

La restructuration du réseau des transports publics dans le Sud-Ouest lausannois

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **116 (1990)**

Heft 14

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-77276>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

La restructuration du réseau des transports publics dans le Sud-Ouest lausannois

La mise en service du Métro Ouest entraînera une restructuration importante du réseau actuel des transports publics dans le secteur concerné. L'offre doit en effet rester cohérente et les différentes prestations doivent se compléter et non se faire concurrence. Comme d'autre part la vitesse commerciale du Métro Ouest est sensiblement supérieure à celle des lignes TL en site banal, il fallait assurer aux voyageurs à destination du centre de Lausanne la possibilité de rejoindre la ligne du métro le plus rapidement possible, pour les faire bénéficier pleinement de cette amélioration.

Compte tenu de ces points de vue et pour répondre aux besoins actuels et futurs de la région, les lignes de transport public du secteur seront réorganisées (fig. 1 en page précédente). Les modifications entreront en vigueur au moment de la mise en service du Métro Ouest prévue pour juin 1991. Actuellement, les lignes urbaines TL portent les numéros 1 à 19, les lignes suburbaines les numéros 20 à 29. Une modification de ce système s'est révélée inévitable. Un nouveau système est donc prévu :

1. Les lignes 1, 3 à 9 et 12 à 17 demeureront inchangées.
2. La ligne 2 (Le Désert-Saint-François-Ouchy-Bellerive-Plage) sera prolongée par l'avenue de Rhodanie et la route de Chavannes jusqu'à La Bourdonnette, où elle rejoindra la station du Métro Ouest. Cela permettra de desservir le théâtre et la zone sportive de Vidy ainsi que d'établir une liaison entre le Sud-Ouest lausannois et Ouchy sans passage obligé par Saint-François.
3. Les lignes 10 (gare CFF de Renens-Hautes Ecoles) et 18 (place du Flon-Chavannes), rendues inutiles par le Métro Ouest, seront supprimées.
4. Les lignes 11 et 19 seront remplacées par de nouvelles dessertes portant les numéros 32 et 33.
5. La ligne 32 suivra le parcours suivant: Mex-Crissier-gare CFF de Renens-Chavannes (quartier de Préfaully)-avenue du Censuy-avenue de Longemalle-Malley (station du Métro Ouest).
6. La ligne 33: Mont-Goulin-Malley (station du Métro Ouest)-avenue de Longemalle-avenue du Cen-

suy-rue du Simplon-gare CFF de Renens-quartier d'Epenex-Ecublens-EPFL (station du Métro Ouest).

7. Les lignes 20 à 29 seront renumérotées et porteront des numéros de 51 à 69, leurs anciens numéros restant provisoirement sans emploi pour éviter des confusions.
8. La ligne actuelle 27 portera le numéro 57 et son parcours sera réduit. Venant de Morges, dès le carrefour En Jérusalem à Saint-Sulpice elle desservira le quartier d'En Vallaire en pleine expansion et passera par Renges et Le Motty jusqu'à son terminus à la station EPFL du Métro Ouest.
9. La nouvelle ligne 31 reliera la commune de Saint-Sulpice à La Bourdonnette (station du Métro Ouest et terminus de la ligne 2).

L'horaire des nouvelles lignes complémentaires sera adapté à la cadence du Métro Ouest et assurera, en général, la correspondance à un passage du métro sur deux.

Enfin les trois lignes de métro de la région ne porteront pas de numéro, mais des noms: Métro Ouchy (anciennement: Lausanne-Ouchy), Métro Gare (anciennement: Lausanne-Gare) et Métro Ouest.

Rédigé d'après un dépliant des TL.

Pour une politique d'avenir des transports dans la région lausannoise

Avec le Métro Ouest, la région lausannoise se sera dotée d'un moyen de transport moderne et efficace. Cette

PAR PHILIPPE H. BOVY,
LAUSANNE

opération devra être suivie d'autres. Il s'agit de parvenir à un meilleur équilibre entre transports collectifs et individuels, garantissant des conditions de mobilité favorables tout en améliorant la qualité de l'environnement.

L'effet du Métro Ouest sur le développement des transports à Lausanne

L'histoire montre que la mise en œuvre d'un nouveau vecteur de transport marque de façon durable l'organisation d'un territoire et, à plus forte raison, le fonctionnement et le développement d'une agglomération urbaine

connaissant des problèmes de circulation de plus en plus graves. Sans grand risque de se tromper, on peut penser que le Métro Ouest constituera aussi une incitation au développement d'une ossature de transports publics à haute performance en région lausannoise. Le Métro Ouest n'a certes jamais eu la prétention d'apporter une solution globale pour la région lausannoise, mais la réalisation de ce projet amorce un tournant décisif en matière de politique des transports de l'agglomération.

Des retards romands et une floraison de projets de tramways

Grâce à une politique systématique de rénovation, d'amélioration et de développement, les villes suisses alémaniques disposent de systèmes de transports publics nettement plus attrayants

et plus performants que ceux des deux principales agglomérations romandes, qui accusent un retard important en matière de transports publics urbains et régionaux en site propre. Ce retard est de l'ordre de quinze ans pour Lausanne et de vingt à vingt-cinq ans pour Genève. Dans cette dernière ville, les progrès très significatifs des TPG (Transports publics genevois), dont le trafic a augmenté de plus de 50% durant la dernière décennie, n'ont pas empêché la congestion routière (et son corollaire, la pollution atmosphérique et phonique) d'atteindre un niveau particulièrement alarmant.

D'autres villes européennes, certaines très proches de nous, connaissent les mêmes problèmes. Plusieurs ont opté pour des solutions de tramway moderne ou de métro léger. Grenoble et Nantes construisent leur seconde ligne de tramway. Saint-Etienne développe son tramway avec l'appui de la technique suisse. Strasbourg, Reims, Rouen et Brest travaillent activement au développement d'un nouveau réseau de tramways (fig. 1 à 3). Bologne et Florence étudient des projets de tramway dont la réalisation n'est toutefois pas définitivement assurée. Plus près de nous, Genève a décidé de doubler sa seule ligne de tramway - la ligne 12 -