

Lausanne confirme son changement de voie en remettant le tram sur les rails

MOBILITÉ Six décennies après avoir sacrifié ses tramways sur l'autel de la modernité automobile, la capitale vaudoise dévoile les premières rames de la nouvelle ligne T1. Un retour en grâce qui fait écho au passé genevois et marque la fin d'une parenthèse routière

AÏNA SKJELLAUG

L'émotion était palpable lundi dans le nouveau garage atelier de Renens, au moment où la conseillère d'Etat vaudoise Nuria Gorrite et la directrice des Transports publics lausannois (TL) Patricia Solioz Mathys sont montées dans le nouveau tramway. «Ce n'est plus seulement une infrastructure en construction, il devient une présence. Il a une silhouette, il entre littéralement dans notre paysage et bientôt dans notre quotidien», a introduit la ministre pour qui ce tram incarne quatorze années de travail.

Avec l'arrivée des deux premières rames, le tramway lausannois quitte en effet officiellement le monde des plans techniques pour entrer dans celui de la réalité urbaine. Ce passage symbolique marque la fin du gros œuvre et le début d'une phase de précision chirurgicale: la mise en mouvement.

Ce convoi exceptionnel symbolise bien plus qu'une simple livraison technique. En accueillant ses nouvelles rames, Lausanne s'apprête à refermer une cicatrice urbaine ouverte en 1964. A l'époque, l'Exposition nationale avait servi de catalyseur à une décision radicale: le démantèlement total du réseau de tramways,



Image d'archive non datée de l'ancien tramway lausannois, ici à Renens. (M. GRANDGUILLAUME)

jugé trop rigide et encombrant pour une ville qui rêvait de fluidité et de bitume.

Un héritage romand sacrifié

La capitale vaudoise n'était pas seule dans cette course à la «ville moderne». A quelques dizaines de kilomètres de là, Genève suivait une trajectoire quasi identique. Les deux cités lémaniques, autrefois irriguées par de denses

réseaux de rails, ont cédé simultanément aux sirènes du tout-automobile et du trolleybus. Mais si Genève a conservé une ligne unique (la 12) comme témoin de son passé avant de relancer son réseau dès les années 1990, Lausanne avait, elle, fait table rase. L'arrivée de ces rames pour une mise en service à la fin de l'année n'est pourtant pas une question de nostalgie. Elle est l'aveu d'une

réalité physique: face à l'explosion démographique de l'agglomération, le pneu a atteint ses limites.

Après avoir misé sur le métro (le M2) pour conquérir ses pentes

verticales, Lausanne redécouvre aujourd'hui l'efficacité horizontale du tramway, déjà amorcée par l'hybride M1. Pour relier Renens au centre-ville, il ne s'agit plus de circuler «contre» la voiture, mais de proposer une alternative de

capacité que le bus ne peut plus assumer seul.

Ces rames de nouvelle génération deviendront dès leur mise en service le mode de transport le plus capacitaire du réseau TL. Une seule rame de tram remplace environ trois bus standards ou deux bus articulés. Avec une capacité de 300 places et une fréquence soutenue, le tram promet de transformer la liaison entre Lausanne-Flon et la gare de Renens en un trajet fluide de 15 minutes. Il s'agit d'une véritable reconfiguration de l'Ouest lausannois. Sur un tracé de 4,6 kilomètres, le tramway desservira dix stations stratégiques, reliant le cœur névralgique du Flon à la gare de Renens, désormais deuxième pôle ferroviaire du canton. Cette colonne vertébrale de fer se veut d'une efficacité redoutable. Une fréquence d'une rame toutes les 6 minutes aux heures de pointe.

Une campagne de sensibilisation

Le voyage débutera à la place de l'Europe et traversera le quartier du Flon: le tram s'impose comme le chaînon manquant de l'intermodalité lausannoise, connectant les métros M1 et M2 au futur M3. Plus loin, le tracé irriguera des secteurs en pleine mutation comme Prélaz-les-Roses et l'avenue de Morges, des zones historiquement denses où les bus articulés frôlent l'asphyxie.

Le design du tram fait penser au M2. Son intérieur mise sur la luminosité, l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et un confort acoustique moderne, bien loin des souvenirs du tramway d'autrefois.

Depuis hier, une phase complexe de tests statiques et dynamiques a débuté. Les deux premières rames font office de «cobayes» techniques. Durant trois à quatre mois, elles devront interagir avec la ligne de contact, les systèmes d'aiguillage et la signalisation pour obtenir leur permis de circuler. Une fois cette étape franchie, l'homologation des huit rames suivantes, qui arriveront progressivement cette année, ne prendra plus qu'une semaine par unité.

Le défi est aussi humain. Un pool de 100 conductrices et conducteurs, issus des lignes de bus et trolleybus, entame une formation spécifique. Bien qu'agueris au trafic urbain, ils doivent apprivoiser l'inertie et les spécificités d'un véhicule de plusieurs dizaines de tonnes circulant en site propre.

Le retour du tram impose également une rééducation de l'espace public. Le dernier rapport fédéral sur la sécurité des transports publics montre une hausse marquée des accidents impliquant des tramways en 2024. Une campagne de sensibilisation massive rappelle une règle d'or: le tram est toujours prioritaire, même face aux piétons. L'enjeu est de créer de nouveaux réflexes chez les usagers (piétons, cyclistes, automobilistes) pour garantir une cohabitation sereine.

Le compte à rebours est lancé. Après une journée portes ouvertes prévue le samedi 2 mai, la mise en service commerciale et une grande fête populaire auront lieu d'ici à la fin de l'année. ■