



CONSEIL COMMUNAL  
DE LAUSANNE  
1000 Lausanne

Lausanne, le 24 mars 2015  
AGC – C. 28/134 - mb

**Réponses aux résolutions du Conseil communal suite à**

- l'interpellation urgente de M. Roland Rapaz et consorts : « Tram ? métro ? ouest ? est ? nord ? : quelle boussole pour le Conseil communal ? » et
- l'interpellation de M. Alain Hubler « Un tram, deux trams, une tour, ne jouons pas au bonneteau avec les Axes forts »

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

Lors de sa séance du 12 décembre 2007, dans le cadre du traitement de la réponse à l'interpellation de M. Roland Rapaz et consorts « Tram ? métro ? ouest ? est ? nord ? quelle boussole pour le Conseil communal ? », le Conseil communal a adopté la résolution ci-après :

**Résolution 1 de M. Alain Hubler**

*« Le Conseil communal souhaite que la Municipalité :*

- a) informe régulièrement le Conseil communal de l'avancement du dossier « axes forts de transports publics » ;*
- b) prenne en compte les intérêts de toute l'agglomération dans ce dossier ;*
- c) privilégie les solutions permettant de diminuer la circulation automobile en ville. »*

Lors de sa séance du 11 novembre 2008, dans le cadre du traitement de la réponse à l'interpellation de M. Alain Hubler « Un tram, deux trams, une tour : ne jouons pas au bonneteau avec les axes forts » le Conseil communal a adopté la résolution ci-après :

**Résolution 2 de M. Alain Hubler**

*« Le Conseil communal souhaite que la Municipalité fasse systématiquement part à toutes les instances, et notamment à la délégation politique, concernées par le PALM de la préférence actuelle de la majorité du Conseil communal de Lausanne pour la variante en surface passant par Saint-Martin / Tunnel / Borde de la deuxième étape des Axes forts »*

La présente communication a pour but de répondre aux vœux du Conseil communal et de l'informer des démarches entreprises depuis le vote des dites résolutions.

**Municipalité de Lausanne**

Secrétariat municipal  
place de la Palud 2  
case postale 6904  
CH - 1002 Lausanne  
tél. ++41 21 315 22 15  
fax ++41 21 315 20 03  
municipalite@lausanne.ch

### Réponse de la Municipalité à la résolution 1 de M. Alain Hubler :

En 2007, date de l'interpellation, le Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) devait déposer son premier projet, en vue d'obtenir un cofinancement de la Confédération. Les délais imposés par la Confédération ont imposé un rythme de travail très soutenu pour le dépôt d'un premier projet. Il n'a alors pas été possible d'informer régulièrement les conseils communaux de l'avancement des projets et des différentes options envisagées, d'où le dépôt d'une interpellation et la résolution traitée ici. Depuis, le contexte a évolué et permet de répondre sereinement aux différents souhaits du Conseil communal.

a) *Informier régulièrement le Conseil communal de l'avancement du dossier Axes forts de transports publics* : à l'échelle de l'agglomération, la Conférence d'agglomération rassemble une fois par année l'ensemble des membres des Conseils communaux des communes de l'agglomération pour faire un point de situation sur l'avancement des projets. La dernière séance a eu lieu le 8 octobre 2014 à Beaulieu. Les schémas directeurs organisent régulièrement des manifestations publiques où ils présentent les différentes réalisations prévues sur leur territoire.

Dans le cadre du Conseil communal de Lausanne, la Commission permanente de politique régionale, créée en 2008, examine toutes les propositions de la Municipalité au Conseil ayant une portée régionale. Elle se tient informée de l'état de la politique menée par la Municipalité en matière régionale et rapporte annuellement au Conseil sur cette question. Elle est régulièrement informée de l'avancement des projets à l'échelle régionale.

b) *Prendre en compte des intérêts de toute l'agglomération dans ce dossier* : depuis 2007 de nombreuses avancées ont été réalisées. Les processus de mise en œuvre à l'échelon communal et intercommunal ont progressé, en capitalisant les méthodes innovantes mises en place pour débloquer des situations et fédérer les acteurs. Les modes de coopération horizontale (entre domaines sectoriels) et verticale (entre structures d'échelles différents) se sont approfondis, évoluant vers une intégration toujours plus forte de enjeux d'agglomération dans les différents volets de l'action publique.

c) *Privilégier des solutions permettant de diminuer la circulation automobile en ville* : le PALM dont le concept et les méthodes ont été intégrés et généralisés dans le Plan directeur cantonal définit dans son orientation 5 une vision de la mobilité qui favorise les modes de transport durables en lien avec l'urbanisation.

Le volet mobilité du Plan directeur communal (PDCom) s'inscrit dans les objectifs du PALM. Le PDCom 2015-2030 donne la priorité aux piétons, aux vélos et aux transports publics dans le centre-ville, et limite les nuisances dues au trafic motorisé. Il vise à maîtriser les flux pendulaires et à adapter la politique du stationnement.

En conclusion, la Municipalité se réjouit des progrès réalisés depuis les débuts du PALM sur l'information des membres du législatif, notamment via la Commission permanente de politique régionale et constate que les orientations déterminées à l'échelle de l'agglomération font dorénavant partie intégrante des politiques menées au niveau communal.

### Réponse de la Municipalité à la résolution 2 de M. Alain Hubler :

En 2008, date de l'interpellation, la desserte nord faisait l'objet d'études de variantes dans le cadre du projet d'agglomération. Il s'agissait alors de déterminer le tracé et le mode de transport optimal pour relier la place de l'Europe à la Blécherette. Lors de la même séance, M. Giampiero Trezzini déposait une motion « Pour un tramway passant par la rue Centrale, la place du Tunnel et la rue de la Borde ». Le 25 novembre 2014, votre Conseil adoptait le rapport-préavis N° 2013/53 traitant cette motion. De larges extraits du rapport-préavis sont reproduits ci-après.

Dans un premier temps, deux variantes de desserte par tram ont été étudiées : la variante N1 passant en surface par St-Martin, place du Tunnel, Borde, Caserne, Pontaise, Blécherette, et la variante N5, souterraine, passant par Beaulieu, Casernes, Pontaise, Blécherette. C'est de cette étape que date la résolution par laquelle le Conseil communal soutient la variante N1.

Dans un second temps, une variante supplémentaire a été élaborée avec une liaison par métro (m3) reliant la gare CFF, la place de l'Europe, Chauderon, Beaulieu et la Blécherette.

Les études ont montré que la variante N5 (tram par Beaulieu) devait être abandonnée, car son tracé était trop difficile et conduisant à des stations trop profondes, en raison de la limitation technologique de franchissement de pentes à 7% d'un tram.

Une étude multicritères des variantes de tracé vers le nord a souligné une qualité de desserte nettement en faveur du m3 (vitesse, capacité de transport, soulagement du m2) par rapport à la variante NI (tram par la rue de la Borde). La Municipalité a présenté sa vision Axes forts nord au Conseil communal le 28 septembre 2010. Lors de cette séance, les tracés étudiés du métro et du tram, ainsi que les conséquences de ces variantes sur les plans de la politique des transports et de l'urbanisme ont été évoqués. C'est sur la base de ces études, que la Municipalité a soutenu la variante m3.

En juin 2012, le Conseil d'Etat s'est rallié à l'avis de la Municipalité de Lausanne en inscrivant le métro m3 dans les mesures A du PALM 2012, dont la réalisation est planifiée à l'horizon 2015-2018. Il convient de rappeler qu'un bus à haut niveau de service est envisagé en direction de Bellevaux par le même tracé que la variante NI du tram jusqu'en haut de la Borde.

La Confédération a intégré la première étape de la réalisation du m3 entre la gare et le Flon dans les projets cofinancés dans la prochaine étape du Projet d'agglomération Lausanne-Morges, ce qui permettra un début de réalisation du projet avant 2018. Elle a bon espoir de voir la deuxième partie du tronçon Flon-Blécherette cofinancée lors de l'étape ultérieure pour un début de réalisation avant 2022. Le prolongement des axes forts est-ouest et en direction de Bellevaux sont prévus dans les prochaines étapes du projet d'agglomération.

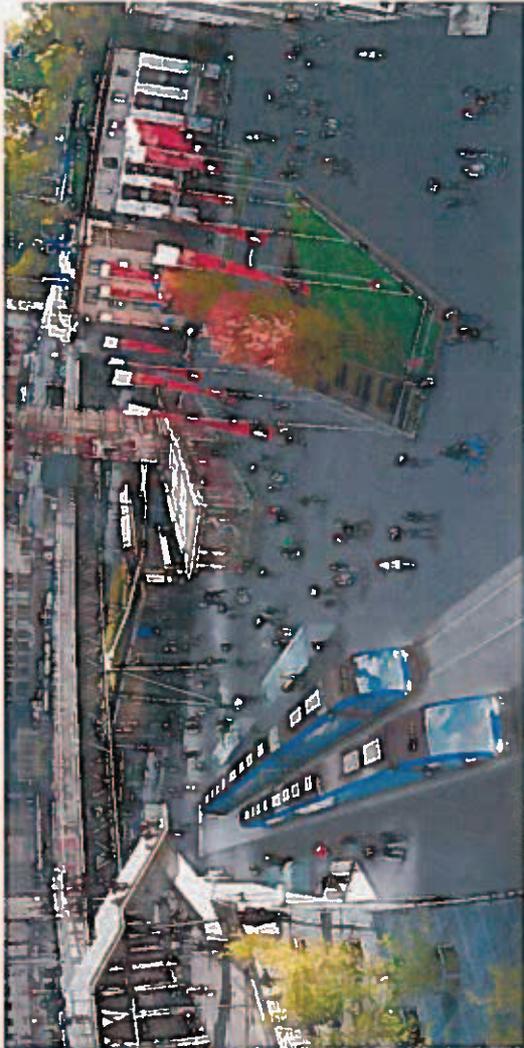
Pour conclure, la Municipalité se réjouit d'avoir fédéré l'ensemble des partenaires autour du m3. La desserte du quartier de la Blécherette est urgente et ouvre des perspectives à terme sur un axe Blécherette-Cheseaux. Elle permettra d'accélérer la réalisation du projet Métamorphose et de faciliter la densification urbaine dans cette zone, tout en modernisant efficacement ses transports publics.

En vous priant de bien vouloir prendre acte de la présente communication, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers communaux, l'expression de nos salutations distinguées.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :  
Daniel Brélaz

La secrétaire adjointe :  
Sylvie Ecklin



### Les Axes forts, c'est quoi ?

Les Axes forts constituent les mesures majeures du Projet d'agglomération Lausanne-Morges. Il s'agit des nouvelles lignes structurantes du réseau de transports publics. Elles complètent celles déjà existantes que sont les métros m1, m2 et le LEB. Il est ainsi prévu de réaliser :

- Un tram, le T1, entre Lausanne-Flon et Villars-Sie-Croix, passant par la gare de Renens et Bussigny. Desservant des quartiers densément habités et des zones appelées à se développer, il se construit en deux étapes : de Lausanne à Renens, puis de Renens à Villars-Sie-Croix
- Un métro, le m3, entre Ouchy et la Blécherette. Cette nouvelle ligne reliera le futur quartier des Plaines-du-Loup et le stade de la Tuilière à la gare, mais contribuera aussi à augmenter la capacité du m2, sur son tronçon le plus chargé entre Grancy et Lausanne-Flon
- Des lignes de bus à haut niveau de service (BHNS), qui circuleront principalement sur des voies en site propre et bénéficieront de la priorité aux carrefours, entre Luiry et Crissier/Bussigny, Valvert et Malley, Bellevaux et St-François. Ces lignes amélioreront la capacité et la fiabilité des transports publics en direction de nombreux quartiers.

### Quels sont les avantages des Axes forts ?

- Les différents types d'Axes forts ont en commun d'offrir de meilleures fréquences, une capacité plus importante et un temps de parcours conforme à l'horaire, les véhicules circulant en grande partie sur des voies réservées
- un accès facilité, avec notamment des quais au niveau du plancher des véhicules
- la prise en considération des piétons et des cyclistes avec des espaces dédiés aux mobilités douces.

Le tram, le métro et les bus à haut niveau de service accélèrent le transport, stimulent l'attractivité des zones qu'ils desservent et permettent ainsi d'améliorer la qualité de vie en ville. L'agglomération Lausanne-Morges accueille la moitié de la population vaudoise et 60% des emplois. Il est essentiel d'assurer l'accessibilité rapide et l'absence de congestion dans ce pôle économique, social et culturel vaudois.

### Comment les lignes des Axes forts ont-elles été dessinées ?

Les lignes ont été définies en tenant compte de plusieurs critères :

- la demande et la saturation actuelles des lignes existantes, ainsi que le potentiel de croissance de la demande selon les projets de développement urbanistique en cours
- la complémentarité avec les autres offres de transport public que sont les lignes CFV nationales et régionales, le LEB, les lignes de bus urbaines, le m1 et le m2
- les conditions de circulation actuelles pour les lignes de bus, souvent prises dans la circulation ce qui les rend peu attractives face au trafic individuel.

### Qui réalise les Axes forts ?

Les Axes forts sont portés par le Canton, les communes concernées du projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) et les Schémas directeurs qui les regroupent. Leur efficacité a été reconnue par un soutien financier fédéral. Les il assurent la maîtrise d'ouvrage ainsi que l'exploitation future du réseau.

# Vision du réseau des Axes forts de transports publics urbains

De meilleures fréquences, des connexions efficaces, des déplacements plus rapides et une régularité du temps de parcours assurée. Moins d'embouteillages, un accès facile aux pôles d'emplois, d'activités et d'habitat; une contribution forte à l'attractivité de l'agglomération.

Avec un tram, des bus à haut niveau de service (BHNS) et un nouveau métro, les Axes forts constituent les nouvelles lignes structurantes du réseau de transports publics de la région lausannoise. Elles répondent à une demande croissante de déplacements et renforcent l'offre actuelle dans l'agglomération.

## Des développements coordonnés

En même temps que les Axes forts de transports publics urbains au cœur de l'agglomération, l'offre de transport public se renforce sur d'autres lignes. Les développements de la Ligne verte du LEB (Lausanne-Echallens-Bercher) et du Réseau express régional (RER) Vaud améliorent les connexions de l'agglomération au canton.

### LEB, la ligne verte

Les trains circulent toutes les quinze minutes depuis l'automne 2013 sur le tronçon entre Lausanne-Flon et Cheseaux. Entre Union-Prilly et Chauderon, la création d'un tunnel à double voie permettra une circulation plus sûre et plus fluide des trains, générant ainsi de meilleures correspondances et des horaires mieux respectés. La cadence au quart d'heure sera prolongée jusqu'à Echallens.

### RER Vaud

Les travaux prévus sur l'important nœud ferroviaire Lausanne - Renens permettront notamment de faire circuler dans un premier temps entre Cossonay et Cully les RER Vaud tous les quarts d'heure. A cette fréquence, le train devient l'épine dorsale de la mobilité dans l'agglomération.

### PALM - 1<sup>ère</sup> génération\*

- Tram T1 Lausanne-Flon - Renens-Gare
- Bus à haut niveau de service vers Galkien, Chailly, Crissier et Lutry

### PALM - 2<sup>e</sup> génération\*

- Tram T1 Renens-Gare - Villars-Sie-Croix
- Poursuite des aménagements pour bus à haut niveau de service en direction de Pully
- Métro m3 Lausanne-Gare - Lausanne-Flon

### PALM - Prochaines étapes

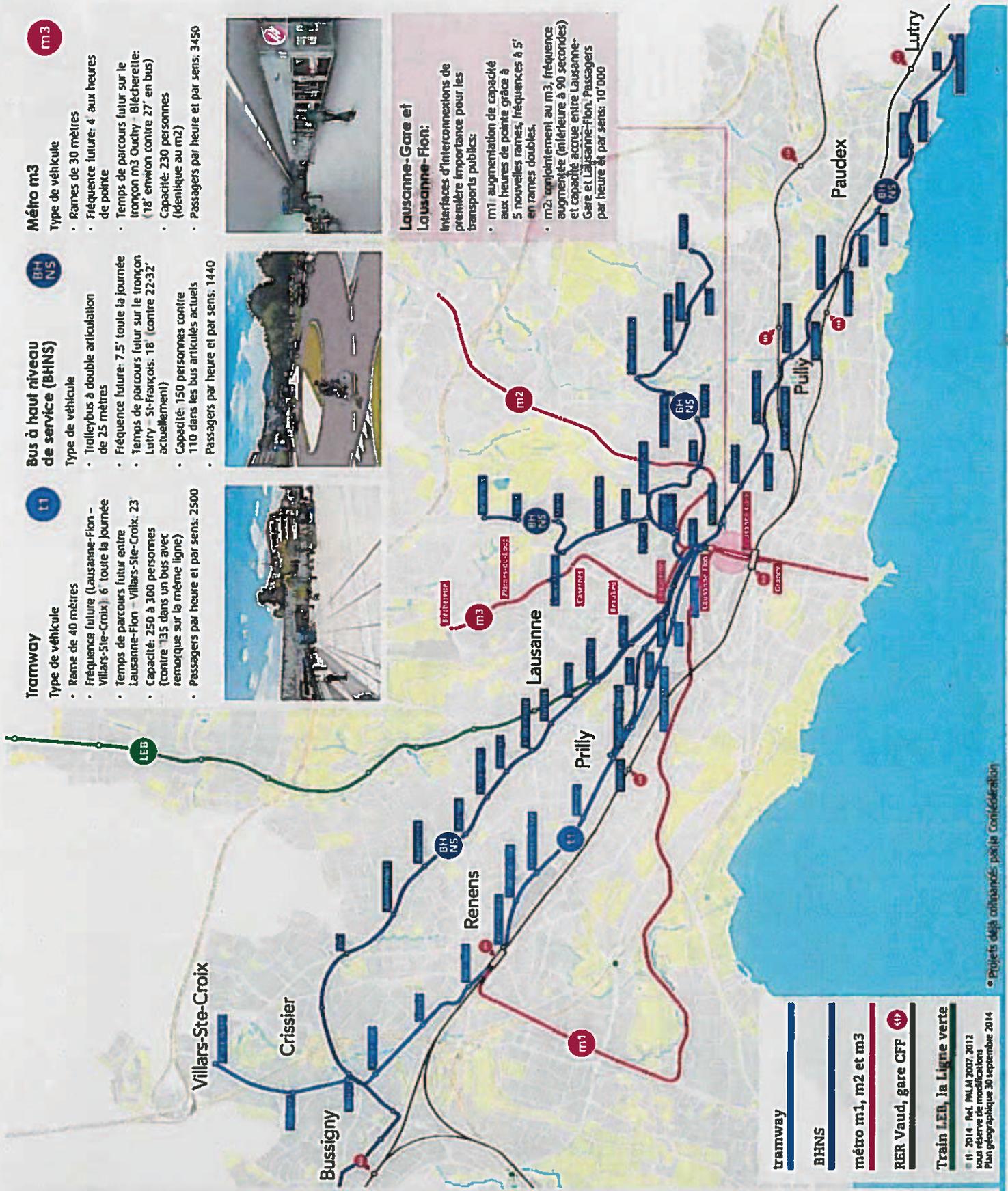
- Prolongement des nouvelles lignes de bus à haut niveau de service
- Métro m3 Lausanne-Flon - Blécherette

### Autres projets fi

- Augmentation de capacité du m2 (acquisition de nouvelles rames)
- Tunnel du LEB entre Chauderon et Union-Prilly

### Autres projets CFF

- Transformation de tout le nœud ferroviaire de Lausanne et de Renens pour augmenter la capacité
- Cadence au quart d'heure des trains régionaux entre Cossonay et Cully



### Tramway

- Type de véhicule
- Rame de 40 mètres
- Fréquence future (Lausanne-Flon - Villars-Sie-Croix): 6' toute la journée
- Temps de parcours futur entre Lausanne-Flon - Villars-Sie-Croix: 23' (contre 135 dans un bus avec remorque sur la même ligne)
- Passagers par heure et par sens: 2500



### Bus à haut niveau de service (BHNS)

- Type de véhicule
- Trolleybus à double articulation de 25 mètres
- Fréquence future: 7.5' toute la journée
- Temps de parcours futur sur le tronçon Lutry - St-François: 18' (contre 22-32' actuellement)
- Capacité: 150 personnes contre 110 dans les bus articulés actuels
- Passagers par heure et par sens: 1440



### Métro m3

- Type de véhicule
- Rames de 30 mètres de pointe
- Fréquence future: 4' aux heures de pointe
- Temps de parcours futur sur le tronçon m3 Ouchy - Blécherette: 18' environ (contre 27' en bus)
- Capacité: 230 personnes (identique au m2)
- Passagers par heure et par sens: 3450



### Lausanne-Gare et Lausanne-Flon:

Interfaces d'interconnexions de première importance pour les transports publics:

- m1: augmentation de capacité aux heures de pointe grâce à 5 nouvelles rames, fréquences à 5' en rames doubles.
- m2: confortement au m3, fréquence augmentée (inférieure à 90 secondes) et capacité accrue entre Lausanne-Gare et Lausanne-Flon. Passagers par heure et par sens: 10'000