

Communiqué de presse

Axes forts de transports publics

Un tram pour renforcer considérablement l'efficacité du réseau de transports publics de la région lausannoise

Le Conseil d'Etat soumet au Grand Conseil pas moins de quatre projets de décrets pour améliorer fortement la mobilité de l'agglomération Lausanne-Morges. Il s'agit notamment de lancer la réalisation du chaînon manquant entre les RER et les lignes de bus: un tram entre le Flon et Renens. La construction de ses infrastructures représente un investissement de 287 millions de francs pour le Canton. Dans le même temps, les communes de Crissier, Renens, Prilly et Lausanne soumettent à leurs pléniums les rapports-préavis permettant la réalisation de cette première étape des axes forts de transports publics, comprenant également plusieurs tronçons de lignes de bus à haut niveau de service (BHNS).

Le retour du tram entre le Flon et Renens représente une étape majeure pour améliorer la mobilité au cœur de l'agglomération Lausanne-Morges. En effet, si les RER permettent un accès rapide depuis l'ensemble du canton à cette région, ils ne peuvent pas offrir une desserte locale de qualité. Celle-ci est aujourd'hui assurée par des lignes de bus saturées, fortement soumises aux aléas du trafic et ne reliant pas rapidement et de manière fiable les différents pôles de correspondances avec les réseaux ferroviaires et de métros que sont le Flon, Prilly-Malley et Renens. Un fort développement de ces deux dernières gares est d'ailleurs attendu avec les mises en service de la quatrième voie CFF Lausanne-Renens et de la fréquence 15 minutes du RER vaudois, prévu à l'Horizon 2020.

Le tram permettra de relier les différents quartiers situés entre le Flon et Renens. Plus de 11 millions de voyageurs sont attendus sur cette nouvelle ligne lors de sa mise en service. Pour permettre la construction de son infrastructure, le Conseil d'Etat demande au Grand Conseil d'accorder un prêt conditionnellement remboursable de 287 millions de francs aux Transports publics de la région lausannoise (tl). Cette participation cantonale au projet s'ajoute aux 80 millions de francs déjà accordés par les chambres fédérales dans le cadre des projets d'agglomération. En outre le gouvernement sollicite l'autorisation d'accorder une garantie d'emprunt aux TL à hauteur de 111 millions pour leur permettre la construction du garage atelier et l'acquisition du matériel roulant nécessaire à l'exploitation de cette première étape de la ligne.

Dans un premier temps, les trams circuleront toutes les 6 minutes entre le Flon et Renens. Cette cadence permettra de garantir le transport de 2750 voyageurs par sens et par heure dès sa mise en service, avec des possibilités d'augmentation de sa capacité pour dépasser 4000 à long terme. Aujourd'hui la ligne de bus 17 des tl, totalement saturée aux heures de pointe, ne peut pas dépasser le cap de 1500 usagers horaires, avec une vitesse commerciale de 14, et de très fortes variations et irrégularités en fonction du trafic. Circulant intégralement en site propre et bénéficiant d'une priorité dans les carrefours, le tram se déplacera à 20 km/h de moyenne avec une excellente régularité et des horaires garantis.

Communiqué de presse

Ce projet s'inscrit dans une vision à long terme pour le développement des transports publics de l'Agglomération Lausanne-Morges. Voilà pourquoi le Conseil d'Etat demande également au Grand Conseil d'accorder des crédits d'études de 14 millions de francs pour finaliser le projet de prolongement du tram en direction de Villars-Sainte-Croix et de 5,5 millions de francs pour les prochaines étapes des bus à haut niveau de service (BHNS).

Derrière cet acronyme se cachent les lignes principales de trolleybus de l'agglomération, exploitées avec des véhicules de grande capacité, bénéficiant sur la chaussée d'une proportion importante de voies réservées et de priorités élevées aux carrefours. De quoi assurer à une haute vitesse commerciale de 18km/h et un respect des cadences. Ces axes forts de transports publics offrent des performances proches d'un tram sur des lignes dont la demande ne justifie pas la construction d'une infrastructure lourde.

Pour donner un coup de pouce aux communes chargées de réaliser les aménagements routiers nécessaires aux BHNS, outre la subvention de 19 millions de francs déjà accordée par les chambres fédérales dans le cadre des projets d'agglomération, le Conseil d'Etat propose une subvention globale de 20 millions de francs pour l'ensemble des projets prévus lors de la première étape, liée fortement à la mise en service du tram.

Conjointement au développement du réseau de métros, le tramway et les BHNS sont une des principales mesures du projet de l'agglomération Lausanne-Morges dont on rappelle qu'elle devrait accueillir quelque 112 000 habitants et emplois supplémentaires à l'horizon 2030. Le développement conjoint des transports publics internes et comme ceux conduisant à l'agglomération est nécessaire tant à son développement économique, vital pour le Canton puisqu'elle accueille environ le 50% des emplois cantonaux, qu'à la qualité de vie de ses habitants actuels et futurs.

Quatre communes préparent l'arrivée du tram

La réalisation de l'infrastructure du tram est financée par le Canton et la Confédération. Les communes saisissent l'opportunité de réaliser conjointement au projet de tram divers travaux (extensions de réseaux souterrains, divers projets de requalification) et en assument les frais. Elles participent également financièrement à la remise à neuf de divers réseaux dont le tram implique le déplacement (assainissement, éclairage public). Les Municipalités de Crissier, Renens et Prilly soumettent ainsi à leurs conseils communaux plusieurs rapports-préavis pour financer ces réalisations et accueillir le tram leur territoire, en coordination avec la présentation des décrets cantonaux. La Municipalité de Lausanne fait de même et soumet en outre à son conseil communal les crédits nécessaires à la réalisation de la partie centrale du réseau de BHNS entre l'avenue de Morges et la place Saint François.

Pour la Ville de Prilly, ce projet de tram est une réelle opportunité pour la collectivité prillérane. En effet en plus d'un nouveau mode de transport dans un site destiné à accueillir de nombreux usagers, l'arrivée, ou plutôt le passage du T1 à Malley sera une réelle valeur ajoutée au très important prévu en ce lieu, Centre sportif compris. De plus, au niveau architectural, la prolongation du Viaduc du Galicien, plébiscitée de toute part, permettra la création d'une transparence et perméabilité bienvenues dans ce secteur sud de la commune.

Communiqué de presse

Pour Lausanne, le projet de BHNS comprendra des aménagements sur le tronçon entre Prélaz-les-Roses et la place Saint-François. Par ailleurs, et pour permettre le passage de la ligne de BHNS, la Ville de Lausanne entamera des travaux importants de rénovation sur le Grand-Pont. La Commune de Lausanne profite également des travaux du futur tram pour réaménager certains espaces publics, investir dans son patrimoine routier, et rénover et étendre les réseaux souterrains situés sur son territoire et celui des communes avoisinantes. Aussi, elle met également à disposition des ressources techniques pour coordonner les interventions sur ces différents chantiers.

Pour Renens, la venue du tram sur la rue de Lausanne induit une conséquence fonctionnelle majeure: la mise en double sens de l'avenue du 14 Avril, qui va accueillir le trafic de transit venant de l'ouest offrant ainsi au tram un site propre et au centre-ville une tranquillisation de la circulation. Si ces incidences routières sont prises en charge par le projet axes forts, la requalification de l'espace public est à la charge de Renens, en collaboration avec Crissier. Le mail du Marché, espace carré arborisé à cheval sur l'avenue du 14 Avril symbolise la mutation de cette avenue d'un axe routier à une rue de cœur de ville. Cette requalification en rue urbaine inclut la suppression de 2 passages piétons inférieurs et l'aménagement de trottoirs et de pistes cyclables. Le terminus provisoire du tram, sur la place Nord de la gare, est également un élément marquant qui se fera en étroite synergie avec les 4 communes participant à la rénovation de la gare et à sa passerelle «Rayon vert». Par ailleurs, la construction de la plateforme du tram implique le déplacement de toutes les infrastructures souterraines, offrant une opportunité d'accélérer la mise en séparatif des réseaux d'eaux claires et usées. Le préavis communal demandant l'ensemble des crédits d'ouvrage d'accompagnement du tram sera déposé au Conseil communal de mai, avec une demande de crédit d'investissement se montant à près de 14 millions.

Pour Crissier, l'aménagement du terminus provisoire du tram à la gare de Renens, à quelques dizaines mètres des limites communales, va modifier les conditions actuelles de circulation dans le sud de Crissier. Une dépose minute sera aménagée et un important réaménagement routier sera entrepris à proximité du Pont-Bleu et à la rue du Jura, en prolongement de la mise en double sens du 14-Avril. Un important bassin de population du sud de Crissier va bénéficier de ce nouvel axe fort de transport public ainsi que de son prolongement prévu jusqu'à Villars-Site-croix, via le boulevard de l'Arc-en-Ciel. Dans tout ce secteur appelé à un grand développement, la mobilité sera considérablement améliorée.

Bureau d'information et de communication de l'Etat de Vaud

Lausanne, le 21 avril 2016

Renseignements complémentaires: DIRH, Nuria Gorrite, Conseillère d'Etat, 021 316 70 01. Lausanne, Olivier Français, Municipal des travaux, 021 315 52 00, Renens, Marianne Huguenin, syndique, 070 424 38 42. Prilly, Alain Gillièron, Syndic, 079 347 53 12. Crissier, Michel Tendon, tl. Samuel Barbou, responsable de la réalisation du tram, 021 649 04 99.