tramway lausannois

tl

Le tramway se construit avec vous

De Lausanne à Villars-Sainte-Croix

Villars-Ste-Croix · Bussigny · Crissier · Ecublens · Renens · Prilly · Lausanne

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

canton de vaud
LIBERTÉ ET PATRIE

Le tramway se construit avec vous

De Lausanne à Villars-Sainte-Croix

www.tramway-lausannois.ch

19
B
174

Il était une fois le tramway…

On a tendance à l'oublier, mais il fut un temps où le tramway faisait pleinement partie du paysage de l'agglomération lausannoise. Durant toute la première moitié du XXe siècle, on le prenait pour se rendre à la Pontaise depuis la gare, ou pour rallier Ouchy, Chailly, Pully – et même Lutry. Au plus fort de son développement, vers 1910, le réseau de la Société des tramways lausannois comptait pas moins de 13 lignes déployées sur près de 70 kilomètres de voies ferrées.

Remplacé dans les années 1960

Le dernier vestige de cette époque ferroviaire, la fameuse « Ficelle », qui fut constitutive de l'identité lausannoise durant plus d'un siècle, n'a disparu qu'en 2006, lorsque le chantier de la ligne de métro m2 a débuté. L'essentiel du réseau de tramways, pour sa part, a été remplacé, dans les années 1960, par des trolleybus, jugés à l'époque plus adaptés au relief particulier de Lausanne, mais aussi plus confortables, plus rapides et moins coûteux à entretenir.

Performant, confortable et respectueux de l'environnement, le tramway offre de nombreux atouts pour répondre aux besoins et aux standards de déplacement de la vie moderne. Il revient aujourd'hui dans la capitale vaudoise avec le projet de ligne Lausanne – Villars-Sainte-Croix qui constituera, à l'horizon 2025, la colonne vertébrale de la mobilité dans l'Ouest lausannois.

Editorial

Un tramway pour changer le visage de l'Ouest lausannois

Comme le titre bien connu d'un film, le Tramway lausannois est l'objet d'un profond désir. Très attendu depuis longtemps, il est aujourd'hui à l'aube de sa construction, et il sera un des acteurs clés de l'avenir dynamique et durable de l'agglomération lausannoise, et de l'Ouest en particulier.

Le tramway entre la gare du Flon et Villars-Sainte-Croix, ce ne sont pas seulement des rames et des rails. C'est un lien solide et performant avec les autres modes de transport (trains, bus, métros), donnant ainsi accès à l'ensemble du canton et au-delà. Il ouvrira la voie à de nouvelles habitudes de mobilité, facilitant notamment l'usage complémentaire du vélo et de la marche sur des routes réaménagées.

« Le tramway ouvrira la voie à de nouvelles habitudes de mobilité, facilitant notamment l'usage complémentaire du vélo et de la marche sur des routes réaménagées. »

Le tramway créera les conditions d'un réel transfert modal, du mode de déplacement le plus polluant (la voiture) vers d'autres manières de se déplacer qui protègent le climat et qui améliorent aussi la qualité de vie en ville, en réduisant la pollution de l'air et la pollution sonore. Il permettra aussi de créer des rues vivantes et des espaces publics plus animés, plus urbains, de développer des quartiers attractifs, qui attireront nouveaux habitants et nouveaux emplois.

Le TSOL, désormais m1, puis le m2 ont initié le changement en termes de mobilité dans l'agglomération. Aujourd'hui, cette région s'apprête à entamer une nouvelle décennie de profonde mutation grâce à d'autres ambitieux projets interconnectés et interdépendants: la transformation de la gare de Lausanne, la construction du m3 et le développement du m2, la construction du tramway, les aménagements routiers pour permettre le passage des bus à haut niveau de service notamment.

Cet ensemble de projets permettra de tendre encore davantage vers une mobilité durable et multimodale, gage de fluidité dans nos déplacements et de qualité de vie. Ils sont le fruit d'une volonté politique constante, d'impulsions fédérales et de financements consentis par la Confédération, le Canton et les communes. Le tramway en est l'un des solides maillons, qui viendra renforcer notre système de transport.

Nuria Gorrite
Cheffe du Département des infrastructures et des ressources humaines

oise aréna

Synthèse

Les 10 points clés du Tramway lausannois

Transports en commun, vélo, voiture, marche,... Le nouveau tramway s'inscrit dans une conception moderne de la mobilité, basée sur l'utilisation complémentaire des modes de transport.

Un acteur essentiel de la **mobilité durable**

Un tramway **toutes les 6 minutes** aux heures de pointe et tous les jours de 5 h du matin à minuit

Une **colonne vertébrale** sur laquelle viendront se greffer trains, bus et métros pour irriguer l'Ouest lausannois de manière optimale

15 millions de voyageurs transportés annuellement dans 13 rames de 300 places

Une **meilleure qualité de vie** grâce à des espaces publics revalorisés et à la diminution des nuisances

650 nouveaux arbres plantés

Une **mobilité moderne** basée sur l'utilisation complémentaire des modes de transport

16 stations entre Lausanne et Villars-Sainte-Croix parcourues en **23 minutes**

L'Ouest lausannois **transformé et dynamisé** aussi bien socialement qu'économiquement

850 tonnes de CO_2 en moins dans l'atmosphère

Ambiance

Le Tramway lausannois comme si nous y étions

Station Galicien

Renens-Croisée

Station Renens-Croisée

MATIS

Boulevard de l'Arc-en-Ciel

zenGo
Buyère

Station Buyère

ALLES DE BAINS
CARRELAGES
PARQUETS
PEINTURES
QUINCAILLERIE

Route de Sullens, à l'approche du terminus Croix-du-Péage

Evolution

La mobilité au cœur de nos vies

« On a un bien joli canton… » disait le poète vaudois Jean-Villard Gilles. Bien joli, oui, et aujourd'hui particulièrement attractif en termes de qualité de vie et de dynamisme économique. Il faut s'en réjouir, sans négliger d'anticiper et de gérer les enjeux que fait naître cette attractivité. Le premier est démographique. Aujourd'hui, pas moins de 800 000 personnes résident en terres vaudoises. Selon une prévision largement admise, cette tendance devrait se poursuivre jusqu'en 2040.

La population de l'Ouest lausannois va elle aussi connaître un boom ces prochaines années. Le district, qui recouvre huit communes (Bussigny, Chavannes-près-Renens, Crissier, Ecublens, Prilly, Renens, Saint-Sulpice et Villars-Sainte-Croix) réparties sur une superficie de 2581 hectares, comptait 76 000 habitants au 31 décembre 2019. D'ici à 2030, un emploi sur trois créé dans l'agglomération sera localisé dans ce district.

Besoin de mobilité

La vie d'une telle densité de population, bien entendu, doit être organisée en termes d'infrastructures et de services. En particulier, le fort besoin de mobilité des habitants doit être pris en compte. De nos jours, il faut pouvoir se déplacer pour aller travailler ; se déplacer pour consommer et subvenir à ses différents besoins ; se déplacer, enfin, pour se divertir.

En 2015, la Confédération a réalisé une étude (1) sur la mobilité à l'échelle nationale. Elle révèle que, durant l'année, chaque habitant effectue des trajets dont la distance cumulée atteint une moyenne d'environ 25 000 kilomètres, ce qui équivaut à un peu plus d'un demi tour du monde. En mobilité du quotidien, c'est-à-dire à l'exclusion des voyages, les Suisses et les Suissesses parcourent plus de 15 000 kilomètres en moyenne par année, ce qui représente près de 40 kilomètres par jour.

Pas surprenant, dès lors, que le temps consacré à se déplacer soit considérable : environ 1 heure 20 minutes par jour. Or, les conditions de ces déplacements quotidiens ne sont pas toujours des plus confortables : en effet, certaines lignes sont saturées ou plus tout à fait en adéquation avec les attentes des voyageurs. Seuls des ajouts de véhicules et des augmentations de cadence permettent de satisfaire la forte demande de la population. Dans l'Ouest lausannois, les lignes de bus actives dans les secteurs qui seront à l'avenir desservis par le tramway sont très fortement chargées aux heures de pointe.

Sensibilité écoresponsable

L'Ouest lausannois, comme l'ensemble du canton de Vaud, connaît un essor démographique et économique important. Dans ce contexte, pour assurer la qualité de vie des citoyens, le dynamisme de la région et la productivité de ses agents économiques, les pouvoirs publics sont au défi de développer de nouvelles solutions de mobilité.

En mars 2019, le Grand Conseil vaudois a adopté une résolution déclarant l' « urgence climatique ». Cette résolution réclame que l'atténuation des changements climatiques figure parmi les tâches prioritaires du Grand Conseil vaudois. De son côté, le Conseil d'Etat a élaboré, en 2020, un Plan climat vaudois qui, dans le domaine des transports, vient renforcer une politique publique cantonale qui se déploie depuis plusieurs années, à savoir le développement des transports publics pour favoriser le report modal de la voiture vers les modes de transport durables. Si l'amélioration de la mobilité est un défi central pour les pouvoirs publics, le faire en respectant l'environnement et la sensibilité écoresponsable de la population en est un autre.

(1) Office fédéral de la statistique, *Microrecensement mobilité et transports*, 2015.

D'ici à 2030, il est prévu qu'un emploi sur trois créé dans l'agglomération soit localisé dans le district de l'Ouest lausannois.

Stratégie

Acteur d'une mobilité multimodale et durable

Le développement de l'Ouest lausannois est piloté selon la vision globale et concertée définie au début des années 2000 dans le cadre du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM). Ambitieux dans ses objectifs et durable dans son approche, ce projet d'aménagement du territoire a pour objectif d'assurer, pour ses habitants, des conditions-cadres attractives ainsi qu'un haut niveau de qualité de vie. Il traite d'urbanisation, de paysage, d'environnement, d'énergie – et, bien entendu, de mobilité.

Une vision multimodale et durable

La stratégie de mobilité du PALM doit permettre de fluidifier les déplacements dans l'agglomération et d'améliorer son accessibilité depuis l'ensemble du canton, tout en préservant le bien-être des habitants. Elle est construite autour d'une vision multimodale : elle concerne tous les modes de déplacement (transports publics, transport individuel motorisé, vélo, marche), s'appuie sur leur complémentarité à toutes les échelles du territoire et favorise « le bon mode pour le bon déplacement ».

Cette stratégie prévoit notamment un ensemble d'« Axes forts de transports publics urbains » reliés aux principales gares de l'agglomération, donnant accès au réseau ferroviaire grandes lignes et régional des CFF, ainsi qu'au LEB. Le tramway Lausanne-Flon – Croix-du-Péage est l'un de ces axes forts, et l'un des nombreux projets découlant de cette stratégie. Destiné à jouer un rôle central pour les déplacements dans l'Ouest lausannois, il sera connecté aux deux plus importantes gares du canton (Lausanne et Renens), qui se transforment pour accueillir plus de trains et de voyageurs. Il formera, en complémentarité avec les lignes de métro m1, m2 et m3 et avec les trois lignes de BHNS, un réseau performant.

Posez votre vélo à la gare de Renens, prenez le tram jusqu'à Lausanne, sautez dans un métro ou dans un InterCity des CFF… Vous avez dit intermodalité ?

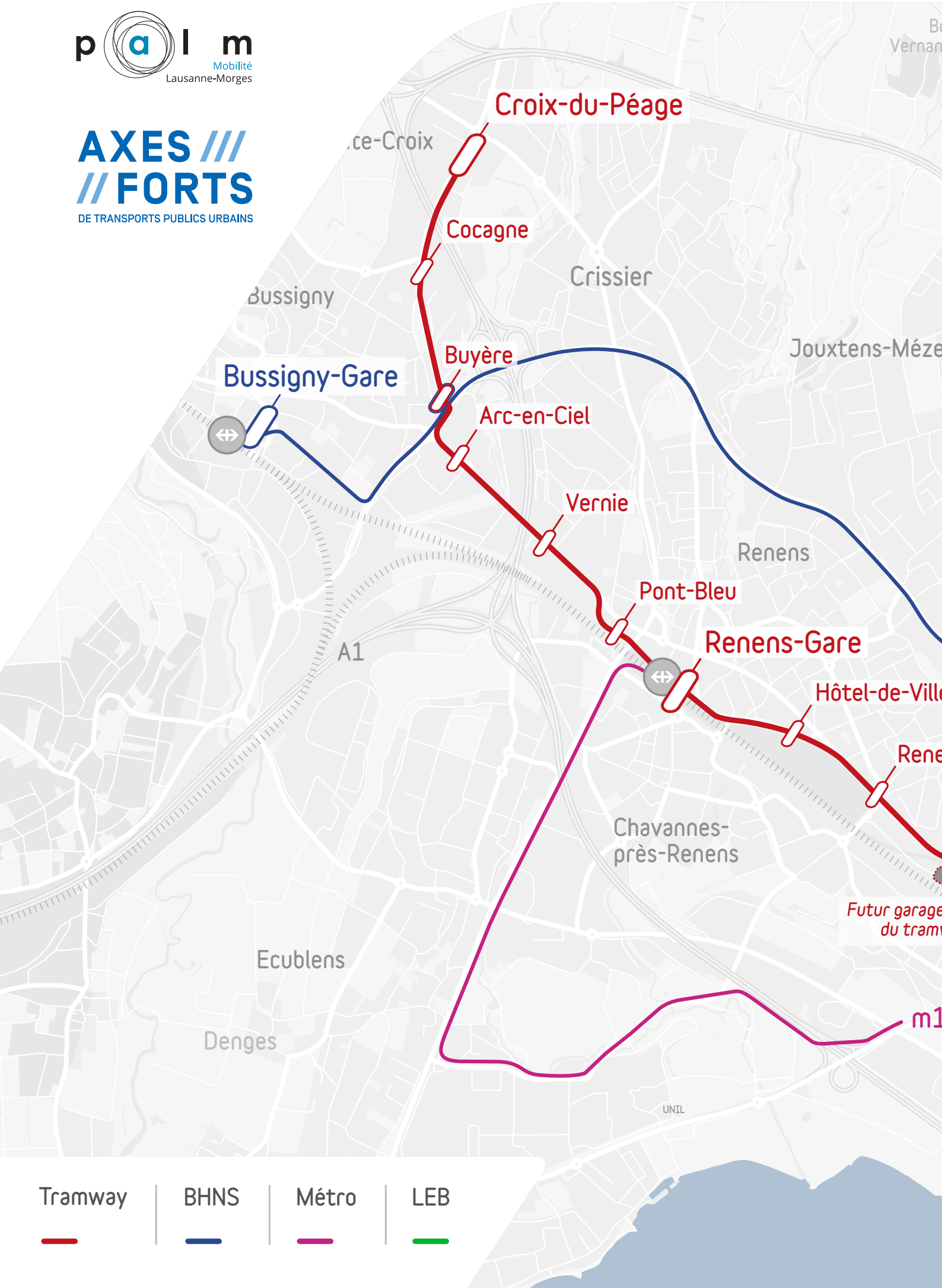
Le tramway Lausanne-Flon – Croix-du-Péage sera parfaitement connecté aux autres modes de transport de la région.

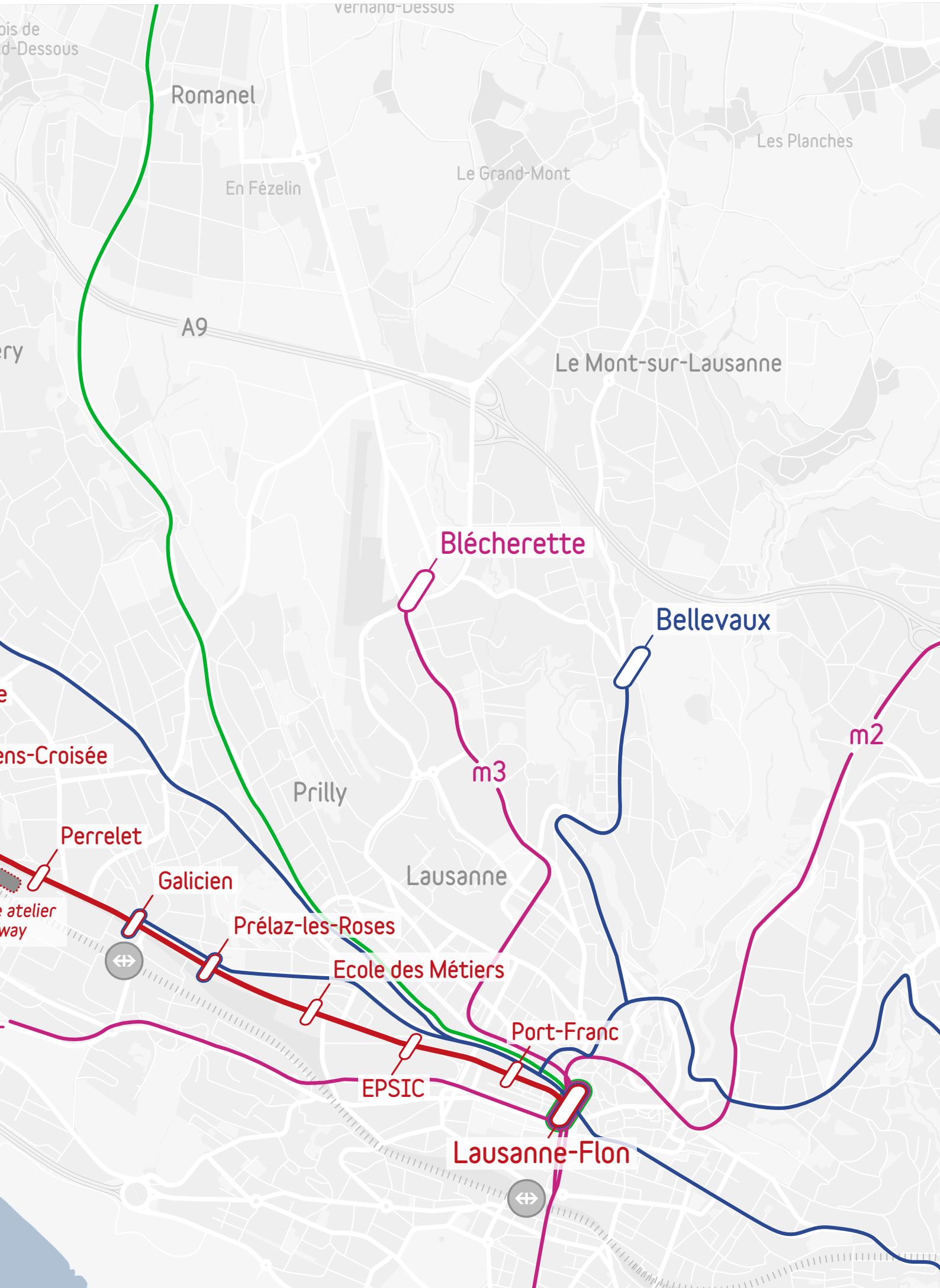
La station Prélaz-les-Roses, à Lausanne, l'exemple d'une connexion entre tramway et bus.

palm Mobilité Lausanne-Morges

AXES /// // FORTS

DE TRANSPORTS PUBLICS URBAINS




Romanel
En Fézelin
Le Grand-Mont
Les Planches
A9
Le Mont-sur-Lausanne
Blécherette
Bellevaux
m3
m2
Prilly
Lausanne
Perrelet
Galicien
Prélaz-les-Roses
Ecole des Métiers
Port-Franc
EPSIC
Lausanne-Flon

Un mode de transport écoperformant

Le Tramway lausannois arrive à la station Arc-en-Ciel sur la commune de Bussigny.

Lausanne, une ville « en pente », dont le métro est si apprécié… Pourquoi donc construire une ligne de tramway dans l'Ouest lausannois ? Ce moyen de transport, qui a connu son heure de gloire dans la première moitié du XXe siècle, a disparu de l'agglomération lausannoise au milieu des années 1960. A l'heure de son retour, on peut se demander pourquoi l'option d'une nouvelle ligne de métro n'a pas été privilégiée pour se déplacer entre Lausanne-Flon et Villars-Sainte-Croix ? Ou tout simplement, le renforcement de la ligne de bus déjà existante ?

Le tramway offre de réels avantages en termes de confort, de performance, de coût et de respect de l'environnement.

Si le tramway, comme moyen de transport public, a vu sa cote se dévaluer très fortement un peu partout en Europe après la Seconde Guerre mondiale, il connaît aujourd'hui un véritable retour en grâce. Dans la partie occidentale du Vieux Continent, une cinquantaine de nouveaux réseaux ont vu le jour ou sont en phase de réalisation depuis le milieu des années 1980, dont près de 20 en France, un pays où le tramway fait l'objet d'un choix politique marqué. En Suisse, les principales métropoles ont commencé à redéployer des réseaux. Zurich, qui n'a jamais abandonné ce moyen de transport, possède un réseau de plus de 100 kilomètres desservis par 15 lignes urbaines ; Bâle exploite 9 lignes, et Berne, 5. En Suisse romande, Genève, qui possédait dans les années 1920 le plus grand réseau de tramway d'Europe, n'a jamais abandonné sa fameuse « ligne 12 », et a mis en service 5 nouvelles lignes depuis 2007.

Plus performant, moins coûteux

Le tramway offre de réels avantages en termes de confort, de performance, de coût et de respect de l'environnement. Pour le trajet entre Lausanne et Villars-Sainte-Croix, un tracé atypique pour Lausanne car quasiment plat, il est le moyen de transport idéal. Aussi performant que le métro mais bien moins coûteux, il présente de nombreux avantages face au bus : il est plus rapide, plus régulier (le tramway est quasiment insensible aux variations de trafic routier) et offre plus de capacité (30 à 50 % de places en plus).

Par ailleurs, circulant uniquement avec de l'énergie électrique, la mise en service du tramway permettra d'économiser près de 7 wagons-citernes de 50 m^3 consommés annuellement par les autobus sur un parcours identique. Cela équivaut à une réduction de 850 tonnes de CO_2.

Performances

Des rames et des infrastructures de dernière génération

Lorsque les conditions de son utilisation sont réunies, comme c'est le cas le long du trajet qui mène du Flon à Villars-Sainte-Croix, le tramway est le moyen de transport public le plus attractif.

Ainsi, les 13 rames bi-cabines exploitées sur la ligne répondront aux standards les plus actuels. Longues de 45 mètres pour 2,65 de largeur, elles pourront accueillir jusqu'à 300 personnes environ (dont 75 assises) dans un habitacle confortable, climatisé et équipé d'écrans d'information multimédias. Munies de portes des deux côtés, elles desserviront soit des stations à quai latéral, soit des stations à quai central, à une hauteur qui facilite l'accès des personnes à mobilité réduite et l'usage d'une poussette ou d'une valise.

Ceux qui voudront entrer en ville ou en sortir aux heures de pointe verront leur temps de trajet diminuer de moitié.

Sur les 7,5 kilomètres de la ligne, les rames se succédront à une cadence régulière (toutes les 6 minutes). Le Tramway lausannois desservira 16 stations distantes de 500 mètres environ, effectuant 300 courses par jour. Finalement, près de 50 000 riveraines et riverains, pendulaires et touristes pourront être transportés quotidiennement (près de 15 millions par année), à une vitesse défiant toute concurrence. 23 minutes suffiront en effet pour rallier les terminus de Croix-du-Péage et du Flon, et ceux qui voudront entrer en ville ou en sortir aux heures de pointe verront leur temps de trajet diminuer de moitié.

Confort et fonctionnalité

Les 16 stations construites pour accueillir les voyageuses et les voyageurs et leur permettre d'emprunter le tramway répondront elles aussi à des critères de confort et de fonctionnalité exigeants. Pensées comme des lieux de vie plutôt que comme des lieux de passage, elles allieront sécurité et bien-être sensoriel, clarté de la signalétique, esthétique de l'espace et facilité du transbordement.

A l'image des stations des métros m1 et m2, qui influencent positivement l'image et l'ambiance de la ville de Lausanne, les nouvelles stations du Tramway lausannois vont transformer le visage de tout un pan de l'agglomération, améliorer son potentiel de bien-être et son attractivité.

Munies de portes des deux côtés, les rames desserviront soit des stations à quai latéral, soit des stations à quai central, à une hauteur qui facilite l'accès des personnes à mobilité réduite et l'usage d'une poussette ou d'une valise.

La carte de la multimodalité

Des trottoirs et des pistes cyclables seront aménagés tout au long du tracé, de même que des plate-formes et des stationnements couverts pour les vélos.

Proposée comme une nouvelle option complémentaire de mobilité, la ligne du Tramway lausannois participera pleinement de la stratégie multimodale du PALM.

La mobilité est un enjeu majeur, aujourd'hui, pour les villes et les agglomérations, qui connaissent d'importants phénomènes de congestion liés à la circulation des poids-lourds, voitures et deux-roues motorisés, et qui sont souvent victimes de pics de pollution liés à cette surcharge de trafic. Soumis à une forte urbanisation et traversé par un axe autoroutier important (l'A1), l'Ouest lausannois est particulièrement sensible en termes de mobilité : pas moins de 1,3 million de déplacements en lien avec l'agglomération s'y font chaque jour, tous modes confondus. Pour cette raison, la mobilité occupe une place importante dans le Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), qui ambitionne de fluidifier les déplacements dans l'agglomération et d'améliorer son accessibilité depuis l'ensemble du canton, tout en préservant la qualité de vie des habitants.

La stratégie d'accessibilité de l'agglomération est construite autour d'une approche multimodale où les transports publics sont le vecteur principal d'une mobilité durable, en complémentarité avec la mobilité douce et le trafic individuel motorisé. Cela implique de renforcer l'offre en transports publics et de maîtriser le trafic automobile. Proposée comme une option complémentaire de mobilité, la ligne du Tramway lausannois participera pleinement de cette stratégie. Elle offrira un potentiel nouveau de déplacement tout en jouant la carte de la combinaison entre les différents modes de transport.

Véritables « hubs »

La conception de plusieurs de ses arrêts est emblématique du caractère intermodal de la nouvelle ligne. Des voies pour piétons et pour cyclistes seront installées de façon quasi systématique, de même que des plates-formes tramway-bus et des stationnements couverts pour les vélos. Les stations du Flon et de Renens seront de véritables « hubs » vers lesquels convergeront les principaux modes de transport. Pour se déplacer dans l'Ouest lausannois, composer son propre mix de transports sera bien plus efficient que d'opter pour une solution motorisée individuelle.

Développement

Toute une région redynamisée

Le Tramway lausannois arrivera à point nommé pour faciliter la mobilité d'une région qui connaît d'ores et déjà un grand boom démographique. La ligne traversera plusieurs zones en plein essor, que ce soit sur le plan du logement ou sur le plan de l'activité économique. On peut citer, entre autres, le quartier de Sévelin-Sébeillon à la sortie de Lausanne, celui de la patinoire de Malley sur la commune de Prilly, les alentours de la gare à Renens, le boulevard de l'Arc-en-Ciel à cheval sur les communes de Crissier et de Bussigny ainsi que les nouveaux quartiers Cocoon et Veillon sur la commune de Bussigny, sans oublier la zone industrielle de la Croix-du-Péage (sur les communes de Crissier, Bussigny et Villars-Sainte-Croix).

Pour les riverains et les habitants de la région, les déplacements seront plus rapides, plus fluides et plus confortables ; les grands axes et les « hubs » importants de transport (interfaces de bus, métros et gares ferroviaires) seront plus accessibles, de même que les principaux pôles d'activités (travail, commerces et loisirs).

Pour les riverains et les habitants de la région, les déplacements seront plus rapides, plus fluides et plus confortables.

Ces facteurs vont agir comme un moteur de développement pour la région, facilitant les interactions entre les gens, donnant l'envie de partager davantage, créant des opportunités d'entreprendre. En particulier, il faut s'attendre qu'à la faveur de l'émergence du tramway, certaines entreprises, sociétés et institutions publiques considèrent l'opportunité de s'installer ou de s'étendre dans les zones qu'il traverse. Plus de 15 000 nouveaux emplois sont attendus à terme le long du tracé, soit un nouvel emploi sur trois de l'agglomération.

Priorité à la durabilité

Aujourd'hui cependant, l'opportunité du développement et de la croissance ne peut pas être dissociée de la nécessité d'une approche durable. La solution du tramway est également prometteuse à cet égard. En France, où le tramway a connu un véritable retour en grâce depuis les années 1980, des études ont été réalisées qui mettent en évidence l'interaction entre le développement du tramway et la vie économique, d'une part, et la vie sociale, d'autre part. Elles font apparaître une attractivité nouvelle des zones traversées, certes, mais qui s'accompagne d'une modification du mode de vie en profondeur, avec un accent mis sur le bien-être et la sécurité des riverains.

Dans l'Ouest lausannois,
le futur quartier de Malley-Gare,
un espace de bien-être.

Environnement

Plus de verdure, moins de pollution

Que ce soit au niveau de sa préservation ou de son intégration comme facteur de la qualité de vie, l'environnement est aujourd'hui une dimension qu'il faut prendre pleinement et durablement en compte dans les plans d'aménagement du territoire. C'est ce que fait le projet de tramway Lausanne – Villars-Sainte-Croix, de façon déterminée et, à plusieurs égards, exemplaire. La construction de la nouvelle ligne prévoit en effet l'intégration d'une forte composante paysagère et végétale, et contribuera à faire diminuer sensiblement, dans la région, toutes les formes de pollution.

A la faveur du projet, l'ensemble des espaces publics traversés par la nouvelle ligne fera l'objet d'une requalification en profondeur. Celle-ci intègrera systémiquement la composante verte, pour protéger l'environnement et assurer une ambiance agréable pour les habitants et les usagers. Conformément aux dispositions légales, tout arbre abattu en lien avec les nécessités du projet fera l'objet d'une compensation à l'identique.

Diminution des nuisances

Comme expliqué précédemment, le Tramway lausannois circulant uniquement avec de l'énergie électrique, sa mise en service contribuera aussi à diminuer les quantités de polluants émis et participera ainsi à l'amélioration de l'agglomération en termes de qualité de l'air. Le trafic motorisé individuel devrait diminuer d'environ 10 %, ce qui limitera également les émissions de CO_2, et induira le recul d'un autre type de nuisances : le bruit.

Le trafic motorisé individuel devrait diminuer d'environ 10 %, ce qui contribuera également à limiter les émissions de CO_2, et induira le recul d'un autre type de nuisances : le bruit.

La construction de la nouvelle ligne prévoit en effet l'intégration d'une forte composante paysagère et végétale.

Une nouvelle identité pour l'Ouest lausannois

A Renens, tout le quartier de la gare a été repensé, notamment pour accueillir le tramway. On voit ici la nouvelle passerelle Rayon Vert, qui crée un lien fort entre le Sud et le Nord de la ville.

Ce qui devrait susciter l'adhésion et l'enthousiasme autour de la ligne Lausanne-Flon – Croix-du-Péage, c'est la dynamique vertueuse que le projet va initier pour l'Ouest lausannois. Cette dynamique se concrétisera à plusieurs niveaux, au point d'améliorer l'apparence de la région et de la doter d'une identité nouvelle, moderne et bienveillante, basée sur le bien-être, le vivre-ensemble, l'intégration de la nature et la possibilité d'entreprendre.

Le projet va améliorer l'apparence de la région, et la doter d'une identité nouvelle, moderne et accueillante.

L'architecture des infrastructures de la nouvelle ligne, les aménagements urbains qui l'accompagnent ainsi que le design des rames qui l'emprunteront amélioreront son environnement immédiat et insuffleront une ambiance nouvelle. Entre Crissier et Villars-Sainte-Croix, par exemple, sa construction transformera la zone industrielle et commerciale d'aujourd'hui – où les axes routiers sont principalement dévolus au trafic individuel motorisé – en espaces publics et quartiers de qualité et arborisés. La route deviendra un espace partagé entre les différents modes de transport, qui y cohabiteront en toute sécurité. Le tramway contribuera à rendre les quartiers traversés plus agréables, notamment grâce à la forte végétalisation qui va accompagner son développement. L'image de la région s'en verra renforcée, de même que l'attractivité des transports publics en général.

Requalification urbaine

Le projet du Tramway lausannois sera à l'origine de plusieurs initiatives importantes de requalification urbaine. A Renens, par exemple, l'avenue du 14-Avril, axe structurant s'il en est, sera complètement repensée. L'avenue sera à double sens de circulation, un rond-point allongé sera construit et la place du Marché, attenante à l'avenue, sera réaménagée. Cela permettra de réduire physiquement et visuellement la bande carrossable, de mieux intégrer les piétons et les cyclistes, et d'améliorer la qualité paysagère de la zone.

Autre exemple, la place de l'Europe et la place Centrale. La Ville de Lausanne entreprend leur requalification dans le contexte de l'arrivée du tramway et des travaux du m2-m3 en vue d'en faire des places majeures du centre-ville. Celle-ci répondra aux nouveaux usages portés par un espace public de qualité, notamment pour les manifestations, tout en étant une interface de transports publics efficace, pour passer rapidement et facilement d'un mode à un autre. Un peu plus loin, à la hauteur du pont Chauderon, la route sera réservée aux transports publics et à la mobilité douce (vélos et piétons).

Organisation

Mise en service à l'horizon 2025

Mené dans un esprit de dialogue et de collaboration, le projet est financé par le Canton et la Confédération, avec une participation des Communes territorialement concernées. Il est piloté par les Transports publics de la région lausannoise (tl) qui seront l'exploitant du tramway.

Les étapes du projet

2020	Travaux préparatoires à Renens (mise à double sens de l'avenue du 14-Avril)
	Appel d'offres pour choisir l'entreprise qui construira les véhicules
2021	Mise à l'enquête publique du tronçon entre Renens et Villars-Sainte-Croix
	Début des travaux de réalisation du tramway entre Lausanne-Flon et Renens
Horizon 2022	Début des travaux du tramway entre Renens et Villars-Sainte-Croix
Horizon 2025	Mise en service du tramway, en deux étapes (jusqu'à Renens d'abord, puis jusqu'à Villars-Sainte-Croix)

Impressum

Gestion de projet
Canton de Vaud – Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR)
Transports publics de la région lausannoise SA (tl)

Conception de la brochure, rédaction et graphisme détaillé
Pittet Communication SA

Crédits photographiques (images de synthèse)
Pixalab
Groupement TILT+
(image de couverture et image du chapite « Synthèse »)

Crédits photographiques (autres images)
Transports publics de la région lausannoise SA (tl) (image chapitre « Evolution »)
CFF (image chapitre « Développement »)

Prépresse et impression
ICM Imprimerie Carrara Sàrl

Janvier 2021

www.tramway-lausannois.ch