

RÉGIONS : «Le tram du PALM est l'accord minimal entre l'Ouest lausannois et la capitale vaudoise»

Date de parution: Lundi 21 janvier 2008

Auteur: Marco Danesi

VAUD. Daniel Mange, secrétaire de la Citrap, porte-parole des usagers des transports publics, envisage d'autres développements pour l'agglomération Lausanne-Morges.

Daniel Mange se passionne pour les transports. Secrétaire de la Citrap Vaud (Communauté d'intérêts pour les transports publics au service des usagers, branche cantonale depuis 1993 de l'organisation suisse née en 1974) il intervient volontiers dans les débats sur la mobilité urbaine. Auparavant il a été enseignant et chercheur à l'EPFL dans le domaine de l'informatique. Aujourd'hui professeur honoraire, il se penche sur le trafic qui emprunte les villes et leurs périphéries. Il a soutenu notamment la fusion de toutes les compagnies privées de transport du canton de Vaud. La Citrap a également édité le guide du Pendulaire futé. A titre personnel, il milite en faveur d'un TGV entre Genève et Zurich.

A l'occasion de la présentation des axes forts des transports urbains du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), et en tant que membre du groupe de concertation qui réunit tous les partenaires concernés par l'urbanisation de la région, il donne son appréciation de la stratégie choisie. Il propose en outre une exploitation inattendue du LEB (train qui relie Lausanne à Bercher en passant par Echallens dans le Gros-de-Vaud) qui pourrait faciliter l'accès au Palais de Beaulieu, cher à la Ville de Lausanne.

Le Temps: Les axes forts du PALM, décision originale ou compromis sans panache?

Daniel Mange: Il s'agit du compromis minimal. L'idée de construire un tram entre Bussigny et le centre-ville de Lausanne avant de monter vers le nord satisfait à la fois l'Ouest lausannois et la capitale vaudoise. La desserte du haut de la commune consacre les ambitions du plan «Métamorphose» qui prévoit, entre autres stades et boudodrome au bord du lac, de bâtir un nouveau quartier aux environs de la Blécherette en l'équipant d'une nouvelle ligne de tram ou de métro.

- Pourquoi le nouvel axe renonce à un prolongement en direction de l'Est lausannois.

- Afin de répondre aux exigences du Fonds d'infrastructure de la Confédération qui pourrait assurer une partie du financement, il fallait déterminer un tracé avec une densité suffisante d'habitants et d'emplois. Le prolongement vers l'est, jusqu'à Lutry, ne remplissait pas ce critère. Les perspectives de développement dans la région sont minces. Et les communes se contentent des trolleybus. Ils seront plus nombreux et en site propre, donc plus rapides.

Aujourd'hui la vitesse commerciale en ville atteint à peine 14 km/h.

- Sur l'axe fort retenu il manque encore le parcours définitif depuis le Flon vers le nord de la ville.

- C'est vrai. Deux variantes s'affrontent. Lausanne veut se rendre à la Blécherette en passant par Beaulieu au moyen d'une ligne directe enterrée et un tramway sur pneus (la pente dépasse la limite légale de 7% permise au tram conventionnel). Le bureau Ribi, mandaté par le canton de Vaud pour réaliser les études préliminaires, propose en revanche de transiter par la place du Tunnel, la Borde et d'arriver à Bellevaux, quartier à l'est de la Blécherette. L'écoquartier prévu par «Métamorphose» est encore virtuel. Le bureau a considéré plutôt l'existant. C'est pour sortir de l'impasse que nous avons esquissé une troisième possibilité: passer par le Tunnel et la Borde et bifurquer ensuite vers la Blécherette. C'est le LEB qui devrait, dans notre variante, desservir Beaulieu. Il s'agirait de le détourner de son tracé actuel à l'entrée de Lausanne, via un tunnel. Ensuite il aboutirait au Flon, comme c'est le cas aujourd'hui.

- Quelles sont les chances de cette variante?

- On sait qu'une majorité d'usagers, ainsi que la Ville de Lausanne, seraient prêts à l'adopter. En revanche, le canton de Vaud, et son conseiller d'Etat François Marthaler, préfèrent un train-tram en surface le long de son parcours actuel. Il va sans dire que notre proposition résoudrait le problème des passages à niveau sur la route de Prilly. Le service sur le tronçon abandonné par le LEB sera assuré par des bus, comme prévu par le PALM.

- Le choix du véhicule circulant entre Bussigny, le Flon et le nord de Lausanne suscite également des discussions.

- Il y a une seule alternative: soit un tram conventionnel, ce que la Citrap préconise, soit un tramway sur pneus.

Nous y sommes opposés. D'abord, il souffre de maladies de jeunesse, la technologie est récente. Ensuite, il n'existe plus qu'un seul fabricant, Lohr Industries en France, et il n'est jamais bon de dépendre totalement d'un unique producteur. Finalement, un tram conventionnel assure la compatibilité avec le réseau des CFF. Pourquoi ne pas imaginer qu'un tram puisse à certaines heures se rendre à Cossonay depuis Bussigny.

- L'axe en direction de Morges a-t-il été écarté trop vite?

- Il mérite en tout cas que l'on examine à nouveau son potentiel futur. Un tram sur cet axe pourrait servir à délester le M1, proche de la saturation, en passant par la route suisse. EPFL et Université de Lausanne ensemble drainent

près de 25000 usagers. C'est une grande ville. De plus, il simplifierait la liaison depuis Neuchâtel et Genève, via la gare de Morges, vers le site des hautes écoles. Ainsi que vers le nouveau stade prévu par «Métamorphose» à deux pas du quartier de la Bourdonnette.

© Le Temps. Droits de reproduction et de diffusion réservés. www.letemps.ch