



**Exposé des motifs et projet de décret  
accordant un crédit pour l'étude  
de la desserte par transports publics  
du sud-ouest lausannois et des hautes écoles**

---

**Exposé des motifs**

**1. Préambule**

Le transfert progressif des hautes écoles – soit l'Université de Lausanne et l'École polytechnique fédérale de Lausanne – sur le site de Dorigny–Ecublens engendre des problèmes de transport public qui deviennent chaque année plus aigus. Si, à court et à moyen terme, des solutions basées sur des services par autobus pourront assurer l'accessibilité du site par transport public, il est indispensable d'étudier un réaménagement global du système de desserte pour trouver à long terme les solutions les plus avantageuses du point de vue financier et les plus attractives selon le critère de la qualité du service offert.

En effet, les prévisions d'effectifs sur le site de Dorigny–Ecublens montrent qu'en 1995 environ, le total général des personnes occupées s'élèverait au nombre de 12 800. Ce nombre se décompose en 3300 personnes chargées de l'enseignement et de l'exploitation du complexe universitaire, 8500 étudiants et 1000 personnes occupées par des activités complémentaires. Ces pronostics permettent d'évaluer la demande de transport collectif à l'heure de pointe à 3300 personnes environ durant les périodes de cours. Le fait que cette demande doit être satisfaite pendant un moment de la journée très court entre 7 h. 40 et 8 h. 30 accroît considérablement les difficultés d'organisation du service de

transport public et ses coûts. Un personnel de conduite et un parc de matériel roulant important doivent ainsi être disponibles pour répondre à ce trafic alors que leur engagement n'est plus nécessaire lors des heures de moindre trafic.

Toute solution efficace au problème propre de la desserte des hautes écoles implique le développement de moyens de transport public qui puissent aussi contribuer à améliorer la qualité de la desserte du sud-ouest lausannois et qui s'intègrent harmonieusement dans un réseau de transport public cohérent. Dès lors, les variantes à développer devront satisfaire les objectifs suivants:

- assurer l'accès du site par les étudiants et les collaborateurs grâce à un système de transports collectifs attractif et performant aux heures de pointe;
- développer un système de transport public assurant une desserte combinée des hautes écoles, des zones d'habitat et d'industrie, de manière à augmenter le potentiel d'usagers et à promouvoir l'intégration des institutions universitaires dans le tissu urbain de la région lausannoise;
- garantir l'insertion du nouveau moyen de transport public dans un système de desserte cohérente du secteur du sud-ouest lausannois;
- exploiter les effets d'un transports de haute capacité sur le développement et l'organisation spatiale du secteur (renforcement de pôles d'activités et de service, structure de l'habitat, etc.);
- veiller à une insertion optimale du projet dans le tissu urbain, compte tenu des objectifs locaux d'aménagement (notamment au centre-ville).

## 2. Etudes préliminaires

Différentes études préliminaires de la desserte à long terme des hautes écoles par transport public ont été effectuées et ont contribué à préciser la dimension des problèmes à résoudre ainsi que les concepts possibles de transport. Citons notamment l'étude «Desserte des hautes écoles par les transports publics», mandatée conjointement par l'Université de Lausanne et l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne qui fut achevée en janvier 1982, ainsi que le rapport déposé en août 1982

par le groupe de travail présidé par M. le conseiller national Pierre Teuscher.

Ce dernier rapport a présenté une évaluation sommaire de différentes variantes de transport public envisageables, soit:

- une desserte par tramway entre Ouchy et les hautes écoles coordonnée avec le chemin de fer Lausanne-Ouchy;
- une desserte par tramway entre la gare du Flon et les hautes écoles;
- une desserte par chemin de fer entre la gare CFF de Lausanne et les hautes écoles en créant un embranchement ferroviaire à partir de Malley;
- une desserte par autobus en renforçant la fréquence et la capacité des liaisons existantes.

D'autres solutions ont aussi été proposées, notamment un système de monorail suspendu entre la gare du Flon et les hautes écoles, ou un système de desserte ferroviaire partant de la gare du Flon et rejoignant le réseau CFF dès Sébeillon à destination de Renens avec une ligne d'autobus de rabattement à destination des hautes écoles. Les études préliminaires ont chiffré les investissements requis pour des solutions de type ferroviaire à des montants de l'ordre de 60 millions de francs à 150 millions de francs.

Le rapport du groupe de travail présidé par M. le conseiller national Pierre Teuscher a fait l'objet d'une consultation des autorités municipales concernées, des associations régionales et des hautes écoles au cours de l'été 1982. Les préavis reçus concluent à la nécessité de poursuivre l'examen des variantes afin de dégager un choix définitif fondé sur une évaluation approfondie de leurs coûts d'investissement et d'exploitation, de leur niveau de service et de leur impact sur l'environnement construit et naturel.

Il est aussi utile de noter que les programmes d'exploitation des transports publics à destination des hautes écoles sont périodiquement réétudiés par la Direction des transports publics de la région lausannoise (TL) d'entente avec la direction de l'Université de Lausanne et celle de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne pour répondre aux besoins à court terme. Ainsi, la fréquence des services par les bus spéciaux et par les bus de la ligne TL 18 est progressivement adaptée à l'évolution des besoins (l'effectif des personnes occupées sur le site universitaire s'élevait à 6750 à la rentrée d'automne 1982). En outre,

dans la mesure où des solutions nouvelles basées sur une technologie ferroviaire ne pourraient être réalisées avant les années 1990, la Commission intercommunale de la région lausannoise (CIURL) a entrepris de définir des solutions d'organisation des transports publics qui pourront être mises en service dans l'intervalle.

### 3. Programme d'études proposé

L'étude proposée, dont le financement fait l'objet du projet de décret ci-après, se décomposerait en deux phases générales dont les résultats permettraient de présenter aux autorités exécutives et législatives concernées des propositions de réalisation sur la base d'un avant-projet approfondi. Les deux phases porteraient respectivement sur les points suivants:

- 1<sup>re</sup> phase: détermination des concepts et variantes à prendre en compte et élimination de toutes les variantes ne répondant pas aux objectifs fondamentaux formulés ci-dessus; développement d'avant-projets généraux de quelques variantes de base et élaboration de sous-variantes sectorielles; analyse comparative multicritères de ces variantes de base et proposition de choix des variantes les plus performantes (durée approximative: six mois).
- 2<sup>e</sup> phase: approfondissement des études d'aménagement, d'exploitation, d'insertion dans le paysage et d'organisation des chantiers; élaboration des devis d'avant-projets pour les variantes retenues; évaluation globale et recommandations (durée approximative: six mois).

La première phase conduirait à un rapport d'études intermédiaire qui permettrait une consultation des autorités fédérales, cantonales, régionales et communales concernées en vue de déterminer les variantes qui feraient l'objet de l'étude définie dans la deuxième phase. Ces autorités seront en outre associées étroitement à l'étude et seront informées de son avancement.

Dans le cas où toute solution de technologie ferroviaire serait impossible à réaliser pour des raisons techniques ou financières, la deuxième phase d'études serait considérablement réduite; elle se limiterait à une analyse d'exploitation d'un réseau par autobus et à certaines études ponctuelles d'aménagement routier.

### 4. Frais d'études et financement

Les frais d'études se décomposent comme suit:

— 1 <sup>re</sup> phase:	Fr. 750 000.—
— 2 <sup>e</sup> phase:	<u>Fr. 500 000.—</u>
Total:	<u>Fr. 1 250 000.—</u>

Si l'Etat de Vaud est formellement le maître de l'ouvrage (étude), l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne et la Société des transports publics de la région lausannoise (TL) participeront financièrement et seront associées aux travaux. Ainsi, les frais totaux de l'étude se répartissent comme il suit:

— Etat de Vaud:	Fr. 950 000.—
— Ecole polytechnique fédérale de Lausanne:	Fr. 200 000.—
— Transports publics de la région lausannoise:	<u>Fr. 100 000.—</u>
	<u>Fr. 1 250 000.—</u>

Cette répartition financière des études ne préjuge en aucune manière la péréquation financière qui interviendrait en cas de réalisation d'un projet et qui tiendrait compte des avantages apportés aux communes et aux autres partenaires intéressés.

Vu ce qui précède, le Conseil d'Etat a l'honneur de proposer au Grand Conseil d'adopter le décret ci-après:

### Projet de décret

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

vu le projet de décret présenté par le Conseil d'Etat

d é c r è t e

**Article premier.** — Un crédit de 950 000 francs est accordé au Conseil d'Etat pour financer la part de l'Etat de Vaud à l'étude d'avant-projet de la desserte à long terme par transport public du sud-ouest lausannois et des hautes écoles.

**Art. 2.** — Ce montant sera prélevé sur le compte «Dépenses d'investissement» et amorti en dix ans.

**Art. 3.** — Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret. Il en publiera le texte conformément à l'article 27, chiffre 2, de la Constitution cantonale et en fixera, par voie d'arrêté, la date d'entrée en vigueur.

Donné, etc.

Ainsi délibéré et adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 5 janvier 1983.

Le président:  
*J.-F. Leuba*

Pour le chancelier:  
*J.-L. Neyroud*

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

1. Solde à amortir au 31 décembre 1983

a) Solde au 31 décembre 1983 selon budget .....	Fr. 1 346 647 000.—
b) Demandes en cours .....	» 31 984 000.—
c) Présent crédit .....	» 950 000.—
	<u>Fr. 1 379 581 000.—</u>

2. Charges d'amortissement pour le budget 1984

a) Amortissements inscrits au budget 1983 .....	Fr. 82 502 000.—
b) Amortissements relatifs à des décrets votés en 1982, mais non amortissables en 1983 .....	» 7 161 700.—
c) Demandes en cours .....	» 1 769 800.—
d) Présent crédit .....	» 95 000.—
	<u>Fr. 91 528 500.—</u>