



Le tram fait face à quarante oppositions

Renens-Villars-Sainte-Croix Mis à l'enquête en novembre dernier, le prolongement du tram provoque la réaction de propriétaires menacés d'expropriation.

Après la mise à l'enquête, de longues négociations s'ouvrent désormais pour le projet de prolongation du tram entre Renens et Villars-Sainte-Croix. Cet été, les premiers travaux de construction de la ligne T1 ont commencé pour tronçon au départ de Lausanne-Flon. En novembre dernier, les 3,1 km supplémentaires que doit couvrir le tram jusqu'aux confins de l'Ouest lausannois ont été soumis aux éventuelles oppositions. Résultat des courses, celles-ci sont au nombre de 40 et concernent pour moitié des propriétaires qui contestent l'expropriation de terrains touchés par le projet.

Négociations en cours

«Le projet est conçu pour concentrer son implantation sur le domaine public disponible, mais des emprises sur des parcelles privées sont néanmoins nécessaires, explique Marius Basty, chef de projet aux Transports publics lausannois. Une commission immobilière nommée par le Conseil d'État est mandatée pour mener les négociations avec les propriétaires-riverains concernés.»

Il précise que sur ce projet dévisé à 200 millions de francs, un budget spécifique sera alloué pour financer les acquisitions foncières, qui concernent en tout 80

parcelles. Les TL ont jusqu'à la fin de l'examen technique du projet par l'Office fédéral des transports, courant 2023, pour lever les oppositions et négocier avec les propriétaires. Après cela, ceux-ci pourront encore déposer des recours en justice.

Pas de blocage du trafic

L'autre moitié des oppositions concerne des éléments techniques du projet. «Il s'agit notamment d'entreprises pour lesquelles l'accès de véhicules poids lourds ne sera plus aussi fluide en raison de l'infrastructure du tram», détaille Marius Basty. Du côté de Bussigny, des opposants redoutent également de voir le trafic perturbé sur le carrefour de la Croix-de-Plan, que le tram devra traverser selon le projet mis à l'enquête. «Les opposants craignent des coupures de trafic comme au carrefour de la Bour-

donnette au passage à niveau du métro M1. Le tramway sera en mesure de traverser le carrefour sans bloquer le carrefour, car sa phase de traversée se fera simultanément à d'autres mouvements routiers déterminants.»

Mesures antibruit

«Une partie des oppositions, enfin, viennent de riverains qui s'inquiètent des nuisances sonores, explique Marius Basty. Mais l'aménagement de la ligne sera au contraire l'occasion de doter la chaussée d'un revêtement phonoabsorbant, et la plateforme où circulera le tram sera dotée d'une dalle antivibrations.»

Pour rappel, ce deuxième tronçon du tram devrait desservir, sur six arrêts, les communes d'Écublens, Crissier, Bussigny et Villars-Sainte-Croix. À l'horizon 2027, l'ensemble de la ligne, depuis Lausanne, devrait transporter 15 millions de passagers par an dans treize rames de 300 places. **Chloé Din**



Le futur arrêt Arc-en-Ciel, à Bussigny, sur le boulevard du même nom, un axe aujourd'hui essentiellement routier. TL