

## Mouvement pour la Défense de Lausanne

Journal d'information destiné aux membres  
du Mouvement pour la Défense de Lausanne  
Bulletin n° 65 octobre 2013 - janvier 2014

65

MDL - Case postale 6929 - 1002 Lausanne  
www.mdl-lausanne.ch info@mdl-lausanne.ch  
téléphone et télécopieur: 021 617 37 67



L'immeuble abritant le Lausanne Guesthouse devra disparaître en raison du projet Léman 2030.

## Mobilité : entre raison et démesure

### Editorial

La gare de Lausanne se prépare à d'importants travaux. Un projet de tram se trouve dans les limbes. Une ligne de métro m3 en direction de la Blécherette est en cours d'étude. Des aménagements routiers destinés à des bus à haut niveau de service sont en construction.

Le développement des infrastructures de transport provoque d'importants impacts: sur l'urbanisme, sur le logement, sur le paysage; elles engendrent bruit et pollution et occasionnent des coûts de construction et d'entretien.

Il se pourrait pourtant que certains de ces projets soient parmi les derniers d'un développement basé jusqu'ici sur un paradigme dont la fin semble se profiler: une mobilité généralisée, sans restriction et au coût le plus bas. Du « plus vite, plus loin, plus souvent et moins cher », on va passer au « moins vite, moins loin, moins souvent et plus cher ».

Un chiffre qui fait fortement réfléchir est celui de l'emprise territoriale de la mobilité. En Suisse, l'espace occupé par les infrastructures de transport et les places de stationnement est environ trois fois plus important que celui absorbé par les bâtiments, toutes affectations confondues. Alors que pour l'habitat règne une contrainte de densification, les transports semblent eux ne connaître aucune limite d'expansion. Apparemment, la liberté de se mouvoir semble être un principe d'ordre supérieur à celui d'être logé.

Ce triple espace dévolu à la mobilité fait tache dans une gestion intelligente et durable des ressources (le territoire n'est pas extensible). Et nous n'avons encore parlé ni de coût, ni d'énergie, ni de rejet de CO2.

A l'évidence, nous sommes aujourd'hui à un tournant. Ce numéro de Patrimoine lausannois ouvre le débat sur la mobilité du futur qui éclairera de façon différenciée les projets qui touchent directement la ville de Lausanne. Ceci dans le but que notre génération n'élude pas une remise en question fondamentale de certaines de nos (mauvaises) habitudes.

## L'histoire pour éclairer le présent

L'histoire des transports tels que nous les connaissons aujourd'hui est, toute proportion gardée, très brève. Leur planification à grande échelle remonte à l'immédiat après guerre, principalement dans les années 50. Au niveau routier, il s'agissait de créer un réseau de routes nationales rapides et, dans l'attente de leur réalisation, d'améliorer et d'augmenter les capacités du réseau existant. La conséquence a été l'explosion du trafic individuel motorisé.

Au niveau ferroviaire, l'évolution s'est produite de façon différente, principalement en réaction face au fulgurant basculement modal: de 1950 à 1980, le rapport entre voyageurs motorisés et voyageurs empruntant le train passe de l'égalité à dix contre un. Pour le rail, on investit d'abord pour améliorer la qualité: augmentation constante du confort, élargissement de l'offre, diminution des temps de parcours par des aménagements d'infrastructures et du matériel roulant. La mise en service du TEE (*Trans Europ Express*) est un premier jalon placé dans les liaisons internationales avec un matériel roulant non limité au réseau national (1957). Un autre repère important du développement du rail est l'introduction de l'horaire cadencé en 1982.

Dans les années 1980, avec l'objectif de concurrencer cette fois le transport aérien, on imagine la création de lignes à grande vitesse, à l'instar de la France (TGV-1981) et de l'Allemagne (ICE-1985). Ces lignes auraient relié Lausanne à Saint-Gall et Olten à Bâle. Projet abandonné en 1983 au profit du concept Rail 2000. Pour être exhaustif, on mentionnera enfin la saga Swissmetro (1980), projet aujourd'hui à l'abandon.

## Des chiffres et des faits

### Les déplacements

Une personne de 6 ans et plus qui réside en Suisse parcourt chaque jour près de 37 km en moyenne sur le territoire national; le temps de trajet correspond à 83 minutes sans tenir compte des temps d'attente ou de correspondance.

Les loisirs représentent de loin le principal motif de déplacement (40% des distances journalières). Le travail

(trajets pendulaires) vient en deuxième position (24%) suivi des achats (13%).

Le mode de transport utilisé se répartit pour 66% en trafic motorisé individuel, 24% en transport public, le solde de 10% en mobilité douce ou autre.

Un dernier chiffre qui retiendra notre attention est la distance moyenne parcourue annuellement à l'étranger: 7'100 km, soit environ 50% des trajets nationaux. Les trois quarts sont parcourus en avion.

### Nous sommes tous des pendulaires

Selon l'Office fédéral de la statistique, toute personne active de 15 ans et plus ayant un lieu de travail fixe situé hors de son bâtiment d'habitation, est un pendulaire. Cela concerne 92% de la population; autant dire que nous sommes quasi tous des pendulaires!

En 2011, le trajet (aller) moyen d'un pendulaire pour parvenir à son lieu de travail mesure 14,2 km, soit 28,4 km aller-retour. Pour 34% des pendulaires, ce trajet est inférieur à 5 km (aller); pour 22%, il est compris entre 5 et 10 km. Si 17% parcourent plus de 25 km, ils ne sont plus que 4% à se déplacer sur des distances supérieures à 50 km.

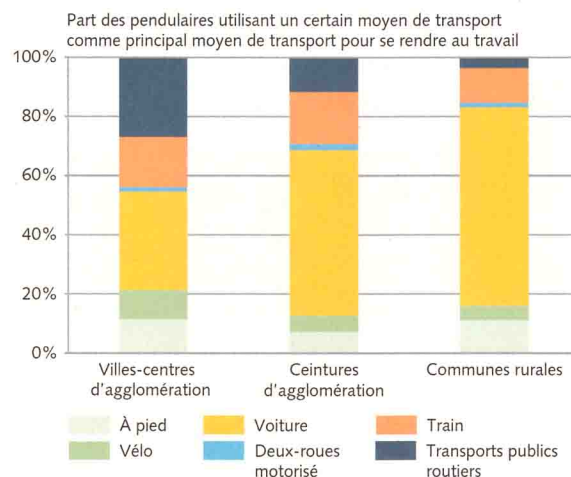
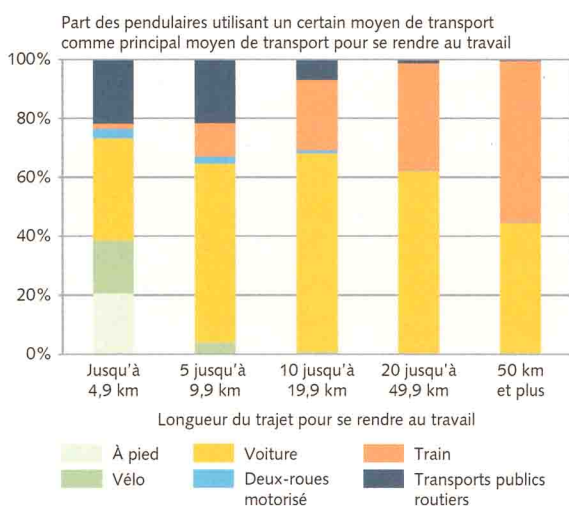
Un peu plus de la moitié des pendulaires (53%) privilégient la voiture comme principal moyen de transport. Cette part s'est accrue de 6 points entre 1990 et 2000, mais elle a plutôt tendance à diminuer depuis lors.

La part du rail a progressé ces dernières années: elle se situait à 16% en 2011, en hausse de 5 points par rapport à 1990. En valeur absolue, le nombre de pendulaires allant au travail en train est passé de 327'000 personnes en 1990 à 577'000 personnes en 2011.

La part des pendulaires privilégiant les transports publics routiers (trams, bus) a légèrement reculé depuis 1990. Celle des pendulaires allant au travail à pied ou à vélo est par contre restée plus ou moins stable. Pour ces catégories, les parts correspondantes se montent à 13% (TP routiers), 10% (à pied) et 6% (vélo).

On se reportera aux deux graphiques ci-dessous pour connaître la répartition modale selon la distance du trajet et selon le lieu de résidence.

(source: OFS-ARE, microrecensement 2010)



## Analyse

### La mobilité pendulaire

L'accroissement au fil des années de la mobilité pendulaire est multifactorielle. Les villes et agglomérations s'étalent au rythme de l'accroissement de la population. La difficulté de trouver un logement à proximité de son lieu de travail est notoire. La double activité des couples conduit inéluctablement à des trajets allongés. La mobilité professionnelle (changement d'emploi) augmente aussi au fil des ans ; elle n'est en général pas suivie par une mobilité domiciliaire équivalente, en raison de motifs sociaux et familiaux.

Si à Lausanne les pendulaires ont été longtemps stigmatisés, cette posture doit être aujourd'hui abandonnée. Un pendulaire ne pendule pas pour le plaisir, mais par nécessité. Un pendulaire possède la noblesse d'un travailleur. Il est légitime de lui faciliter ses déplacements et de ne pas les surenchéris.

### La mobilité de loisir

Parmi les loisirs qui, rappelons-le, englobent 40% des distances journalières parcourues en Suisse, figurent les repas au restaurant, les visites à des parents, amis ou connaissances ainsi que les activités extérieures telles que les promenades. Ces trois activités représentent à elles seules près de deux tiers des déplacements effectués à des fins de loisirs.

Ces déplacements de convenance ne devraient pas engorger le système de transport. On se doit d'imaginer de les dissuader durant les heures de grande affluence.

### Le choix modal

Une mobilité durable doit forcément préconiser le mode de transport qui provoque l'impact le plus faible sur l'environnement et la sauvegarde des ressources. La mobilité douce prend donc la première place et les transports publics la deuxième. Le transport individuel motorisé est logiquement relégué en dernière position. Là également, il y a lieu de trouver des parades incitatives encourageant les mobilités les meilleures.

## Nouvelles tendances et nouveaux paradigmes

L'explosion du trafic, tous modes confondus, semble appeler des investissements colossaux. Parallèlement, l'entretien des réseaux existants et de ceux en construction ou récemment achevés, nécessite lui aussi des sommes importantes.

Les ressources financières, énergétiques et territoriales limitées obligent au changement de paradigme. Les spécialistes convergent assez unanimement en direction d'un renchérissement généralisé de la mobilité. Le bureau d'ingénieurs en planification et conseils *Ernst Basler + Partner* affirme : « En voulant supprimer les goulets d'étranglement, on accroît le trafic. En élargissant l'infrastructure des transports publics, on rend ces derniers plus attrayants et ils

seront donc utilisés davantage. Il faut renchéris la mobilité dans son ensemble. Nous avons essayé jusqu'ici de satisfaire tous les besoins des usagers en investissant toujours plus dans les transports. Personne n'était obligé de se restreindre. La collectivité ne va plus pouvoir financer une telle démarche. »

La Confédération s'est engagée maintenant dans l'étude approfondie de la tarification de la mobilité (*Mobility Pricing*). Il s'agit d'une redevance liée à l'utilisation des infrastructures et des services dans les transports individuels et dans les transports publics, ayant pour but d'influer sur la demande de mobilité, modulée selon le trajet et le moment du parcours. Le péage routier fait aussi partie des solutions à l'étude.

Ces solutions peuvent peut-être aujourd'hui heurter certaines sensibilités. En toute objectivité, ces procédés, ou peut-être d'autres encore à développer (comme par exemple une participation financière de l'employeur au déplacement de ses employés), sont inéluctables. Pour obtenir leur acceptabilité sociale et démocratique, il faudra faire preuve de beaucoup de tact et de force de conviction. Qui sera le premier édile à prendre le risque de baser sa campagne électorale sur ces nouveaux paradigmes?



Terminus du tram au Flon.

## Léman 2030

### Le projet en bref

Dans les années à venir, sur le seul tronçon Lausanne-Genève, le nombre quotidien de passagers va doubler, passant de 50'000 à 100'000. La gare de Lausanne doit avant tout agrandir ses quais. Ceux-ci ne peuvent accueillir les rames à deux étages de 400 mètres de long, prévues pour absorber le trafic des voyageurs. Ils doivent être prolongés et élargis. Ces travaux impliquent une totale redéfinition de la surface et du sous-sol du périmètre de la gare. (Tiré de *Info Léman 2030*, novembre 2013, p.1)

### Notre analyse

Aujourd'hui, le chemin de fer est utilisé principalement pour des trajets de moyenne distance (le kilométrage

moyen s'élève à moins de 50 km, avec une tendance à la baisse). De plus, l'introduction des communautés tarifaires et le renouvellement des voitures des réseaux régionaux, conduisent à une utilisation accrue du rail comme transport de banlieue. Les grands axes ferroviaires, qui conservent certes leur importance ne serait-ce que pour la cohésion nationale, vont perdre peu à peu de leur importance au profit d'une desserte inter-régionale.

Le projet Léman 2030, qui devrait englober près de 1 milliard de francs, n'offre finalement que très peu d'avantages concrets aux voyageurs. En effet, l'essentiel des investissements se situe dans la refonte du faisceau de voie et des installations de sécurité (il s'agit d'un entretien approfondi), l'allongement des quais (sans incidence pour le voyageur), création d'un passage sous-voie supplémentaire (utile), création d'une importante zone commerciale en sous-sol (plutôt péjorative pour la circulation des usagers), abaissement du niveau des passages sous-voies (péjorant), démolition du parking du Simplon et de trois immeubles d'habitation (sans incidence), déplacement et légère surélévation de la grande marquise (sans incidence). Vu de l'utilisateur, le milliard n'apporte pour ainsi dire rien! Seul le nombre de voyageurs pourra être augmenté. Et cet aspect n'est pas l'objectif premier de la nouvelle mobilité. Nous doutons aussi fortement que 8 quais de 400 mètres soient nécessaires.

Si d'aussi gros travaux sont entrepris, la première priorité doit être de créer sous les voies CFF la station du métro m2 et le triplement de sa capacité en direction du Flon. C'est un minimum si effectivement le nombre de passagers double.

## Tram Flon-Renens

### Le projet en bref

Une ligne de tram devrait relier le Flon (à proximité de l'interface m1 - m2 - LEB) à la gare de Renens. Originellement, cette ligne était planifiée avec un prolongement via la rue Centrale en direction des quartiers de la Borde et de la Blécherette. Cette extension a été abandonnée au profit d'un hypothétique métro souterrain m3. Ce projet de tram va de pair avec une intention de fermeture du Grand-Pont au trafic automobile individuel, l'élargissement de ce même pont, la fermeture de la route de Genève et la création d'une liaison routière Vigie-Gonin.

### Notre analyse

Ce projet comporte des tares rédhibitoires. Le tracé de la ligne n'est pas optimal en terme de desserte: du Flon au Galicien, il est pratiquement parallèle à la ligne du m1. Il oblige au maintien de la ligne 17 entre Saint-François et le Galicien, pour desservir les quartiers densément habités de l'avenue de Morges et de Prélaz. Au Galicien, les passagers devront transborder dans le tram pour rejoindre Renens. S'ils continuent en direction de Bussigny, ils reprendront le bus à Renens pour la Croix-du-Péage.

Nous sommes d'avis que la ligne de tram aurait tout avantage

à se substituer purement et simplement à la ligne de trolleybus 17 (anciennement 7) de Saint-François à Renens (avec une prolongation ultérieure possible tant en direction de l'ouest que de l'est lausannois).

La fermeture d'axes routiers majeurs produira d'importants reports de trafic dans la zone de la gare et Sous-Gare, fortement sous-estimés, voire carrément ignorés. Ces reports sont inadmissibles. Cette question doit être étudiée de fond en comble et des alternatives trouvées. Enfin, la liaison Vigie-Gonin est un non-sens dans la perspective du report modal dans les centres urbains.

## Bus à haut niveau de service (BHNS)

### Le projet en bref

Le bus ou trolleybus à haut niveau de service est une ligne conventionnelle aménagée de sorte à jouir d'une priorité maximale dans les carrefours et au moment de quitter les arrêts. Les travaux d'aménagement consistent en des systèmes de déclenchement des signaux lumineux ainsi que des dispositions constructives routières facilitant la circulation des bus. Des sections en sites réservés sont aussi envisagées. Dans l'immédiat, seuls cinq tronçons sont prévus sur les lignes 7, 9 et 17, trois à Lausanne et deux dans les communes voisines (Prilly et Pully/Lutry).

### Notre analyse

Dans sa forme la plus aboutie, le bus à haut niveau de service se distingue par le fait qu'il ne s'arrête qu'aux arrêts. Il s'apparente à un métro de surface. C'est un concept d'avenir car il permet d'augmenter la vitesse commerciale de façon significative. De plus, c'est un transport de proximité, de surface, bien accessible et souple dans son évolution. Il impose aussi physiquement et intrinsèquement une hiérarchisation dans les transports de surface: le trafic individuel n'est plus prioritaire. C'est probablement l'option la meilleure en termes de rapport efficacité / coûts. On peut penser qu'à terme, le BHNS sera, pour la majorité des transports urbains, la norme... à condition de ne pas reconstruire en parallèle un nouveau réseau routier.



Photomontage du carrefour de Lutry-Stand. Le bus à haut niveau de service traversera le rond-point en ligne droite.