

# Construction du tram, le chaînon manquant de la mobilité



# Une vision globale pour une meilleure mobilité dans l'Agglomération Lausanne-Morges



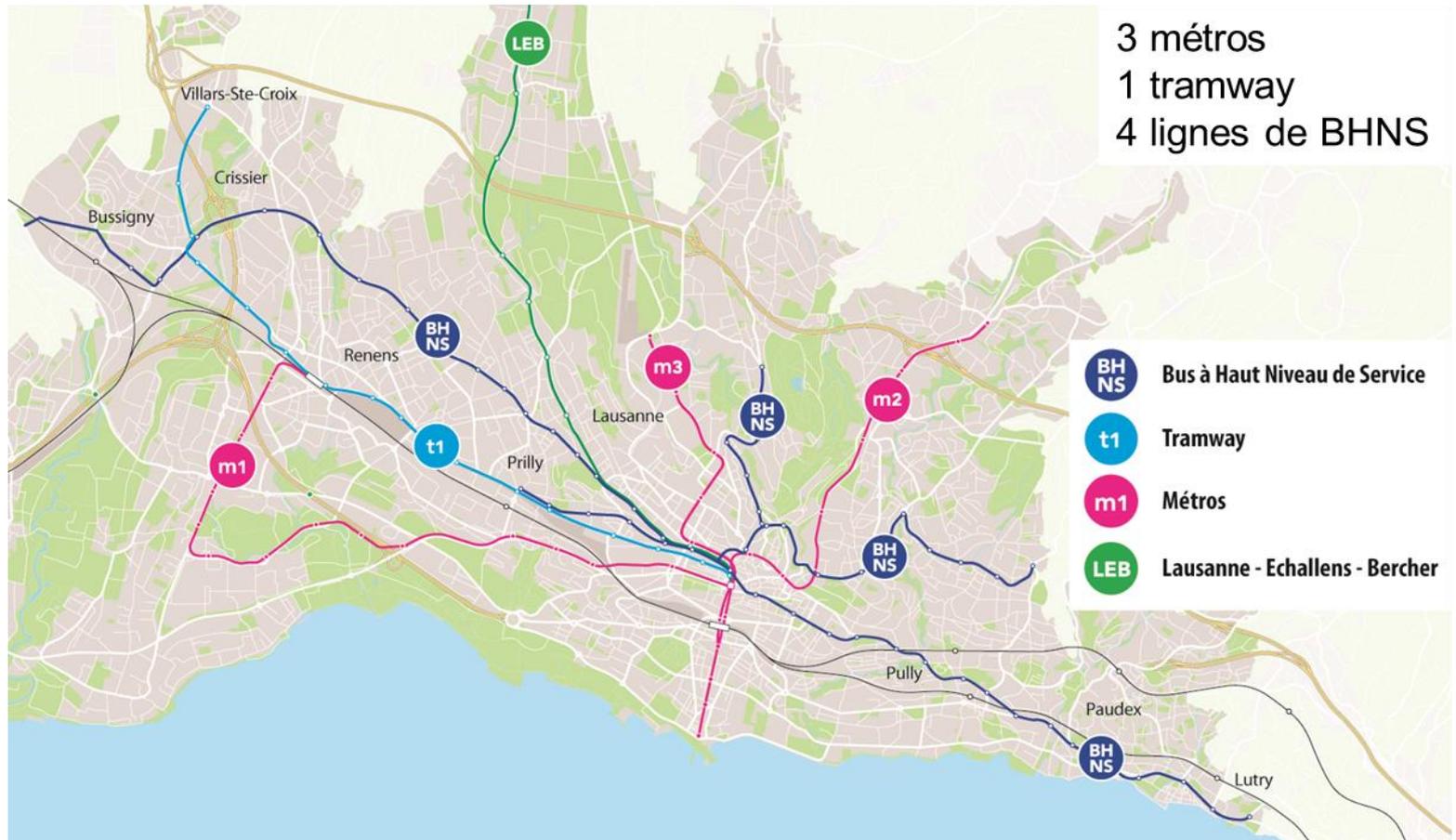
- **Léman 2030**

- Forte augmentation de la capacité du nœud ferroviaire Lausanne-Renens
- Mise en service de la fréquence du RER Vaud entre Cossonay et Cully

- **Autoroute de contournement**

- Création de nouvelles sorties pour amener au plus près les automobilistes de leur destination
- Libère de la place pour améliorer les transports publics, en particulier dans l'ouest

# Une vision à long terme pour des axes forts complémentaires au réseau CFF et à l'autoroute



# Une nouvelle étape: le tram Lausanne-Renens



- **Coûts des infrastructures: 367 millions de francs**
  - Participation cantonale de 287 millions demandée au Grand Conseil
  - Subvention fédérale de 80 millions déjà votée par les Chambres
- **Prix du matériel roulant et du garage-atelier: 111 millions**
  - Emprunt des tl avec une garantie cantonale

# Le tram: chaînon manquant des transports publics entre Lausanne et Renens



- **Les RER: un accès rapide à l'agglomération**
  - Ils ne permettent pas une desserte fine le long des voies
  - La destination finale est rarement les gares CFF

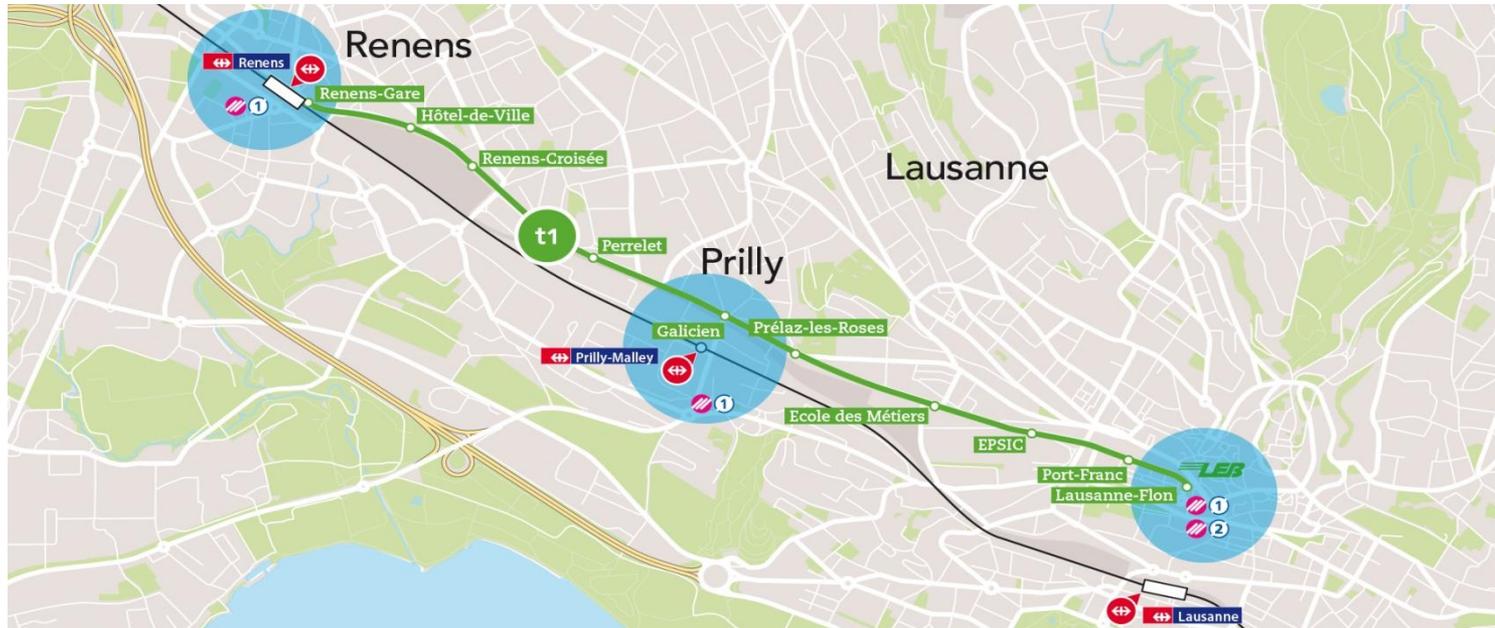


- **Le m1 dessert les hautes écoles**
  - La ligne fait un grand détour par l'UNIL et l'EPFL avant de revenir vers le Flon et Renens
  - Les métros sont déjà saturés aux heures de pointe



- **Des lignes de bus qui atteignent leur limite**
  - Peu de réserve de capacité
  - Instabilité des horaires en raison de la circulation
  - Vitesse commerciale insuffisante

# Le tram, un lien solide entre les trains et métros



- **Une desserte efficace des quartiers entre les gares**
  - Le tram sera intégralement en site propre
  - Dans les carrefours, il bénéficiera de feux au vert en priorité
  - Ses rames ont une capacité équivalente aux métros lausannois
  - Sa cadence pourra être augmentée en fonction des besoins futurs

# Le tram moderne, un choix fiable et éprouvé dans de multiples villes européennes



- **Un moyen de transport urbain performant**
  - Une forte capacité de transport et un confort apprécié
  - Une vitesse commerciale élevée grâce à des voies en site propre
  - Le tram donne une nouvelle image aux quartiers traversés et il est un outil de requalification urbaine reconnu par les urbanistes

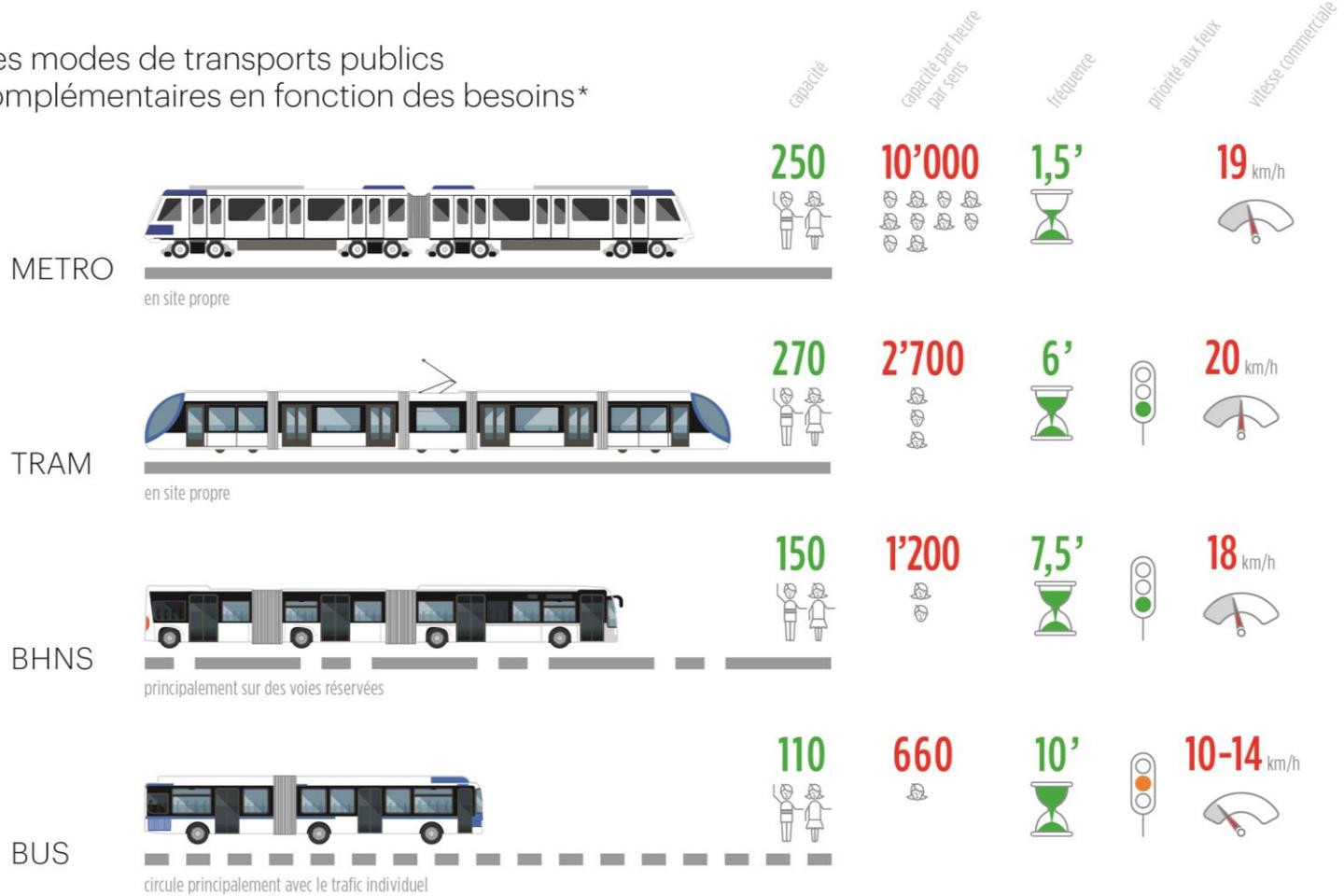
# Des mesures d'accompagnement pour assurer une arrivée du tram en douceur



- La rampe Vigie-Gonin à Lausanne pour compenser la fermeture du haut de la rue de Genève aux voitures
- La mise à double sens de l'avenue du 14 avril à Renens pour compenser la fermeture partielle de l'avenue de Lausanne vers la gare
- Amélioration de la régulation des feux
- Une volonté de limiter les nuisances des chantiers

# Utiliser la bonne solution au bon endroit

Des modes de transports publics complémentaires en fonction des besoins\*



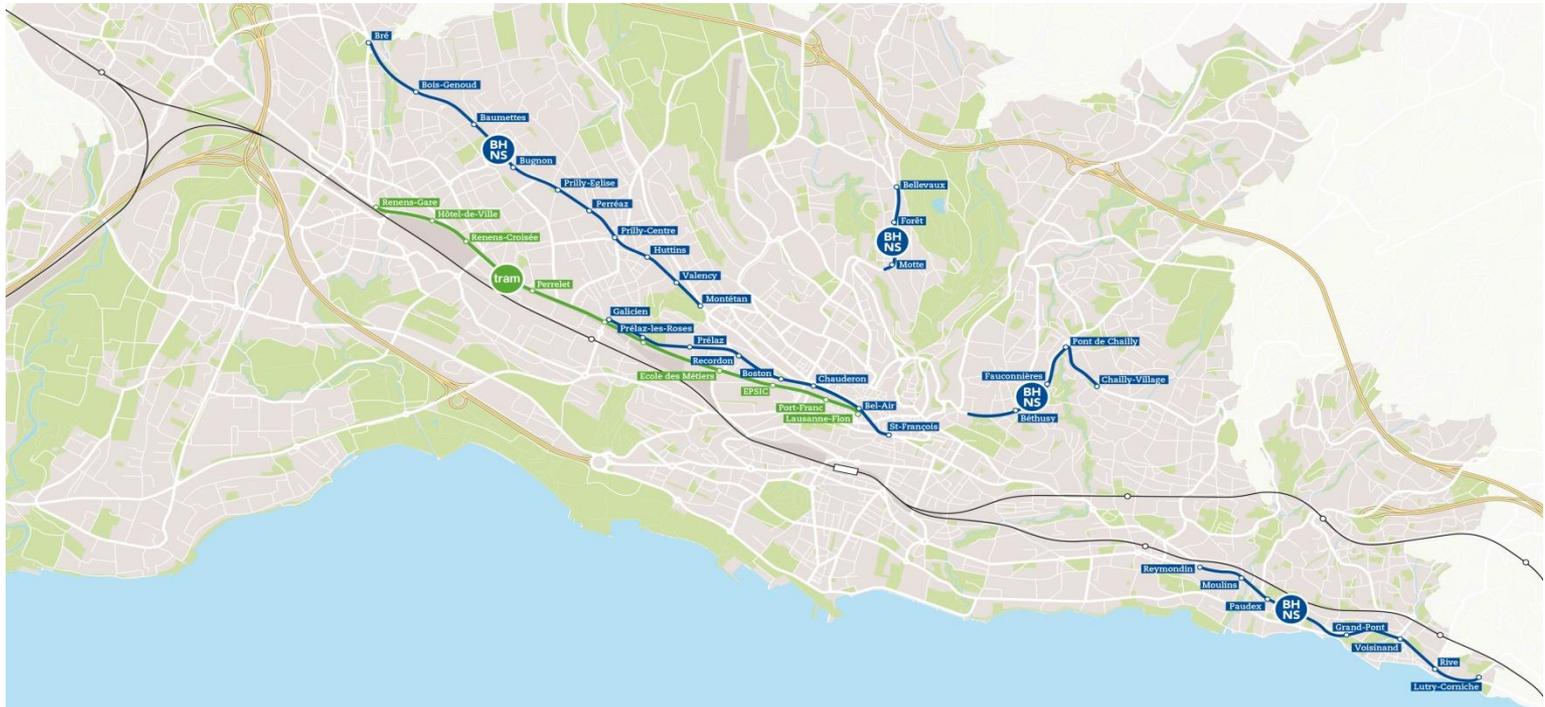
\*données indicatives à l'horizon 2025

## Des bus à haut niveau de service pour les axes où la demande ne justifie pas un tram



- **Les avantages du tram avec des coûts moindres**
  - En grande partie en site propre et prioritaires dans les carrefours
  - Utilisation de trolleybus de grande capacité
  - Possibilité de construire les lignes par étapes
  - Amélioration de l'efficacité des lignes classiques de bus qui empruntent un tronçon de BHNS

# Une aide cantonale aux communes pour permettre la réalisation de la 1<sup>re</sup> étape des BHNS



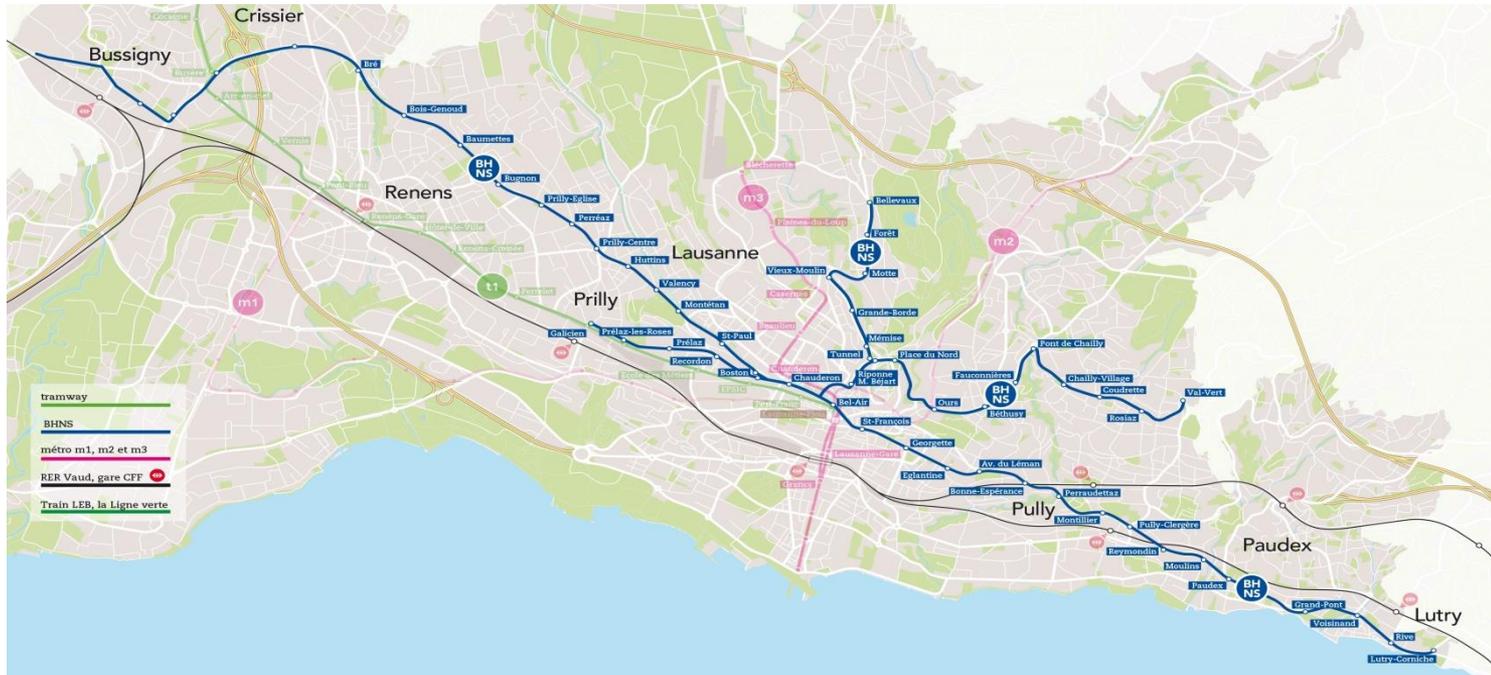
- **Une subvention cantonale de 20 millions de francs**
  - Une participation cantonale pour accompagner les communes dans la réalisation de la première étape des bus à haut niveau de service
  - Ces projets bénéficient également d'un financement fédéral de 19 millions

# Renens ne doit pas rester le terminus du tram



- **Finaliser son prolongement en direction de de Bussigny et de Villars-Ste-Croix**
  - Cofinancement fédéral déjà acquis
  - Demande au Grand Conseil d'accorder 14 millions de francs pour les études jusqu'à la procédure d'approbation des plans (mise à l'enquête)

# Continuer à développer le réseau des BHNS



- **Une desserte performante de l'ensemble Agglomération**
  - Demande au Grand Conseil d'accorder un crédit d'étude de 5,5 millions pour la participation cantonale au développement des deuxième et troisième étapes des aménagements routiers des BHNS
  - A l'horizon 2030, les lignes les plus chargées des tl seront des BHNS