

## Entre Renens et Lausanne



Pour l'instant, les rails vont de l'Hôtel de Ville jusqu'à la Ferme des Tilleuls. Le carrefour à proximité du lieu culturel verra les travaux s'intensifier cet été, afin que la ligne puisse le traverser et poursuivre sa route en direction du Flon.



Les ouvriers profitent de la baisse du trafic routier durant l'été pour accélérer la cadence.



L'écartement des rails est inédit pour un tram en Suisse. Sur la ligne T1, il sera de 1,435 mètre, comme les voies CFF.

# Les premiers rails donnent une idée du futur tram

**Le tracé de la future ligne prend forme après une longue phase de travaux préparatoires. Visite en images en attendant la mise en service espérée en 2026.**

**Chloé Din** Texte  
**Florian Cella** Photos

Les automobilistes n'ont pas fini de pester contre les travaux du tram entre Lausanne et Renens. Si le calendrier est tenu, il y en aura encore pour un an et demi, jusqu'au début de l'année 2026. Mais au moins, depuis ce printemps, l'ouvrage commence à prendre forme et laisse imaginer l'avenir. Après une longue phase de travaux préparatoires, en sous-sol et sur les canalisations, les premiers tronçons de rails ont été posés.

Bien sûr, ce n'est qu'un début. Sur un axe de 4,6 kilomètres au total entre la gare de Renens et la place de l'Europe, à Lausanne, quelque 800 mètres ont été ferrés pour l'instant, depuis l'Hôtel de Ville rennais jusqu'à la Ferme des Tilleuls. Mais le chantier entre désormais dans une phase encore plus active.

Depuis lundi et jusqu'à fin août, le carrefour qui se trouve juste à la hauteur du lieu culturel sera réaménagé pour que le tram puisse le franchir. Cela implique la mise en sens unique (du nord au sud) de l'avenue du Léman pendant plusieurs semaines. «Du fait de la baisse du trafic routier, l'été est propice aux actions coup de poing dans le phasage du chantier», commente Guillaume Mitjavile, qui pilote le projet au sein des Transports publics de la région lausannoise.

Pour la même raison, les travaux au carrefour du Galicien, à la hauteur de Prilly, passeront aussi la vitesse supérieure - si cela est encore possible. Conséquence: dès le 1<sup>er</sup> juillet, une partie du trafic y sera limitée, vers et en provenance de l'avenue du Chablais. Une déviation sera mise en place à la hauteur de la Vaudoise aréna, passant sous les arches du nouveau viaduc. Comme toujours, des informations pratiques sont détaillées sur le site internet du projet.

En attendant la suite des opérations, le travail déjà réalisé vaut largement le coup d'œil. Entre l'Hôtel de Ville de Renens et la Ferme des Tilleuls, la voie ferrée s'étire en parallèle du trafic en occupant un espace généreux. On prend conscience qu'ici, comme sur l'essentiel du tracé, le tram lausannois circulera seul - en site propre. Cela veut dire qu'il n'aura pas à cohabiter avec les voitures, sauf à la hauteur de Lausanne,

entre le Port-Franc et la place de l'Europe, où seuls les véhicules de livraison pourront rouler sur ses rails.

### Un écartement inédit

Une chose est sûre, la ligne Lausanne-Renens n'a pas grand-chose à voir avec le tram genevois, par exemple, intégré au trafic et dont les rails sont bien moins espacés. Guillaume Mitjavile explique: «Le tram sera le premier en Suisse à adopter un écartement standard entre les rails, de 1,435 mètre exactement, comme les rails CFF. Historiquement, tous les autres trams du pays adoptent l'écartement métrique, qui correspond précisément à un mètre.»

Si ce choix pionnier a entraîné un surplus de travail en amont - pour obtenir les homologations nécessaires - il s'explique facilement, selon l'ingénieur: «Nous avons de l'espace, alors nous en profitons. Cela permettra de faire circuler des rames plus larges, avec une plus grande capacité.»

Il ajoute qu'un écartement plus large des rails apporte plus de stabilité aux rames, et donc plus de confort aux passagers. «Cet avantage est rendu possible par un tracé relativement droit entre Lausanne et Renens, alors que l'écartement métrique, lui, est plus adapté à des tracés sinueux.»

Même sur le tronçon déjà ferré, le chantier est encore loin d'être terminé. À terme, il doit en

effet être aménagé en une véritable voie verte de 5000 m<sup>2</sup>, avec notamment des plantes grasses qui épouseront de très près les rails. Un trottoir longera aussi la ligne, avec un revêtement perméable, semblable à un chemin de promenade.

### Prototype d'arrêt

Les stations restent elles aussi à construire. En septembre dernier, un prototype d'arrêt avait été présenté à la population à la hauteur de l'Hôtel de Ville. Il a depuis été démonté après une phase de test auprès de volontaires, dont des personnes ayant des besoins spécifiques. Leurs commentaires ont permis d'améliorer des points en apparence anodins, mais très pratiques, comme l'orientation des panneaux d'information ou la hauteur des distributeurs de billets.

Quand verra-t-on les premiers trams circuler? Sur dix rames commandées auprès du constructeur Stadler, deux doivent être livrées au premier semestre 2025 et pourraient être testées à la hauteur de Renens dans le courant de l'année.

Et quand pourra-t-on enfin le prendre, ce fameux tramway? Une fois les travaux achevés, quelques mois seront encore nécessaires: pour des tests et pour former les conducteurs en situation réelle. Si tout va bien, les premiers départs sont attendus pour la fin 2026.