

Ouest lausannois

Quatre proprios chicanent le prolongement du tram

Le Conseil d'État demande 198 millions pour construire le tracé entre Renens et Villars-Sainte-Croix dès 2025. Des recours pourraient jouer les grains de sable.

Chloé Din

C'est un projet dont l'avancement se faisait sérieusement désirer. Alors que les rails du futur tram sont en grande partie posés entre Lausanne et Renens, le prolongement du tracé jusqu'à Villars-Sainte-Croix ne donnait plus de nouvelles depuis sa mise à l'enquête, en 2021. Vendredi, le Conseil d'État a mis un coup d'accélérateur en présentant en conférence de presse des demandes de financement à hauteur de 198 millions de francs.

«Enfin, on y est», a déclaré Nuria Gorrite, ministre chargée des Infrastructures, avant de décrire un projet dont les contours n'ont en fait pas bougé depuis près de quatre ans. Au-delà du tronçon Lausanne-Renens, le tram doit poursuivre sa route sur 3,1 km jusqu'à la zone artisanale de Villars-Sainte-Croix, passant par Écublens, Crissier et Bussigny.

Prolongement du tramway



Le futur tram à la hauteur de Villars-Sainte-Croix. TL/PIXALAB

D'une durée de dix minutes, le trajet passera par six stations, à une cadence de six minutes.

La facture de ce projet est maintenant fixée et se montera à 290,5 millions de francs, dont 198 millions seront soumis à l'approbation du Grand Conseil dans le courant de l'année prochaine. La Confédération assumera 25% des coûts, et les communes concernées 8%, soit 13 millions pour Bussigny, 9,7 millions pour Crissier, 600'000 francs pour Villars-Sainte-Croix et 200'000 fr. pour Écublens.

Tractations «complexes»

Mais alors, à quand le premier coup de pioche? Sur ce point, Nuria Gorrite use du conditionnel, comme il se doit dans ce genre de projet. Les travaux pourraient commencer dès l'an prochain, en vue d'une mise en service en 2030. Toutefois, outre le vote des députés, d'autres feux verts sont encore nécessaires. D'abord, une décision d'approbation des plans par l'Office fédéral des transports (OFT) est attendue pour le début de l'année prochaine, alors qu'elle était espérée cet automne déjà.

Cette étape est d'autant plus importante qu'elle est liée à un enjeu qui pourrait jouer les grains de sable dans le planning espéré par le Canton. En effet, lors de la mise à l'enquête en 2021, 40 oppositions avaient été déposées, principalement par des propriétaires de terrains touchés par le projet. Après des années de tractations, Nuria Gorrite explique que des conventions ont été passées dans 22 situations, quatre accords sont en cours de conclusion et dix font l'objet de «discussions constructives». En revanche, la

ministre explique qu'avec quatre propriétaires, les négociations s'avèrent «plus complexes».

Si des accords ne sont toujours pas trouvés d'ici là, la décision de l'OFT dans quelques mois devrait lever les oppositions restantes. La bataille pourrait toutefois se poursuivre en justice si les propriétaires concernés font recours. Nuria Gorrite explique: «Le premier risque est que les délais du projet soient allongés, mais nous demandons la levée de l'effet suspensif, avec de bonnes chances de l'obtenir. L'autre risque est financier, en lien avec les prétentions des opposants, mais nous le jugeons raisonnable.» Quelque 16,5 millions sont consacrés à l'ensemble de ces accords fonciers.

Desserte très attendue

En attendant que la situation se débloque, les enjeux sont de taille pour les communes concernées. La ligne irriguera en effet des zones où un fort développement est planifié ou déjà en cours. C'est le cas notamment le long du boulevard de l'Arc-en-Ciel, où la zone d'activité actuelle sera modernisée et densifiée pour accueillir 3000 emplois de plus.

À Bussigny, le tram desservira notamment le gymnase, le quartier d'affaires Cocoon, déjà construit, avec une capacité de 3000 places de travail, et un futur quartier locatif de 1200 habitants, sur l'ancien site Veillon. Enfin, à Villars-Sainte-Croix, la zone artisanale prévoit de passer de 1400 à 3400 places de travail ces prochaines années.

L'attractivité de ces projets dépendra fortement de la desserte du tram, qui les reliera non seulement au centre de Lausanne, mais aussi à la gare de Renens,

«Le premier risque est que les délais du projet soient allongés, mais nous demandons un effet suspensif. L'autre risque est financier, en lien avec les prétentions des opposants, mais nous le jugeons raisonnable.»

Nuria Gorrite, ministre chargée des Infrastructures

qui dès l'an prochain devrait être desservie par des trains grandes lignes.

Selon le Canton, le nombre de voyageurs pourrait d'ailleurs fortement augmenter dès la mise en service de ce prolongement, nécessitant de faire passer la cadence de six à cinq minutes après une année déjà. Les demandes de crédit comprennent ainsi l'achat de cinq rames supplémentaires, qui s'ajoutent aux dix véhicules qui ont déjà été acquis pour le tronçon Lausanne-Renens.

Finalement, le tram contribuera aussi à changer le paysage sur son itinéraire entre Renens et Villars-Sainte-Croix, aujourd'hui essentiellement acquis au trafic routier. Des pistes cyclables seront aménagées le long du tracé, qui sera végétalisé, arborisé et ponctué d'espaces publics.

PUBLICITÉ

24 heures | Concours

24 heures vous offre 10x2 places pour le spectacle

La Traviata

Le samedi 14 décembre 2024 à 20 h, au Théâtre Le Reflet

Traviata, c'est la figure libre, forte et sans retenue d'une femme qui vit effrontément, et dont les sentiments brutaux la consomment peu à peu. Un spectacle rare, porté par une Judith