

Zeitschrift: Tracés : bulletin technique de la Suisse romande
Herausgeber: Société suisse des ingénieurs et des architectes
Band: 134 (2008)
Heft: 15-16: Montrer le m2

Artikel: Intégration du m2 au réseau des TL
Autor: Desbioles, Marielle
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-99697>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 13.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Intégration du m2 au réseau des TL

Bien que destiné à y jouer un rôle essentiel, le m2 doit s'intégrer dans l'offre générale en transports publics de l'agglomération lausannoise. Une offre qui va considérablement évoluer avec la prochaine mise en service par les TL du réseau 2008 (R08).

Les TL travaillent sur la base de Schémas Directeurs qui fixent les conditions-cadre de développement du réseau à partir d'éléments connus au moment de leur élaboration et leur évolution probable. Ces schémas constituent le volet « transports publics » d'une politique générale au sein de l'agglomération ou du canton.

Les autorités valident formellement et au fur et à mesure les étapes de mise en œuvre. Ces étapes sont élaborées dans l'esprit du schéma directeur et ajustées par rapport aux objectifs et aux besoins, aussi bien en terme de demande (évolution des plans directeurs communaux et cantonal et besoins de la population et de l'économie), que de prise en compte des grands projets de l'agglomération : aujourd'hui, le m2, demain, le projet « Axes Forts » (<www.agglo-lausanne-morges.ch>).

Le réseau 2008 (R08) est issu du Schéma Directeur TL 2000-2008 qui a été réalisé par étapes :

- juin 2001, nouvelle desserte à Epalinges avec la mise en place d'une nouvelle ligne, l'extension d'une ligne existante et la création d'une zone Taxibus (desserte sur appel) ;
- décembre 2002, refonte complète du réseau de l'Est lausannois avec la desserte de Grandvaux, la création d'une liaison urbaine Nord-Sud entre Belmont et Pully, le prolongement de la ligne 8 en direction de Paudex et la création de quatre zones Taxibus pour assurer une desserte très localisée ;
- décembre 2004, nouvelle desserte dans l'Ouest lausannois avec la mise en service de la ligne 18 (Crissier-Timonet – Lausanne-Flon) ;
- août 2006: renforcement généralisé de l'offre le samedi et en soirée sur les lignes principales du réseau.

R08, qui sera mis en service cet automne, constitue l'étape ultime de concrétisation de ce schéma. Il intègre le m2

comme « colonne vertébrale » du réseau central ainsi que les derniers développements urbanistiques du centre de l'agglomération.

Comment s'est construit R08 ?

Issu d'un long processus de concertation entre tous les protagonistes, R08 repose sur sept principes.

1. Suppression des lignes actuelles qui feraient double-emploi avec le m2. Ainsi les lignes circulant sur les routes de Berne et du Bugnon disparaissent-elles au profit du m2.

2. Développements d'interfaces où des lignes de surface seront rabattues sur le m2 :

- La station des Croisettes devient le lieu de rabattement des lignes desservant Epalinges, le territoire forain du Chalet-à-Gobet – Vers-chez-les-Blanc et de la ligne régionale venant de Moudon.
- La Sallaz devient un nœud important où se croisent les lignes desservant les quartiers du Nord-Nord Est lausannois (Praz-Séchaud, Montolieu, Chailly). La ligne régionale en provenance de Servion-Forel-Savigny ainsi qu'une nouvelle transversale Nord-Sud (La Sallaz – St-Francois via Victor-Ruffy – Maladière) y ont leur terminus.



Fig. 1 : Station Ours, 24 juin 2008

Fig. 2 : Station Fourmi, 24 juin 2008

(Photos M. Schobinger / MLO SA)

- Lausanne-Flon devient une interface centrale où trois lignes ferroviaires (m1, m2 et LEB) et trois lignes d'autobus (dont la ligne régionale venant de Froideville-Bottens-Cugy-le Mont) se rejoignent. La proximité de Bel-Air, de St-François et de la gare CFF donne à ce lieu une importance capitale en terme de mobilité dans l'agglomération (desserte du pôle universitaire, des hôpitaux, jonction entre l'Ouest, le Nord, le Sud et l'Ouest de l'agglomération lausannoise).
- En revanche, la Place du Tunnel perd son statut d'interface du réseau régional et sera réaménagée.

3. Transbordement sur le m2 non forcé s'il représente une perte pour la clientèle actuelle : il est nécessaire que le transbordement représente un avantage pour qu'il soit accepté. Des liaisons entre pôles sont maintenues par bus ou trolleybus pour éviter une diminution de la qualité du déplacement liée à des transbordements multiples ou de longue durée.

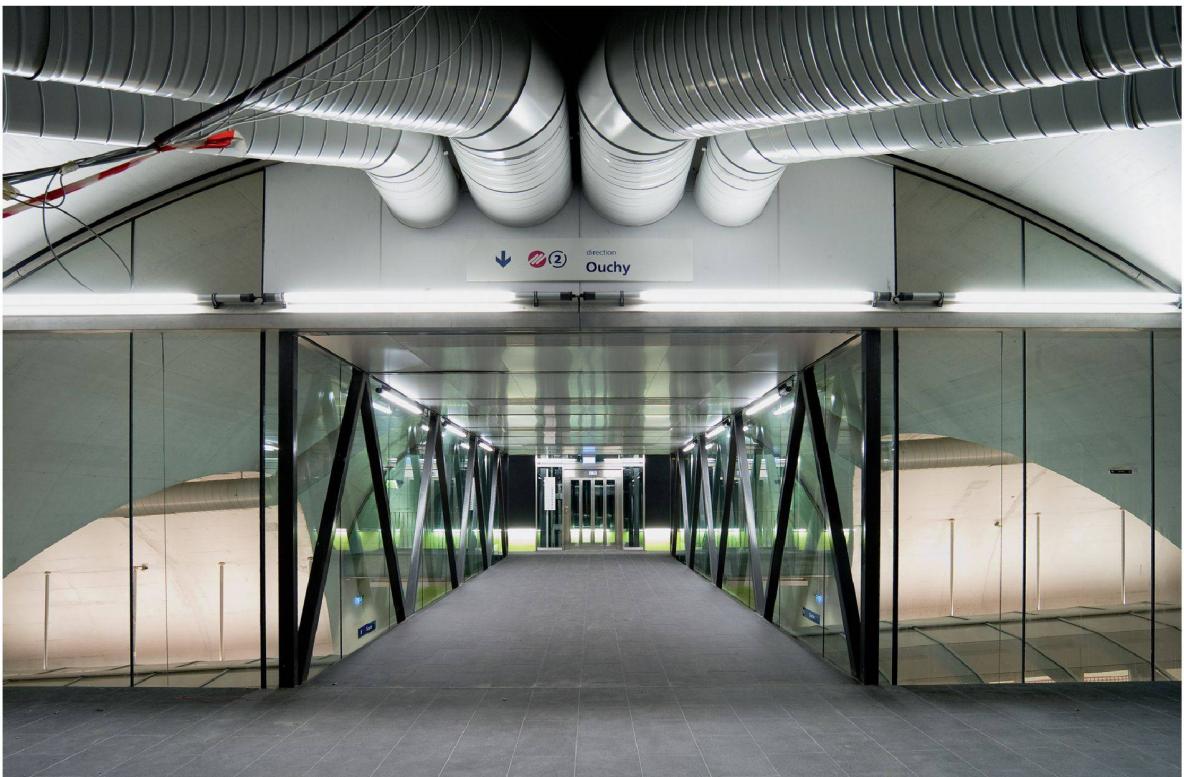
4. La structure diamétrale est conservée ou accentuée. Les grandes lignes traversantes sont maintenues, auxquelles s'ajoutent deux nouvelles diamétrales permettant aux

quartiers de Verdeil, Provence et Mont-Goulin d'être reliés au centre ville et à toutes ses possibilités de déplacements, notamment grâce au m2.

5. Un axe central constitué par les stations m2 Lausanne-gare – Flon – Riponne donne accès à la plupart des lignes d'agglomération.

6. Les projets de développement ou les demandes des collectivités publiques ont été intégrés à la réflexion. Le quartier de Chailly bénéficie d'une liaison vers la Sallaz, l'Ecole hôtelière de Lausanne est reliée directement au centre, le World Trade Center à la Gare de Lausanne, l'Avenue Victor-Ruffy et les rues Centrale et St-Martin sont enfin desservies par les transports publics et une liaison Est-Ouest sans passer par le centre ville sera mise en place entre Pully et Bourdonnette.

7. Les étapes de développement du réseau doivent apparaître comme une suite logique et cohérente : R08 est « compatible » avec les projets futurs de développement du réseau TL ; il ne crée pas de situation de blocage pour l'avenir. Il en a été de même pour les étapes intermédiaires entre 2000 et 2008.



Quelques chiffres

Si R08 induira un profond changement dans les habitudes des habitants de l'agglomération lausannoise, il en ira de même pour les TL puisque le réseau auquel nous étions habitués change radicalement de visage :

- 38 arrêts sont supprimés, 18 sont déplacés et 76 nouveaux arrêts sont aménagés d'entente avec les services communaux ;
- dix lignes sont supprimées, dix nouvelles lignes apparaissent et 6 lignes voient leur terminus modifié ; cela implique une refonte complète des horaires, intégrant les nouvelles conditions de circulation, tant pour la clientèle que pour les conducteurs ;
- 4 km de rues sont équipés de lignes de contact pour trolleybus (fig. 3). La qualité de vie a été en effet une préoccupation importante du projet et le choix de la traction électrique a été développé. Plus de 70% des kilomètres parcourus en agglomération, métros compris, le seront en traction électrique.

Plus généralement, nous augmenterons nos prestations de 12% en sachant que tout ce qui a été supprimé pour cause de double emploi avec le m2 a été intégralement réinjecté dans le réseau.

La mise en service du nouveau réseau se fera en une seule étape : un matin de cet automne, nos bus sortiront de nos dépôts selon le nouvel horaire. Ce choix s'est fait pour des raisons de communication à la clientèle, de logistique et financières. A cela s'ajoutent les contraintes ou besoins des partenaires (services techniques) et le souhait de conserver une bonne lisibilité du réseau qui doit rester compréhensible pour nos clients.

En termes de cadences

L'offre du m2 s'est faite sur la base des charges prévisibles pour le tronçon déterminant entre la Gare et le Flon et du maintien du niveau d'offre sur les tronçons repris par le m2.

Aux heures de pointe, les deux carrousels du « système m2 » (voir fig. 2, p. 33) seront en fonction en même temps selon une fréquence de 6 minutes ce qui correspondra à un métro toutes les 3 minutes sur le tronçon commun Lausanne-Gare – Sallaz. En heure creuse, en soirée, le samedi et le dimanche, seul le grand carrousel sera en service : la fréquence sera la même sur l'entier du parcours, établie en fonction des rythmes urbains connus à ce jour.

Le Réseau 08, en connexion directe avec le m2, propose plusieurs niveaux de fréquences, selon que les lignes sont « principales à fréquences élevées » (ex. : ligne 41, Montolieu – Praz Séchaud), « principales » (ex. : ligne 6, Sallaz –

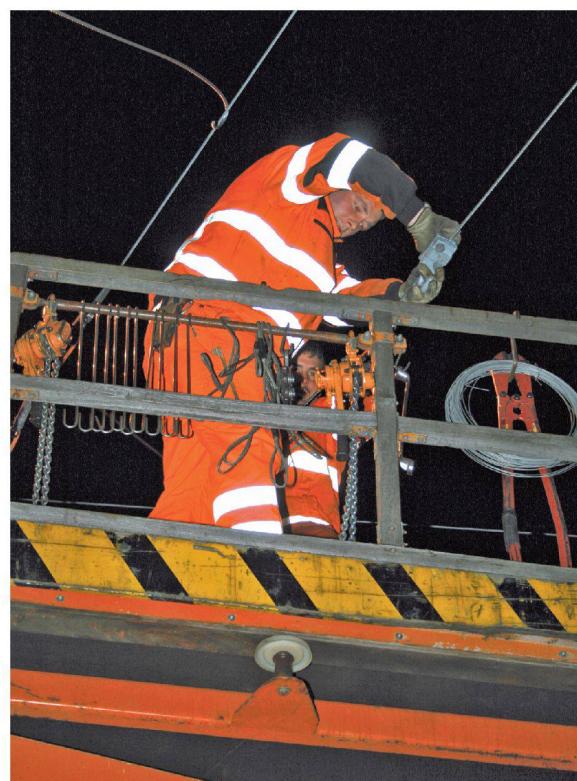
Maladière) ou « secondaires » (ex. : ligne 25, Pully-gare – Bourdonnette).

Globalement, le niveau d'offre sur le réseau d'agglomération est maintenu (Mont-Goulin, Praz Séchaud, Maladière, Bellevaux, etc.), voire amélioré (Montolieu, Pully, Epalinges, Vers-chez-les-Blancs, etc.). Seul le secteur entre la Bourdonnette et la Maladière connaîtra une légère baisse des prestations ce qui correspondra aux caractéristiques de ce quartier : la nouvelle prestation sera adaptée au niveau de densification de ce secteur de la ville.

Un travail d'équipe avant tout

La mise en service d'une ligne de transports publics nécessite l'intervention active de nombreux services internes aux TL mais aussi externes.

L'analyse du tracé, des conditions de circulation et des positions possibles des futurs arrêts conditionne le temps de parcours et nécessite l'intervention d'un ingénieur aménagiste, qui collabore étroitement avec les communes, responsables de la construction et du financement des différents



3

Fig. 4: Tunnel Saint-Laurent, zone de l'effondrement (Photo M. Schobinger / MLO SA)

Fig. 5: Pose de la signalétique des arrêts pour le R08 (Photo Collection TL)

aménagements convenus. Nous relèverons, dans le cas de R08, la grande qualité des projets d'aménagements menés par les services communaux lausannois, palinsard et pullieran ainsi que la performance dans leur exécution.

Sur cette base, les noms des arrêts sont convenus avec les collectivités sur lesquels ils sont situés. L'horaire est construit par des spécialistes, en tenant compte des contraintes horaires locales (déplacements scolaires ou correspondances), mais aussi des contraintes financières fixées par les collectivités. Cet horaire doit ensuite être transformé en journées de travail pour les conducteurs et optimisé au moment de son intégration dans le réseau actuel, avec ses dépôts, ses équipements de ligne de contact ou ses boucles de rebroussement et qui, pour une bonne partie, n'est pas concerné par R08.

Sur le terrain, les équipes d'infrastructures doivent garantir les alimentations électriques et construire les socles destinés à l'équipement des arrêts (poteaux avec signalétique, distributeurs de billets, borne d'information voyageurs). Une autre équipe s'occupe de construire la ligne de contact pour trolleybus, une autre d'acheter les véhicules.

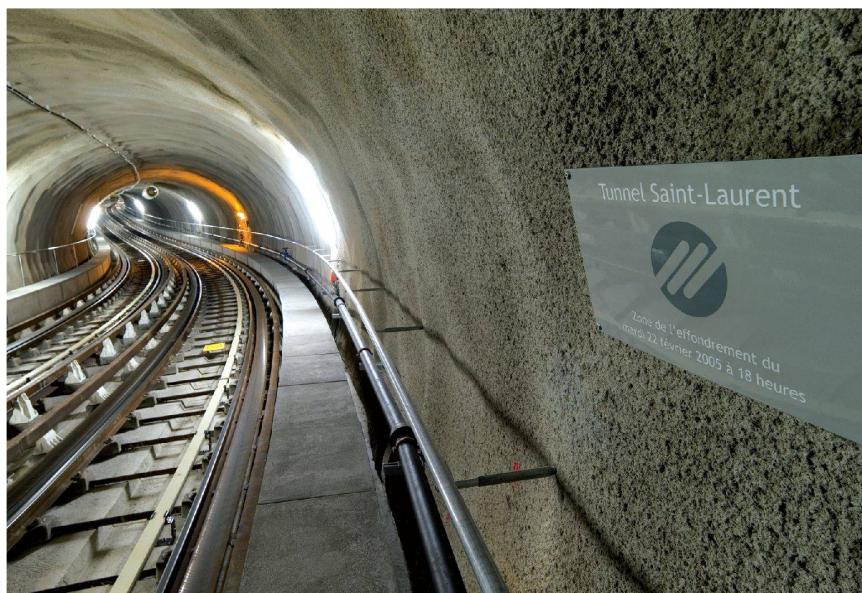
L'équipe de formation s'assure que chaque conducteur a reçu tous les éléments nécessaires à son activité sur le nouveau réseau. L'équipe de communication est chargée d'en assurer la promotion.

L'avenir du m2

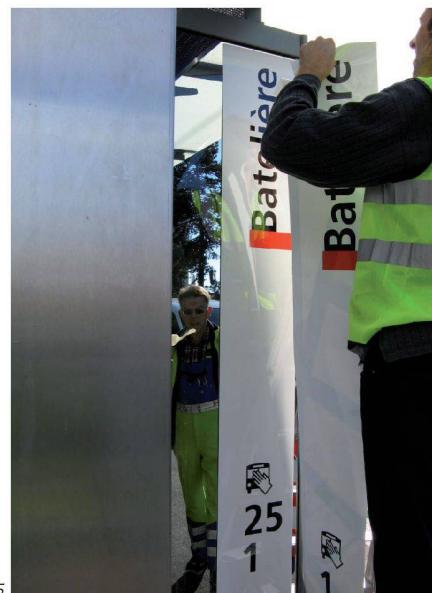
Le Schéma Directeur 2010-2014 vient d'être accepté par les autorités compétentes : nos efforts se concentreront sur l'Ouest et le Nord lausannois, deux secteurs de l'agglomération en pleine expansion mais déficitaires en terme de transports publics. Dès décembre 2009, une première étape de mise en service sera réalisée dans l'Ouest, en direction de Bussigny-près-Lausanne et Crissier et dans le nord, en direction du Mont-sur-Lausanne.

A partir de 2014, c'est le projet « Axes Forts » qui orientera l'évolution de notre réseau.

Marielle Desbiolles, ing. dipl. EPFL
Responsable de l'organisation de l'offre
Transports publics de la région lausannoise
Chemin du Closel 15, CH – 1020 Renens



4



5