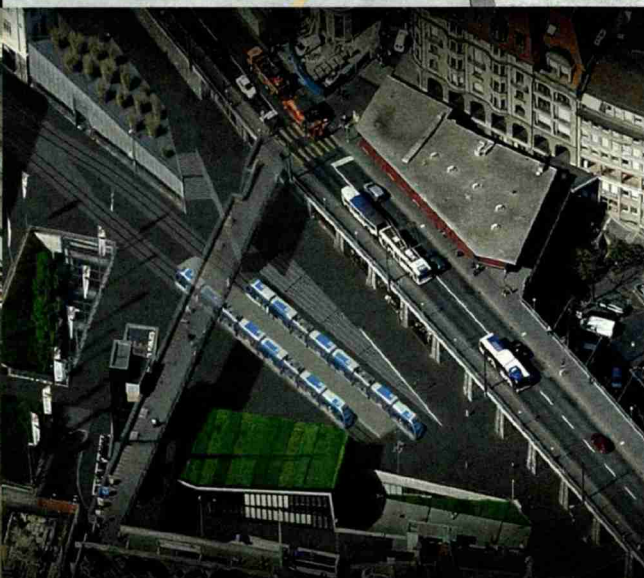
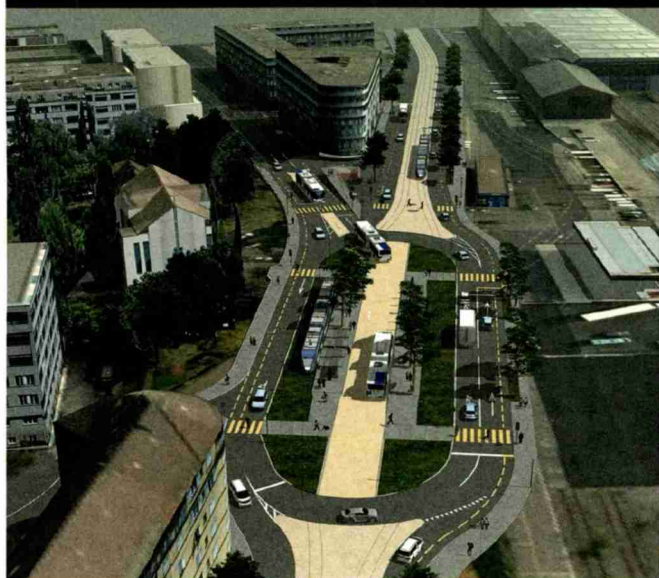
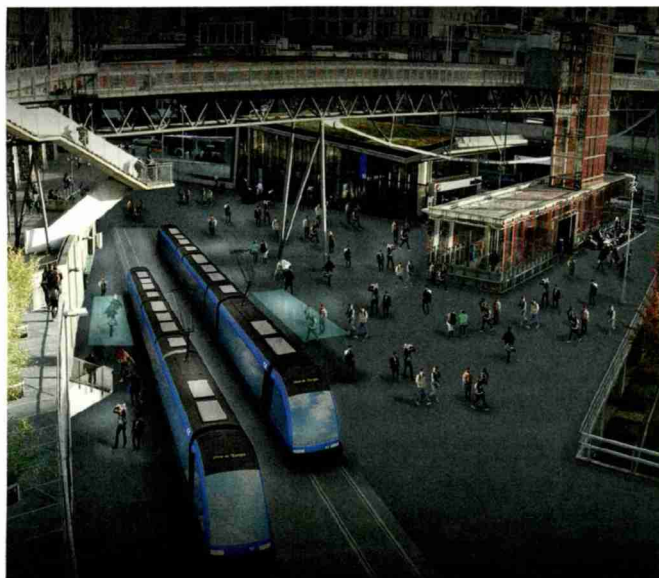


batimag.ch

Docu Media Suisse Sàrl
8803 Rüsclikon
044/ 724 77 77
www.batimag-online.ch

Genre de média: Médias imprimés
Type de média: Presse spécialisée
Tirage: 5'002
Parution: mensuelle

N° de thème: 862.021
N° d'abonnement: 1094419
Page: 50
Surface: 33'766 mm²



PROJET D'AGGLOMÉRATION LAUSANNE-MORGES

Infrastructure: un tramway sur la bonne voie

Première étape de réalisation des Axes forts de transport public urbain, au coeur du projet d'agglomération Lausanne-Morges, le projet de création du tram t1, reliant Renens à la Place de

l'Europe, avance sereinement. Interview de la directrice des Axes Forts, Rebecca Dougoud.

batimag.ch/tramway

[Skip to main content](#)

News : Projets

- 13.03.2014
- 12:15 heure

[« Retour à la vue d'ensemble](#)

[Tweet](#)



Projet d'agglomération Lausanne-Morges

Infrastructure: un tramway sur la bonne voie

Première étape de réalisation des Axes forts de transport public urbain, au coeur du projet d'agglomération Lausanne-Morges, le projet de création du tram t1, reliant Renens à la Place de l'Europe, avance sereinement. Interview de la directrice des Axes Forts, Rebecca Dougoud.



Mené conjointement par 26 communes de la région lausannoise, la ville et le canton, le projet les Axes Forts a dévoilé une nouvelle couleurs de son tracé en février dernier avec la modification de l'aménagement de la Place de l'Europe en gare d'arrivée de la ligne de tramway. En guise de rappel, ce projet de développement d'un grand réseau de transports publics sur plusieurs axes est prévu en anticipation des 70'000 habitants et emplois attendus d'ici 2020 dans l'agglomération Lausanne-Morges, qui abrite désormais près de 50% de la population et 60% des emplois du canton.

La réalisation de ce «réseau-t» est prévue en plusieurs étapes dont la première sera constituée par la mise en service du tramway entre Lausanne-Flon et Renens-Gare CFF qui permettra de desservir de manière optimale et à cadences élevées des secteurs denses ou appelés à se densifier, et de 5 tronçons de lignes de bus à haut niveau de service. Les étapes suivantes permettront de compléter le grand réseau, à savoir la desserte de la La Blécherette par un métro m3, la prolongation du tram vers l'Ouest (Bussigny, Villars-Ste-Croix) ainsi que l'achèvement du réseau des bus à haut niveau de service. Rebecca Dougoud a repris les rênes du projet en été 2012, à la suite du départ à la retraite de Michel Buthion. Interview.

Quelles étaient vos premières missions ?

Le projet abouti avait été mis en enquête publique. Très rapidement, nous avons été en lien avec l'office fédéral des transports par rapport à la procédure et au traitement des 130 oppositions. Le travail de la commission immobilière s'est poursuivi de manière très individuelle avec les propriétaires fonciers directement affectés par le tracé. En parallèle, les opposants ont été rencontrés, en particulier les opposants commerçants, rassemblés de manière collective. Ils ont été conviés à des soirées de discussions organisées par secteur géographique, en partenariat avec les services de la ville de Lausanne. Leurs préoccupations principales étaient liées à la gestion du chantier et au fonctionnement global à partir de la mise en service. Pour les rassurer sur ce second point, nous avons fait des stimulations de fonctionnement pour montrer concrètement comment le trafic se fera. Nous avons bon espoir de lever les oppositions dans les prochains mois. Parmi

mes autres missions, il y avait également des enjeux importants au niveau de la préparation du dossier pour l'équipe distincte qui va travailler sur la réalisation en parallèle à l'équipe de planification.

Quels sont les premiers objectifs visés par ce projet d'envergure?

Dans une première phase de réalisation pour laquelle nous espérons obtenir le permis de construire cet automne, le chantier ciblera la création de la ligne de tramway entre Lausanne-Flon et Renens-Gare. Mais aussi, en parallèle, les premiers éléments de deux lignes de bus est-ouest à haut niveau de service (BHNS), ainsi que des réaménagements en faveur des mobilités douces le long de ces mêmes axes. Ils bénéficient d'un co-financement pour le trafic d'agglomération sur la base de la décision des Chambres fédérales de 2010.

Rappelez-nous quel est le rôle de la future ligne de tramway dans l'agglomération en devenir ?

La création de la ligne t1 permettra un développement de l'Ouest lausannois. Il participera à la revalorisation du centre de Renens et à des friches industrielles transformées en quartiers d'habitation, notamment de Malley. Ce type de transport public assure une rapidité de déplacement, un confort supplémentaire pour les voyageurs, et un accès plus facile pour les personnes à mobilité réduite et les poussettes grâce à un plancher bas et un quai de desserte. Les tramways auront une forte cadence, ils circuleront en site propre avec une priorité au carrefour qui leur permettra d'avoir une bonne vitesse commerciale et un service régulier. La liaison Renens-Gare/Lausanne-Flon, s'effectuera en quinze minutes avec une cadence comprise entre cinq et sept minutes aux heures de pointe pour un parcours de 4.6 km.

Quel sera son tracé exact ?

Au départ de la gare de Renens, il circulera sur la rue de Lausanne réservée à la mobilité collective et douce ainsi que pour les accès riverains. Il s'arrêtera à l'Hôtel de Ville de Renens, puis à Renens-Croisée où est projeté un futur quartier résidentiel sur d'anciennes friches. La station Perrelet et Galicien facilitera le transfert des passagers sur la nouvelle halte des CFF Prilly-Malley, une zone qui va être fortement densifiée. Son tracé passera également par Prélaz-les-Roses d'où les BHNS partiront en direction de Saint-François. Pour sa dernière ligne droite, le t1 passera devant l'Ecole des métiers, l'EPSIC, pour arriver à Port Franc. A partir de cet emplacement, la rue de Genève sera interdite aux véhicules privés. Le trafic des livraisons, urgences et bus de remplacement seront encore possibles, de même que l'accès aux parkings publics. Pour finir, le tramway terminera sa course à la Place de l'Europe.

Comment se déroule la gestion des oppositions?

Dans le cadre de la procédure d'approbation des plans actuellement en cours concernant le tram t1 de Lausanne à Renens et l'axe des BHNS entre Confrérie - St-François qui comprendra la fermeture au trafic individuel de l'axe Saint-François – Chauderon et la rue de Genève, nous avons rencontré les opposants à plus de 150 reprises. Les discussions, menées dans un climat d'ouverture et de dialogue, ont d'ores et déjà permis d'aboutir à des résultats concrets. Nous avons signé une convention avec les associations faitières représentatives des commerçants en janvier 2014. Le phasage du chantier a été repensé en vue de garantir l'accessibilité au centre-ville pendant la fermeture du Grand-Pont. Les opposants individuels doivent encore se déterminer sur leur adhésion à la convention.

La question de l'aménagement du terminus du tramway sur la place de l'Europe a été plus complexe...

En effet, nous sommes dans un secteur avec de multiples contraintes. Une foule d'éléments techniques liés à la présence du LEB en sous-sol, d'une rue en courbe avec des contraintes en termes de génie ferroviaire avec des aiguilles qui doivent être implantées, la préservation des piliers de la passerelle piétonne, la garantie du passage des livraisons et véhicules d'urgence ainsi que des bus qui doivent continuer de circuler sur la place. L'été dernier, les opposants ont émis le souhait d'avoir un terminus sur la

rue de Genève qui n'était pas faisable techniquement pour des questions de génie ferroviaire mais également non compatible avec le maintien du passage des véhicules d'urgence. Plus récemment, il était question d'une variante en sous-sol de la Place de l'Europe. Or, cette implantation de la gare d'arrivée engendrait un surcoût de 80 millions de francs supplémentaires comparé au projet initial, dont le prix ferait alors plus que doubler. Elle renchérirait également tout projet ultérieur de prolongement du tram vers le nord, qui devrait se faire en souterrain jusqu'à la place du Tunnel avec un surcoût de 75 millions. De plus, cette variante aurait impliqué le maintien du trafic individuel motorisé sur l'axe de la rue de Genève et la fermeture, freinant ainsi la requalification au profit des transports publics, des mobilités douces et de la qualité des espaces publics.

Alors quelle est la solution retenue?

L'idée est de réduire au maximum l'emprise de la gare terminus des tramways sur la place, avec un quai d'arrivée au nord est. Le tracé du rond point destiné au bus est réduit au sud de la place. Tout l'espace préservé au nord est gagné pour la mobilité douce. La végétation de la place est en outre conservée ainsi que la lumière zénithale naturelle qui inonde la gare souterraine du LEB. Les espaces piétons en seront rendus plus accessibles et plus continus qu'actuellement. *(Propos recueillis par Emilie Veillon)*

Les intervenants du projet en bref

Les Axes Forts sont portés par les communes concernées du Projet d'Agglomération Lausanne Morges, par les schémas directeurs qui les regroupent, et par le canton de Vaud. Les tl assurent la maîtrise d'ouvrage ainsi que l'exploitation présente et future du réseau. La Confédération participe au financement de ce projet qu'elle juge utile et pertinent.

Annonce

GOOGLE ANZEIGEPRODUIT DE LA SEMAINE [Inscription](#) PRODUIT
DE LA SEMAINE PUBLI-REPORTAGE - ELÉMENT DE DOUCHE GEBERIT WEITERE ARTIKEL AUS DIESER
RUBRIK **News**

- **Projets**
PROJET CEVA: CORNAVIN – EAUX-VIVES – ANNEMASSE **News**
- **Projets**
VAUD: MUSÉE CANTONAL DES BEAUX-ARTS **News**
- **Projets**
CENTRALE DE NANT DE DRANCE

Rechercher

batimag
www.batimag.ch

- **News**
- **Reportages**
- **Agenda**
- **Service**
- **Chantier du mois**
- **Swissbau**

News

- Economie
- Branche
- Projets