



Lausanne-Renens: du tram au... tram!



VERISSIMO

Philippe Kottelat

«Le tram revient». La phrase a fusé, comme un cri du cœur. C'était mardi dernier, à Renens. La présidente du Conseil d'Etat vaudois, Nuria Gorrite, ne dissimulait alors pas son soulagement en annonçant que les travaux du futur tram appelé à relier l'Ouest lausannois à la capitale vaudoise allaient enfin pouvoir commencer. Enfin! Après 9 ans de tergiversations, dues notamment à de nombreuses oppositions. On y reviendra pas! La Suisse est ainsi faite. Quand un projet d'ampleur est proposé à la population, il faut généralement compter quelques longues années avant que son chantier effectif ne puisse débuter.

A ce titre, l'exemple du métro m2, autre composante de la mobilité douce lausannoise, est tout aussi révélateur. Ses premiers travaux ont commencé en février 2004 et il a été inauguré en septembre 2008, mais sa conception avait déjà été imaginée dans les années 80-90 sous le règne d'hommes politiques qui se chamaillaient parce que beaucoup trou-

vaient incongru de l'amener jusqu'à Epalinges. «Y'a rien là-haut, c'est la campagne!» tonnaient ses opposants. La suite, on la connaît. Ce métro est une réussite incontestable et chacun s'accorde à dire aujourd'hui qu'il aurait dû aller, non pas jusqu'à Epalinges, ce qui fut obtenu après de longs combats, mais jusqu'au Châlet-à-Gobet, ce qui aurait sans doute permis de régler une grande partie des problèmes liés à l'afflux de voitures sur la route de Berne, l'un des axes nord les plus embouteillés de Lausanne. La démocratie directe a ses avantages... et ses inconvénients et nul n'est prophète en son pays.

Hormis le retard pris, il convient toutefois de souligner que ce futur tram est un nouvel atout d'importance dans la mise en place de la mobilité de demain. Avec un autre paradoxe à relever tout de même: s'il fait désormais partie du futur de Renens et de Lausanne, il fait aussi partie de leur passé puisqu'il y circulait avant de

disparaître dans les années 1960, remplacé par le trolleybus et la voiture individuelle, considérée alors comme le symbole de la modernité triomphante. Les temps ont changé. Aujourd'hui, face au double défi du réchauffement climatique et de la pression démographique, le développement d'une mobilité urbaine douce et de qualité se justifie pleinement. Mais cette mobilité se doit aussi d'être multimodale, complémentaire et adaptée à chaque type de déplacement. Ce qu'a résumé avec bonheur Nurria Gorrite sur les ondes de la RTS après le lancement officiel des travaux, en précisant que ce tram offrirait une alternative à la voiture en ne faisant pas des automobilistes des parias. Et que le développement de la mobilité douce ne consistait pas à opposer les modes de transports entre-eux, mais résidait dans un dialogue constructif. Ce que certain(e)s ont parfois malheureusement oublié en ville de Lausanne. ■