

Lausanne et région

Avec sa «gare routière», le super-bus fait quinter

Ouest lausannois
Les aménagements de la ligne de bus rapide récoltent des oppositions, en particulier au terminus de Crissier

Chloé Banerjee-Din

On l'a vu circuler dans les rues de Lausanne tout le mois de septembre. Après le tour de piste, le trolleybus à double articulation ultrarapide qui doit relier Lutry à Crissier à l'horizon 2022 entre désormais en zone de turbulences. La semaine passée s'est achevée la mise à l'enquête pour les aménagements routiers liés au projet de BHNS, ou bus à haut niveau de service, à Prilly, Renens et Crissier. Résultat des courses: environ 15 oppositions ont été déposées.

Sur cette future ligne rapide, les Transports lausannois (TL) prévoient de faire circuler une toute nouvelle flotte de véhicules d'une capacité de 150 passagers. Mais surtout, afin d'assurer les cadences, les BHNS auront la priorité sur tous les autres usagers et auront même leur voie réservée sur environ 70% du tracé.

Réaliser ce nouvel axe implique toutefois un vaste chantier, avec au menu - entre l'arrêt Huttins, à Prilly, et l'arrêt Bré, à Crissier - l'élargissement de la chaussée en plusieurs endroits, le réaménagement de tous les carrefours, mais aussi la création de cinq nouveaux giratoires, dont certains auront la particularité d'être percés pour permettre aux bus de passer tout droit. Pour les trois communes de l'Ouest lausannois, le coût du projet est évalué à quelque 37,2 millions de francs, auxquels s'ajoutent des financements de la Confédération et du Canton à hauteur de près de 17 millions de francs.

Expropriations

«Il n'y a pas d'opposition d'associations. C'est en tout cas un point important pour le projet», relève d'abord Samuel Fréchet, responsable du projet BHNS au sein des TL. Sur la quinzaine d'oppositions, toutes viennent de particuliers: cinq à Renens et en tout cas dix à Crissier, où se concentrent les critiques les plus sérieuses. «Une partie d'entre elles ont été déposées par des personnes qui doivent être expropriées et qui ne sont pas d'accord, notamment avec le prix du mètre carré offert



L'arrêt Bré, à Crissier, est conçu comme un hub pour les bus rapides de la ligne BHNS. URBAPLAN

en compensation», détaille le syndic de Crissier, Stéphane Rezzo. Dans chaque commune, des contacts ont été pris avec les propriétaires potentiellement touchés plusieurs mois avant la mise à l'enquête, et les négociations se poursuivront jusqu'à ce que des ac-

cords soient trouvés, précise Samuel Fréchet.

Mais le BHNS suscite aussi des oppositions de principe, surtout à Crissier: «Certains estiment que le projet est luxueux et disproportionné», détaille Stéphane Rezzo. L'impact sur la commune est

quand même massif. Il y aura deux nouveaux ronds-points et un arrêt qui sera presque une gare routière. Ce ne sera pas une simple halte de bus.» L'arrêt Bré, à Crissier, sera le terminus provisoire du BHNS en attendant le prolongement de la ligne vers Bussigny en 2027. Il est toutefois prévu de l'aménager comme un hub permettant d'accueillir les autres lignes desservant le secteur, de remettre à l'heure les BHNS et de leur faire faire demi-tour en direction de Lausanne.

Le suspense va durer à Lausanne et dans l'Est

● La ligne du BHNS n'est pas au bout de ses peines, puisqu'elle connaîtra encore d'autres mises à l'enquête dans l'Est lausannois, à Pully, Paudex et Lutry. Sur cette partie du tracé, la facture des aménagements est estimée à un peu plus de 43 millions de francs pour les trois communes, à quoi s'ajouteront environ 9 millions de financements fédéraux et cantonaux.

Selon un calendrier un peu décalé par rapport aux communes de l'Ouest, le projet est actuellement au stade des négociations préliminaires avec les propriétaires concernés, en particulier à Lutry, où se concentrera une grande partie des aménagements. La Commune doit en effet investir pas moins de 31,7 millions dans le projet, entre autres pour construire un giratoire à la place du pont routier qui se trouve à l'entrée de la ville en arrivant de

Paudex. «On peut craindre que les discussions prennent un peu plus de temps à Lutry que dans les autres communes et entraînent un retard», soulève Gil Reichen, syndic de Pully. Le municipal lutryen chargé de la Mobilité, Kilian Duggan, parle toutefois d'une mise à l'enquête conjointe du projet pour la fin du premier trimestre 2018.

Mais les incertitudes les plus concrètes pesant sur le BHNS se situent sans doute à Lausanne même. Dans la capitale, le projet a été mis à l'enquête en 2012 déjà, en même temps que celui du tram, et reste pour l'instant bloqué par les oppositions. L'autorisation de construire a fait l'objet de cinq recours auprès du Tribunal administratif fédéral, qui pourrait trancher d'ici à la fin de l'année. En cas de recours au Tribunal fédéral, le chantier lausannois du BHNS pourra commencer, au mieux, fin 2018.

Pas de retard prévu

«Nous ne pensons pas a priori que ces oppositions auront un impact sur le calendrier du projet», tempère Samuel Fréchet. Selon les documents mis à l'enquête, les crédits de construction devraient ainsi être demandés début 2018. Quant au chantier, il pourrait commencer dès l'été prochain et être achevé en 2021 sur le tracé Prilly-Crissier.

Il reste que la ligne du BHNS ne concerne pas uniquement l'Ouest lausannois, mais également Lausanne, Pully, Paudex et Lutry, ce qui suscite son lot d'appréhensions (*lire ci-contre*). «On peut dire que les choses se passent nettement mieux ici que sur le tracé à l'est de Lausanne», avertit notamment Alain Gillieron, syndic de Prilly et président du comité de projet BHNS.



Les aménagements du BHNS en images sur BHNS.24heures.ch