

Cindy Mendicino

«**U**n plan historique de développement de la mobilité.» La conseillère d'Etat Nuria Gorrite, en charge des Infrastructures, va se présenter ces prochaines semaines face au Grand Conseil avec des demandes de montants très élevés pour mener à bien ce plan, qui vise avant tout à construire un tram. Dans un premier temps entre Lausanne et Renens, pour un montant estimé à 287 millions. Et dans un deuxième temps jusqu'à Villars-Sainte-Croix, projet de prolongation devisé à 14 millions de francs. La Confédération a, pour sa part, déjà débloqué 80 millions.

L'ouvrage a obtenu son permis de construire au début du mois de mars. L'Office fédéral des Transports validait ainsi le projet dans sa totalité et lui donnait une bonne part de légitimité. Toutefois, des recours peuvent encore repousser la construction. Le délai est au 30 avril. Des opposants, l'entrepreneur Toto Morand en tête, jurent qu'ils iront jusqu'au Tribunal fédéral pour se battre contre le projet. Pas tant contre le tram, qu'il aurait néanmoins préféré voir être enterré sous la rue de Genève, mais davantage contre la rampe routière Vigie-Gonin, partie intégrante du projet. De quoi retarder le début des travaux.

Les autorités vaudoises mais aussi les quatre communes de Lausanne, de Renens, de Prilly et de Crissier ainsi que les Transports publics lausannois (TL) seront donc peut-être forcés d'attendre 2018 pour lancer les quatre ans et demi de travaux du tram. Pas de quoi les faire renoncer, ils n'en ont pas le choix. «Chaque année qui passe et qui retarde la mise en service du tram est un problème», résume Marc Badoux, responsable du management du réseau aux TL.

### Un vrai besoin

La raison de cette nécessité est à chercher dans la démographie. La moitié des emplois du canton s'exercent dans l'agglomération Lausanne-Morges, mais seulement 39% des personnes y vivent. Sans compter les mouvements internes à la région. Le tram Lausanne-Renens permettra le transport de 2750 voyageurs par sens et par heure et pourra passer, à terme, à 4000 voyageurs. On prévoit, 11 millions de voyageurs sur cette ligne t1. Ce pour remplacer le bus 17.

Et non pas, explique Nuria Gorrite, pour cumuler avec l'offre de métro Flon-Renens. Le m1, par ailleurs saturé lui aussi, assure essentiellement le lien avec les hautes écoles. «Le tram ne sera pas non plus un doublon du RER, qui n'est pas fait pour une desserte fine du territoire.» Le tram «prend en charge depuis les gares et dessert les quartiers», souligne la conseillère d'Etat. Le tracé passe d'ailleurs par la Croisée, Malley, Sévelin... des secteurs en plein développement urbanistique.

Il n'est pas prévu de revenir au tram à l'ancienne. Mais de proposer un transport qui circule en site propre, avec prio-

**Tram**  
 Au Galicien,  
 à Prilly, le pont  
 sera prolongé.

GROUPEMENT PARAGRAF - SD INGENIERIE - BG - ARCHITRAM



## Transports

# On sort les gros moyens pour le tram et les bus

**Le Conseil d'Etat soumet quatre projets de décrets pour financer et booster les transports dans l'agglomération Lausanne-Morges**

### Performances des modes de transport

	CAPACITÉ EN PERS.	CAPACITÉ PAR HEURE ET PAR SENS	FRÉQUENCE MIN.	PRIORITÉ AUX FEUX	VITESSE COMMERCIALE
Métro	250	10 000	1' 30"	Site propre	19 km/h
<b>Tram</b>	<b>270</b>	<b>2700</b>	<b>6'</b>	<b>Oui</b>	<b>20 km/h</b>
BHNS*	150	1200	7' 30"	Oui	18 km/h
Bus	110	660	10'	Sous condition	10-14 km/h

\* Bus à haut niveau de service

P. FY SOURCE: CANTON DE VAUD

### Le tracé du futur tram t1



rité aux carrefours. D'où l'idée de construire une rampe routière à Vigie-Gonin pour canaliser le trafic perdu sur la rue de Genève, fermée à la circulation automobile (livraisons et riverains mis à part). Une construction «indispensable à la fluidité du trafic est-ouest» et qui précèdera toute fermeture de route, résume Olivier Français, municipal lausannois des Transports.

A Renens, la mise à double sens de l'avenue du 14-Avril répond à la même logique: accueillir les voitures qui libèrent la voie au tram sur la rue de Lausanne. A Prilly, le pont du Galicien sera prolongé pour créer «une ouverture» sur Malley. La rue du Jura, à Crissier, sera requalifiée. Ces modifications font partie des mesures dites d'accompagnement du projet. Menées par les communes, elles feront aussi l'objet de demandes de financement, mais cette fois au niveau local.

Où «la demande ne justifie pas un tram», une amélioration des bus est aussi planifiée. Avec l'arrivée des bus à haut niveau de service (BHNS). Très souvent en site propre, prioritaires dans les carre-

«Chaque année qui passe et qui retarde la mise en service du tram est un problème»



**Marc Badoux**  
 Responsable du management du réseau aux TL

fours, construits étape par étape à travers l'agglomération... Ces bus à la circulation plus performante nécessitent des aménagements routiers conséquents que les communes devront financer. Le Conseil d'Etat demande, pour les soutenir, une subvention pour les communes concernées de 20 millions de francs, en plus des 19 millions déjà accordés par la Confédération. La première étape de réalisation de ces pistes concernera 5 tronçons. Ils relieront par exemple Saint-François à Prélaz ou encore Lutry-Corniche à Reymondin, Motte à Bellevaux. La mise en place de cette nouvelle offre, bien que liée aux permis du tram, pourra avoir lieu même en cas de recours contre le projet.

Le Canton souhaite aussi lancer les études d'aménagement pour la suite de ce nouveau réseau BHNS. Et demande donc au Grand Conseil de déboursier 5,5 millions pour ces études. Pour compléter l'avalanche de requêtes, une garantie d'emprunt à destination des TL pour l'achat du matériel roulant et la réalisation du garage atelier du tram est aussi formulée. A hauteur de 111 millions de francs.



Retrouvez la vidéo de présentation transportsaggllo.24heures.ch