

<b>Zeitschrift:</b>	Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat
<b>Herausgeber:</b>	Société de communication de l'habitat social
<b>Band:</b>	60 (1987)
<b>Heft:</b>	3
<b>Artikel:</b>	Lausanne, 7 heures du matin...
<b>Autor:</b>	Wittwer
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-128760">https://doi.org/10.5169/seals-128760</a>

### **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:** 12.01.2026

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

# TRANSPORTS PUBLICS – TRANSPORTS PRIVÉS

soulage la rue du Seyon d'une part et complète la ceinture de la zone piétonne; mais lui aussi ne jouera pleinement son rôle qu'avec l'ouverture partielle ou totale de la N5.

### 3. Parcage aux abords du centre

Le fonctionnement de la ceinture autour du centre-ville et de la zone piétonne n'est concevable qu'avec la mise en service d'un certain nombre de parkings, à une distance raisonnable du centre-ville qui, pour Neuchâtel, est estimée entre 200 et 300 m. A l'heure actuelle, et depuis une dizaine d'années, un parking de 400 places fonctionne au nord de la ceinture. Un autre de même capacité est en construction au sud-ouest et un troisième serait souhaitable, à terme, au sud-est. Ces parkings contribuent également à l'amélioration de la zone piétonne, par le remplacement de places de parc en surface, par des zones vertes ou réaménagées.

### 4. Amélioration des transports publics

L'attractivité des transports publics dépend de plusieurs facteurs qui ne sont pas spécifiques à Neuchâtel. Les parcours en site propre, si l'on excepte un tronçon de 400 m entre la gare et le centre-ville par une ligne de trolleybus, sont des réalisations ferroviaires anciennes.

A l'extérieur de la zone piétonne, la création de nouveaux tronçons en site propre est économiquement et techniquement trop difficile.

La politique de la Compagnie des transports en commun de Neuchâtel et environs, dont les actionnaires sont des collectivités publiques, se marque dans l'amélioration du matériel et donc du confort offert aux usagers.

Des priorités sont accordées dans les phases de signalisation lumineuse aux transports en commun, ce qui diminue les temps de parcours. C'est là un effort constant de la part des responsables de la police.

Un projet de parking, en liaison avec la gare CFF, établi en commun par l'Etat de Neuchâtel, les

CFF, les PTT et la ville, a été déposé auprès des services de la Confédération, pour approbation.

### 5. Amélioration de l'accessibilité entre secteurs nord et sud de la ville et passages piétons

Ce problème est ancien, aggravé par la coupure des voies CFF.

Le passage de la N5, en déchargeant quelques artères, sera un facteur de temporisation pour des solutions qui ont des conséquences financières importantes. Si le problème reste donc latent pour les véhicules, il sera, en revanche, amélioré pour les piétons; la couverture de l'échangeur de Champ-Coco permet, en effet, la construction en cours d'une passerelle par-dessus les voies CFF, entre la rue des Parcs au nord et celle de l'Ecluse, au sud des voies.

Dans le même ordre d'idées, les liaisons piétonnières avec les rives du lac réaménagées, seront rendues facilitées au droit des jonctions est et ouest.

Un passage à piétons est également en construction sous la route cantonale. Outre un meilleur accès au lac, il assurera également la liaison entre le futur parking couvert, une tête de ligne du train du littoral et la zone piétonne.

### 6. Voies réservées aux cyclistes et aux vélo-motoristes

Souhaitables pour l'amélioration de la sécurité et de la fluidité du trafic, la création de pistes réservées aux cyclistes et aux vélo-motoristes se heurte à la densité des constructions et à l'augmentation du gabarit des chaussées.

De façon générale, le passage de la route N5 en tunnels, à Neuchâtel, aura été l'occasion de résoudre ou de reporter un certain nombre de problèmes de circulation qui devrait faire oublier les inconvénients inhérents à des chantiers importants par leur ampleur et qui dureront jusqu'en 1992, date prévue pour l'ouverture des tunnels.

*L'ingénieur communal  
Marcel Courcier*

## LAUSANNE, 7 HEURES DU MATIN...

Lausanne, 7 h du matin: la plupart des 12 000 habitants du centre-ville sont encore chez eux, et seuls quelques-uns des 35 000 emplois sont déjà occupés. Durant soixante minutes, jusqu'à 8 h, 20 000 personnes arriveront au centre-ville; 6000 se transporteront dans 5000 voitures et 14 000 dans 200 véhicules des transports publics. Dans le même temps, 10 000 personnes traverseront le centre sans s'arrêter, huit sur dix dans leur voiture et les deux autres dans un véhicule des transports collectifs. La plupart des voitures arrivées entre 7 h et 8 h resteront toute la journée dans le centre et occuperont une part importante des 8500 places de parc disponibles. Leurs propriétaires, les «pendulaires fixes», par opposition aux «pendulaires dynamiques» qui utilisent leur véhicule durant la journée, sont peu nombreux: environ 5000 personnes; à peine 2% de l'ensemble des

250 000 qui viennent chaque jour dans le centre pour des activités diverses. Même peu nombreux, les «pendulaires fixes» arrivent tous ensemble et stationnent très longtemps; ils utilisent ainsi plus de 25% de la capacité du réseau routier aux heures de pointe et occupent près de 50% des places de parc. Les besoins qu'ils créent, aménagements routiers et places de parc, représentent des investissements considérables.

L'incitation faite aux pendulaires d'utiliser les transports en commun est essentielle pour arriver à des résultats tangibles. Le gain de capacité sur le réseau serait redistribué aux transports publics à l'aide d'une nouvelle signalisation lumineuse sélective, d'où une amélioration importante de leur attractivité. L'augmentation de l'offre en places de parc – 10 utilisateurs divers (achats, professionnel, loisirs) peuvent dans la journée uti-

# TRANSPORTS PUBLICS – TRANSPORTS PRIVÉS

liser une place libérée par un pendulaire – réduirait d'autant les besoins de nouvelles places de parc au centre-ville. Néanmoins, compte tenu du fait que le stationnement pendulaire se fait en grande partie sur le domaine privé, la marge d'intervention de la commune est relativement faible. Consciente de ces problèmes, c'est en dialoguant avec les usagers du centre-ville et en limitant le trafic en transit (qui représente tout de même 50% du trafic total) que les autorités communales de Lausanne espèrent assainir à court terme une situation de marché de l'offre et de la demande dont l'équilibre est toujours plus fragile entre les différents modes de transport.

C'est aussi en sachant qu'une augmentation de 20% de l'offre des transports publics, soit environ

3000 places de plus à l'heure, suffirait à satisfaire la demande pour les « pendulaires fixes », que les autorités consentent des investissements toujours plus importants pour les transports publics:

- Le TSOL (Transport du sud-ouest lausannois) apparaîtra dès 1990 comme une nouvelle liaison ferroviaire entre le centre-ville et la gare de Renens, en desservant les Hautes Ecoles de Dornigy et quelques quartiers à forte densité de population du sud-ouest; ce nouveau moyen de transport améliorera l'accès au centre-ville en offrant une capacité supplémentaire de + 1500 places/heure par rapport à la situation existante.
- Le Conseil communal de Lausanne a accepté de subventionner aux Lausannois la vente d'un abonnement économique qui est disponible depuis le 1<sup>er</sup> octobre 1986.
- Toutes les études en cours en ville de Lausanne intègrent cette nécessité d'une amélioration constante de la qualité de l'offre des transports publics:
  - amélioration des liaisons Métro-gare de Lausanne dans le projet d'aménagement de la place de la Gare (fig. 1);
  - création d'un interface de plusieurs niveaux entre les différents moyens de transports aboutissant à la place du Flon (TSOL, LEB, LO, LG, lignes urbaines et interurbaines des TL), dans le projet d'aménagement du Flon (fig. 2);
  - prise en compte sélective des véhicules des transports publics dans l'étude du renouvellement des installations de signalisation lumineuse à mettre en place d'ici 1990;
  - nouvelles études de prolongement du LO en direction de La Blécherette, du CHUV et de La Sallaz.

Par ailleurs, malgré la marge de manœuvre relativement faible dans le domaine du stationnement, la tendance consiste à favoriser le stationnement résidentiel en délivrant, par exemple, l'habitant de l'obligation de déplacer son véhicule dans une zone du parage limité (macaron). Cette solution permet de transformer une zone rouge en zone bleue sans aggraver le problème des résidents, de dissuader le stationnement pendulaire et de favoriser l'accès aux activités locales.

Enfin, l'amélioration du cadre de vie par la recherche de plus d'esthétisme dans les aménagements, la modération du trafic par des mesures incitatives ou contraignantes, complètent l'ensemble des mesures à mettre en place pour que le centre-ville de l'an 2000 soit encore accessible à ceux qui l'animent, aux heures de pointe comme le reste de la journée.

M. Wittwer

Service d'urbanisme – WI/eb  
Ville de Lausanne

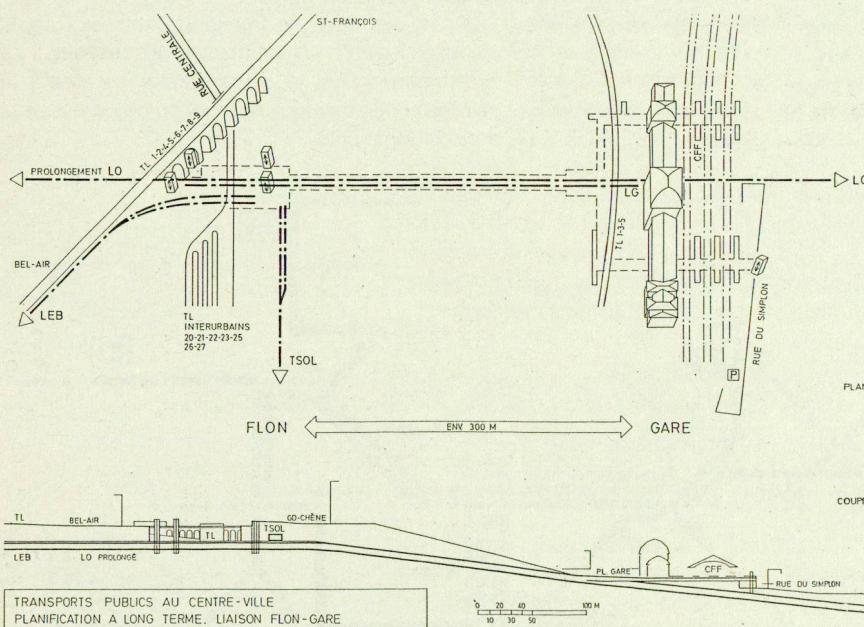


fig. 1

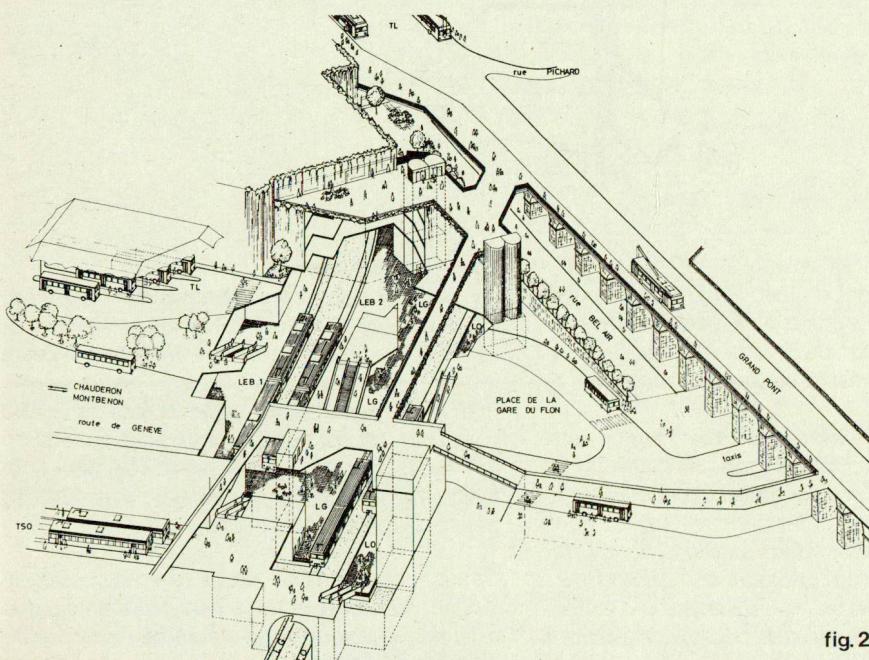


fig. 2