

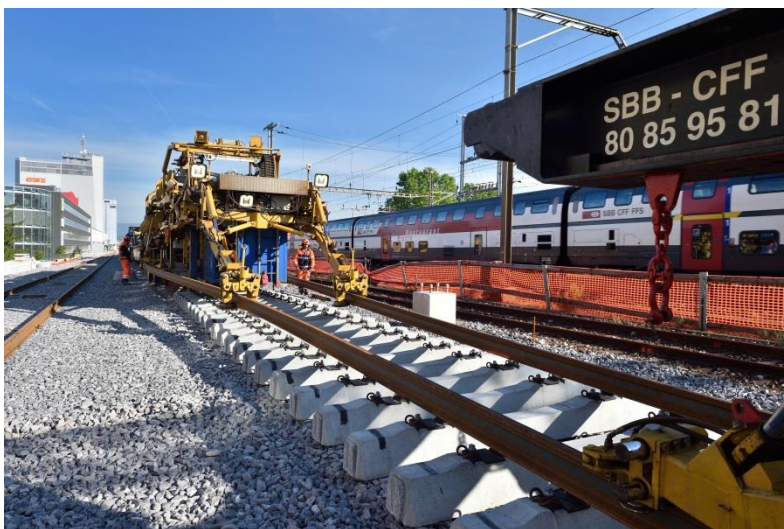
Construction du tram, le chaînon manquant de la mobilité



Département des infrastructures et des ressources humaines

Jeudi 21 avril 2016

Une vision globale pour une meilleure mobilité dans l'Agglomération Lausanne-Morges



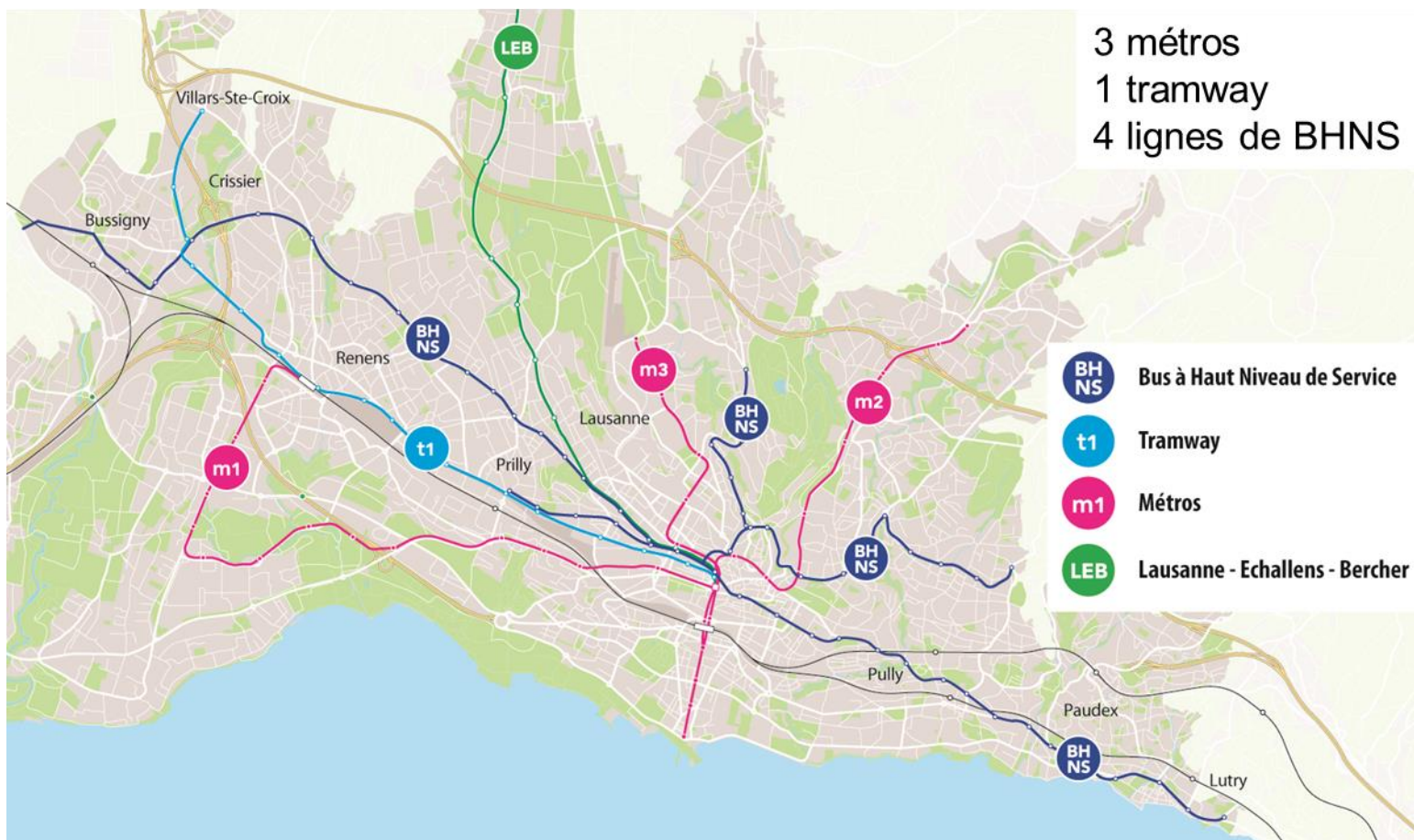
• Léman 2030

- Forte augmentation de la capacité du nœud ferroviaire Lausanne-Renens
- Mise en service de la fréquence du RER Vaud entre Cossonay et Cully

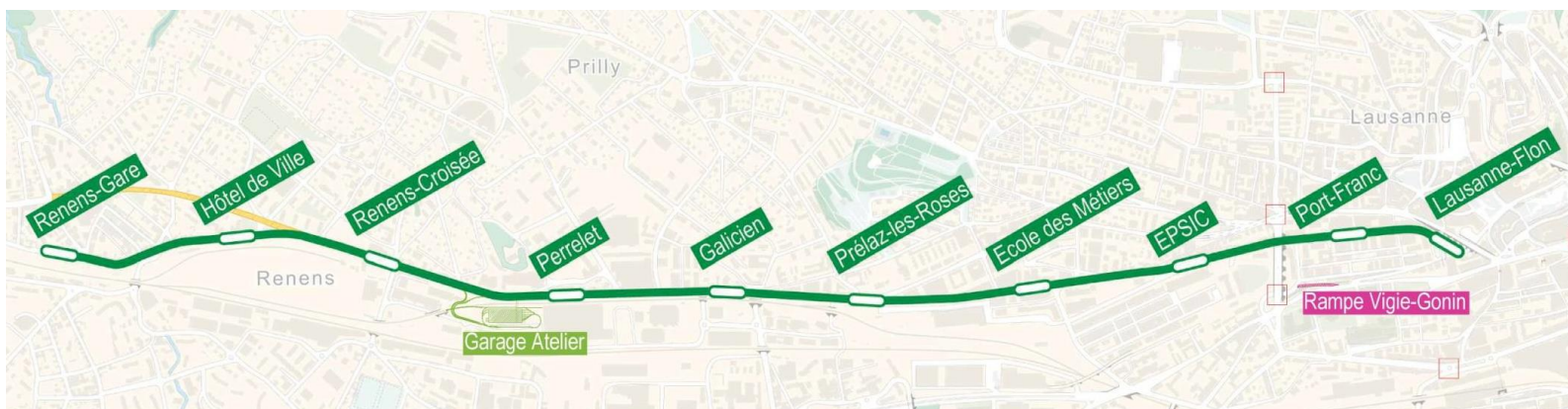
• Autoroute de contournement

- Création de nouvelles sorties pour amener au plus près les automobilistes de leur destination
- Libère de la place pour améliorer les transports publics, en particulier dans l'ouest

Une vision à long terme pour des axes forts complémentaires au réseau CFF et à l'autoroute



Une nouvelle étape: le tram Lausanne-Renens



- **Coûts des infrastructures: 367 millions de francs**
 - Participation cantonale de 287 millions demandée au Grand Conseil
 - Subvention fédérale de 80 millions déjà votée par les Chambres
- **Prix du matériel roulant et du garage-atelier: 111 millions**
 - Emprunt des tl avec une garantie cantonale

Le tram: chaînon manquant des transports publics entre Lausanne et Renens



- **Les RER: un accès rapide à l'agglomération**
 - Ils ne permettent pas une desserte fine le long des voies
 - La destination finale est rarement les gares CFF

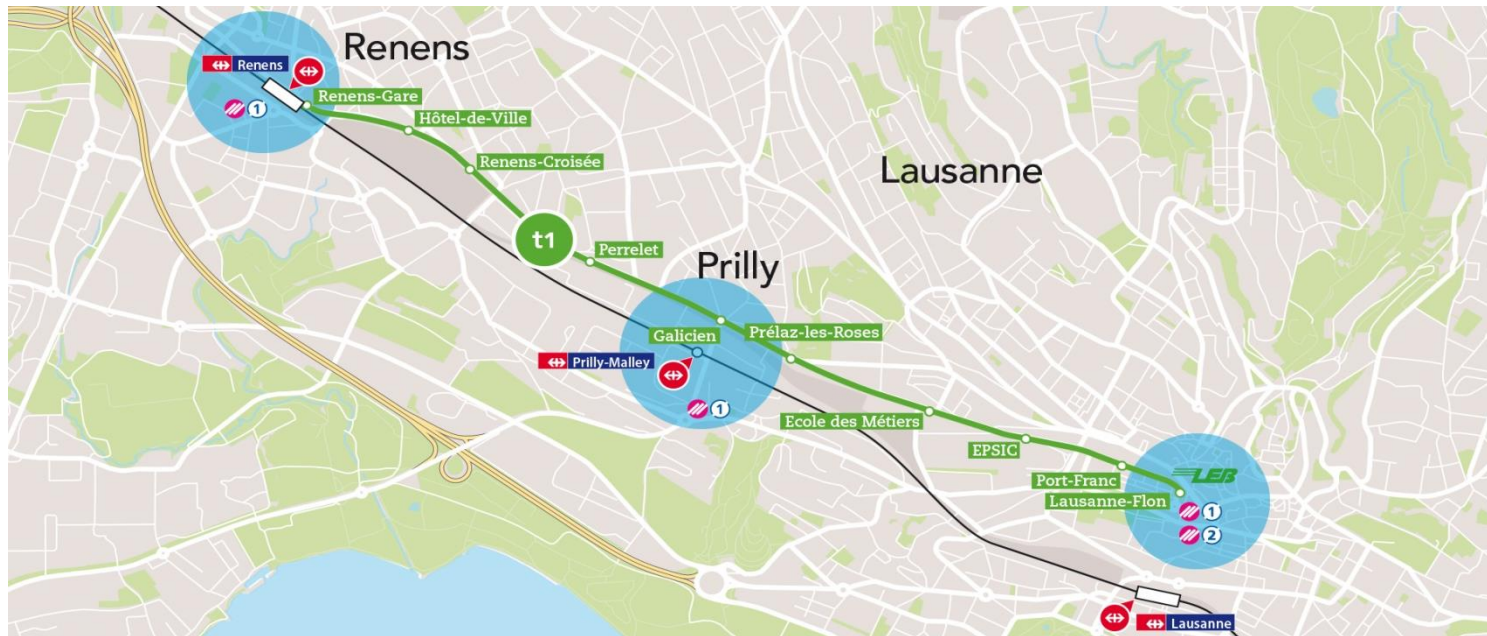


- **Le m1 dessert les hautes écoles**
 - La ligne fait un grand détour par l'UNIL et l'EPFL avant de revenir vers le Flon et Renens
 - Les métros sont déjà saturés aux heures de pointe



- **Des lignes de bus qui atteignent leur limite**
 - Peu de réserve de capacité
 - Instabilité des horaires en raison de la circulation
 - Vitesse commerciale insuffisante

Le tram, un lien solide entre les trains et métros



- **Une desserte efficace des quartiers entre les gares**
 - Le tram sera intégralement en site propre
 - Dans les carrefours, il bénéficiera de feux au vert en priorité
 - Ses rames ont une capacité équivalente aux métros lausannois
 - Sa cadence pourra être augmentée en fonction des besoins futurs

Le tram moderne, un choix fiable et éprouvé dans de multiples villes européennes



- **Un moyen de transport urbain performant**
 - Une forte capacité de transport et un confort apprécié
 - Une vitesse commerciale élevée grâce à des voies en site propre
 - Le tram donne une nouvelle image aux quartiers traversés et il est un outil de requalification urbaine reconnu par les urbanistes

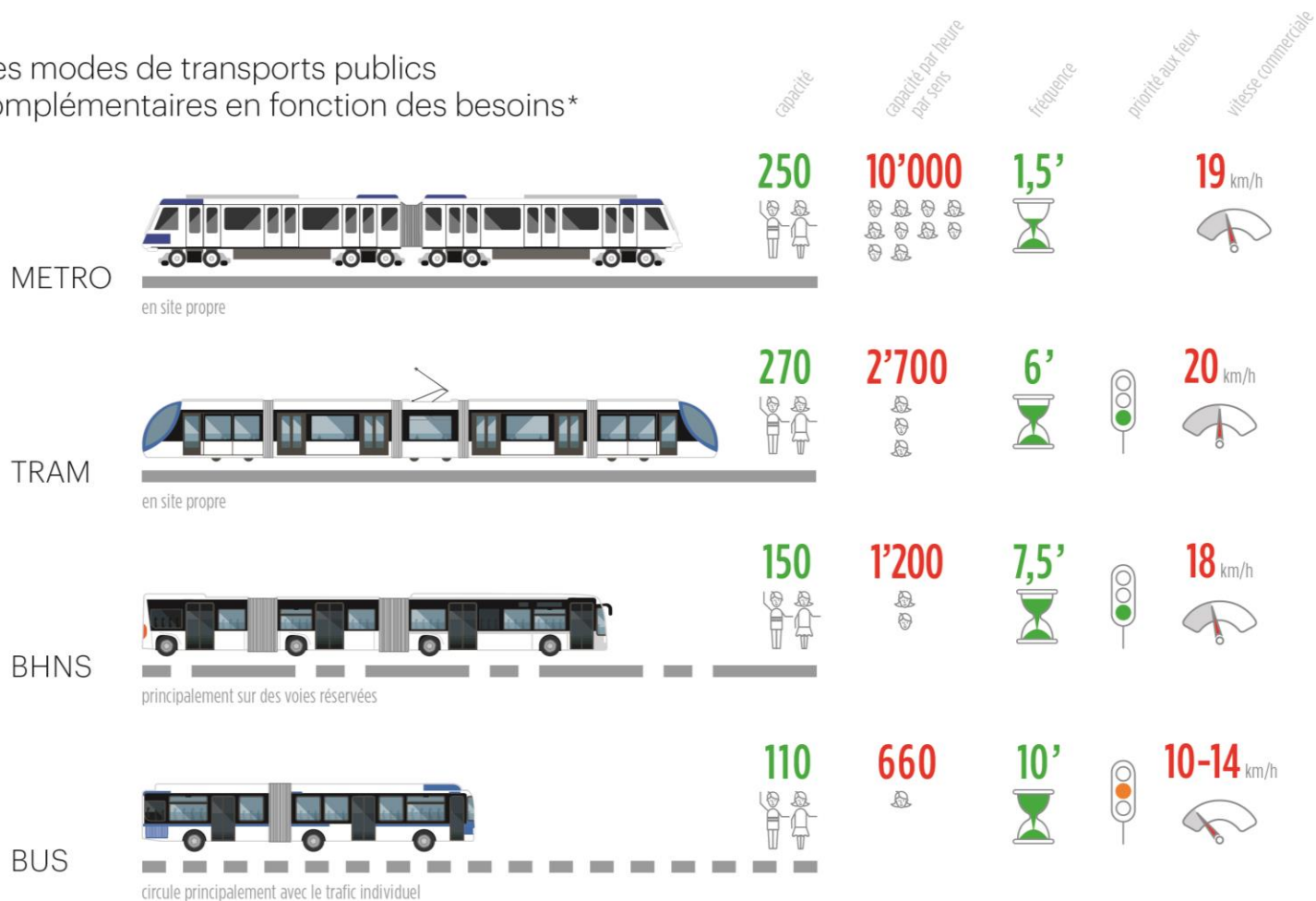
Des mesures d'accompagnement pour assurer une arrivée du tram en douceur



- La rampe Vigie-Gonin à Lausanne pour compenser la fermeture du haut de la rue de Genève aux voitures
- La mise à double sens de l'avenue du 14 avril à Renens pour compenser la fermeture partielle de l'avenue de Lausanne vers la gare
- Amélioration de la régulation des feux
- Une volonté de limiter les nuisances des chantiers

Utiliser la bonne solution au bon endroit

Des modes de transports publics complémentaires en fonction des besoins*



*données indicatives à l'horizon 2025

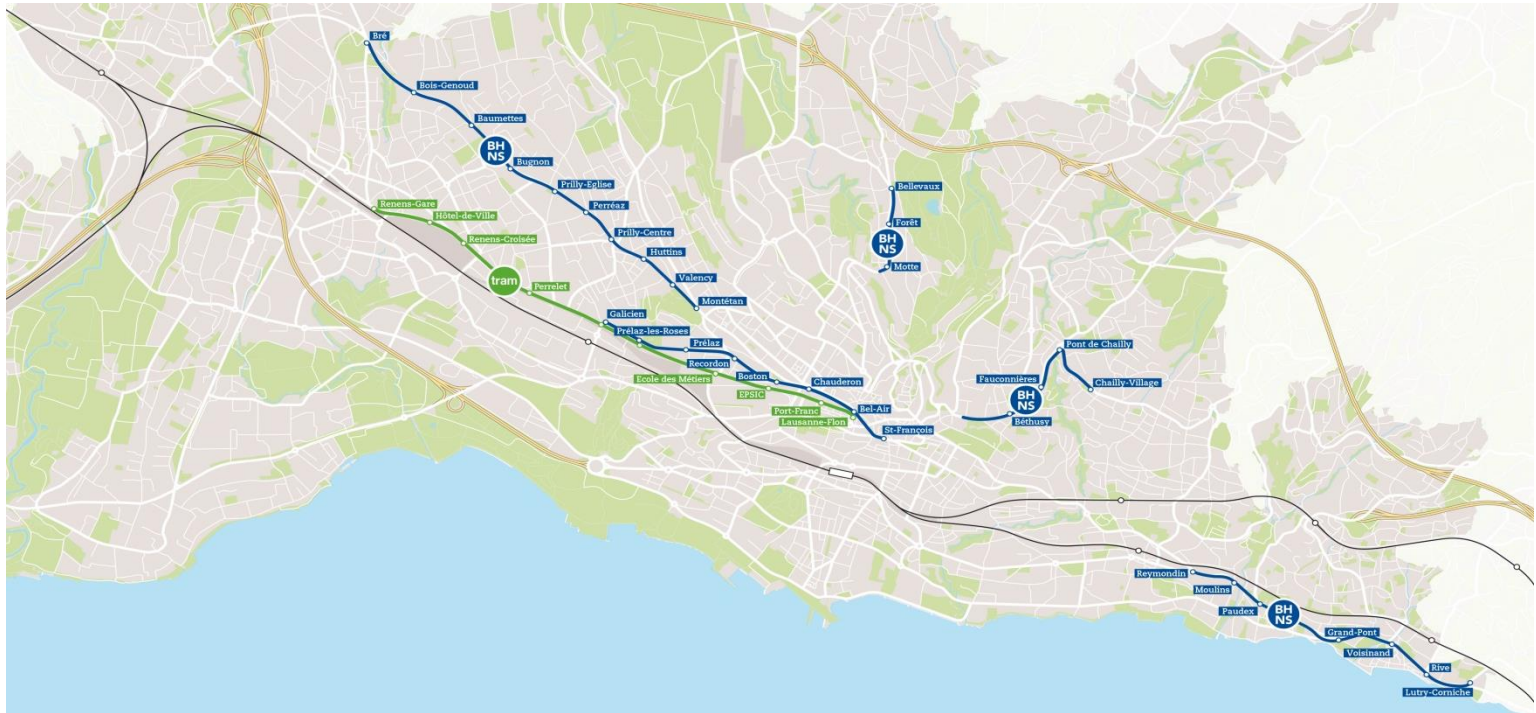
Bureau d'information et de communication/FA/04.2016

Des bus à haut niveau de service pour les axes où la demande ne justifie pas un tram



- **Les avantages du tram avec des coûts moindres**
 - En grande partie en site propre et prioritaires dans les carrefours
 - Utilisation de trolleybus de grande capacité
 - Possibilité de construire les lignes par étapes
 - Amélioration de l'efficacité des lignes classiques de bus qui empruntent un tronçon de BHNS

Une aide cantonale aux communes pour permettre la réalisation de la 1^{re} étape des BHNS



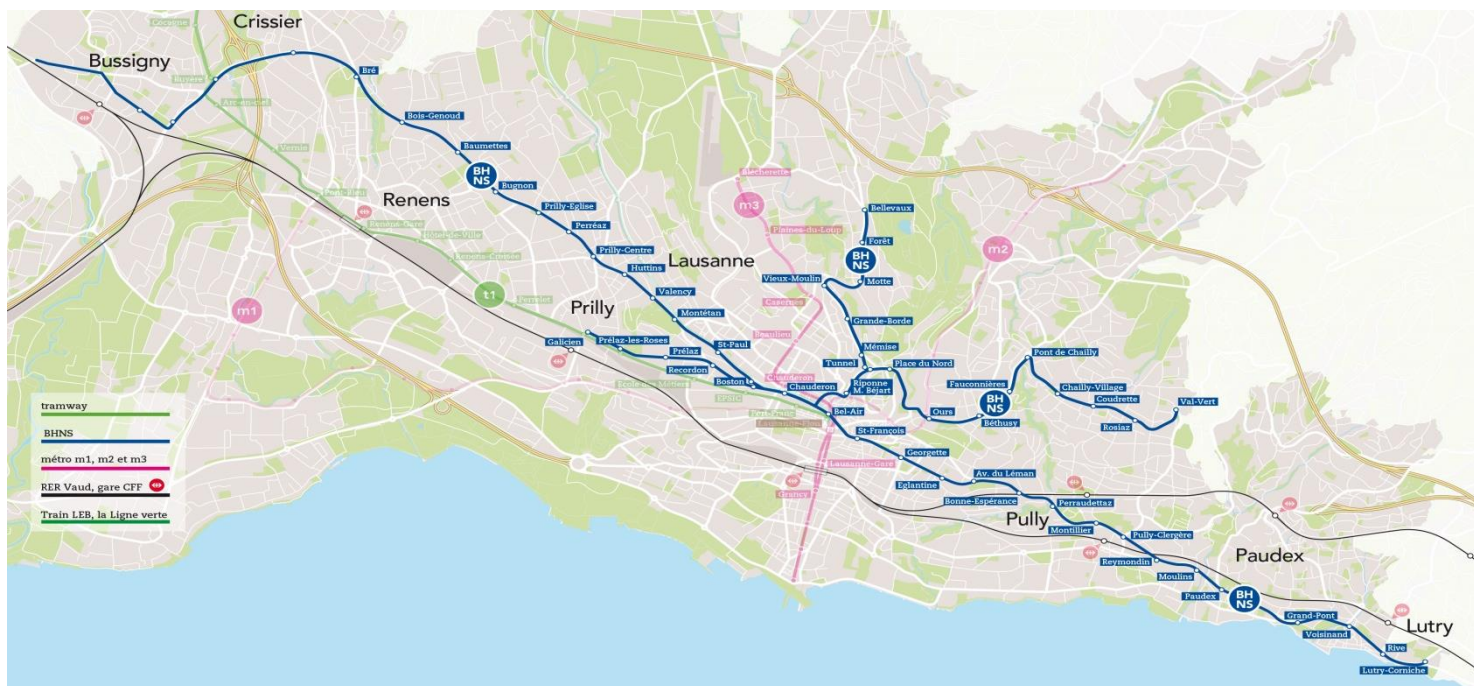
- **Une subvention cantonale de 20 millions de francs**
 - Une participation cantonale pour accompagner les communes dans la réalisation de la première étape des bus à haut niveau de service
 - Ces projets bénéficient également d'un financement fédéral de 19 millions

Renens ne doit pas rester le terminus du tram



- **Finaliser son prolongement en direction de de Bussigny et de Villars-Ste-Croix**
 - Cofinancement fédéral déjà acquis
 - Demande au Grand Conseil d'accorder 14 millions de francs pour les études jusqu'à la procédure d'approbation des plans (mise à l'enquête)

Continuer à développer le réseau des BHNS



- **Une desserte performante de l'ensemble Agglomération**
 - Demande au Grand Conseil d'accorder un crédit d'étude de 5,5 millions pour la participation cantonale au développement des deuxième et troisième étapes des aménagements routiers des BHNS
 - A l'horizon 2030, les lignes les plus chargées des tl seront des BHNS