

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **121 (1995)**

Heft 18

PDF erstellt am: **27.04.2024**

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.

Lausanne: vers le prolongement du métro Lausanne-Ouchy

Situation actuelle

L'évolution du trafic – notamment des pendulaires – et le vieillissement tant du matériel que de la ligne du métro Lausanne-Ouchy elle-même ont conduit édiles lausannois et autorités cantonales à étudier son prolongement en direction de Vennes-Epalinges. Ces travaux ne portent pas seulement sur le tracé, mais sur les possibles solutions techniques. Rappelons que le Lausanne-Ouchy est un chemin de fer à crémaillère, qui a remplacé en 1958 le funiculaire mis en service en 1877. Le matériel roulant actuel, soit des rames composées chacune d'une locomotive et de deux voitures, accuse le poids de 37 ans de service; leur remplacement est urgent. Le prolongement de la ligne est envisagé depuis près d'un quart de siècle, à la lumière du développement de l'agglomération lausannoise et de ses infrastructures, notamment de l'importance prise par le CHUV (Centre hospitalier universitaire vaudois), ainsi que d'un futur parking dit de dissuasion à aménager à Vennes en bordure de l'autoroute. Les premiers projets – on devrait dire les premières idées – portaient sur une extension vers la Blécherette, via Beaulieu, et un raccordement au chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher, à Romanel. Resté de longues années sans suite, ce projet s'est vu adjoindre celui d'un prolongement vers La Salaz-Vennes dans le cadre de nouvelles études mises en train par la commune de Lausanne au début de notre décennie.

Les instances concernées – Ville de Lausanne et Conseil d'Etat – viennent de présenter les résultats d'une étude confiée au printemps 1994 à l'ingénieur-conseil lausannois Roland Ribl. Son mandat visait à définir le tracé optimum d'une ligne allant du Flon aux Croisettes, à Epalinges. Parmi les facteurs à prendre en compte, citons l'amélioration souhaitée de la desserte du centre-ville, celle déjà mentionnée du CHUV, ainsi que de zones dont la densité d'habitat s'est accrue ces dernières années.

Les données topographiques, notamment des déclivités atteignant 120‰ sur les tracés envisagés, ont conduit à inclure dans l'étude les différentes techniques possibles pour le choix du moyen de transport le mieux approprié.

Conclusions du rapport de synthèse intermédiaire

Première étape vers la réalisation du métro du nord-est lausannois, l'étude actuellement mise en consultation présente les caractéristiques suivantes.

Tracé

La ligne doit aller jusqu'à La Salaz en desservant les stations de la Riponne, de la place de l'Ours et

du CHUV. Au-delà, deux variantes sont ouvertes pour atteindre les Croisettes: l'une par Boissonnet et Vennes, l'autre par la route d'Oron, Valmont, Pré-Séchaud et Champ d'Agis. On notera qu'il a été jugé trop onéreux d'effectuer un crochet jusqu'à Chailly, malgré le potentiel d'usagers offert par ce quartier.

Dans ses deux variantes, ce tracé (pour la plus grande partie souterrain, donc sans interférence avec le trafic routier) verrait une capacité de 4500 personnes par heure, pouvant être portée ultérieurement à 6000.

Le temps de parcours entre Ouchy et Les Croisettes est estimé à 16-18 minutes, contre 35 minutes avec les moyens de desserte actuels.

Système de transport

Deux systèmes de transport sont à même d'assurer les performances demandées dans les conditions topographiques déjà mentionnées: d'une part des véhicules «classiques» à conduite manuelle (type Métro ouest, sur pneus ou à crémaillères), d'autre part un métro automatique.

Si la seconde solution offre certains avantages, notamment des coûts de construction (génie civil) et d'exploitation moindres, elle est plus complexe sur le plan technique; faute de compatibilité avec les caractéristiques de la ligne existante, son aménagement poserait de délicats problèmes lors de son introduction. L'époque est révolue où l'on pouvait transformer, comme en 1958, un funiculaire d'un kilomètre et demi de longueur en chemin de fer à crémaillère moyennant seulement vingt-et-un jours d'interruption du trafic!

Coût

Sur la base de l'état actuel d'avancement du projet, le coût de sa réalisation est estimé à environ 390 millions de francs pour une longueur totale de la ligne Ouchy-Croisettes de 6,6 km au maximum. A noter que la desserte de Chailly, désormais abandonnée, aurait ajouté environ 60 millions de francs à ce montant.

Et maintenant?

Les conclusions du rapport de synthèse résultant de l'étude Ribl sont mises en consultation, avec pour but de permettre à l'étape suivante, soit les études conduisant au choix du tracé définitif et du moyen de transport à retenir, de démarrer en octobre 1995 pour s'achever au printemps 1996.

Au vu d'une part de la vétusté des trolleybus qui assurent aujourd'hui le trafic entre La Salaz et Les Croisettes et d'autre part du fait que les rames du Lausanne-Ouchy ont également atteint leur limite de vie, il reste à espérer que ces travaux pourront progresser sans retard et que le financement de la réalisation ne connaîtra pas d'avatars.

Jean-Pierre Weibel

