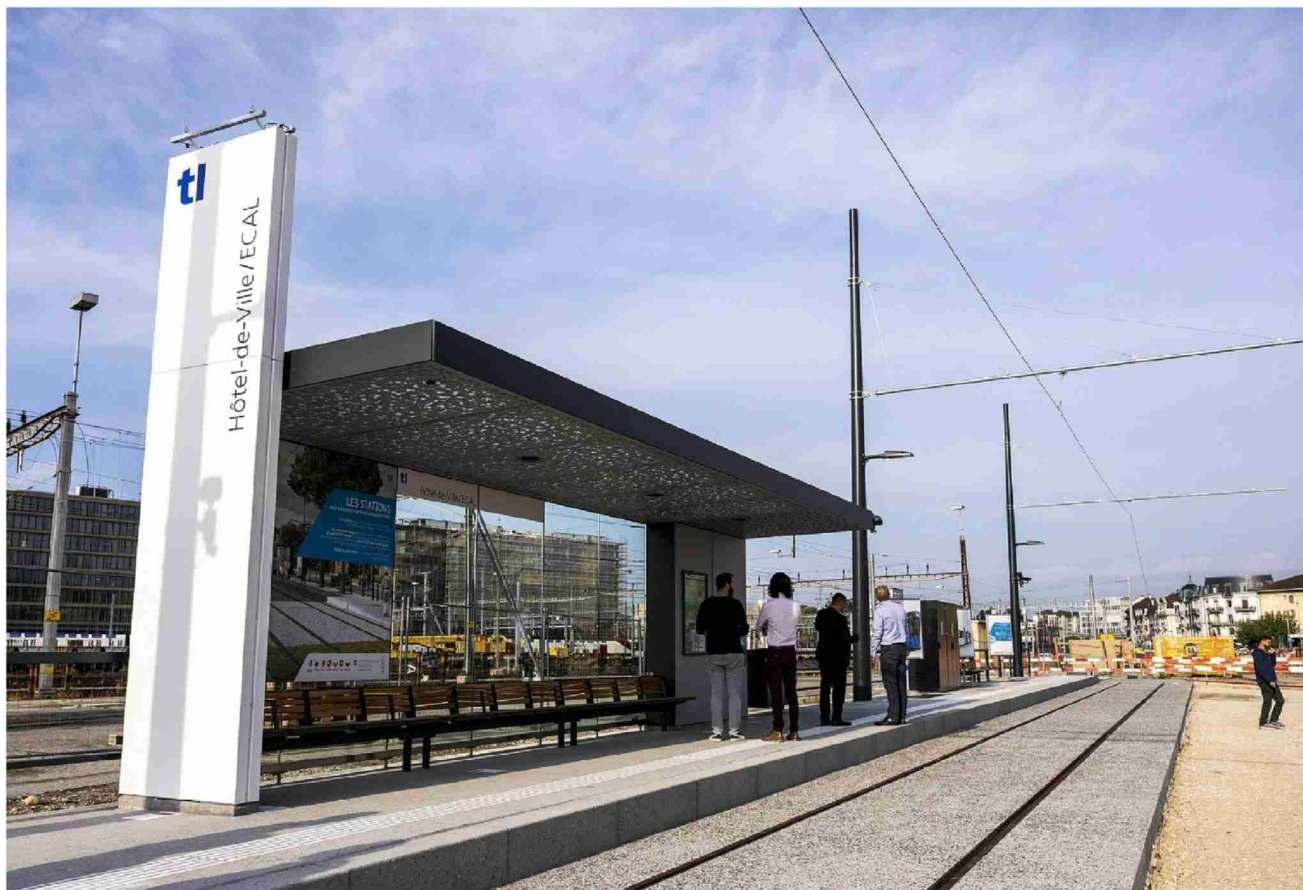




Tramway Lausanne-Renens

On peut déjà attendre le tram à l'arrêt Hôtel-de-Ville/ECAL



La station Hôtel-de-Ville/ECAL du futur tramway a été présentée vendredi à Renens. Des personnes seront invitées à la tester.



La mise en service de la ligne est prévue pour 2026. Mais la première des dix stations est sortie de terre pour faire des tests grandeur nature.

Renaud Bournoud

Quelques dizaines de mètres de voies ferrées, un quai en béton, un abri partiellement vitré et un bout de caténaire ont émergé au milieu du chantier, juste devant la salle de spectacle de Renens. «Après les tuyaux et les tas de terre, maintenant nous voyons une station de tramway», observe Tinetta Maystre, conseillère municipale renanaise.

Deux ans après la pose de la première pierre du chantier du tram reliant le Flon à Lausanne à la gare de Renens, les autorités ont présenté vendredi la première des dix stations qui jalonnent le tracé. La mise en service de l'infrastructure est espérée pour 2026. «Pour l'instant, le calendrier des travaux est respecté», assure Patricia Solioz Mathys, directrice des Transports publics lausannois (TL).

«Un fil de vie»

«Ce chantier est aujourd'hui un passage nécessaire, reconnaît la conseillère d'État Nuria Gorrite. Mais cette station nous permet de nous projeter dans l'avenir. Ce n'est pas une balafre que nous construisons vers l'ouest, mais un fil de vie. Ce tram va structurer le quotidien des gens.»

Cette «future station», déjà existante, se prénomme Hôtel-de-Ville/ECAL. Elle est «le premier élément réel et visible». Il s'agit d'un prototype qui permettra de valider la conception générale des stations. Des panels de personnes

de tout âge, y compris en situation de handicap, seront invités à tester les conditions d'accueil.

La station étant encore située au cœur d'un chantier, il n'est pas possible d'y accéder librement. Mais la population est invitée à venir évaluer son ergonomie, le mercredi 20 septembre de 17h30 à 19h30. Une verrée sera offerte à cette occasion.

Végétalisation à venir

Le quai fait 40 mètres. Les matériaux utilisés sont le béton, le verre et l'acier, avec un peu de bois pour les banquettes. Ce prototype permettra également de procéder à des essais pour déterminer la durée de vie des matériaux.

«Le but est d'intégrer le mieux possible ces stations dans l'environnement urbain, il y a donc beaucoup de transparence et d'anthracite», explique Marc Badoux. Le directeur adjoint des TL ajoute que des arbres seront plantés dans un deuxième temps. C'est le bureau Architrám, à Renens, qui a imaginé ce mobilier urbain.

Les rails sont posés sur un béton granuleux, plutôt clair. Certaines portions du tracé seront végétalisées. Mais c'est surtout l'écartement des voies qui attire l'œil. En Suisse, les trams roulent sur des voies métriques. Mais celui de l'Ouest lausannois aura un écartement dit standard, soit le même que celui des voies CFF.

Des rames plus larges

«Contrairement à d'autres villes suisses, le tram a été entièrement démantelé à Lausanne, rappelle Marc Badoux. Nous sommes donc partis d'une page blanche. Nous avons choisi cet écartement pour avoir des rames plus larges et pouvoir transporter plus de monde.» Les dix rames commandées feront 2,65m de large pour 45m de long.

Elles pourront embarquer 300 personnes. C'est l'entreprise thurgovienne Stadler Rail qui les construit dans son usine de Valence, en Espagne.

Il va falloir engager du monde pour faire tourner cette nouvelle infrastructure. Il est prévu de commencer à recruter, et à former, 90 personnes au début de l'année prochaine, dont 45 conducteurs.

Le chantier est à mi-parcours. 50% des travaux de génie civil ont été réalisés. Un accord a été signé avec les commerçants pour lever les oppositions sur le dernier tronçon entre la rue de la Vigie et la place de l'Europe, à Lausanne. L'Office fédéral des transports devrait donner son feu vert d'ici à la fin de l'année et les travaux pourraient débuter en 2024.

«Cette station nous permet de nous projeter dans l'avenir. Ce tram va structurer le quotidien des gens.»

Nuria Gorrite,

conseillère d'État vaudoise

«Le but est d'intégrer le mieux possible ces stations dans l'environnement urbain, il y a donc beaucoup de transparence et d'anthracite.»

Marc Badoux,

directeur adjoint des Transports publics lausannois