

Le projet de prolongement du tram au-delà de Renens s'enlise à cause de trois oppositions

Mobilité La poursuite de la ligne jusqu'à Villars-Sainte-Croix a reçu ses financements il y a un an, mais les négociations sont au point mort entre les TL et des entreprises touchées par le projet. Des recours en justice sont possible.

Chloé Din

D'ici à la fin de l'année, on pourra prendre le tram entre Lausanne et Renens. C'est presque certain, alors que le chantier de la ligne s'achève et que les premières rames circulent déjà pour des tests. Mais alors que les projecteurs sont braqués sur ce premier tronçon du projet, son prolongement – à travers Écublens, Crissier, Bussigny et Villars-Sainte-Croix – n'a plus donné de nouvelles depuis des mois. Les raisons commencent à se faire jour et laissent poindre un risque d'enlèvement.

Aux dernières nouvelles, le projet – devisé à 290 millions – a vu ses crédits de construction validés au printemps 2025 par le Grand Conseil (62% des coûts pour le Canton) et par les communes concernées (8%), le reste étant porté par la Confédération. Il a toutefois deux cailloux dans la chaussure: le traitement des oppositions fait du surplace et la décision d'approbation des plans par l'Office fédéral des transports (OFT) se fait attendre.

Des cas «complexes» à Bussigny

Le premier caillou est peut-être le plus gênant. Pour rappel, lors de sa mise à l'enquête en 2021, le projet avait récolté 40 oppositions. Trois ans plus tard, en novembre 2024, quatre d'entre elles donnaient lieu à des négociations «complexes», selon le Conseil d'État. Et aujourd'hui? Le constat n'a pas beaucoup changé: «Il reste trois cas complexes qui n'ont abouti à aucun accord», informe Christophe Jemelin, directeur du développement de l'offre et grands projets au sein de Transports publics de la région lausannoise (TL).

Qui sont ces opposants qui résistent encore? Parmi eux, le D^r Michel Sergent est connu pour être le propriétaire de plusieurs cliniques dentaires en Suisse romande, dont l'une se situe à Bussigny, justement sur le futur tracé. «Nous ne sommes pas contre le tram, mais avec le projet tel



Depuis début mars, les nouvelles rames du tram circulent déjà entre Lausanne et Renens pour des tests. Ce premier tronçon de la ligne doit être mis en service fin 2026, tandis que le prolongement jusqu'à Villars-Sainte-Croix est encore en projet. Yvain Geneva

qu'il est conçu, l'accès à notre clinique va être très gravement affecté. Voilà pourquoi nous avons fait opposition. S'il le faut, nous irons jusqu'au Tribunal fédéral.»

Le sujet est d'autant plus sensible que le projet est très attendu dans les communes concernées, où diverses sources politiques s'interrogent sur les motivations des opposants. Michel Sergent, lui, explique: «Il y va du principal atout de notre établissement, qui est la plus grande clinique dentaire privée de Suisse. Le projet comprend la suppression de notre parking patients de 17 places devant le bâtiment et c'est une offre essen-

tielle pour notre patientèle, qui est souvent âgée et à faibles revenus et vient de loin pour nos tarifs. D'autre part, il est prévu de supprimer l'accès à une halle de stockage que nous utilisons pour l'ensemble de nos cliniques en Suisse romande.»

L'entrepreneur ajoute avoir fait appel à un expert externe pour proposer des alternatives: «Sa conclusion est sans appel: le tram peut tout à fait se faire sans impacter l'accès à la clinique. Je ne place pas notre intérêt avant ceux de ce projet. Les deux sont parfaitement conciliables. Malheureusement, les TL n'entrent pas en matière.»

Aussi parmi les opposants toujours en négociation, l'entreprise Volenergy est propriétaire de deux stations BP le long du tracé du tram à Bussigny. Sa position est similaire: «Notre opposition ne vise pas le tram en soi, et je suis convaincu qu'il se construira. Toutefois, pour l'une de ces deux stations essence, le projet nous prive d'un quart de la surface du terrain. Et sur l'autre, nous estimons qu'il compromet la sécurité de l'accès des camions», explique Cristoph Löttscher, responsable immobilier de Volenergy, qui précise qu'il n'a plus de nouvelles du projet de tram depuis juin dernier.

Du côté des TL, on ne donne pas plus de précisions sur la tenue des oppositions restantes, ni sur la conduite de ces négociations, celles-ci étant toujours en cours. En plus des trois cas «complexes», ils précisent toutefois que onze autres oppositions sur les 40 initialement déposées sont «en bonne voie d'être résolues par le biais d'une convention» et que 26 ont déjà été retirées à la suite d'accords à l'amiable. Pour illustrer le chemin parcouru, ils notent que pas moins de la moitié des parcelles touchées avait suscité une opposition en 2021.

Les négociations avec les propriétaires expropriés ne sont pas la seule raison de cette mise en stand-by. Au printemps 2025, lors de l'approbation des crédits de construction, la décision d'approbation des plans par l'Office fédéral des transports (OFT) était attendue pour juillet 2025. Aujourd'hui, l'OFT confirme qu'elle n'a pas encore été rendue, mais qu'elle est prévue pour le second semestre de cette année, sans donner plus de détails.

Le spectre du 1^{er} tronçon entre le Flon et Renens

Selon les TL, plusieurs raisons expliquent ce report: «L'OFT a demandé des compléments techniques et des adaptations. Et il a fallu approfondir certaines études et répondre à des questions détaillées.» Et d'ajouter qu'une telle durée de procédure n'est pas exceptionnelle dans ce type de projet, construit en surface.

Les TL assurent en tout cas que le report de la décision d'approbation des plans (DAP) n'est pas lié à la poursuite des tractations avec les derniers opposants. Si celles-ci n'aboutissent toujours à rien, cette DAP comprendra la levée de ces oppositions restantes... ce qui ouvrira la voie à des recours en justice. Et après? S'il n'y a pas de recours, le chantier du prolongement du tram pourrait commencer dès l'an prochain, au premier semestre 2027. Selon les TL, les premiers passagers pourraient alors circuler entre Renens et Villars-Sainte-Croix à l'horizon 2031.

S'il y a des recours – éventuellement jusqu'au Tribunal fédéral – difficile de dire à quoi ressemblera le calendrier du projet. Cette éventualité rappelle en tout cas les affaires judiciaires qui ont marqué le premier tronçon entre Lausanne-Flon et Renens. Pour rappel, celui-ci avait été mis à l'enquête en 2012 et validé par l'OFT en 2016, mais il avait fallu attendre 2020 pour la levée des derniers recours par le Tribunal administratif fédéral.