

Le grand retour du tram à Lausanne

TRANSPORTS Le Conseil d'Etat vaudois demande 287 millions de francs au Grand Conseil en vue de la réalisation d'un tram reliant Renens au Flon. L'Ouest lausannois est en effet le théâtre d'un développement démographique presque aussi important que celui de la capitale

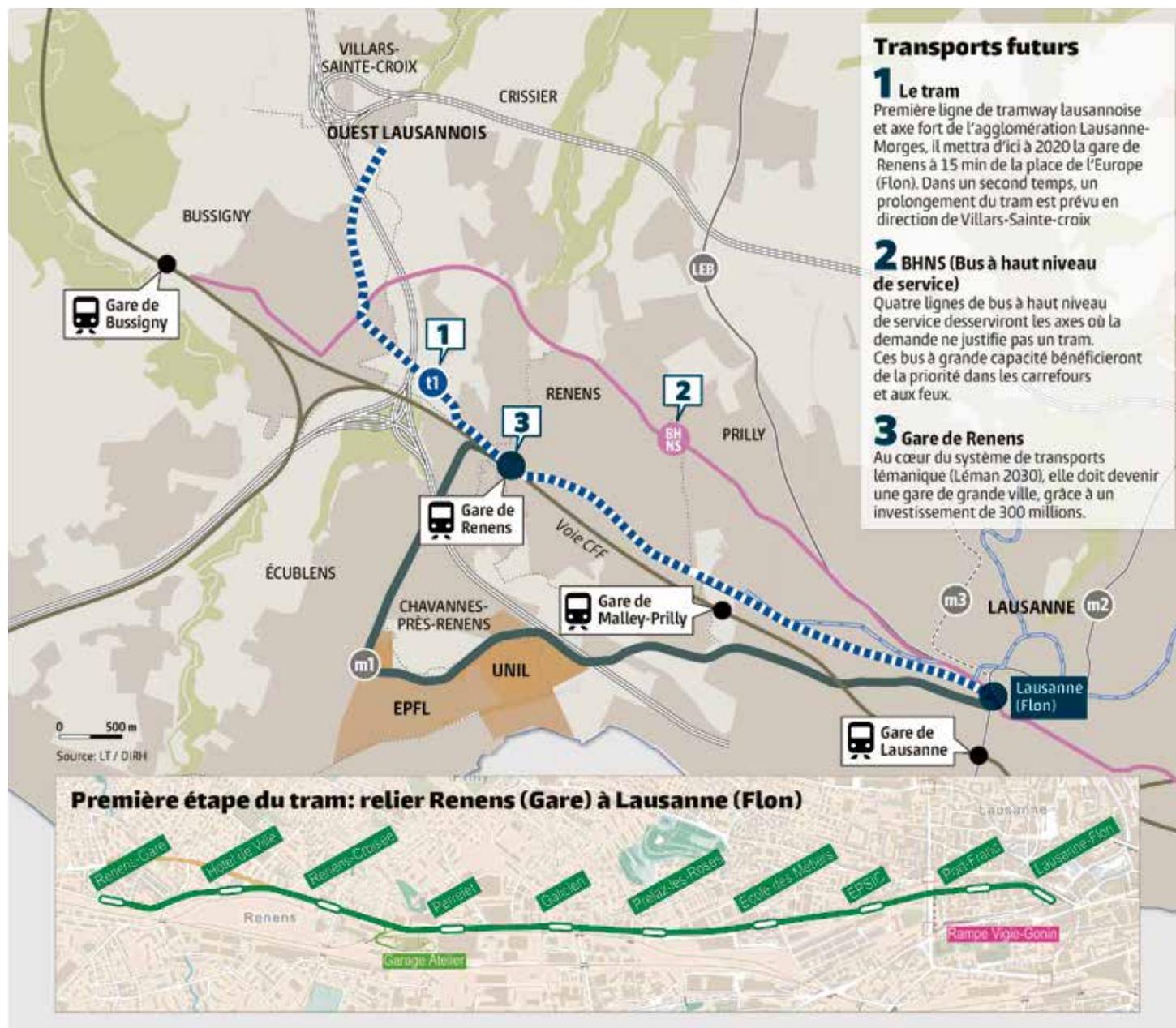
AÏNA SKJELLAUG

«N'ayons pas peur des mots: c'est un plan de développement historique!» déclarait fièrement Nuria Gorrite, conseillère d'Etat vaudoise chargée des Infrastructures, en présentant jeudi le projet de tram reliant Renens à Lausanne. «Nous sommes convaincus que le tram est le moyen de transport qu'il nous faut pour accompagner la croissance de la population et absorber son besoin de mobilité», explique-t-elle. Ce plan, qui comprend également le développement du réseau de bus à haut niveau de service (BHNS) et de métros, répond à la nécessité de «fluidifier les déplacements» dans l'agglomération.

Le tram est présenté comme le «chaînon manquant» entre le RER et les lignes de bus. «Le RER permet un accès rapide depuis l'ensemble du canton, mais n'a pas vocation à desservir les arrêts intermédiaires et les lignes de bus arrivent à saturation», complète la ministre socialiste. Reliant Renens au Flon depuis 1991, le métro M1 trace, lui, un large détour sur le campus universitaire.

Alors qu'en 1964, Lausanne faisait ses adieux au tram, remplacé définitivement par le trolleybus, d'autres villes comme Zurich, Berne, Bâle ou Genève se félicitent aujourd'hui d'avoir conservé son usage. A une vitesse de 20 km/h, le tram lausannois desservira dix arrêts entre la gare de Renens et son terminus place de l'Europe, dans le Flon. Les quartiers traversés se développent considérablement: aujourd'hui, 39% des Vaudois habitent dans l'agglomération Lausanne-Morges et plus de la moitié y travaillent; 70000 nouveaux habitants et 40000 nouveaux emplois y sont prévus ces quinze prochaines années. A terme, le trajet du tram se prolongera jusqu'à Villars-Sainte-Croix.

L'Ouest est le lieu où la ville peut s'étendre et attirer la moitié des investissements de toute l'agglomération lausannoise. Sa population, aujourd'hui de 70000 habitants, devrait dépasser les 100000



en 2030, ce qui représente un développement démographique presque aussi important que celui de la capitale.

Plus de 11 millions de voyageurs sont attendus sur cette nouvelle ligne lors de sa mise en service, en 2020 si tout va bien. Dans un premier temps, les trams circuleront à une cadence de 6 minutes entre Lausanne et Renens. Cela garantit le trans-

port de 2750 voyageurs par sens et par heure, avec des possibilités d'augmentation jusqu'à 4000 usagers à long terme.

Les travaux d'aménagement du tram sont estimés à quatre ans et demi et devraient débuter courant 2016, mais des recours pourraient retarder ce projet de deux ans. Une quarantaine de commerçants du Flon a déjà déposé un recours collectif contre le

permis de construire de l'Office fédéral des transports.

Crédit demandé

S'agissant du financement, le Conseil d'Etat demande 287 millions au Grand Conseil et sollicite l'autorisation d'accorder une garantie d'emprunt aux Transports publics lausannois (TL) à hauteur de 111 millions pour leur permettre la construction d'un

garage atelier et l'acquisition du matériel roulant; 80 millions ont déjà été accordés par les Chambres fédérales dans le cadre des projets d'agglomération.

Pour compléter ces axes forts de transports publics, quatre tronçons de lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) sont prévus. «C'est une première suisse que de constituer un réseau de bus BHNS», déclare

Christophe Jemelin, responsable de l'unité Développement de l'offre des TL. Ces bus à grande capacité offrent des performances proches d'un tram sur des lignes dont la demande ne justifie pas la construction d'une infrastructure lourde. Ces quatre lignes de bus bénéficieront sur la chaussée d'une proportion importante de voies réservées et de priorités élevées aux carrefours. De quoi assurer une vitesse de 18 km/h et un respect des cadences. «Il s'agit de redonner une bonne image des transports publics», lance Nuria Gorrite.

«Le tram est le moyen de transport qu'il nous faut pour accompagner la croissance de la population»

NURIA GORRITE, CONSEILLÈRE D'ÉTAT RESPONSABLE DES INFRASTRUCTURES

Les communes de Crissier, Renens, Prilly et Lausanne saisissent l'opportunité de réaliser divers travaux conjointement au projet de tram. La Ville de Lausanne entamera des travaux importants de rénovation sur le Grand-Pont. Pour ne pas prêter les transports individuels, la construction de la rampe Vigie-Gonin (du côté des Côtes-de-Montbenon, au Flon) offrira un axe routier et compensera la fermeture du haut de la rue de Genève aux voitures. Elle est d'ores et déjà contestée par les commerçants du quartier. A Renens, la venue du tram sur la rue de Lausanne induira un changement majeur au centre-ville: la mise en double sens de l'avenue du 14-Avril. «Le tram aura un quai commun avec les CFF, détaille Marianne Huguenin, l'actuelle syndique de Renens. Une nouvelle place urbaine sera aménagée, ce qui tranquillitera le trafic.» ■