

## Développement du réseau TL

**Réponses au postulat de Yves Cavin et consorts « Pour l'acquisition de rames supplémentaires pour le métro M2 », à la pétition de M. Jean-Pierre Marti et consorts « Pour le maintien de la ligne 2 jusqu'à la Bourdonnette », à la motion de Mme Evelyne Knecht « Rétablir la ligne 2 jusqu'à la Bourdonnette », à la pétition de Mme Marie Morier-Genoud et consorts « Pour le prolongement de la ligne du bus 16 jusqu'au terminus Clochatte », au postulat de Mme Elizabeth Müller « En route pour l'Hermitage et Sauvabelin durablement » et au postulat de M. Denis Corboz « De la boîte au lit, en pyjama »**

### Rapport-préavis No 2014/82

Lausanne, le 11 décembre 2014

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs,

#### 1. Objet du rapport-préavis

La mise en service du m2 et la refonte du réseau qui lui est lié ont suscité divers postulats, motions et pétitions. Après la mise en service du m2 et du réseau 08, le réseau des transports publics lausannois est à l'aube de nombreux changements liés aux développements planifiés pour toute l'agglomération. Par le présent rapport-préavis la Municipalité présente l'évolution du réseau telle que prévue à ce jour et répond aux divers pétitions, postulats et motions en lien avec les transports publics lausannois. Il s'agit des objets suivants :

- Postulat de M. Yves Cavin et consorts du 31 août 2010<sup>1</sup> « Pour l'acquisition de rames supplémentaires pour le métro M2 » ;
- Pétition de M. Jean-Pierre Marti et consorts du 5 mai 2009<sup>2</sup> « Pour le maintien de la ligne 2 jusqu'à la Bourdonnette » ;
- Motion de Mme Evelyne Knecht du 1<sup>er</sup> juin 2010<sup>3</sup> « Rétablir la ligne 2 jusqu'à la Bourdonnette » ;
- Pétition de Mme Marie Morier-Genoud et consorts du 10 novembre 2009<sup>4</sup> « Pour le prolongement de la ligne du bus tl 16 jusqu'au terminus Clochatte » ;

---

<sup>1</sup> BCC 2010-2011, T. I (No 2/II), pp. 101 ss.

<sup>2</sup> BCC 2009-2010, T. II (No 17/1), pp. 736 ss.

<sup>3</sup> BCC 2009-2010, T. II (No 18/1), pp. 799 ss.

<sup>4</sup> BCC 2009-2010, T. II (No 17/1), pp. 726 ss.

- Postulat de Mme Elizabeth Müller du 15 mai 2007<sup>5</sup> « En route pour l’Hermitage et Sauvabelin, durablement » ;
- Postulat de M. Denis Corboz du 29 janvier 2013<sup>6</sup> « De la boîte au lit, en pyjama ».

### Table des matières

1.	Objet du rapport-préavis .....	1
2.	Evolution du réseau tl .....	3
2.1	Réseau 2014 .....	3
2.2	Réseaux 2015-2018 .....	3
2.3	Réseaux 2019-2022 .....	5
2.4	Vision 2025 .....	6
3.	Postulat de M. Yves Cavin « Pour l’acquisition de nouvelles rames pour le m2 » .....	6
3.1	Rappel du postulat .....	6
3.2	Evolution du m2 .....	6
3.3	Réponse de la Municipalité .....	9
4.	Pétition de M. Jean-Pierre Marti et consorts « Pour le maintien de la ligne 2 jusqu’à la Bourdonnette » et motion de Mme Evelyne Knecht « Rétablir la ligne 2 jusqu’à la Bourdonnette » .....	10
4.1	Rappel de la motion et de la pétition .....	10
4.2	Desserte du sud-ouest de Lausanne .....	10
4.3	Réponse de la Municipalité .....	12
5.	Pétition de Mme Marie Morier-Genoud et consorts « Pour le prolongement de la ligne du bus tl 16 jusqu’au terminus Clochatte » .....	13
5.1	Rappel de la pétition .....	13
5.2	Scolarisation d’élèves de la Clochatte à Boissonnet .....	13
5.3	Réseau tl, lignes 16 et 22 .....	13
5.4	Accessibilité mobilité douce .....	14
5.5	Réponse de la Municipalité .....	14
6.	Postulat de Mme Elisabeth Müller « En route pour l’Hermitage et Sauvabelin durablement » .	14
6.1	Rappel du postulat .....	14
6.2	Site de Sauvabelin .....	14
6.3	Réponse de la Municipalité .....	16
7.	Postulat Denis Corboz « De la boîte au lit, en pyjama » .....	17
7.1	Rappel du postulat .....	17
7.2	Service pyjama .....	17
7.3	Réponse de la Municipalité .....	18
8.	Conclusions .....	18

<sup>5</sup> BCC 2007 (N° 4/I), pp. 266 ss.

<sup>6</sup> BCC à paraître.

## 2. Evolution du réseau t1

### 2.1 Réseau 2014

La principale évolution du réseau t1 pour 2014 est l'extension de la ligne 25 jusqu'à la gare de Renens à partir du 15 septembre 2014. Au départ de Pully, cette ligne tangentielle qui dessert le sud de Lausanne poursuit désormais son tracé en direction de la gare CFF de Renens. Cette ligne est la première ligne est-ouest à ne pas passer par le centre-ville. Les fréquences de la ligne 25 restent inchangées: un bus toutes les 11min en heure de pointe mais elles seront appelées à évoluer dans un deuxième temps.

Ce prolongement de ligne renforce la desserte des pôles de développement:

- la gare CFF de Renens en pleine transformation et modernisation qui accueillera l'arrivée du tram ;
- le futur écoquartier des « Prés-de-Vidy » du projet de Métamorphose ;
- le secteur des Côtes de la Bourdonnette à Chavannes-près-Renens regroupant des logements pour étudiants, des appartements, un magasin Aligro et le futur « Campus Santé » qui rassemblera toutes les filières de la Haute Ecole de santé Vaud ;
- le site de l'Université de Lausanne.

Dans le cadre du projet Axes forts des transports publics urbains (AFTPU), la première étape de la ligne de bus à haut niveau de service t3 (Pully Val-Vert – Chailly – Prilly-Galicien via César Roux) est en cours de réalisation. Sur le premier tronçon de l'Avenue de Chailly compris entre le Chemin de la Fauvette et le Boulevard de la Forêt hormis les finitions les travaux seront terminés à fin 2014.

### 2.2 Réseaux 2015-2018

Les travaux du tram et des lignes de bus à haut niveau de service, inscrits dans le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), seront réalisés durant cette période avec des mises en service échelonnées, sous réserve des permis de construire délivrés par l'Office fédéral des transports :

#### 2.2.1 t1 tram Lausanne-Bussigny,

La création de la ligne t1 permettra un développement de l'Ouest de l'agglomération et de Lausanne. Elle participera à la requalification du centre de Renens et à la revalorisation de friches industrielles transformées en quartiers d'habitation et d'activités. Les travaux sont prévus pour la période 2015-2018 pour une mise en service actuellement planifiée pour fin 2018. Ces échéances sont susceptibles d'évoluer en fonction des éventuels recours.

La liaison t1 Renens-Gare/Lausanne-Flon, s'effectuera en quinze minutes avec une cadence de 6 minutes aux heures de pointe pour un parcours de 4.6 km. Un prolongement de la ligne en direction de l'ouest est actuellement en cours d'étude (avant-projet) jusqu'à Bussigny/Villars Ste-Croix, dans le cadre du PALM 2012.

Le tramway partira de la gare de Renens, interface importante des transports publics de l'Ouest lausannois, puis il circulera sur la Route de Lausanne réservée à la mobilité durable. Il s'arrêtera à l'Hôtel de Ville de Renens, puis à Renens-Croisée où un nouveau quartier de logement va naître sur une friche industrielle. Il continuera par Perrelet et le Galicien. Cette station permettra le transfert des passagers vers la nouvelle halte RER de Prilly-Malley.

Son tracé passera également par Prélaz-les-Roses d'où les bus à haut niveau de service (BHNS) partiront en direction de St-François. Des aménagements cyclables seront réalisés tout au long du trajet du tram pour développer la mobilité douce sur cet axe. Puis, le t1 s'arrêtera à l'École des Métiers, à l'EPSIC, pour arriver au Port Franc, point à partir duquel la Rue de Genève sera interdite au transport individuel motorisé. Les livraisons seront encore possibles et des mesures de gestion du trafic seront instaurées pour garantir la fluidité du trafic et l'accès au centre de Lausanne ainsi qu'aux parkings publics. Pour finir, le tramway terminera sa course à la Place de l'Europe.

### 2.2.2 Les bus à haut niveau de service

Le bus à haut niveau de service (BHNS) est un système de transport moderne et efficace ayant un fonctionnement proche de celui d'un tramway. En premier lieu, il se caractérise par une grande capacité de transport: 150 personnes (110 dans les bus articulés t1). Afin de garantir une vitesse commerciale plus élevée, ces lignes disposent de voies réservées sur une partie de leur parcours et de la priorité aux carrefours. Les BHNS ne restent ainsi plus bloqués dans le trafic, ce qui garantit aux clients le respect du temps de parcours annoncé et des cadences élevées même en période de pointe. Enfin, ces nouveaux bus offrent des espaces confortables et sécurisés avec un plancher bas facilitant l'accès aux poussettes, fauteuils roulants ou vélos.

La mise en place de ce nouveau réseau de bus donne également l'opportunité d'un réaménagement urbain de qualité pour revaloriser certains secteurs et encourager la mobilité douce. L'augmentation de la qualité de vie des riverains est placée au cœur des préoccupations du projet grâce aux aménagements prévus: plantation d'arbres le long de la route, création de bandes engazonnées, agencement de trottoirs confortables et de bandes cyclables.

**t2 BHNS Lutry Corniche – Crissier-Bré (puis Bussigny) via St-François** : les premiers aménagements auront lieu sur la Route de Cossonay, le secteur Paudex-Lutry et le Grand-Pont pour une mise en service de ces premiers tronçons dès 2020. Le co-financement du tronçon St François – Pully-Reymondin a été accepté par les chambres fédérales dans le cadre du PALM 2012 (début des travaux 2015-2018). La réalisation du tronçon suivant (Crissier – Bussigny) sera inscrite dans le prochain Projet d'Agglomération Lausanne-Morges. Enfin le réaménagement de l'Avenue d'Echallens ne pourra être entrepris avant la fin des travaux du tunnel du LEB prévus pour 2020.

**t3 BHNS Pully – Val-Vert – Chailly – Prilly-Galicien via César Roux** : après la première étape de 2014 à Chailly, les tronçons restants seront aménagés pour une mise en service simultanée à celle du tramway t1.

**t4 BHNS Bellevaux** : les travaux sur Aloys-Fauquez sont prévus en 2018. L'aménagement de la Borde ne pourra pas être entrepris avant 2019.

### 2.2.3 Autres lignes

La fréquentation du m1 continue de progresser, passant de 12,0 à 13,2 millions de voyageurs annuels entre 2011 et 2013. En 2015, 5 rames supplémentaires seront mises en service, ce qui permettra d'assurer toutes les compositions en unités multiples aux heures de pointe (contre une sur deux actuellement). Il est par ailleurs prévu d'augmenter les cadences aux heures creuses ainsi que le week-end, de manière progressive dès 2015.

L'extension d'une ligne (a priori la 1), depuis la Maladière jusqu'à la Bourdonnette et l'EPFL est prévue pour 2017-2018 au plus tôt. Le prolongement de la ligne 22 en direction du Mont (Scierie) est à l'étude pour cette même période, en fonction de la construction des nouveaux logements prévus dans le secteur.

La fermeture du Grand-Pont est actuellement prévue en 2017 pour une durée de 11 mois. Le réseau sera modifié en profondeur en raison de cette coupure et permettra de tester des configurations inédites.

Suite à la mise en service du tramway, la ligne 17 sera réaffectée au trajet Renens – Croix-de-Péage et la 18 sera déviée par Prélaz-les-Roses, elle n'empruntera plus la Rue de Genève mais l'Avenue de Morges jusqu'à Chauderon et St-François.

## 2.3 Réseaux 2019-2022

### 2.3.1 Le m3

Le projet du m3 se base sur le succès de la ligne de métro m2, mise en service en 2008 et qui a permis une augmentation de l'utilisation des transports publics de l'ordre de 37% sur l'agglomération entre 2008 et 2013. Les autres solutions analysées (tram et bus) pour relier la Blécherette et la Gare se sont avérées insuffisantes pour atteindre les objectifs de performance souhaités par le développement de ce secteur (Beaulieu, Métamorphose, Gare de Lausanne). Le doublement du nombre de voyageurs transitant par la gare de Lausanne, prévu dans les quinze ans à venir, rend nécessaire l'augmentation de l'offre en transport public.

La technologie utilisée pour le m3 sera identique à celle du m2, ce qui permettra une synergie pour le matériel roulant, les automatismes, la maintenance et l'exploitation des lignes. Le m3 comprendra sept stations souterraines, le rendant indépendant du trafic routier et des conditions météorologiques découlant d'un dénivelé important. Le tracé partira de la Gare de Lausanne et/ou d'Ouchy selon les scénarios d'exploitation en cours d'étude, doublera la voie du m2 jusqu'au Flon pour desservir Chauderon. Il passera par Beaulieu, Casernes et Plainnes-du-Loup pour terminer son parcours à la Blécherette.

Le tronçon de la gare au Flon étant déjà saturé, le m3 permettra également d'absorber et de soulager les pics de fréquentations aux heures de pointe. Il constitue ainsi la solution la plus efficace en termes de confort, de rapidité et de qualité de desserte.

La première étape du m3 (Gare-CFF - Flon) sera co-financée par le fonds d'infrastructure de la Confédération à hauteur de 47 millions de francs (période 2015-2018), les travaux seront coordonnés avec ceux de la gare de Lausanne. Le m3 est ainsi considéré comme un projet prioritaire, avec un financement fédéral garanti. Cette décision est particulièrement importante en termes de coordination - spatiale et temporelle - avec les travaux de modernisation de la gare de Lausanne. La première étape du m3 pourra ainsi garantir une desserte optimale de la gare qui devra accueillir à l'avenir un nombre fortement accru d'usagers. La deuxième étape du m3 est candidate à un co-financement fédéral sur la période suivante (2019-2022).

### 2.3.2 Le LEB

Depuis la sortie de la trémie de Chauderon jusqu'à la halte de Montétan, la voie sur cette section longue de 610 m est partagée sur la chaussée avec la ligne de bus numéro 9 et le train ne circule donc pas entièrement en site propre. Il roule directement sur la chaussée. Cette situation est à l'origine de nombreux accidents, en général sans gravité, mais malheureusement quelques-uns ont été dramatiques. Avec 140 convois journaliers depuis le passage de la fréquence à 15 minutes, la situation s'est encore péjorée. La Ville a mis en œuvre des mesures urgentes pour améliorer d'une part, la sécurité des piétons en déplaçant les îlots des passages pour piétons entre la voie du LEB et d'autre part, celle du trafic en interdisant physiquement les tourner à gauche en direction des contre-allées. La réalisation d'un tunnel est indispensable pour améliorer la sécurité des usagers à l'Avenue d'Echallens. Cet ouvrage permettra en outre de réduire les temps de parcours du train et, à plus long terme, d'augmenter la fréquence de circulation.

La solution préconisée, à savoir la mise du souterrain du tronçon de la voie juste après la halte d'Union-Prilly en direction de Lausanne, a fait l'objet d'un avant-projet élaboré en étroite collaboration entre le Canton, l'exploitant et la Ville de Lausanne. Il a été déposé à l'Office fédéral

des transports en vue de son intégration dans la convention de prestation 2017-2020 entre la Confédération et les entreprises de transport. Par ailleurs, les études se poursuivent en vue de disposer dans les meilleurs délais des documents nécessaires à la demande de permis de construire. L'entrée en matière de la Confédération sur le financement du projet permettra ensuite d'établir un calendrier précis pour la mise à l'enquête et les travaux, ces derniers devant durer environ deux ans et demi.

#### 2.4 *Vision 2025*

A plus long terme, il est prévu que l'évolution du réseau tl s'appuie sur les orientations suivantes, validées par le Conseil d'Administration tl du 15 septembre 2014 :

- le renforcement de la hiérarchie du réseau de transports publics (réseau structurant, lignes principales, secondaires et de quartier) ;
- une harmonisation des cadences sur la base de cette hiérarchie, lissées sur l'entier de la journée ;
- une meilleure prise en compte des nouvelles technologies et des nouveaux comportements en matière de mobilité ;
- la prise en compte de services à valeur ajoutée dans la stratégie d'entreprise.

Ces réflexions sont intégrées dans la révision du Plan directeur communal en cours.

### 3. **Postulat de M. Yves Cavin « Pour l'acquisition de nouvelles rames pour le m2 »**

#### 3.1 *Rappel du postulat*

Le postulat de M. Yves Cavin « Pour l'acquisition de nouvelles rames pour le m2 » a été déposé le 31 août 2010 et renvoyé à la Municipalité le 24 mai 2011 pour étude et rapport.

La mise en service de la ligne de métro entre Ouchy et les Croisettes en octobre 2008 a engendré de profonds changements dans les habitudes de déplacements des Lausannois. La fréquentation du m2 a dépassé toutes les prévisions, et le postulant demande d'anticiper les besoins et d'initier aussi tôt que possible des démarches pour l'acquisition de nouvelles rames pour le m2.

#### 3.2 *Evolution du m2*

A la mise en service du métro m2 en automne 2008, la capacité de la ligne était de l'ordre de 3'700 personnes par heure et par direction avec une cadence de 3 min 15 s entre la Gare CFF et la Sallaz et une capacité réelle de 200 voyageurs par rame.

Des mesures d'optimisation prises en 2011 ont permis d'augmenter les fréquences à 2 min 50 s entre la Gare CFF et la Sallaz et à 5 min 40 s entre Ouchy et les Croisettes. La capacité a ainsi été portée à 4'200 personnes par heure et par direction sur le tronçon central.

Depuis la rentrée scolaire d'août 2014, la fréquence a été portée à 2 min 30 s entre Gare CFF et Sallaz, soit une capacité de 5'600 personnes par heure et par sens, en tenant compte des réaménagements intérieurs effectués sur les rames.

### 3.2.1 Evolution de la fréquentation du m2

Avant la mise en service du m2, les prévisions à long terme tablaient sur une fréquentation de 25 millions de voyageurs par année. Ce chiffre a été dépassé en 2011, soit à peine trois ans après l'inauguration du métro.

	Nombre de passagers	Evolution par rapport à l'année précédente
2009	21'900'000	
2010	24'495'000	+11 %
2011	25'916'000	+5.5 %
2012	26'854'000	+3.5 %
2013	27'482'000	+2.3 %

**Tableau 1 : fréquentation du m2 de 2009 à 2013.**

Depuis 2012, le m2 est saturé sur son tronçon central, en particulier entre la gare CFF et le Flon, la pression est également forte jusqu'à Bessières. Ainsi, en 2012, le tronçon Gare CFF-Flon transportait 3'560 voyageurs entre 7h30 et 8h30. Flon-Riponne en accueillait 2'450 et Riponne-Bessières 2'280. Dans le sens de la descente, le tronçon Sallaz-CHUV comptait près de 2'450 voyageurs entre 7h15 et 8h15.

L'évolution de la demande de transport conduit à dimensionner le métro m2 à 10'000 personnes par heure et par sens sur le tronçon le plus chargé à l'horizon 2025-2030, compte tenu des développements prévus à la gare CFF dans le cadre de Léman 2030.

### 3.2.2 Stratégie de développement du m2 à l'horizon 2020

Afin de répondre à la demande actuelle et future en transport, quatre groupes de mesures ont été identifiés sans intervention lourde sur l'infrastructure. Elles permettront de porter la capacité à 7'000 personnes par heure et par direction, soit une augmentation de 90% par rapport à la situation de 2008<sup>7</sup>.

#### 1. Amélioration de la capacité unitaire des rames et des quais.

La capacité d'accueil des rames a été augmentée par un réaménagement intérieur permettant une meilleure répartition des passagers sur l'entier de la rame en évitant les concentrations autour des portes (cette concentration a un double effet pervers : les passagers entrant ne peuvent atteindre les zones moins occupées et ils hésitent à s'éloigner des portes, craignant de ne pouvoir atteindre la sortie à temps). Il s'agit de modifier les équipements intérieurs pour inviter les voyageurs à utiliser uniformément toute la surface utile des rames sans craindre de tomber ou rater leur arrêt (suppression de certains sièges fixes et installation de sièges à assise relevable. L'objectif est d'atteindre une capacité réelle aux heures de pointe de 233 passagers par rames dans des conditions acceptables (i.e. quatre personnes par mètre carré, la capacité théorique des rames étant de huit personnes par mètre carré). Les travaux sont été terminés en 2014, et le gain de capacité effectif est en train d'être calculé.

Des éléments de signalétique ont été ajoutés sur les quais pour améliorer l'échange entre passagers montants et descendants des rames.

#### 2. Amélioration du mode d'exploitation.

L'exploitation de la ligne doit être adaptée, notamment pour le « carrousel » Gare CFF – La Sallaz. Il est en effet nécessaire d'assurer le rebroussement des trains à la Gare CFF en aval de la station de manière à décharger systématiquement les passagers sur le quai descendant et de charger les

<sup>7</sup> Plan d'augmentation de capacité du m2, rapport no 02/12 au conseil d'administration du MLO ; 16.01.2012,

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le postulat Jean-François Cachin et consorts – 10\_POS\_204 et à l'interpellation Jean-François Cachin et consorts (12\_INT\_038), septembre 2013

passagers sur le quai montant. Avant août 2014, les passagers étaient déchargés sur le quai « montant » occasionnant d'importants conflits entre voyageurs montants et descendants.

Pour assurer la stabilité de l'horaire et augmenter la capacité à moyen terme, il est à l'étude de faire circuler tous les trains jusqu'aux Croisettes et de renoncer à arrêter à La Sallaz les trains du « carrousel » Gare CFF – La Sallaz.

Cette mesure permettrait également de mieux répartir la charge de trafic à partir des Croisettes, et d'éviter l'arrivée de rames pleines à la Sallaz. Les deux quais des Croisettes seraient exploités en alternance, ce qui nécessiterait la mise en place d'un système d'information aux voyageurs. Cette mesure est également liée au changement des outils de régulation de la ligne pour des outils plus performants. La mise en œuvre est prévue sur la période 2014-2017.

### 3. Augmentation de la vitesse commerciale.

Des études montrent que par des adaptations techniques de certains paramètres de pilotage et des règles de circulation générales, il serait possible de gagner environ 1,5 minutes par sens.

La réduction du temps de latence entre l'arrêt de la rame et l'ouverture des portes, ainsi que du temps entre la fermeture et le départ, permettrait de gagner quelques secondes par arrêt dans les stations. Les temps de parcours pourraient également être réduits de quelques secondes.

Ainsi par rapport à la situation actuelle, où le m2 met 20,5 minutes en moyenne pour le parcours Ouchy-Croisettes, le même parcours serait réalisé en 19 minutes en moyenne.

Il est prévu au calendrier une mise en œuvre progressive d'ici à 2017.

### 4. Acquisition de matériel roulant supplémentaire.

En réalisant les mesures présentées aux points 1 à 3, la capacité de transport avec le parc actuel de 15 rames est portée à 5'600 personnes par heure et par sens (pour une cadence à 2 minutes 30).

Pour atteindre les objectifs de 7'000 passagers par heure et par sens sur le tronçon le plus chargé, la fréquence de circulation des trains doit être portée à 2 minutes entre la Gare CFF et les Croisettes et à 4 minutes sur le tronçon Ouchy-Gare CFF.

Avec un temps de parcours de 19 minutes entre Ouchy et les Croisettes, il est nécessaire d'engager 16 rames en ligne et de disposer de 2 à 4 rames pour la réserve d'exploitation et de maintenance. Par ailleurs, le fonctionnement actuel avec 14 rames en ligne sur 15, permettant la cadence de 2 min 30 s, ne pourra être maintenu après 2017 car les rames entreront en révision. Le parc doit donc être augmenté de 3 unités, le portant à 18 rames. Le Conseil d'Administration t1 a validé la procédure d'acquisition lors de sa séance du 15 septembre 2014, sous réserve d'obtention du financement.

### 3.2.3 Stratégie au-delà de 2020

Les études de prévision de trafic en lien avec le projet Léman 2030 (restructuration de la gare CFF de Lausanne) ainsi que de nouvelles analyses menées par les t1 en lien avec le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) et les projets de densification (habitat et emploi) montrent qu'à l'horizon 2025-2030, il s'avèrerait nécessaire d'augmenter la capacité du m2 à 10'000 personnes par heure et par direction.

L'approche étudiée pour augmenter la capacité du m2 sur le tronçon le plus chargé consiste à doubler la ligne actuelle entre la Gare CFF et le Flon. Cette proposition s'inscrit dans le cadre du projet m2/m3.

Compte tenu des charges respectives de trafic, la ligne m2 relierait Ouchy et la Gare CFF aux Croisettes alors que la ligne m3 desservirait l'axe Ouchy-Gare CFF-Blécherette (les scénarios précis d'exploitation, en fonction des heures de pointe et des heures creuses, sont en cours d'étude).

Ce projet a été présenté à la Confédération en juin 2012 dans le cadre du projet PALM. Dans son évaluation, la Confédération a confirmé d'utilité du projet m3 mais en raison de son coût, le cofinancement de cette mesure a été repoussé à l'horizon 2019-2022 (date de début des travaux). Dans leur prise de position, les partenaires du PALM ont argumenté que les conditions topographiques particulières rendent les infrastructures de transport plus coûteuses. C'est le cas pour le métro m3, dont les études de variantes ont démontré que c'était le mode de transport public le plus adapté au contexte topographique et urbanistique.

Autre particularité qui n'était pas prise en compte dans les critères d'analyse, celle du mode de transport « métro ». Métro automatique, souterrain et fonctionnant en synergie avec une autre ligne de métro existante, le m3 est la seule mesure de ce type en Suisse. Il semble donc difficile de la comparer à des mesures de type « tram en surface », comme cela a été fait lors de l'évaluation. Au moment de l'attribution de la contribution fédérale pour les projets urgents, le métro m2 était quant à lui comparé à un train.

Enfin, le développement des infrastructures du réseau métro lausannois est étroitement lié aux nouvelles infrastructures et interfaces souterraines des CFF. Ces deux projets ont été conçus conjointement et développés de front par les planificateurs. Conjugué à l'augmentation de la capacité du m2, le m3 apporte une contribution importante au fort accroissement attendu du nombre de voyageurs entre la gare CFF et le centre ville. Il est dès lors primordial qu'ils soient coordonnés lors des phases de mise à l'enquête et de réalisation. Une mise à l'enquête du projet CFF prévue en 2015 n'incluant pas le m3 retarderait d'autant d'années le projet et remettrait en cause l'intégrité du projet CFF. L'essentiel des travaux de développement de la gare CFF s'étendra de 2018 à 2025. Une réalisation non simultanée des travaux de la gare et du m3 viendrait encore grever le projet du métro par des plus-values financières avec de nouveaux travaux sur des infrastructures à peine terminées et des gênes supplémentaires inacceptables pour les utilisateurs avec une durée de chantier prolongée.

Devant la nécessité de démarrer les travaux au moins sur le tronçon le plus urgent du métro m3 (liaison Gare CFF – Flon), l'agglomération a proposé une solution alternative, à savoir d'envisager un 1<sup>er</sup> lot d'investissements coordonnés constructivement et temporellement avec le projet Léman 2030 en liste A (2015-2018) pour un montant estimé à 150 millions de francs, ce qui a été validé par la Confédération et les Chambres (adoption en septembre 2014).

Avec cette alternative, le second tronçon du m3 serait réalisé dans un 2<sup>e</sup> temps (horizon B du PALM 2012, soit 2019-2022).

Les questions du prolongement du m2 jusqu'au centre d'Epalinges et du tram du Flon vers Bellevaux ou Pully sont encore ouvertes.

#### *3.2.4 Financement des projets*

Les tl ont établi une planification des mesures d'augmentation de la capacité du m2 sur le tronçon actuellement en service jusqu'en 2020. Ces mesures devraient permettre de répondre à la croissance de la demande prévue à cet horizon. Elles pourront être financées par les ressources provenant des amortissements du m2, respectivement par un emprunt à garantir par l'Etat de Vaud pour l'acquisition de nouvelles rames.

La réalisation du projet m2/m3 fera l'objet d'un financement spécifique compte tenu des subventions versées par la Confédération dans le cadre des projets d'agglomération.

#### *3.3 Réponse de la Municipalité*

Les mesures prévues par les tl, notamment l'acquisition de nouvelles rames pour le m2, permettront de faire face à l'augmentation prévue de fréquentation du m2 à l'horizon 2020 et répondent en cela à

la demande des postulants. La construction du tronçon central du m3 (Gare CFF-Flon) permettra de faire face à l'augmentation du nombre de passagers prévu pour la période 2025-2030.

#### **4. Pétition de M. Jean-Pierre Marti et consorts « Pour le maintien de la ligne 2 jusqu'à la Bourdonnette » et motion de Mme Evelyne Knecht « Rétablir la ligne 2 jusqu'à la Bourdonnette »**

##### *4.1 Rappel de la motion et de la pétition*

La motion de Mme Evelyne Knecht « Rétablir la ligne 2 jusqu'à la Bourdonnette » a été déposée le 1<sup>er</sup> juin 2010 et renvoyée à la Municipalité le 7 juin 2011. La pétition de M. Jean-Pierre Marti et consorts « Pour le maintien de la ligne 2 jusqu'à la Bourdonnette » a été déposée le 5 mai 2009 et renvoyée à la Municipalité le 1<sup>er</sup> juin 2010 pour étude et rapport.

Depuis la mise en place du réseau tl 08, la ligne de bus n° 2 ne va plus jusqu'à la Bourdonnette, elle rebrousse au rond-point de la Maladière. Sur le tronçon Maladière-Bourdonnette, elle est remplacée par la ligne 25 qui relie Pully à la Bourdonnette (prolongée à Renens-Gare et Chavannes-Glycines depuis le 15 septembre 2014). Selon les pétitionnaires, ce changement prétérite l'accès des habitants des quartiers de la Bourdonnette et du Bois-de-Vaux à Ouchy et au centre-ville, de même qu'à l'Avenue de Rhodanie. Les pétitionnaires demandent donc le rétablissement de la ligne tl 2 jusqu'à son ancien terminus de la Bourdonnette.

La pétition est munie de 998 signatures.

Les tl ont rencontré des représentants des pétitionnaires qui leur ont exposé plus en détail les raisons de leur demande :

- disparition de la liaison directe avec Ouchy (loisirs) et le Closelet (achats) ;
- obligation de transborder pour aller au centre ville ;
- transbordement entre les lignes 25 et 2 inconfortable et peu sûr à la Maladière ;
- transbordement entre la ligne 25 et le m2 difficile et dangereux à la station Délices ;
- difficulté d'accès aux véhicules ;
- fréquence plus faible et irrégularité de la ligne 25 ;
- problème de lisibilité du réseau des arrêts et terminus différents portant le nom « Maladière ».

La motion donne suite à la pétition. Elle reprend son esprit avec des modalités de mise en œuvre différentes : elle propose de faire rebrousser la ligne 25 à la Maladière et prolonger la ligne 2 sur son ancien tracé.

##### *4.2 Desserte du sud-ouest de Lausanne*

Le réseau tl 08 a été mis en service le 14 décembre 2008 en complément à l'arrivée du m2. Le réseau tl a été profondément réorganisé pour optimiser son fonctionnement suite à la mise en service du métro. Les lignes faisant doublon avec le m2 ont été supprimées, d'autres lignes ont été modifiées, de nouvelles lignes ont été créées (notamment la ligne 25) et les prestations ont été améliorées en heures de pointe et heures creuses : les gains induits par la suppression de certaines lignes ou tronçon de ligne ont été intégralement réinjectés dans le réseau.

L'un des principaux reproches des pétitionnaires était la difficulté du transbordement entre les lignes 2 et 25 à la Maladière avec la difficulté de la traversée, l'insécurité des lieux et la difficulté à trouver

le bon arrêt. Afin de limiter les risques de confusion autour de la Maladière, les différents arrêts, auparavant tous dénommés « Maladière » ont été rebaptisés : « Maladière-Lac » pour l'arrêt du 2 le long de l'Avenue de Rhodanie, « Maladière-Figuiers » pour l'arrêt de la ligne 25 sur l'Avenue des Figuiers et « Maladière » pour le terminus des lignes 1 et 6. Une partie des difficultés de transbordement peut être évitée en optimisant l'utilisation du nouveau réseau, notamment les connexions entre la ligne 25 et la ligne 1 sur un des arrêts communs aux deux lignes de l'Avenue de Cour et la connexion entre la ligne 25 et le m2 pour rejoindre Ouchy ou le Centre-Ville. Pour les habitants de la Bourdonnette, le m1 est le moyen de transports le plus efficace pour se rendre au centre-ville.

La situation le long du dernier tronçon de l'ancienne ligne 2 (Maladière-Bourdonnette) est particulière. En effet, pendant longtemps le quartier du Bois-de-Vaux a bénéficié d'une desserte supérieure à ses besoins car la fréquence était dictée par les quartiers du nord de la ligne plus densément habités que le sud. La fréquence à 11 minutes aux heures de pointe de la ligne 25 correspond à celle de quartiers avec les mêmes caractéristiques d'emplois et d'habitats que le quartier du Bois-de-Vaux.

Le secteur entre la Maladière et la Bourdonnette est appelé à se développer grâce notamment au CIO qui prévoit de regrouper ses activités à Vidy. Ce projet renforce le besoin d'une bonne desserte de ce tronçon.

#### 4.2.1 Statistiques de fréquentation lignes 2 et 25

Les fréquentations des lignes 2 et 25 ont évolué respectivement comme suit (en millions de voyageurs annuels) :

	2011	2012	2013
Ligne 2	3,87	3,87	4,02
Ligne 25	1,32	1,47	1,57

**Tableau 2 : évolution de la fréquentation des lignes tl 2 et 25 entre 2011 et 2013 en millions de voyageurs annuels.**

Les deux lignes ont vu leur fréquentation augmenter lors des dernières années. La fréquentation de la ligne 2 entre Ouchy et Maladière est saisonnière et dépend fortement des conditions météorologiques et de circulation.

#### 4.2.2 Projets à court et moyen terme

Depuis le 15 septembre 2014, la ligne 25 est prolongée jusqu'à Chavannes-Glycines, en desservant la gare de Renens (préavis 2013-59). Sa fréquentation est en constante augmentation, rendant nécessaire son exploitation par trolleybus articulé (trolleybus solo à sa mise en service). Un rebroussement de la ligne 25 à la Maladière ne serait pas acceptable pour l'Est lausannois qui perdrait ainsi une liaison directe est-ouest.

La fréquentation du m1 continue de progresser, passant de 12,0 à 13,2 millions de voyageurs annuels entre 2011 et 2013. Afin de faire face à cette augmentation, la construction de 5 nouvelles rames a été lancée, 2 sont déjà en exploitation au 2<sup>e</sup> semestre 2014. En 2015, les 5 rames supplémentaires seront en service, ce qui permettra d'assurer toutes les compositions en unités multiples aux heures de pointe (contre une sur deux actuellement). Il est par ailleurs prévu des augmentations de cadences aux heures creuses ainsi que le week-end, mises en service progressivement dès 2015.

Concernant le prolongement de la ligne 2 jusqu'à Bourdonnette, dans les faits, la surcharge de trafic sur l'Avenue de Rhodanie est telle que plusieurs fois par semaine, la ligne 2 est coupée à l'heure de pointe à la hauteur d'Ouchy, une navette effectuant tant bien que mal la desserte du tronçon Ouchy-Maladière. Dans ces conditions, il n'est pas raisonnable économiquement ainsi qu'en termes d'attractivité pour la clientèle de prolonger la ligne 2 jusqu'à Bourdonnette. Les perturbations et

blocages dont souffre le tronçon Ouchy-Maladière se répercuteraient sur le tronçon suivant. Un prolongement de la ligne 2 nécessiterait en préalable, au prix d'investissements importants, un aménagement des conditions de circulation des trolleybus sur l'Avenue de Rhodanie (couloirs bus supplémentaires, modification de la régulation, ...). Dans le contexte actuel, la meilleure solution est d'utiliser la ligne 25 et les possibilités de transbordements qu'elle propose.

Pour les tl, ce prolongement pourrait toutefois représenter une option à moyen terme, pour autant que les investissements nécessaires soient réalisés sur Rhodanie, mais plutôt jusqu'à l'EPFL (après électrification de la RC1). Ceci permettrait d'offrir une desserte vers l'ouest depuis Ouchy (à l'intention notamment des frontaliers). Toutefois à ce jour le potentiel de clientèle frontalière entre Ouchy et EPFL est considéré comme insuffisant (suite à une étude menée sur les bateaux de la CGN en 2013, soit moins de 100 personnes).

Les tl réfléchissent également à prolonger la ligne 1, selon le même principe. Les études de potentiel sont en cours, et devront être actualisées en fonction de la nouvelle donne concernant Métamorphose Sud. Une amélioration significative de la circulation sur l'Avenue de Rhodanie est également une condition sine qua non dans cette hypothèse.

Ainsi, tous les intervenants arrivent à la conclusion qu'une prolongation de la ligne 2 dépend fondamentalement d'une amélioration de la circulation sur l'Avenue de Rhodanie et sur la Route de Chavannes. Un prolongement de la ligne 1 en direction de la Bourdonnette est également envisagé. Dans l'immédiat, les possibilités offertes par l'amélioration de la desserte de la ligne 25 et du m1 devraient permettre de répondre de façon aussi adéquate que possible aux besoins des habitants.

Parallèlement, la Municipalité a décidé de demander l'étude rapide et la mise en œuvre d'une navette Ouchy-Bourdonnette évitant le giratoire par le Sud qui permettra en particulier d'améliorer la desserte des pôles d'activités situés dans cette zone, notamment le CIO dans la perspective de sa future extension, le camping de Vidy et le Jeunôtel.

#### *4.2.3 Evolution possible à long terme*

A la mise en service du tramway entre Lausanne-Flon et Renens, la ligne 7 Val-Vert – St-François sera transformée en BHNS et prolongée jusqu'à Galicien (Prilly-Malley), avec l'appellation t3. A long terme, cette ligne pourrait être prolongée, par l'Avenue du Chablais, à la Bourdonnette puis également en direction de l'EPFL, en utilisant l'électrification de la RC1 qui serait réalisée pour la ligne 1. Les densifications attendues à St-Sulpice (Venoge) pourraient également justifier un prolongement. Les habitants de la Bourdonnette bénéficieraient ainsi d'une offre métro pour le centre ville de Lausanne (niveau Flon), d'une offre bus vers l'est, en connexion avec le m2 à Délices (ligne 25), d'une offre bus sans transbordement pour la gare de Lausanne (ligne 1), de Renens (ligne 25) et vers la halte de Prilly-Malley (ligne de BHNS t3), et d'une deuxième offre bus vers le centre ville (niveau Bel-Air – St-François, t3 également).

#### *4.3 Réponse de la Municipalité*

Dans les conditions de circulation actuelles sur l'Avenue de Rhodanie, il n'est pas rationnel de prolonger la ligne 2 jusqu'à la Bourdonnette. En effet, actuellement la ligne est coupée plusieurs fois par semaine et exploitée par navette entre Ouchy et Maladière. Des améliorations sur l'Avenue de Rhodanie sont prévues dans le PALM, il s'agit de conditions sine qua non pour le prolongement d'une ligne de la Maladière à la Bourdonnette.

De plus, les tl ont fait une analyse sur un prolongement de la ligne 2 jusqu'à EPFL, notamment à destination des frontaliers : pour l'instant la clientèle potentielle débarquant à Ouchy est insuffisante (moins de 7-8% des frontaliers arrivant à Ouchy seraient concernés).

Les conditions nécessaires n'étant pas réunies, et sachant que d'autres développements profiteront à ce tronçon, la Municipalité renonce pour l'instant au prolongement de la ligne 2 jusqu'à la Bourdonnette. Elle étudiera par contre la création d'une navette entre Ouchy et la Bourdonnette

passant devant le stade Samaranch, le camping de Vidy et revenant sur la route principale à hauteur de Bois-de-Vaux.

## **5. Pétition de Mme Marie Morier-Genoud et consorts « Pour le prolongement de la ligne du bus tl 16 jusqu'au terminus Clochatte »**

### *5.1 Rappel de la pétition*

La pétition de Mme Marie Morier-Genoud et consorts « Pour le prolongement de la ligne du bus tl 16 jusqu'au terminus Clochatte » a été déposée le 10 novembre 2009 et renvoyée à la Municipalité le 1<sup>er</sup> juin 2010 pour étude et rapport.

Le quartier de la Clochatte s'est agrandi et accueille de nouvelles familles. Une partie des enfants des degrés 1 à 6 est scolarisée, par choix des familles, au collège de Boissonnet, plutôt qu'à celui d'Entrebois accessible directement par la ligne 22. Pour atteindre Boissonnet depuis la Clochatte (2 kilomètres de distance) il n'y a pas de ligne de transport public proche. La liaison piétonne est malaisée à la bonne saison (impraticable avec une poussette) et impossible en hiver (absence d'éclairage et pas de déneigement). En conséquence les parents conduisent leurs enfants en voiture à l'école, encombrant le quartier et augmentant les risques liés au trafic pour tous les enfants fréquentant le collège de Boissonnet.

Les pétitionnaires demandent que la ligne tl no 16 prolonge son parcours jusqu'à la Clochatte, afin de permettre une liaison directe en transport public du quartier de la Clochatte à Boissonnet.

### *5.2 Scolarisation d'élèves de la Clochatte à Boissonnet*

En 2013, sur 86 élèves 1-6 p domiciliés à la Clochatte, 18 étaient scolarisés au collège de Boissonnet.

Les élèves plus âgés (degrés 7 à 11) sont en principe scolarisés à la Rouvraie (accessible également par la ligne 22). Ils peuvent être aiguillés vers Grand-Vennes, Villamont ou Béthusy au vu des effectifs, et des orientations. Chez les plus âgés (degrés 7 à 11), sur 53 élèves domiciliés à la Clochatte, 7 étaient scolarisés à Grand-Vennes.

La Ville n'est pas tenue d'organiser les transports scolaires pour les enfants dont les parents auraient, par choix personnel, fait des demandes de changement de collège.

### *5.3 Réseau tl, lignes 16 et 22*

Un détour de la ligne 16 par la Clochatte nécessiterait l'achat d'un véhicule supplémentaire (chares d'exploitation de CHF 100'000/an). Il n'est pas possible d'envisager une exploitation en fourche (une fois sur Clochatte, une fois sur Grand-Vennes), car cela impliquerait une baisse de la desserte pour Grand-Vennes. La commune du Mont-sur-Lausanne n'a pas exprimé de demande de desserte. Enfin, les estimations concluent à une demande potentielle très faible.

Une fois les densifications planifiées au Mont réalisées, la ligne 22 sera prolongée jusqu'à Scierie, a priori dès 2017.

#### 5.4 *Accessibilité mobilité douce*

Le projet d'agglomération Lausanne-Morges prévoit une série de mesures de mobilité douce. Parmi ces mesures qui doivent bénéficier d'un co-financement de la Confédération, figure une nouvelle passerelle pour la mobilité douce sous le viaduc A9 de la Chocolatière. Cette passerelle permettra de franchir le vallon du Flon et de relier les quartiers de la Clochette/Sauvabelin à Montolieu/Vennes pratiquement sans dénivellation. La réalisation de cette passerelle améliorera considérablement la liaison entre la Clochette et Boissonnet/Grand-Vennes et permettra de résoudre les problèmes rencontrés aujourd'hui pour le transport des élèves concernés. La réalisation de la passerelle sera couplée avec la réfection du viaduc de la Chocolatière dont le calendrier dépend de l'Office fédéral des routes (OFROU). Cette coordination permettra de substantielles économies, la construction de la passerelle pourra en effet profiter des installations du chantier principal. L'OFROU prévoit le début des travaux en 2017.

#### 5.5 *Réponse de la Municipalité*

Les élèves de la Clochette qui sont scolarisés à Boissonnet ou Grand-Vennes le sont par choix de leurs parents. Les autorités ne sont donc pas tenues d'assurer ce transport scolaire. De plus, le très faible nombre d'enfants concernés ne peut justifier les dépenses liées à une modification de l'itinéraire du bus 16. La répartition par classe est effectuée en fonction du réseau bus, et pas l'inverse. La Municipalité renonce donc à suivre la demande des pétitionnaires.

La construction de la passerelle de la Chocolatière à l'horizon 2017 facilitera les déplacements des élèves de la Clochette vers les établissements de l'est de Sauvabelin.

### **6. Postulat de Mme Elisabeth Müller « En route pour l'Hermitage et Sauvabelin durablement »**

#### 6.1 *Rappel du postulat*

Le postulat de Mme Elisabeth Müller « En route pour l'Hermitage et Sauvabelin durablement » déposé le 15 mai 2007 et renvoyé à la Municipalité le 20 mai 2008 pour étude et rapport. La première réponse proposée pour cet objet par la Municipalité dans le rapport-préavis 2009/07 a été refusée le 24 novembre 2011.

Dans son postulat, Mme Müller constate que le site de Sauvabelin, y compris l'Hermitage, n'est pas valablement desservi par les transports publics pour les touristes et en période de loisirs (dimanche, soirées, vacances), alors que les possibilités d'y parquer les véhicules privés s'y multiplient, elle demande la mise en œuvre de plusieurs solutions concomitantes :

- service de navettes touristiques au départ de la Riponne dès la mise en service du m2 ;
- limitation du nombre de cases de stationnement sur le parking du Signal et du lac de Sauvabelin ;
- installation de priorités sur le parking du lac de Sauvabelin (en faveur des handicapés, des personnes âgées, des personnes travaillant sur place, etc.) ;
- cofinancement public-privé (recherche de sponsors).

#### 6.2 *Site de Sauvabelin*

Jusqu'au XVIII<sup>e</sup> siècle, la forêt de Sauvabelin n'est composée que de taillis et de buissons parcourus par le bétail. Un changement intervient en 1858, lorsque les autorités lausannoises décident de

protéger les bois. La Ville se laisse séduire par un projet de lac porté par la Société de développement de Lausanne. Il voit le jour en 1888. Le restaurant, lui, suit trois ans plus tard. En 1899, un funiculaire est inauguré entre la place du Vallon et le Signal de Sauvabelin pour faciliter l'accès au centre ville depuis le nord. Il contribuera au succès du site qui devient l'un des hauts lieux de loisirs de la Lausanne. De nombreux aménagements sont ensuite entrepris tout au long du XX<sup>e</sup> siècle pour donner à Sauvabelin l'allure qu'on lui connaît aujourd'hui.

Depuis 2006, les biches ont laissé leur parc à de nouveaux locataires: des espèces menacées d'animaux de rente et soutenues par Pro Specie Rara. A quelques encablures, la Tour de Sauvabelin ouverte au public en 2003, offre une vue incomparable du haut de ses 35 mètres. Le site accueille près de 350'000 visiteurs par an.

### 6.2.1 Accessibilité du site

Le site de Sauvabelin est accessible en transports publics par plusieurs lignes tl :

- l'accès à Sauvabelin est assuré en 30 minutes depuis le sud-ouest de la ville (Provence, Vallée de la Jeunesse, Montelly, Tivoli, en quinze minutes depuis le centre ville par la ligne 16 (Chauderon, St-François, Bessières, Tunnel, Barre, Hermitage, Sauvabelin, Grand-Vennes), à une fréquence de 15 min du lundi au samedi et 30 min le dimanche. Cette ligne a été prolongée par le tronçon ouest de la ligne 13 en août 2013. La fréquentation annuelle de la ligne est très liée aux expositions de l'Hermitage (entre 600'000 et 715'000 voyageurs annuels) ;
- la ligne 41 (Praz-Séchaud - Montolieu via La Sallaz) qui touche la ligne 16 à Boissonnet, permet aux habitants du nord-est de la ville d'accéder à Sauvabelin depuis La Sallaz ;
- la ligne 22 (Flon, Rue Centrale, Borde, Bellevaux, Clochatte) avec une fréquence de 10 min la semaine et 15 min le dimanche, longe le bois de Sauvabelin et son arrêt Piécettes se situe à environ 500 mètres du lac ;
- l'arrêt Bellevaux des lignes 3 et 8 permet l'accès à Sauvabelin par un chemin piétonnier d'environ 500 mètres.

Le site est accessible à pied par plusieurs cheminements en forêt et des places deux roues sont à disposition des cyclistes chevronnés ou des adeptes du vélo électrique.

120 places de stationnement sont situées aux abords directs du lac (des aménagements ont permis de supprimer le stationnement sauvage dans la forêt) et 150 au parking du Signal.

### 6.2.2 Projet de réaménagement du site de Sauvabelin

La Ville va entreprendre un réaménagement en profondeur du site de Sauvabelin (cf. préavis 2013/62). Dans le cadre de ce projet, l'accessibilité du site fait l'objet d'une réflexion approfondie dont les points principaux sont présentés ci-après.

La route qui passe devant le restaurant sera transformée en espace dévolu aux piétons. Ce changement d'affectation permettra de mettre en valeur les entrées du site et les abords du restaurant. Grâce à un nouvel aménagement, l'aspect routier actuel laissera place à une ambiance plus conviviale qui correspond mieux à l'esprit du lieu.

Pour permettre cette intervention, le trafic sera supprimé devant le restaurant (à l'exception des livraisons et des personnes à mobilité réduite). Le trajet du bus TL, qui emprunte également cette route, sera dévié sur le Chemin des Celtes en sens descendant ce qui implique un agrandissement ponctuel de ce chemin, la suppression de places de stationnement et le déplacement de l'arrêt de bus existant au droit du restaurant. L'autorisation pour les cycles de descendre en contresens le long du Chemin des Celtes sera maintenue.

Concernant le stationnement, 31 places seront supprimées. Avec 89 places restantes le long du Chemin des Celtes et 150 places au parking du Signal, la capacité de stationnement reste suffisante pour accueillir les visiteurs de Sauvabelin. 40 places pour les deux roues sont également disponibles à proximité du lac. Le site étant bien desservi par les transports publics, les visiteurs seront invités à utiliser ce mode de transport qui s'accorde au concept de développement durable qui guide ce projet.

La suppression du trafic devant le restaurant et la piétonisation du secteur permet de réorganiser l'agencement du site et d'installer deux grands espaces de jeux sur la zone engazonnée devant le restaurant.

Les cheminements piétons dans la forêt de Sauvabelin seront progressivement améliorés et mis en valeur pour les intégrer pleinement au concept d'accessibilité du site.

### 6.3 *Réponse de la Municipalité*

#### 6.3.1 *Navettes touristiques*

Le postulat demande de mettre sur pied un service de navettes touristiques adapté aux besoins des touristes et des Lausannois pour leurs déplacements de loisirs (horaires correspondant aux heures d'ouverture du musée, aux jours de congé et aux conditions météorologiques, espace suffisant pour les poussettes etc.) Ces navettes desserviraient la cathédrale, l'Hermitage, le Signal et le Lac de Sauvabelin au départ de St-François ou de la Riponne. Elles pourraient être financées par des sponsors.

La mise en place d'un service de navettes touristiques ferait double emploi avec l'offre en transports publics actuellement disponible sur le site. En effet, le circuit pour une desserte touristique correspond exactement au parcours de la ligne tl 16 dont la fréquence à 30 minutes le dimanche et les jours fériés répond à la demande de déplacement. On observe en effet que la fréquentation de la ligne 16 est très liée aux expositions de l'Hermitage.

En plus de la desserte par la ligne 16, le site est accessible par d'autres lignes de transports publics desservant une grande partie du territoire lausannois. Le déplacement à pied de moins de dix minutes nécessaire pour rallier les arrêts des lignes 3, 8 et 22 au lac sera rendu encore plus agréable grâce aux réaménagements des sentiers piétonniers prévus par la Municipalité.

Le site bénéficiant d'une desserte globale en transports publics tout à fait intéressante, la Municipalité estime que la mise en place d'un service de navettes touristiques n'est pas nécessaire. Par conséquent, la recherche de financement par des sponsors n'a pas lieu d'être, outre qu'elle se révélerait probablement infructueuse. De plus, bien que le site de Sauvabelin soit très prisé des Lausannois, la demande touristique reste saisonnière et ponctuelle et ne justifie pas une desserte spéciale.

#### 6.3.2 *Stationnement au parking du Signal et sur le site du lac*

Le postulat propose aussi une diminution des places de stationnement réservées aux pendulaires en faveur d'un nombre plus important de places prévues pour les touristes sur le parking du Signal.

Le parking du Signal propose 116 places payantes longue durée du lundi au vendredi de 8h00 à 17h00. Le stationnement sur les 34 places restantes est limité à 3 heures du lundi au vendredi. Le reste du temps le stationnement est libre

Ce dispositif permet de concilier les deux publics utilisateurs du parking du Signal, lors des pics de fréquentations des visiteurs (week-ends et jour fériés), le parking est déserté par les pendulaires. Le parking du Signal fait partie du concept de stationnement global de la Ville de Lausanne qui propose en complément aux parkings-relais (offre combinée parking et transport en commun), plusieurs parkings périphériques, appelés P Longue durée. Ces parkings sont destinés aussi bien aux

détenteurs d'un abonnement de transports en commun (abonnement général des CFF par exemple) qu'à ceux qui désirent rejoindre leur lieu de travail à pied ou en vélo.

Sur le site du lac, selon le postulat, le nombre de places de stationnement devrait être réduit et les places restantes réservées au restaurant, aux personnes travaillant sur le site et à certaines catégories d'usagers (ex. personnes âgées ou handicapées).

Les mesures intermédiaires déjà mise en place (obstacles interdisant le stationnement en dehors des cases) ont permis de réduire fortement le stationnement sauvage sur le site. D'ici peu, le réaménagement prévu dans le cadre du préavis 2013/62 diminuera de plus d'un quart les places de stationnement à disposition et le caractère routier de la zone du restaurant cèdera la place à une zone conviviale, où les enfants pourront jouer en toute sécurité. Une diminution drastique du nombre de places à disposition sur le site risquerait de raviver le stationnement sauvage.

Ainsi, la Municipalité estime que la desserte en transports publics actuelle ainsi que le réaménagement prévu pour la zone de Sauvabelin répondent au souhait de la postulante de permettre au public d'accéder à Sauvabelin de manière plus durable.

## **7. Postulat Denis Corboz « De la boîte au lit, en pyjama »**

### *7.1 Rappel du postulat*

Le postulat de M. Denis Corboz, déposé le 29 janvier 2013 et renvoyé à la Municipalité le 4 décembre 2013, demande d'étudier, en lien avec le canton et les communes qui financent ces lignes, une extension jusqu'à 5h30 des services de transports nocturnes. Cette proposition a pour but de réduire les attroupements en fin de nuit en ville et de permettre aux noctambules de rentrer en sécurité chez eux.

### *7.2 Service pyjama*

Initié en 1992 par le Groupe Contact Jeunesse, le service Pyjama a été repris par la région en 1994. Fort d'un succès grandissant et de nombreuses demandes, ce service dessert actuellement plus de 80 communes, dépassant largement les limites territoriales de la région.

Au départ les taxis, puis les tl, suivis par le LEB et les CFF, ont assuré le retour des noctambules chez eux, les nuits des vendredis aux samedis, des samedis aux dimanches, toute l'année, ainsi que la nuit du 31 décembre au 1er janvier. Depuis la mise en service des bus pyjama en 1992, l'offre a été régulièrement adaptée pour répondre à l'évolution des besoins des usagers de la nuit. La desserte de nuit en transports publics fait partie des préoccupations de la Municipalité en lien avec les mesures qui sont mises en place pour apaiser les nuits lausannoises.

#### *7.2.1 Evolution de l'offre*

Dès décembre 2013, les CFF et le LEB ont intégré leurs anciennes courses « Pyjama » à leur offre de transports standard, assurant un transport des voyageurs tout au long de la nuit. Cette intégration a pour conséquence la fin de la surtaxe de quatre francs sur les lignes nocturnes des CFF et du LEB.

Depuis la même date, l'appellation Service Pyjama est reprise par les tl exclusivement et attachée à la desserte nocturne par les bus les nuits du week-end.

Pour répondre à une demande très forte, la desserte par les bus Pyjama sera revue et devrait évoluer en 2015 pour plus d'efficacité.

Des pistes sont à l'étude:

- un service plus lisible et plus facilement compréhensible pour les clients ;
- des départs plus fréquents et simultanés de toutes les lignes depuis Lausanne-Flon ;
- une continuité du service entre l'offre diurne et nocturne.

Ce réseau de courses nocturnes au départ de Lausanne-Flon verra en effet ses trajets simplifiés et les horaires de départs harmonisés. Les noctambules pourraient avoir le choix d'embarquer dans les bus de 1h30, 3h ou 4h30. Auparavant, la plupart des liaisons ne proposaient que deux départs. Au total, le service Pyjama offrirait ainsi 21 départs contre 18 aujourd'hui.

Grâce à ce nouvel échelonnement, la couverture des heures de nuit serait améliorée. Le temps d'attente serait en effet réduit entre le dernier bus en soirée et l'offre nocturne Pyjama ainsi qu'entre la dernière course Pyjama et la reprise du service de jour entre 5h30 et 6h.

Une refonte des trajets des bus est également étudiée afin d'assurer une desserte plus fréquente, plus rapide pour desservir de manière efficace Lausanne et son agglomération. Les noctambules rentreront ainsi plus rapidement à leur domicile. Cette évolution vise aussi à favoriser la lisibilité et la compréhension des lignes par les clients.

Une réflexion à plus long terme, tenant compte de l'évolution des besoins de la clientèle (travail de nuit, desserte CFF 24h/24, noctambules) examine les possibilités et conséquences d'une évolution de l'offre vers un véritable service de nuit.

### 7.3 Réponse de la Municipalité

Les études en cours aux tl sur le service bus pyjama vont dans le sens demandé par le postulat. Le service sera amélioré et la couverture horaire renforcée. A plus long terme, l'offre pourrait évoluer vers une extension des horaires pour un véritable service de nuit, ces réflexions n'en sont qu'au stade d'études préliminaires.

## 8. Conclusions

Eu égard à ce qui précède, la Municipalité vous prie, Monsieur le président, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir prendre les résolutions suivantes :

Le Conseil communal de Lausanne,  
vu le rapport-préavis N° 2014/82 de la Municipalité, du 11 décembre 2014;  
ouï le rapport de la commission nommée pour examiner cette affaire;  
considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

*décide :*

1. d'approuver la réponse de la Municipalité au postulat de M. Yves Cavin et consorts « Pour l'acquisition de rames supplémentaires pour le métro M2 » ;
2. d'approuver la réponse de la Municipalité à la pétition de M. Jean-Pierre Marti et consorts « Pour le maintien de la ligne 2 jusqu'à la Bourdonnette » ;
3. d'approuver la réponse de la Municipalité à la motion de Mme Evelyne Knecht « Rétablir la ligne 2 jusqu'à la Bourdonnette » ;

4. d'approuver la réponse de la Municipalité à la pétition de Mme Marie Morier-Genoud et consorts « Pour le prolongement de la ligne du bus tl 16 jusqu'au terminus Clochatte » ;
5. d'approuver la réponse de la Municipalité au postulat de Mme Elisabeth Müller « En route pour l'Hermitage et Sauvabelin, durablement » ;
6. d'approuver la réponse de la Municipalité au postulat de M. Denis Corboz « De la boîte au lit, en pyjama ».

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :  
Daniel Brélaz

Le secrétaire :  
Sylvain Jaquenoud