

Communiqué de presse

Projet d'agglomération Lausanne-Morges

Axes forts de transport public urbain: un projet sur la bonne voie

La mise à l'enquête de la première étape de réalisation des Axes forts de transport public urbain, au cœur du projet d'agglomération Lausanne-Morges, a eu lieu en 2012. Menées dans un climat constructif, les discussions avec les différents partenaires du projet, au premier rang desquels ceux qui ont formulé une opposition, ont permis de déboucher sur des améliorations du phasage du chantier et du projet lui-même, notamment concernant son arrivée place de l'Europe.

Le projet d'agglomération Lausanne-Morges prévoit, dans son volet portant sur les infrastructures, la mise en place de lignes structurantes de transport public pour desservir progressivement les zones les plus denses. Dans leur première phase de réalisation, les Axes forts de transport public urbain (AFTPU) comprennent une ligne de tramway entre Lausanne-Flon et Renens-Gare, 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. A terme, le réseau s'enrichira d'un prolongement du tram en direction de l'ouest, vers Bussigny et Villars-Ste-Croix, d'un métro entre Lausanne-Gare et le plateau de la Blécherette, le m3, et de nouveaux tronçons de BHNS.

La procédure d'approbation des plans actuellement en cours concerne le tracé du tram t1 de Lausanne à Renens ainsi que le barreau central des lignes de BHNS, avec la fermeture au trafic individuel de l'axe Saint-François – Chauderon et de la rue de Genève. Les 130 oppositions reçues après la mise à l'enquête ont donné lieu à plus de 150 rencontres avec les opposants. Les transports publics de la région lausannoise (tl), responsables du projet, doivent prochainement rendre leurs deuxième déterminations en vue d'une décision prochaine de l'Office fédéral des transports.

Les discussions, menées dans un climat d'ouverture et de dialogue, ont d'ores et déjà permis d'aboutir à trois résultats :

- A la suite d'échanges sereins et constructifs, une convention a été signée avec les faïtières représentatives des commerçants, rassemblés au sein du Groupement des acteurs économiques, en janvier 2014. Le phasage du chantier a été entièrement revu, en particulier pour garantir l'accessibilité au centre-ville pendant la fermeture du Grand-Pont pour réfection complète. Ce point constituait un élément essentiel pour les membres du groupement, aux côtés entre autres des garanties apportées pour le maintien des accès aux différentes zones pendant et après les travaux. Les associations sectorielles et les opposants individuels doivent encore se déterminer sur leur adhésion à la convention.

Communiqué de presse

- L'aménagement de la place de l'Europe a pu, sur la base d'une étude urbanistique, être revu de façon à préserver davantage d'espace public. La solution retenue permet de diminuer l'emprise du tram sur la place existante, tout en améliorant, par la modification du fonctionnement du rond-point, la connexion entre la place et le quartier du Flon. Les espaces piétons en seront rendus plus accessibles et plus continus qu'actuellement. Cette optimisation a été présentée aux opposants concernés qui l'ont accueillie avec intérêt.
- L'examen complémentaire de la variante d'une arrivée en sous-sol du tram a permis de chiffrer son coût à plus de 80 millions de francs supplémentaires comparé au projet actuel, 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. Convaincus, par ailleurs, que le passage du tram en surface à la rue de Genève et la fermeture de cet axe au trafic individuel motorisé contribuent à le requalifier au profit des transports publics et des mobilités douces et de la qualité des espaces publics – ce que ne permettrait pas le maintien du trafic en surface –, les porteurs du projet ne souhaitent pas poursuivre l'analyse de cette variante.

Le vote des Vaudois le 9 février en faveur du fonds ferroviaire témoigne de l'attachement des habitants à des solutions de mobilité performantes et rapides. En complément du développement des réseaux ferroviaires national et régionaux, les Axes forts de transport public urbain revêtent une importance cruciale pour la desserte fine des zones densément peuplées ou en cours d'urbanisation. Ils contribuent à garantir que la circulation reste fluide dans l'agglomération, et que celle-ci demeure accessible à tous.

Bureau d'information et de communication de l'Etat de Vaud

Lausanne, le 13 février 2014

Renseignements complémentaires:

- **Etat de Vaud : Nuria Gorrite, conseillère d'Etat en charge des infrastructures et des ressources humaines, 021 316 70 07 ; Federico Molina, chef de la division planification du Service de la mobilité, 021 316 70 47**
- **Ville de Lausanne : Olivier Français, conseiller municipal en charge des Travaux, 021 315 52 00**
- **ti : Rébecca Dougoud, directrice du projet des Axes forts de transport public urbain, 021 621 06 03**