

Lausanne et région

Le tram se dévoile de Renens à Villars-Ste-Croix

Ouest lausannois
Les TL demandent une concession pour l'extension de la ligne. Le dossier de mise à l'enquête est riche en détails sur le projet

Chloé Banerjee-Din

Le tram entre Lausanne et Renens a beau être encore bloqué par les recours en justice, son projet d'extension est déjà sur les rails. Depuis la semaine passée et jusqu'au 19 septembre, une mise à l'enquête est en cours dans quatre communes de l'Ouest lausannois pour le prolongement de la ligne jusqu'à Villars-Sainte-Croix.

À ce stade, il s'agit pour les Transports publics lausannois de demander une concession fédérale pour exploiter cette deuxième partie du tracé. Et si la demande de permis de construire est annoncée pour l'année prochaine seulement, cette étape est l'occasion de découvrir pour la première fois les contours d'un projet de mobilité étroitement lié au développement du district.

La consultation en cours pour l'obtention de cette concession s'adresse à l'ensemble des offices fédéraux, à l'État de Vaud, ainsi qu'aux communes concernées, à savoir Renens, Écublens, Crissier, Bussigny et Villars-Sainte-Croix. Mais la population a aussi l'opportunité de s'exprimer à travers la mise à l'enquête. «Les TL doivent montrer l'utilité et la viabilité économique de ce projet pour la région. C'est à ce niveau que des remarques peuvent être émises», explique Marius Basty, responsable du projet d'extension du tram aux TL.



«Les TL doivent montrer l'utilité et la viabilité économique de ce projet pour la région»

Marius Basty Chef de projet aux TL

Avec des coûts estimés pour l'heure à 180 millions de francs, le tracé, d'une longueur de 3,1 km, comprendra six arrêts et prévoit une circulation des trams dans les deux sens sur l'ensemble du parcours. Les voies seront majoritairement en site propre, soit entre Villars-Sainte-Croix et l'arrêt Vernie, mais se partageront la chaussée avec d'autres véhicules sur la route de Bussigny, à Crissier, et sur la rue du Terminus, à Renens. Le projet impliquera également la construction d'un ouvrage pour

permettre au tram de franchir l'autoroute entre Bussigny et Villars-Sainte-Croix.

Irriguer l'urbanisation

Selon les estimations des TL, à l'horizon 2030, on pourrait dénombrer jusqu'à 33 000 habitants et emplois à moins de 400 mètres de ce futur tronçon du tram, contre 12 000 en 2014. De fait, plusieurs zones d'habitation et d'activités sont en développement le long du tracé. «Certains projets seront déjà réalisés avant l'arrivée du tramway. Pour d'autres, l'arrivée du tramway sera clairement un catalyseur», défend le dossier mis à l'enquête par les TL.

Celui-ci égrène plusieurs projections. Ainsi, autour de l'arrêt Pont-Bleu, près de la gare de Renens, de nouveaux projets immobiliers doivent voir le jour, avec un potentiel de 700 habitants et 700 emplois. Plus loin, dans le secteur desservi par l'arrêt Arc-en-Ciel, on annonce un potentiel de 14 000 emplois et 1550 habitants sur 60 hectares. À Bussigny, l'arrêt Buyère doit desservir un quartier de 1000 habitants et emplois prévu pour 2023. L'arrêt Cocagne, lui, se trouvera à proximité d'un centre d'affaires d'une capacité de 2500 places de travail planifié pour 2021. Enfin, au niveau du terminus de la Croix-du-Péage, une étude de la commune de Villars-Sainte-Croix estime que la zone d'activité pourrait accueillir plus de 3000 nouveaux emplois à l'horizon 2037.

À ce stade, le début des travaux est annoncé pour début 2021 et la mise en service pour 2024. Un calendrier qui dépendra toutefois du Tribunal administratif fédéral, qui doit encore se prononcer sur les recours contre la première partie du tracé, entre Lausanne et Renens.