

Conseil communal de Lausanne

Initiative : interpellation urgente

Titre : Tram lausannois : la Municipalité va-t-elle transformer le tracé en un vrai parcours de fraîcheur avant qu'il ne soit trop tard ?

Initiant-e(-s) : Virginie CAVALLI

La canicule de cet été 2026 aura eu au moins un mérite : révéler, avant même sa mise en service, le talon d'Achille du nouveau tram lausannois. Sur le tronçon lausannois, la plateforme et la plupart des arrêts ont été réalisés presque entièrement en revêtement minéral. Résultat : des températures au sol dépassant 45 degrés le long des voies, sans parler des abris des arrêts qui se transforment en véritables fours. Il s'agit donc d'un trajet rendu difficilement praticable plusieurs mois par année pour les personnes âgées, les familles avec de jeunes enfants ou les personnes malades – précisément celles qui dépendent le plus des transports publics.

Ce dossier illustre une nouvelle fois un problème récurrent des grands projets d'infrastructure lausannois : on planifie sur plusieurs années sans intégrer suffisamment tôt les standards climatiques que ces mêmes infrastructures devront pourtant respecter dès leur mise en service. Le secteur de la gare, où les rails emmagasinent et rayonnent la chaleur, est déjà l'un des points les plus chauds de la ville. À deux pas, Plateforme 10 et le MCBA montrent qu'un projet non pensé pour les chaleurs futures peut rester une véritable plancha malgré des correctifs de fortune – une erreur qu'il serait regrettable de répéter pour le tram sur le territoire lausannois.

Des solutions existent pourtant, y compris dans notre propre agglomération : Renens et Prilly ont su intégrer des revêtements moins chauffants sur leurs tronçons. Ailleurs en Europe, plusieurs villes montrent qu'un tram et une politique climatique cohérente ne sont pas incompatibles : à Strasbourg, un tiers du réseau de tram est engazonné depuis 1994 ; à Bordeaux, plus de 20 km de plateformes sont végétalisées, avec des essences résistantes à la sécheresse testées depuis 2024 ; à Stuttgart, la végétalisation des voies fait partie intégrante de la stratégie climatique de la ville ; à Utrecht, plus de 300 toits d'arrêts de bus et de tram ont été végétalisés pour rafraîchir l'air et retenir l'eau de pluie. Lausanne peut mieux faire pour son projet phare de mobilité de la décennie.

Un tracé inconfortable ou inaccessible durant 4 à 5 mois de l'année revient à exclure les publics les plus vulnérables d'un service public financé collectivement – alors même que les canicules vont continuer de s'allonger et de s'intensifier. Il est encore temps d'agir, tant sur les aménagements déjà réalisés que sur les tronçons à venir.

Conseil communal de Lausanne

Nous posons les questions suivantes à la Municipalité :

1. Diagnostic thermique

La Municipalité dispose-t-elle de mesures de température au sol le long du tracé du tram et à ses arrêts ? Si oui, quels résultats en ressortent, et confirment-ils les températures de plus de 45 degrés relevées cet été ?

2. Choix initial du revêtement

Pourquoi le choix d'un revêtement presque entièrement minéral a-t-il été retenu pour la plateforme et les abords du tram, alors que les enjeux de canicule urbaine étaient déjà largement documentés au moment de la conception du projet ? Des alternatives (surfaces drainantes, revêtements clairs ou moins chauffants) ont-elles été étudiées, et pourquoi n'ont-elles pas été retenues ?

3. Mesures correctives sur le tronçon existant

Quelles mesures correctives la Municipalité envisage-t-elle sur les tronçons déjà réalisés (plateforme, abords, arrêts) pour réduire la température ressentie, au-delà des arbres déjà plantés ? Selon quel calendrier ?

4. Tronçon Flon-Port Franc

Les autorités en charge de la gestion du projet de tram nous ont certes affirmé qu'il n'était possible de planter des arbres pour des raisons techniques sur le tronçon Flon-Port-Franc. Est-ce que d'autres mesures assurant des températures supportables en été pour les usagers de ce tronçon ont-elles été envisagées ? (par exemple couverture végétale partielle ou totale de certaines zones).

5. Arrêts vitrés et minéraux

Les arrêts du tram, entièrement vitrés et minéraux, font-ils l'objet d'une réflexion spécifique, notamment sur la végétalisation de leurs toits ou encore sur la pose de couverts légers créant de l'ombre, à l'image de ce qui se pratique déjà ailleurs en Europe ?

6. Place Chauderon

La Municipalité peut-elle garantir que le cahier des charges des aménagements à venir de toutes les interfaces du M3 (à l'instar de la place Chauderon) intégreront d'emblée des exigences de canopée continue, de surfaces perméables et de toitures végétalisées aux arrêts ?

7. Revêtements moins chauffants

La Municipalité a-t-elle évalué les revêtements moins chauffants mis en œuvre à Renens et à Prilly ou comme réalisé cet été par les TPG sur la Rue de Carouge ? Une généralisation de ce type de solution est-elle envisagée pour le réseau lausannois ?

Conseil communal de Lausanne

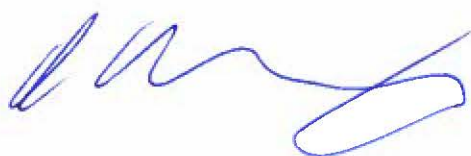
Lausanne, le 8 septembre 2026

Signataire(s) :

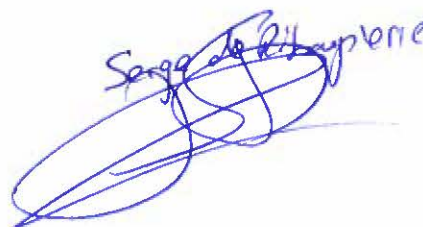
Virginie Cavalli

Virginie
Cavalli

(signature manuscrite)



Olivier Thorens
O. Th





Alexandra Gaber
A. Gaber

Vincent Vorin


Séverine Evéqua
S. Evéqua

Jean-Paul Béguin

Nathalie Baret
