

## Lausanne et région

# Le superbuis va passer son test politique dans l'Ouest lausannois

## Infrastructures

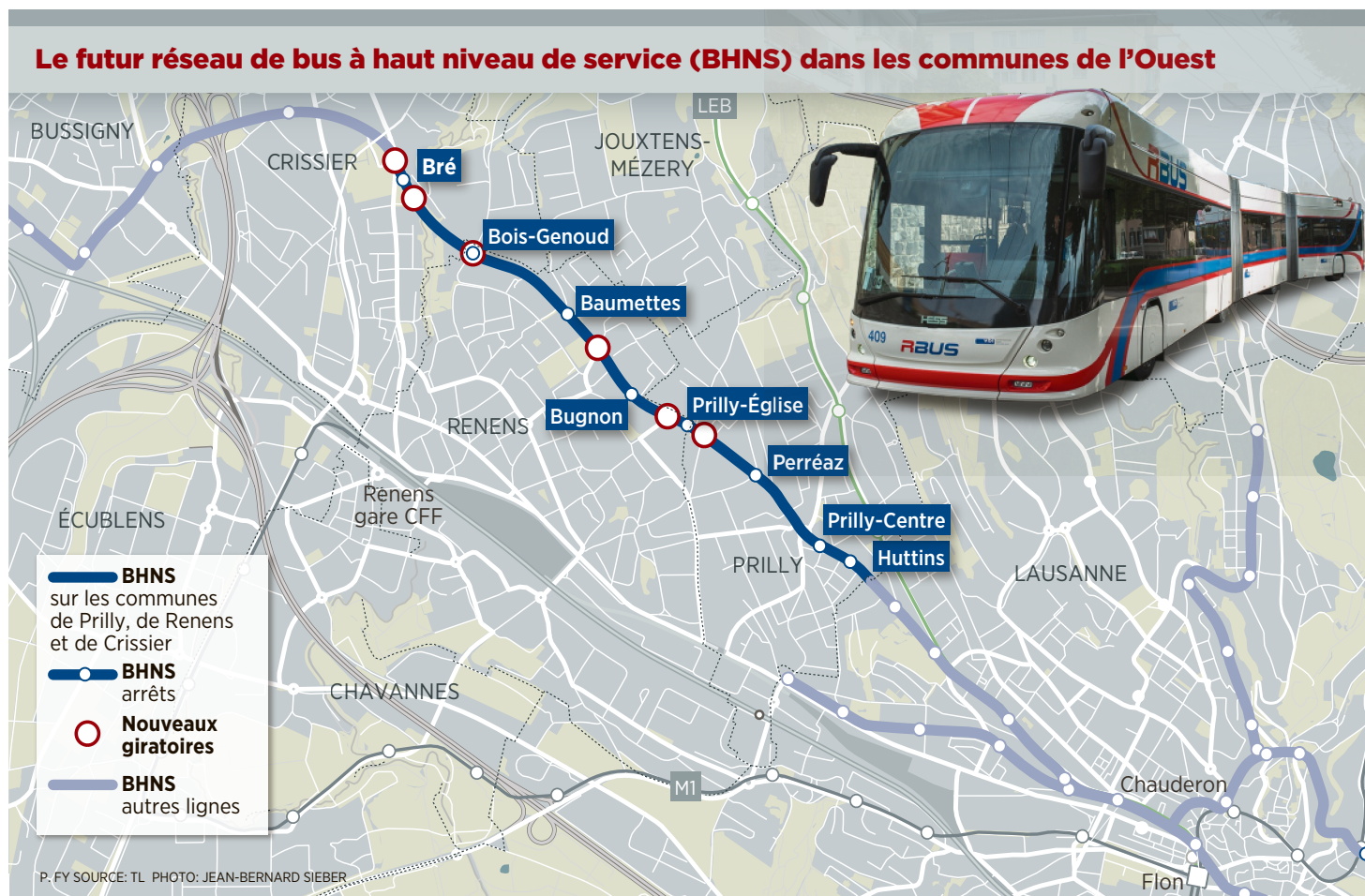
**Le réaménagement de 3 km de route pour le BHNS coûtera 22 millions à Renens, à Prilly et à Crissier. Les élus trancheront en mars**

Chloé Banerjee-Din

«Certains élus nous disent: «À quoi bon dépenser des millions pour gagner trois minutes?» Vendredi matin, le syndic de Crissier, Stéphane Rezso, faisait équipe avec ses homologues de Renens et de Prilly pour défendre un projet phare de mobilité: le réaménagement de 3 km de route sur les trois communes en vue d'accueillir le bus à haut niveau de service (BHNS).

À tort ou à raison, celui-ci a souvent été présenté comme une ligne rapide, car prioritaire sur le reste du trafic routier. Mais avec un gain de trois minutes sur l'ensemble du trajet par rapport à la ligne 9, qu'il doit remplacer, le BHNS doit aussi faire valoir d'autres avantages. L'enjeu est de taille, car pour ce projet, trois Conseils communaux sont appelés à voter des crédits d'investissement de 22 millions au total, sachant que le Canton et la Confédération apportent 18 millions de subventions. Ce sera en mars.

«Il n'y a pas que le temps de trajet, a défendu Tinetta Maystre, municipale en charge des Travaux à Renens. Le BHNS permettra aussi de rendre cette ligne de transports publics plus fiable et confortable.» Samuel Fréchet, responsable planification au sein des Transports publics lausannois, qui exploiteront la ligne, abonde: «Cela garantira une meilleure régularité de la desserte. En outre, alors que la cadence de la ligne 9 est actuellement de sept



**«Il ne s'agit pas seulement du temps de trajet. Le BHNS permettra aussi de rendre cette ligne de transports publics plus fiable et confortable»**

**Tinetta Maystre**

Municipale en charge des Travaux à Renens

minutes et demie, la nouvelle ligne permettra d'aller jusqu'à cinq minutes.»

Les capacités de la ligne seront donc renforcées, mais pas seulement à travers les cadences. Elles augmenteront d'environ 10% grâce à des bus à double articulation capables d'accueillir jusqu'à 150 passagers. «Alors que 6 à 7 millions de personnes empruntent le bus 9 chaque année, le BHNS en transportera 12 à 13 millions», estime Samuel Fréchet.

### Nouveaux giratoires

Que financera-t-on avec 40 millions? Il s'agira essentiellement de réaménager 3,1 km de route, entre l'arrêt Huttins, à Prilly, et le futur terminus du BHNS, l'arrêt Bré, devant l'Administration communale

de Crissier. Sur la majorité du tronçon, cela permettra aux bus de circuler sur une voie réservée, distincte de celle des autres véhicules. En plus de l'élargissement de la chaussée, qui implique l'acquisition de terrains à une vingtaine de riverains, il est notamment prévu d'aménager les arrêts, poser un revêtement phono-absorbant, améliorer l'éclairage public et planter de nouveaux arbres.

Surtout, le projet comprend la création de six giratoires, dont cinq sur des carrefours existants, qui auront la particularité d'être percés par une voie permettant au BHNS de passer tout droit. Ils seront dotés de feux pour donner la priorité aux bus, comme partout ailleurs sur le tronçon. Cela aura-t-il un impact négatif sur le tra-

fic? «Il n'y aura pas de diminution de capacité pour les véhicules», assure Stéphane Rezso. Selon Tinetta Maystre, le projet de réaménagement tient même compte de l'évolution du trafic routier à l'horizon 2030.

Si les élus communaux donnent leur feu vert, les travaux pourraient, dans le meilleur des cas, commencer cette année et s'achever après deux ans et demi. Mais ce test politique ne sera peut-être pas le seul défi du BHNS. Suite à l'enquête publique du projet, en 2017, neuf oppositions ont été maintenues. En outre, sept accords doivent encore être trouvés avec des propriétaires de parcelles touchées par les travaux. Des procédures et des recours ne sont pas exclus.