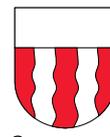




Commune
de Bussigny
-près-Lausanne



Commune
de Crissier



Commune
de Renens



Commune
de Villars
-Sainte-Croix

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Renens, le 3 mai 2012

Prolongement du tram t1 entre Renens-Gare et Croix-du-Péage : solides arguments pour continuer sans attendre

Un rapport d'étude offrant une analyse synthétique et une vision stratégique sur le prolongement du tram t1 entre Renens-Gare et Croix-du-Péage, dans l'Ouest lausannois, vient d'être publié. Il a été transmis par le Bureau du Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL) aux autorités cantonales et aux instances décisionnelles du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM). Ses résultats appuient la ferme demande des Communes d'inscrire le prolongement du tram en priorité A (horizon 2015-2018) dans le PALM qui sera transmis à Berne prochainement ainsi que leur appel à lancer sans attendre l'étude d'avant-projet.

Les résultats de l'étude qui s'est penchée sur le prolongement du tram t1 entre Renens-Gare et Croix-du-Péage, en passant par le boulevard de l'Arc-en-Ciel, apportent des éléments nouveaux et concrets. Ceux-ci confirment l'Ouest lausannois, et en particulier les quatre communes de Bussigny-près-Lausanne, Crissier, Renens et Villars-Sainte-Croix, dans leur détermination à voir se réaliser au plus vite la seconde étape de la ligne du tram t1. Ils les renforcent dans leur volonté d'inscrire ce prolongement de la ligne du t1 en priorité A (horizon 2015-2018) dans le PALM 2e génération qui sera remis en juin 2012 à la Confédération pour examen en vue d'un éventuel cofinancement par le biais du fonds d'infrastructure fédéral.

L'étude montre en effet que la ligne t1 entre Renens-Gare et Croix-du-Péage pourrait atteindre la rentabilité dès 2020 (un transport public urbain étant considéré comme rentable si le revenu des titres de transport des passagers couvre plus de 60% des coûts d'exploitation et de maintenance du réseau et du matériel roulant). C'est le logiciel utilisé pour le Glattalbahn, dans la périphérie nord de Zurich, qui a permis ce calcul. Son résultat est d'autant plus crédible qu'il a été basé sur l'hypothèse très prudente d'un transfert modal de la voiture vers le tram de 10% seulement, là où le SDOL et le PALM tablent sur un effet du tram beaucoup plus important.

L'étude montre aussi que d'importants projets d'urbanisation et de construction, bien que souhaités dans le cadre de la politique appliquée par le PALM et le SDOL, tardent à se réaliser dans l'attente de la ligne de tram. C'est notamment le cas au centre du secteur de l'Arc-en-Ciel (près de 80'000 m² de surfaces déjà envisagées par des avant-projets) et, à l'ouest de la gare de Renens, dans le secteur du Pont Bleu. Ces projets, favorisant une mixité entre habitat, activités et commerces, sont pourtant désormais rendus possibles grâce au Plan directeur localisé (PDL) Arc-en-Ciel élaboré dans le cadre du SDOL et ratifié par le Conseil d'Etat début 2010. Par ailleurs, d'autres projets plus avancés dans ces secteurs stratégiques risquent de prendre de fausses directions si le tracé exact de la ligne et la position des arrêts du tram ne sont pas déterminés auparavant.

Plusieurs études d'urbanisation le long de la future ligne du tram à l'ouest de Renens ont été réalisées dans le cadre du SDOL ces dernières années. La dynamique qui en résulte et l'émergence de projets de construction pourraient aujourd'hui souffrir d'un retard des études portant sur le tram. La coordination de l'urbanisation et du développement des transports est un principe essentiel à la base du SDOL et de la politique d'agglomération. Il contribue à ne pas laisser des décalages trop grands se créer.