caudullo;Source: SDOL, TL



Les bus vont se multiplier dans l’Ouest lausannois: 61 millions de voyageurs annuels sont attendus à l’horizon 2040. Philippe Maeder

«Nous n’ajoutons que quelques nouvelles pièces de Lego.

Le gros du travail consiste à renforcer, prolonger ou remplacer certaines lignes.»

Tinetta Maystre

Municipale à Renens et présidente du groupe décisionnel Mobilité du bureau SDOL

«L’objectif, c’est de pouvoir traverser les voies qui coupent l’agglomération en deux, afin de créer de nouvelles liaisons entre les communes du nord et les rives du lac», résume Benoît Biéler, directeur de SDOL. Coût total des transformations: environ 55 millions de francs, répartis sur quinze ans, et comprenant déjà une marge de 20% pour les frais d’étude et autres dépenses inattendues.

Benoît Biéler

Directeur du bureau SDOL (Stratégie et développement de l’Ouest lausannois)

jour d’hui à Maladière, poursuivra sa route jusqu’au centre-ville d’Écublens. Même destination pour la ligne 25, qui se termine actuellement à l’arrêt Chavannes-Glycines. La ligne 7 du «superbus» BHNS sera prolongée de Prilly-Galicien/Arena à Écublens-Montaney, en marquant différents arrêts sur le campus des hautes écoles. Quant à la ligne 9 du BHNS, elle déplacera son terminus de Prilly-Église à Crissier-Bré, puis à Bussigny-Gare dans un second temps.

Le deuxième axe prévoit de renforcer le réseau de bus «en étoile» autour de la gare de Renens, en dilatant une demi-douzaine de lignes déjà existantes. Troisième volet stratégique: la

création de deux lignes «nord-sud» qui permettront de rallier en bus le campus universitaire depuis les gares de Bussigny et de Prilly-Malley, sans passer par le M1.

55 millions sur quinze ans

Finalement, le réseau de bus secondaire sera lui aussi étoffé. Deux nouvelles lignes seront créées: la future 15 fera la navette entre Prilly-Mont-Goulin et les pyramides de Vidy. La future 30 reliera les Croisettes à Prilly-Galicien/Arena, en passant par la Blécherette. Trois lignes déjà existantes (16, 24 et 35) seront également rallongées.

«L’objectif, c’est de pouvoir traverser les voies qui coupent l’agglomération en deux, afin de créer de nouvelles liaisons entre les communes du nord et les rives du lac», résume Benoît Biéler, directeur de SDOL. Coût total des transformations: environ 55 millions de francs, répartis sur quinze ans, et comprenant déjà une marge de 20% pour les frais d’étude et autres dépenses inattendues.

Le M1 reste «l’axe fort»

Attention, les concepteurs de la stratégie précisent que le plan n’a rien de définitif. «L’idée, c’est de fournir une boîte à outils aux huit communes du district pour qu’elles puissent viser le même cap et avancer de manière coordonnée», précise la municipale de Renens. Chaque nouvelle connexion sera mise en place «en fonction des opportunités communales», en respectant le phasage des TL, principal mandataire de l’étude.

Dans l’intervalle, les travaux de rénovation du M1 continuent de patiner. Son lifting ne devrait pas être terminé avant 2036. Comment ce retard a-t-il influencé les décisions du SDOL? «Le M1 reste l’axe fort de l’Ouest lausannois. Notre étude a démarré avant que ses problèmes apparaissent, répond Tinetta Maystre. En attendant son renforcement, nous pouvons compter sur les lignes 1 et 31 pour absorber le retard des travaux.»

Les étudiants seront ravis d’apprendre que la nouvelle version de la ligne 7, qui desservira l’UNIL et l’EPFL, sera mise en service «avant les travaux de rénovation du M1, soit vers 2030», assure de son côté le directeur du SDOL.