

## ADMINISTRATION GENERALE

TRANSPORTS PUBLICS DE LA REGION LAUSANNOISE (TL)

### **Etude de la situation globale des transports en commun dans les quartiers de l'est**

Réponse à la motion de M. Christian Ogay du 10 décembre 1997

### **Rapport-préavis N° 47**

Lausanne, le 10 septembre 1998

Madame la présidente, Mesdames et Messieurs,

#### **Objet du rapport-préavis**

Le Conseil communal ayant émis le vœu que la desserte des quartiers de l'est lausannois par les transports publics soit globalement réétudiée, M. Christian Ogay vient à l'appui de ce vœu par sa motion du 10 décembre 1997<sup>1</sup> qui porte, entre autres, sur les éléments suivants: meilleure desserte du vallon de la Vuachère (chemin du Levant, etc.) et du plateau de Béthusy (Victor-Ruffy, Beaumont, etc.), avant tout sur des parcours nord-sud et en liaison avec Pully, Chailly, La Rosiaz, etc.

La Municipalité, constatant que diverses améliorations ont été apportées récemment au réseau des transports publics de ces quartiers, rappelle que le prolongement du métro Lausanne-Ouchy en direction d'Epalinges entraînera forcément une restructuration du réseau de surface, particulièrement dans l'est lausannois. C'est dans ce cadre que sera étudiée par les TL la desserte des quartiers de l'est lausannois.

---

<sup>1</sup> BCC 1997, tome II, N° 20, p. 843-844.

## Sommaire

	<b>Pages</b>
<b>1. Résumé de la motion</b>	<b>2</b>
<b>2. Bases légales et compétences décisionnelles</b>	<b>3</b>
<b>3. Problèmes spécifiques aux quartiers de l'est</b>	<b>4</b>
<b>4. La réévaluation des liaisons nord-sud dans l'est lausannois</b>	<b>4</b>
<b>5. Prolongement du métro et restructuration du réseau de surface</b>	<b>5</b>
<b>6. Conclusions</b>	<b>5</b>

### 1. Résumé de la motion

Dans sa motion, M. Christian Ogay développe les aspects suivants:

- 1) Dans le cadre du réseau TL, les quartiers de l'est lausannois doivent inclure le périmètre couvert par les activités de la Société de développement de l'Est (sud de Mon-Repos, Verdeil, Levant, Chissiez, Alpes, Bellefontaine), plus le plateau de Béthusy. L'étude souhaitée doit être faite en liaison avec les quartiers de Pully entre la Rosiaz et la Perraudettaz, de l'autre côté de la Vuachère.
- 2) Les lignes à imaginer ou à prolonger sont à relier notamment aux lignes 7 et 9 et doivent compléter le réseau par des parcours nord-sud. Aux points d'accrochage de Montbenon, Pully-Gare et la Sallaz, il faudrait rajouter la Perraudettaz et Georgette.
- 3) Les lignes complémentaires devraient sillonner les zones à forte densité de population que sont le nord du plateau de Béthusy, autour de l'avenue Victor-Ruffy, et le sud du plateau, sur les deux versants de la Vuachère.
- 4) L'offre de transport devrait concerner tous les jours ouvrables, y compris le samedi.
- 5) Les types de véhicules à engager sont à déterminer en fonction des parcours, sans oublier la solution du taxibus.

Concrètement, le motionnaire suggère: a) de prolonger la ligne N° 48 (Pully CFF – Pavillard) par une boucle de retour empruntant le chemin de la Vuachère et le chemin du Levant; b) de prolonger la ligne N° 17 (Montbenon – Verdeil) par une boucle remontant sur l'avenue de Beaumont et revenant sur l'avenue Secrétan); c) de prolonger la ligne du N° 14 (La Sallaz – Isabelle-de-Montolieu) en direction de Chailly.<sup>2</sup>

## **2. Bases légales et compétences décisionnelles**

Dans le canton de Vaud, pour les points non réglés par la législation fédérale, c'est la loi cantonale du 11 décembre 1990 sur les transports publics (LTP) qui s'applique en matière de transports publics. A son article 2, al. 1, la LTP précise: *"Les autorités cantonales et communales ainsi que les entreprises concernées étudient de concert l'aménagement du réseau des lignes de transport public et les prestations offertes."* Les modifications souhaitées par le motionnaire concernent le réseau lausannois d'agglomération et tombent de ce fait sous le coup de la LTP.

Dans ce cas précis, la collaboration canton, communes et entreprises concernées s'exerce au sein des Transports Publics de la Région Lausannoise SA (TL), une société anonyme régie par les articles 620 à 763 du Code fédéral des obligations. Les organes décideurs des TL en matière de réseau sont d'une part le conseil d'administration (article 24, chiffre d des statuts), dans lequel la Ville de Lausanne occupe 7 sièges sur 25, et, d'autre part, le comité de direction (article 33 des statuts) où 3 sièges sur 9 sont dévolus à Lausanne. Les délégués de la Municipalité ne sont donc de loin pas majoritaires dans ces organes où les décisions se prennent à la majorité des voix des personnes présentes (article 26, al. 2 des statuts).

Dans ces conditions, les souhaits du motionnaire peuvent au mieux être relayés par la Municipalité auprès du comité de direction ou du conseil d'administration des TL, avec demande de mise à l'ordre du jour d'une séance de ces organes. Toutefois, par souci de renseigner le Conseil communal le plus complètement possible, la Municipalité peut lui fournir les informations qui suivent.

---

<sup>2</sup> Pour le détail des lignes du réseau TL, cf. annexe I.

### **3. Problèmes spécifiques aux quartiers de l'est**

Essentiellement en raison d'une topographie extrêmement tourmentée, la desserte des quartiers de l'est lausannois s'est toujours heurtée à un certain nombre d'obstacles de taille, que ce soit du point de vue des coûts ou de la dimension des véhicules. L'exemple le plus récent est à rechercher du côté de la motion développée le 28 janvier 1997<sup>3</sup> par M. Alexandre Bidaud, demandant le prolongement de la ligne TL N° 17 depuis l'avenue Verdeil, via l'avenue Secrétan, l'avenue de Jaman, le chemin du Levant et le chemin des Platanes. Dans sa séance du 24 juin 1997<sup>4</sup>, le Conseil communal a refusé de la prendre en considération, comprenant fort bien l'impossibilité de faire circuler des bus dans les avenues susmentionnées, qui n'ont rien d'avenues mais tout d'étroites venelles extrêmement sinueuses.

Il n'en reste pas moins que la desserte de ces quartiers constitue une préoccupation constante, tant de la Municipalité que du conseil d'administration des TL, même si le peuplement ne s'y est pas particulièrement densifié ces dernières années<sup>5</sup>.

Par ailleurs, le motionnaire demande que le réexamen global de la desserte des quartiers de l'est s'étende au-delà du territoire couvert par les activités de la Société de développement de l'est et inclue le plateau de Béthusy ainsi que la liaison avec les quartiers de Pully étagés entre la Perraudettaz et la Rosiaz. Ce souhait est parfaitement légitime mais ne gomme pas pour autant les fortes différences de topographie, de voirie et de peuplement entre ces quartiers, différences qui entraînent forcément la recherche de solutions sectorielles et spécifiques.

### **4. La réévaluation des liaisons nord-sud dans l'est lausannois**

Le souhait du motionnaire étant que la desserte des quartiers de l'est lausannois soit globalement réétudiée, la Municipalité rappelle que le conseil d'administration et le comité de direction des TL se penchent sur la question depuis un certain temps déjà. Peu à peu ont émergé, sur certains tracés, des solutions aptes à contourner les difficultés de fréquentation – généralement faible – et de voirie. On peut citer l'exemple de la liaison N° 48 (Pully CFF – Pavillard) ainsi que la récente création de la ligne de taxibus des hauts de Chailly. En outre, les liaisons nord-sud dans l'est lausannois, par exemple les lignes N° 47 (Pully CFF – Daillettes) et N° 48 (Pully CFF – Pavillard), feront probablement l'objet d'une prochaine réévaluation, ce qui constituera un pas dans la direction du motionnaire.

---

<sup>3</sup> BCC 1997, tome I, N° 1, p. 44-45

<sup>4</sup> BCC 1997, tome I, N° 11/II, p. 627 & suiv.

<sup>5</sup> Cf. La mosaïque sociale lausannoise, p. 70 & suiv. OESES, Lausanne 1996

La mise à jour de la desserte des quartiers est avancera d'autant plus facilement que le conseil d'administration des TL a décidé, en mars 1998, qu'il n'y aura à l'avenir plus que deux types de dessertes, à savoir l'exploitation de lignes par des véhicules de capacité égale ou supérieure au minibus d'une part et, d'autre part, l'exploitation de lignes par taxibus, service sur demande, avec des règles particulières pour la tarification, l'exploitation et la dépose/prise en charge. Le recours à la solution du taxibus pourrait dès lors se révéler fort utile dans le cadre du casse-tête que constitue la desserte des quartiers orientaux de l'agglomération.

### **5. Prolongement du métro nord-est et restructuration du réseau de surface**

Il n'en reste pas moins que la pièce maîtresse de la future donne dans ces quartiers est à rechercher du côté du prolongement du métro Lausanne-Ouchy vers le nord-est. Ce grand projet entraînera par la force des choses un profond remaniement du réseau de surface, et pas seulement dans les quartiers de l'est. Ces études de restructuration sont en cours et diverses variantes sont envisagées, dont la desserte de l'avenue Victor-Ruffy et le prolongement des lignes N° 12 et 17.

Les études de restructuration du réseau devraient être terminées, du moins au niveau du principe du réseau, au cours de l'année prochaine. Pour l'instant, il n'est pas possible d'isoler des cas particuliers, d'autant que leur résolution prématurée pourrait interférer avec d'autres études ou d'autres secteurs. Les TL doivent fixer un nouveau cadre global et résoudre ensuite les problèmes particuliers.

### **6. Conclusions**

Fondée sur ce qui précède, la Municipalité vous demande, Madame la présidente, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir prendre la résolution suivante:

Le Conseil communal de Lausanne,

vu le rapport-préavis N° 47 de la Municipalité, du 10 septembre 1998;  
ouï le rapport de la commission nommée pour examiner ce rapport-préavis;  
considérant que l'objet a été porté à l'ordre du jour,

décide:

