

**Zeitschrift:** Domaine public  
**Herausgeber:** Domaine public  
**Band:** 25 (1988)  
**Heft:** 912

**Artikel:** Pas nouveau et intéressant : en traversant la Venoge  
**Autor:** Imhof, Pierre  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1018243>

### **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:** 02.02.2025

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

# En traversant la Venoge

(pi) Nous avons déjà critiqué dans ces colonnes (DP 906) le manque d'audace du projet de tram du sud-ouest lausannois (TSOL) qui reliera Lausanne aux Hautes écoles et à Renens: capacité insuffisante, solution qui ne satisfait que partiellement les Hautes écoles et qui ne tient pas compte des besoins des habitants de l'Ouest lausannois, voie unique empêchant un développement futur. Un projet du professeur Crottaz, directeur du Laboratoire des voies de circulations (LAVOC) de l'EPFL pourrait compenser un des désavantages du TSOL en le rendant opérationnel dans les deux sens pour la desserte de la zone universitaire (13 000 personnes).

Le TSOL aura en effet l'un de ses terminus à la place du Flon à Lausanne (qui devrait devenir directement accessible depuis la gare grâce à une amélioration des liaisons) et l'autre en gare de Renens où ne s'arrêtent que des trains régionaux. La quasi-totalité des utilisateurs du TSOL ne venant pas de la région lausannoise devront donc transiter par Lausanne, surchargeant le tram dans un sens. Le projet du professeur Crottaz prévoit un embranchement à la hauteur de l'EPFL et la déviation d'une navette sur deux jusqu'à Morges — gare où s'arrêtent les trains directs —, l'autre continuant normalement jusqu'à Renens. Les voyageurs venant de Nyon et Genève pourraient ainsi monter dans le métro à Morges et seraient conduits à l'EPFL en moins de vingt minutes. Au passage, plusieurs localités seraient également desservies.

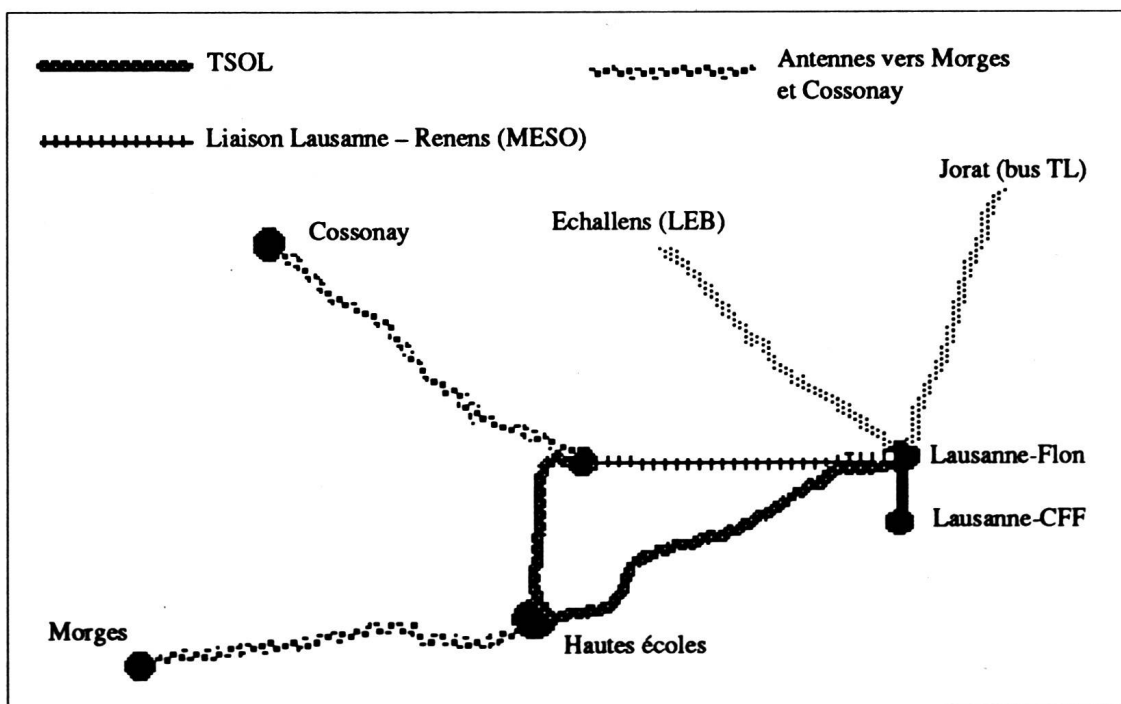
En fait, l'idée a été lancée il y a cinq ans par le comité MESO (Métro express du sud ouest), avec le soutien de l'AST. Il vaut la peine de rappeler ce qu'est le MESO: il existe, entre Lausanne-Flon et Renens (infrastructure qui date de

l'ancienne vocation du Flon) des voies CFF inutilisées, dont certaines ont d'ailleurs été enlevées peu après la présentation du projet pour permettre aux élèves de l'Ecole des métiers d'utiliser l'espace libéré pour garer leurs véhicules. Le tracé existe toujours et le ballast est encore là. Un groupe d'ingénieurs et d'habitants de l'Ouest lausannois avaient donc proposé d'utiliser cette infrastructure pour y faire circuler un métro. C'était le projet MESO-mini. Une seconde variante, plus lourde, a été proposée, avec des éléments de solution pour la desserte des Hautes écoles. C'est ce deuxième projet, appelé MESO-midi, qui prévoyait qu'un train sur deux continue depuis Renens jusqu'à Morges, l'autre allant jusqu'à Cossonay. Ces projets avaient le défaut de faire passer les besoins de la région avant ceux des Hautes écoles, ce qui était légi-

time mais ne correspondait pas aux vœux de l'époque. De plus, aucune solution «classique» sans transbordement n'était apportée à la desserte de l'Université et de l'EPFL.

L'avenir passe pourtant par une combinaison de ces différents éléments: en réalisant simultanément le TSOL et la liaison directe Renens CFF – Lausanne-Flon par les anciennes voies industrielles, on créerait une ébauche de réseau régional: une boucle Lausanne – Renens – EPFL – Université – Lausanne avec une antenne en direction de Morges et une seconde éventuelle jusqu'à Cossonay (les études manquent pour se prononcer à son sujet). La présence future du Lausanne – Echallens – Bercher (LEB), prolongé jusqu'au Flon, ne fait que rendre plus attractive cette solution réalisable, rappelons-le, en s'appuyant partiellement sur une infrastructure existante.

Cette solution éviterait que Renens ne dispose que d'une cadence de quinze minutes. Car le projet Venoge-Rail — il est très discret sur ce point — en déviant un train sur deux en direction de Morges, diminue de moitié la desserte de Renens. La meilleure cadence serait donc de 7,5 minutes sur le tronçon commun Lausanne – EPFL et de 15 minutes sur les trajets EPFL – Morges et EPFL – Renens. Par contre, en bouclant la boucle esquissée par le TSOL, on rend possible sur l'entier du réseau une cadence de 7,5 minutes. ■



*La combinaison de plusieurs idées permettrait l'ébauche d'un réseau. (Ce croquis n'est pas à l'échelle)*