



Après avoir fortement reculé, le nombre de lignes de tramway augmente en Suisse

UN TRAM NOMMÉ RETOUR



A Berne, une extension du réseau de tramways est prévue ces prochaines années. Keystone

« SEVAN PEARSON

Mobilité » Quasi éradiqué de Suisse romande, le tramway signe son grand retour. Dans quelques années, il sillonnera à nouveau les rues lausannoises, entre le chef-lieu vaudois et Renens (puis Villars-Sainte-Croix, voir ci-dessous). Genève est la seule localité de ce côté de la Sarine à n'avoir jamais renoncé à ce moyen de transport et son réseau est en pleine expansion. En Suisse alémanique, le tramway a mieux résisté, puisqu'il circule à Berne, Bâle et Zurich

où les projets de nouvelles lignes se multiplient.

1 Pourquoi cet attrait?

«Les tramways électriques sont écologiques, silencieux par rapport aux bus thermiques et économiques sur le long terme», résume François Mutter, porte-parole des Transports publics genevois (TPG).

Le tram véhicule beaucoup de passagers à la fois. «Un bus doublement articulé à Genève

peut transporter au maximum 180 personnes, contre le double dans un tram. Et ce, avec un seul conducteur, ce qui accroît la rentabilité», illustre Vincent Kaufmann, professeur de sociologie urbaine à l'EPFL. En raison de sa stabilité (il secoue moins qu'un bus), le tramway est apprécié pour son confort, notent plusieurs exploitants de transports publics.



«A Lausanne, le tram a pris 12 ans de retard en raison des oppositions»

Vincent Kaufmann

Autre atout: sa rapidité. Lorsqu'il dispose d'une voie propre, il évite les bouchons. Et quand ce n'est pas le cas, un système de feux et de signalisation peut lui donner la priorité sur le trafic motorisé. Mais parfois, il s'insère dans une stratégie politique plus large. «Le tram, de par l'espace qu'il occupe en ville, réduit de facto la place dévolue à la voiture, ce qui contribue en général à diminuer le trafic automobile. C'est un argument qui a pesé dans la réintroduction du tram dans les villes françaises», rapporte ainsi le sociologue.

Quelques chiffres illustrent sa popularité: à Zurich, la compagnie des transports publics a accueilli 268,5 millions de passagers en 2022, dont 164,4 millions dans ses tramways. A Genève, ils étaient 89 millions, ce qui correspond à une part de 45% de la clientèle totale des TPG.

2 Quels projets d'extension?

A la fin de cette année, la ligne

du tram 15 à Genève sera prolongée jusqu'à la zone industrielle de Plan-les-Ouates. «A plus long terme, une connexion est prévue en direction du Grand-Saconnex et de Ferney-Voltaire, ainsi que des extensions à Saint-Julien-en-Genève et à Annemasse-Glières», précise François Mutter.

A Berne, une ligne existante (la 9) sera prolongée d'ici à 2026-27 et une nouvelle ligne sera construite à l'horizon 2029 vers Ostermundigen. A Zurich, le réseau s'agrandit aussi, notamment dans les parties nord et ouest de l'agglomération. A Bâle, plusieurs lignes seront prolongées ces prochaines années et la fréquence des tramways augmentée. A Lugano enfin, on envisage de réintroduire ce moyen de transport.

3 Comment gérer les oppositions?

Qui dit projet de construction, dit aussi oppositions. «Le droit suisse prévoit de nombreuses voies de recours», rappelle Vincent Kaufmann, selon qui, cependant, il n'existe pas une

opposition spécifique au tram. «On retrouve les mêmes cas de figure pour les lignes aériennes de trolleybus ou pour la construction de lignes de chemin de fer, par exemple.» Le chercheur reconnaît qu'un tram «prend de l'espace et fait du bruit. Tout n'est donc pas forcément positif pour le voisinage.»

Si la France permet souvent des facilités lorsqu'il s'agit de construire une ligne de tram (avec une déclaration d'utilité publique), la Suisse préfère le compromis. «A Lausanne, les oppositions ont été tellement nombreuses que la réalisation du tram a pris des années de retard. Et l'on voit une approche tout helvétique, un compromis qui consiste à ne pas heurter les automobilistes. On construit un tram, mais on prévoit une nouvelle route pour les voitures», sourit le sociologue.

Parfois, les projets sont soumis à votation populaire, avec des résultats mitigés. «La nouvelle ligne vers Ostermundigen avait, dans un premier temps, été refusée en votation populaire par les habitants de cette commune», explique Rolf Meyer, responsable de la communication auprès de Bernmobil. «Nous avons donc modifié les plans. En raccourcissant un peu le parcours, nous avons convaincu la population lors d'un second scrutin.»

Si à Zurich le nouveau tram à Affoltern a été plébiscité à 71% des voix, la nouvelle ligne passant par Le Grand-Saconnex à Genève a été acceptée du bout des lèvres, à 51,54%. Rolf Meyer note un paradoxe: «La population concernée par la construction d'une nouvelle ligne de tram tend d'abord à rejeter le projet. Et lorsque celui-ci se réalise, elle ne veut plus renoncer à



ce moyen de transport! »

4 Pourquoi avoir supprimé des lignes?

Lausanne, Fribourg, Neuchâtel ou encore Vevey et Montreux: nombreuses sont les villes à avoir démantelé leurs lignes de tramways dès les années 1950 environ. Et même à Genève, la taille du réseau est passée de près de 123 kilomètres dans les années 1920 à huit kilomètres

dans les années 1970, avant de remonter à plus de 35 aujourd'hui.

«Dans les années 1960, Georges-André Chevallaz, alors syndic de Lausanne, avait écrit dans un avant-propos de plan directeur des transports que le progrès, c'était adapter la ville à la modernité, c'est-à-dire à la voiture», raconte Vincent Kaufmann. «Il fallait donc se libérer des trams.

L'automobile, c'était le symbole de la liberté, la possibilité d'aller où l'on veut et quand on veut. Même la gauche soutenait ce point de vue. A contrario, le tram semblait désuet, avec sa voie souvent unique au milieu de la chaussée. On l'a donc enlevé massivement des villes suisses. Mais dès les années 1970, face aux embouteillages, le discours a changé. progressivement.» »

PREMIÈRE STATION À RENENS

La presse était conviée vendredi pour découvrir la première halte du futur tramway de l'Ouest lausannois.

est responsable de 40% de notre empreinte carbone.» D'où la nécessité de développer les transports publics.

C'est un retour vers le futur. Presque 60 ans après avoir ôté les rails du bitume, la direction des Transports publics de la région lausannoise (TL), les autorités cantonales et celles de l'agglomération conviaient la presse vendredi pour lui présenter la première station du nouveau tramway. Celui-ci reliera – dès fin 2026, si tout va bien – Lausanne-Flon à Renens sur un tracé en voie propre de 4,6 kilomètres. Une prolongation vers Villars-Sainte-Croix (3,1 kilomètres) est déjà planifiée.

D'un design moderne, la nouvelle halte Hôtel-de-Ville/ECAL rappelle l'architecture de la gare de Renens toute proche. Hormis les terminus, les autres stations du tramway seront similaires. Circulant sur un écartement standard (le même que celui des CFF, soit 1435 mm), une rame pourra transporter jusqu'à 300 voyageurs. Un passage est prévu toutes

les six minutes. «Après le temps des intentions est venu le temps de la réalisation», s'est enthousiasmée la conseillère d'Etat Nuria Gorrite. «Le tramway sera une ligne de vie, un fil qui rapprochera les gens.» La ministre en charge des Transports a rappelé l'objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre du canton de Vaud à zéro d'ici à 2050. «La mobilité

Cette volonté s'est heurtée, dans le cas du tramway, à de nombreuses oppositions. Résultat: les travaux ont pris environ sept ans de retard sur le calendrier initial et n'ont débuté qu'en 2021. S'ils avancent bien sur la majeure partie de la ligne, ils n'ont pas pu commencer sur le dernier tronçon, à Lausanne-Flon. Ce n'est qu'en début d'année que les dernières oppositions ont pu être levées, moyennant des mesures d'accompagnement permettant un accès en voiture aux commerces du centre-ville. Les TL espèrent l'approbation des plans par l'Office fédéral des transports d'ici à la fin de l'année, afin que le chantier démarre sur ce dernier tronçon au début 2024. Concernant le prolongement de la ligne vers Villars-Sainte-Croix, des discussions sont encore en cours avec certains propriétaires ayant fait opposition.

Les travaux se déroulent en trois grandes phases, selon Marc Badoux, le directeur adjoint des TL. Première étape: ôter toutes les canalisations qui passeront sous la plate-forme du tram et les déplacer. Puis vient la construction de l'infrastructure à proprement parler (rails, ligne aérienne, stations, etc.). Dans le cas lausannois, cela implique égale-



La Liberté
1700 Fribourg
026/ 426 44 11
<https://www.laliberte.ch/>

Genre de média: Médias imprimés
Type de média: Presse journ./hebd.
Tirage: 36'783
Parution: 6x/semaine



Page: 3
Surface: 113'206 mm²

Ordre: 1094419
N° de thème: 862.021

Référence: 89363500
Coupage Page: 4/4

ment de bâtir un dépôt de trams et une rampe d'accès, sans parler des aménagements urbains autour de la future ligne. Dernière phase: les tests. «Ils seront nombreux, car ce type de tramway (à écartement standard, ndlr) est une première en Suisse», a souligné le responsable. » **SP**