

Zeitschrift: Tracés : bulletin technique de la Suisse romande
Herausgeber: Société suisse des ingénieurs et des architectes
Band: 139 (2013)
Heft: 4: Autour du tramway

Artikel: Un tramway à Lausanne
Autor: Poel, Cédric van der
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-323104>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 08.02.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

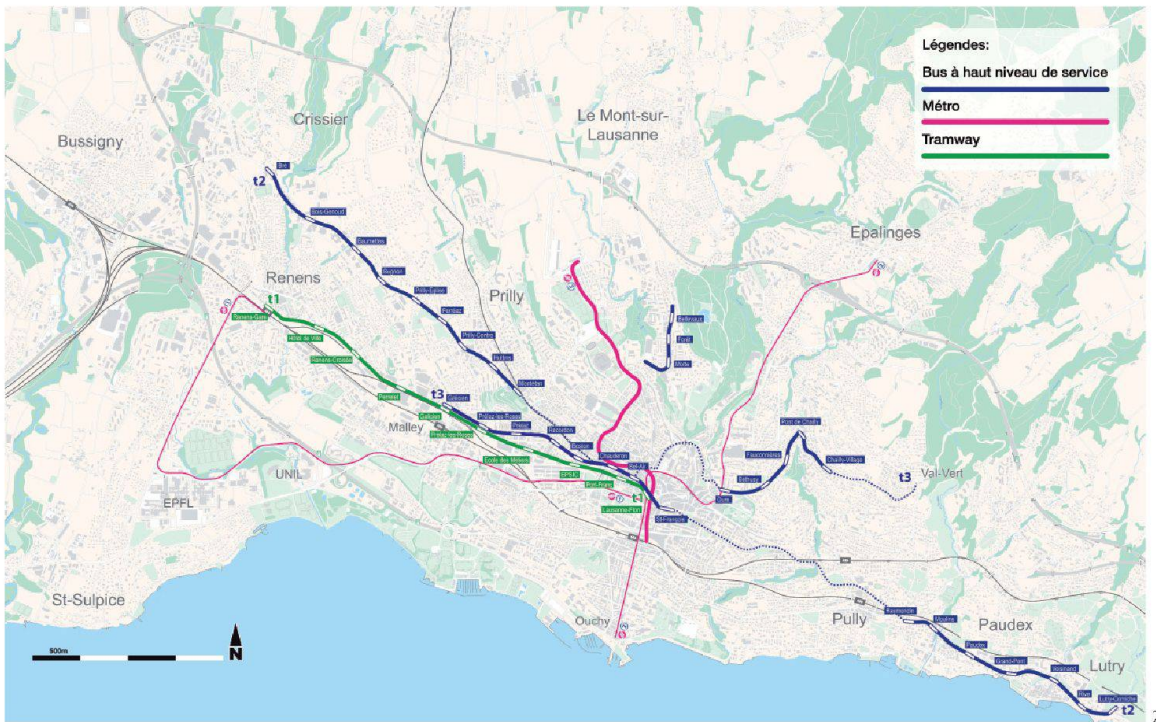


UN TRAMWAY À LAUSANNE

La nouvelle ligne de tramway lausannoise t1, qui relie dans un premier temps Renens-Gare au Flon et dont la mise en service est prévue en 2018, est l'une des mesures phares du projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM).

Axe structurant, il doit accompagner, voire précéder, l'extension vers l'ouest du centre de Lausanne. Le tram devient ainsi, comme dans de nombreuses villes européennes, un véritable outil d'aménagement du territoire.

Cedric van der Poel



- 1 Future station «Galicien» du tram t1 (Image de synthèse Architrans SA)
- 2 Carte des axes forts du futur «réseau-T» (Image TL)

Si certains exemples récents peuvent laisser penser le contraire, la transformation des villes connaît son propre rythme, plus ou moins lent selon le contexte économique, social, politique et idéologique, fait de soubresauts, d'inerties, d'accélération, d'abandons et de redécouvertes. L'histoire du tramway, et plus précisément celui de Lausanne, est un bon exemple de ce développement urbain par à coups.

C'est à la fin du 19^e siècle que naissent les tramways lausannois. Le premier réseau, formé de six lignes, s'étendait sur une longueur de 7,2 km et couvrait la ceinture historique de la ville, la ceinture «Pichard». Il reliait aussi les quartiers extérieurs à la gare CFF ou à Saint-François. Ce réseau connaît son apogée en 1933 avec 66,2 km desservis. C'est à partir des années 1930 qu'il va être petit à petit démantelé pour laisser la place aux trolleybus considérés comme plus adaptés à la typologie lausannoise – ils permettent une vitesse plus soutenue sur les fortes pentes – et surtout compatibles avec l'essor important de l'automobile. C'est l'exposition nationale de 1964 et ses aménagements routiers qui enterrent la dernière ligne reliant alors Renens à la Rosiaz en passant par St-François.

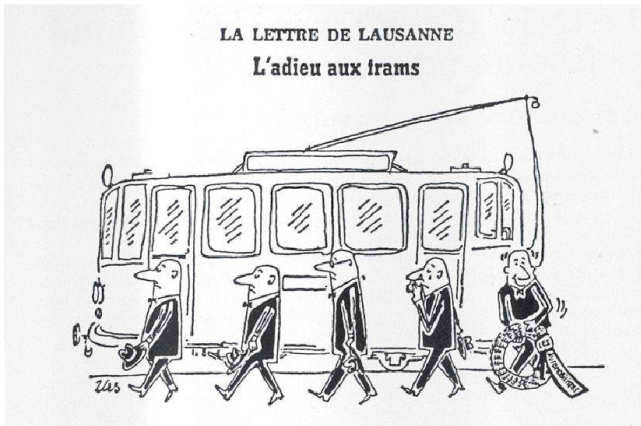
Un tram d'agglomération

Ironie de l'histoire, c'est sur un tronçon presque similaire que le tramway va faire son grand retour dans la capitale vaudoise. Comme le soulignent plusieurs auteurs¹, le renouveau des lignes de tramway en Europe est étroitement lié à l'émergence de l'agglomération en tant qu'échelle urbaine ; il devient ainsi l'une des pièces maîtresses des grands projets urbains, «l'épine dorsale» des

agglomérations². La Suisse ne déroge pas à la règle. La politique d'agglomération de la Confédération est issue d'un constat bien connu maintenant, celui de l'exode urbain, de la suburbanisation et des problèmes de transports et d'environnement. Mise sur pied en 2001, elle vise, dans ses grandes lignes, à soutenir l'attractivité économique des zones urbaines, à assurer aux habitants de ces dernières une qualité de vie élevée, à maintenir un réseau polycentrique de villes et d'agglomérations et à limiter l'extension territoriale des zones urbaines en favorisant le développement de l'urbanisation à l'intérieur d'un périmètre délimité. Pour concrétiser et mettre en œuvre cette politique fédérale, les Cantons et les agglomérations ont pu déposer en 2007 des projets d'agglomérations de première génération sur le thème «transports et urbanisation». 26 projets ont satisfait aux critères d'appréciation et ont reçu des ressources financières provenant d'un fonds d'infrastructure fédéral. Le projet d'agglomération Lausanne-Morges première génération en fait partie. Tablant sur une croissance démographique de 70 000 habitants et 43 000 emplois d'ici à 2030, le PALM s'est donné quatre objectifs qui, soit dit en passant, se retrouvent dans presque tous les projets d'agglomération première génération: le développement d'un milieu urbanisé plus compact, la concentration du bâti aux endroits bien desservis par des transports publics, la mixité fonctionnelle des affectations

1 Belinda Redondo, «Tramway et territoire: quel urbain en perspective?», *Revue Géographique de l'Est* [en ligne], vol. 52 / 1-2, 2012; Jacques Stambouli, «Les territoires du tramway moderne: de la ligne à la ville durable», *Développement durable et territoires* [en ligne], Dossier 4, 2005

2 Belinda Redondo, *ibid.*



3

« LE PROJET ROMPT RADICALEMENT AVEC LE PASSÉ »

Christophe Jemelin, responsable de projets aux Transports lausannois pour le développement et la planification de l'offre, explique le choix de réintroduire le tram à Lausanne, un demi-siècle après avoir dit « adieu aux trams » et notamment à la dernière ligne, qui reliait Renens à La Rosiaz.

TRACÉS: En 2018, 54 ans après le remplacement du dernier tram par un trolleybus, Lausanne va à nouveau inaugurer une ligne de tramway. Pourtant, vous insistez sur le fait qu'il ne s'agit pas d'une renaissance ou d'un « retour » du tram à l'ancienne, mais d'un projet véritablement nouveau¹.

Christophe Jemelin: A l'époque, les tramways lausannois étaient en majorité à simple voie, et avec une faible capacité à cause de la pente, on ne peut donc pas comparer le réseau lausannois ancien avec ceux de Berne, Bâle ou Zurich qui ont été conservés. C'est pourquoi le projet actuel rompt radicalement avec le passé: il s'agit d'une ligne à double voie presque entièrement séparée physiquement des voitures, avec des rames à plancher bas de 40 m pouvant accueillir jusqu'à 300 passagers et une vitesse de pointe de 65 km/h.

T: Concrètement, on va construire une seule ligne de 4,6 km, contre un réseau de 66,2 km en 1933! Pourquoi avoir choisi de réintroduire ce moyen de transport à Lausanne si c'est uniquement pour une ligne? N'est-ce pas compliquer le réseau dans son ensemble, et pousser l'offre multimodale à son excès?

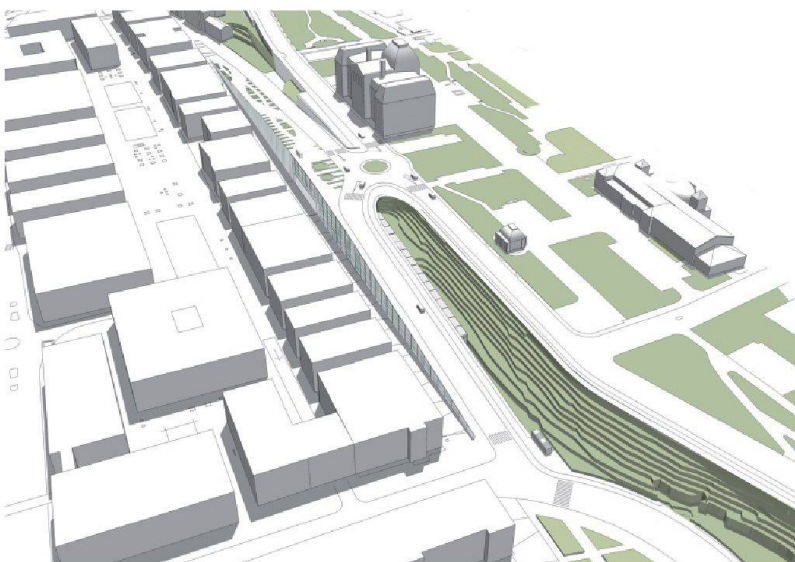
C. J.: C'est une technologie de plus, certes, mais dans la logique d'offrir le meilleur rapport coût / efficacité en fonction de la demande actuelle et future. Le projet de prolongement de la ligne de tram de Renens à Villars-Ste-Croix va être étudié cette année déjà, et à moyen, voire à long terme nous pouvons imaginer même un réseau à l'est et au nord de l'agglomération. Par ailleurs, l'écartement des voies du tram est compatible avec le m1.

T: Tablez-vous sur une nette augmentation de fréquentation des transports publics par rapport au trafic individuel motorisé? C'est-à-dire sur une stagnation, voire une diminution du trafic motorisé malgré l'augmentation de la population et des gens qui transitent en ville?

C. J.: Le projet d'agglomération Lausanne-Morges prévoit une augmentation de l'utilisation des transports publics de 44% à l'heure de pointe d'ici 2020. Les tendances actuelles sont déjà significatives avec l'essor du m2, puisque la circulation automobile a baissé de 13% au centre ville entre 2005 et 2010.

Propos recueillis par AHO

¹ En décembre 2012, Christophe Jemelin a participé, avec Vincent Kaufmann et Eugène, à une table ronde sur « La renaissance du tramway. Désir de ville? », dans le cadre de la série de débats *Urbanités* organisée par la SIA Vaud au Forum d'architectures de Lausanne, en collaboration avec TRACÉS.



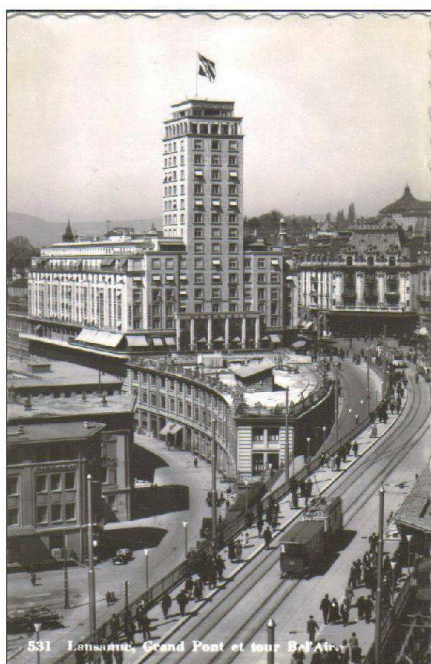
4

³ En 1990, dans le cadre d'un article consacré à l'histoire des tramways à Lausanne, *Ingénieurs et architectes suisses*, l'ancêtre de TRACÉS, a publié ce dessin paru à l'origine dans la *Gazette de Lausanne* en janvier 1961. (« Où sont passés les tramways? », IAS n° 17, 8 août 1990)

⁴ Vue du Flon et des Côtes de Montbenon avec la nouvelle rampe routière et un nouveau rond-point derrière le Palais de justice. Sous la route, le projet lauréat pour la Maison du livre et du patrimoine du bureau d'architectes Federico-Villat. (Document Federico-Villa Architecture)

⁵ Vue sur le Grand-Pont et Bel Air, carte postale d'époque (Photo DR)

⁶ Tramway à la place du Tunnel, en 1951 (Photo M. D. Guyer)



et la valorisation des sites ayant une valeur architecturale, culturelle et naturelle.

Pour y répondre, les autorités concernées ont notamment misé sur les transports publics, projetant un réseau – le «réseau-t» – basé sur des «axes forts»³ qui relieront les communes de l'est lausannois et celles de l'ouest en passant par le centre-ville (fig. 2). Ce réseau se fera en plusieurs étapes. La première comprend un tronçon du nouveau tramway (t1) ainsi que cinq tronçons de ligne de bus «à haut niveau de service»⁴ dans l'est et l'ouest de l'agglomération et en ville de Lausanne. Le premier tronçon du tramway (t1) devra relier dès 2018 Renens-Gare à la Place de l'Europe, au Flon, desservant huit arrêts dans des quartiers qui connaîtront pour certains de profonds renouvellements (l'ancien site des abattoirs de Malley, par exemple) et pour d'autres une forte densification. Le choix de cet axe structurant n'est pas sans conséquences sur le reste du réseau, notamment parce qu'il nécessite, selon les autorités, la piétonisation du haut de la rue de Genève, au Flon. La crainte d'un report du trafic automobile sur le Grand-Pont, incompatible avec la mise en place de lignes de bus à haut niveau de service, a entraîné le choix de fermer ce dernier à la voiture, sur un tronçon allant de Chauderon à la place St-François. Enfin, afin d'éviter la surcharge de trafic sur la petite ceinture lausannoise que provoqueraient les choix précédents, une nouvelle route reliant la rue de Vigie à l'avenue Jules-Gonin, près de Montbenon, accompagne cette grande refonte des transports publics lausannois.

Mise en consultation l'été dernier, cette première partie du «réseau-t» ne fait pas l'unanimité. Si la réinsertion du tramway en ville de Lausanne semble acquise, la piétonisation d'une partie de la route de Genève et du Grand-Pont est largement contestée, notamment par

les commerçants du centre ville. Les contestations se concentrent également autour du nouveau tronçon routier Vigie-Gonin, dont l'existence semble plus tenir de la volonté de ménager le chou et la chèvre que de celle de réellement vouloir repenser la manière de se déplacer en ville. La mise en place des axes forts voulus par les autorités pose indiscutablement la question de la circulation automobile en ville. Cette problématique mérite plus qu'une simple mesure d'accompagnement.

L'urbanisme du tramway

Mais, au-delà des questions purement locales que peut engendrer ce projet, il souligne l'importance prise par les transports publics et notamment par le tramway dans le renouvellement du territoire. Il n'est plus considéré comme un simple moyen de transport, mais il acquiert une plurifonctionnalité. Il devient l'outil incontournable des autorités dans leur projet de revalorisation des villes. Comme le souligne Belinda Redondo, les projets de tramway prennent appui sur les différentes échelles urbaines. Il participe à la restauration des centres-villes et veut redonner de la place au citoyen. A l'échelle de l'agglomération, il est le vecteur principal de la nouvelle morphologie urbaine qui voit s'étendre le centre des villes et se créer des polarités périphériques fortement desservies par les transports publics.

Sans nier les apports indéniables de ce mode de transport sur la fabrique de la ville d'aujourd'hui, il est toutefois permis de questionner l'engouement des autorités pour le tramway. Nombreux sont les exemples où il a renforcé les disparités spatiales en créant des quartiers bien desservis et d'autres qui le sont moins. Il peut également générer des phénomènes de muséification et de gentrification quand son arrivée au centre-ville est accompagnée d'une piétonisation radicale. S'il est indéniable que le tramway participe à l'élaboration d'une certaine forme d'urbanisme, il ne peut et ne doit pas être considéré comme un simple outil d'embellissement. Le tramway doit faire parti d'un plan global de redéploiement des transports en commun, c'est sa condition de réussite.

3 Le PALM définit les «axes forts» comme «des lignes de transport public performantes qui bénéficient de voies réservées et de la priorité aux carrefours, leur assurant ainsi une régularité dans les cadences et une vitesse d'exploitation supérieure à celles d'aujourd'hui», *réseau-T*, n° 1, septembre 2010

4 Les bus à haut niveau de service sont des lignes exploitées comme des tramways, circulant majoritairement sur des voies réservées et bénéficiant de la priorité aux carrefours. Ils ne s'arrêtent ainsi que pour prendre ou déposer des voyageurs.