



«Aux abords du tram, plusieurs dangers guettent»

Chloé Din Textes
Yvain Genevay Photos

Transports publics Avant la mise en service de la ligne Lausanne-Renens fin 2026, un flyer des TL égrène déjà de multiples avertissements aux piétons, cyclistes et automobilistes. En effet, il va falloir changer ses habitudes et apprivoiser cette cohabitation.

Avant de prendre le tram entre Lausanne et Renens, il faudra encore patienter un peu – jusqu'à la fin de l'année. Mais déjà, les TL préparent le terrain afin d'éviter les accidents, que ce soit avec les passagers, les piétons, les cyclistes ou les automobilistes. Premier jalon d'une vaste campagne de prévention, un flyer imprimé à 8000 exemplaires est diffusé depuis quelques jours, notamment dans les administrations communales et les écoles.

Et le fascicule égrène des avertissements clairs et concrets. Il adopte parfois un ton quelque peu inquiétant: «Aux abords du tram, plusieurs dangers guettent, car il est nouveau et change les habitudes», lit-on notamment. «Attention aux rails aux carrefours! Vélos et trottinettes, les roues peuvent s'y coincer.» Ou encore: «Redoublez de prudence et ayez les bons réflexes!», «Prudence, le tram est toujours prioritaire!» et «À pied, à vélo, à trottinette, à moto et en voiture, vous devez toujours laisser passer le tram.»

L'équivalent de 15 éléphants

Sur un plan très pratique, le flyer rappelle aussi: «Faites attention! À proximité du tram, il est fortement conseillé de retirer ses écouteurs. La musique dans le casque peut atteindre 90 décibels, alors que le tram est à 75 décibels.» Plus technique, il informe que le tram pèse l'équi-

valent de 87 tonnes à plein – soit 15 éléphants – et que sa distance de freinage est de 20 mètres, alors qu'elle est de 9 mètres pour une voiture à 30 km/h.

Pourquoi une telle campagne dès maintenant, alors que le chantier se poursuit encore? «Les premières rames de tramway vont commencer à circuler dès la semaine prochaine pour les tests dynamiques, puis l'homologation et la formation sur une portion du tracé», indique Alexandra Gindroz, porte-parole des TL. Depuis début février, le constructeur Stadler a en effet commencé à livrer le matériel roulant. C'est donc le moment de rappeler que le tram cohabitera bientôt avec plusieurs usagers sur un tracé d'environ 4,6 km.

«Il n'y a plus eu de tram à Lausanne depuis plus de soixante ans. C'est pourquoi ces rappels sont particulièrement importants», souligne Alexandra Gindroz. Supprimé en 1964, il fait toutefois son grand retour dans un contexte un peu particulier: en 2024, les accidents impliquant des trams ont fait un bond en Suisse et une initiative populaire à Bâle propose de bannir carrément le tramway du centre-ville (lire l'encadré). Quant à la population lausannoise, elle se souvient encore des accidents impliquant le LEB à l'avenue d'Échallens – au point que ce tronçon sensible est enterré depuis 2022.

Un tramway peut en cacher un autre

Le tram Lausanne-Renens sera-t-il plus sûr, ou tout repose-t-il sur la vigilance de la population? À cet égard, les TL soulignent que – contrairement aux lignes existantes à Genève, Berne, Bâle ou Zurich – le tramway lausannois circulera sur une voie réservée sur la grande majorité de la ligne. Ce tracé n'est toutefois pas dépourvu de points sensibles, où la vigilance sera de mise.

C'est le cas notamment aux deux extrémités du parcours, à la gare de Renens et au Flon, où il y aura des zones de circulation partagée. En outre, sur le reste de la ligne, la voie réservée du tram ne sera pas aménagée de manière uniforme: sur certains tronçons, elle sera séparée du reste de la circulation par des espaces végétalisés, mais à d'autres endroits, elle sera certes interdite aux autres véhicules, mais sans séparation physique aussi nette. Enfin, la cohabitation du tram avec les autres usagers se jouera forcément aussi aux passages pour piétons et aux carrefours.

«Aux automobilistes, nous rappelons que le tram est toujours prioritaire et qu'il faut respecter la signalisation aux intersections, relève Alexandra Gindroz. Pour les piétons, nous soulignons qu'un tram peut en cacher un autre, car il circule

à double voie. Aux heures de pointe, un tram passera toutes les trois minutes dans un sens ou dans un autre.»

Ce n'est pas le LEB

Et que dire à celles et ceux qui re-

doutent les mêmes risques que sur la ligne du LEB? Alexandra Gindroz souligne qu'il y a des différences importantes entre la circulation d'un train et d'un tram en ville: «Le tramway est conçu pour circuler dans un environnement urbain. La conduite se fait à vue, comme dans un bus, c'est-à-dire que le personnel de conduite doit s'adapter aux conditions de circulation, contrairement à un train qui circule uniquement avec les signaux sans intégrer l'environnement extérieur.»

Enfin, au sujet du risque de voir les roues de vélo se coincer dans les rails – autre point rapproché à la ligne du LEB – Yann Roth, président de l'association Pro Vélo Région Lausanne, estime que des mesures ont été prises pour l'éviter: «Nous avons suivi le projet avec attention et en principe, les cyclistes ne croisent jamais la voie du tram à un angle de moins de 45°.» Ce que les TL confirment. Yann Roth se montre en revanche plus critique sur un autre point: «La séparation physique est assurée sur tout le tracé entre les voies cyclistes et le tram, mais ce n'est pas le cas avec les voitures.»



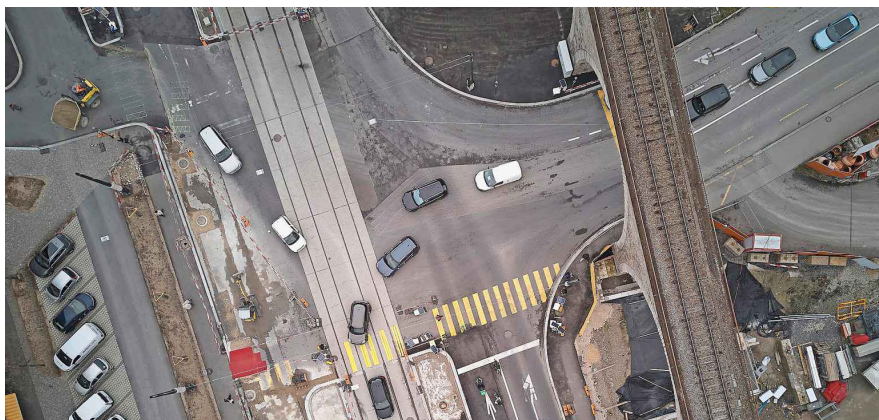
La voie réservée du tram ne sera pas toujours physiquement séparée du reste du trafic, comme ici sur la rue de Genève en direction du Flon.



Des panneaux appellent à la vigilance des usagers de la route.



Coincer ses roues dans les sillons des rails est la hantise des cyclistes.



Au carrefour du Galicien, entre Prilly et Lausanne, les voies de circulation coupent les rails du tram. Il s'agit d'un point sensible du tracé.

Hausse des accidents en Suisse et grogne à Bâle

Publié en mai dernier par l'Office fédéral des transports, le dernier rapport sur la sécurité des **transports publics** montre une hausse marquée des accidents impliquant des tramways en 2024. Il y en a eu 80 cette année-là (contre 51 en 2023 et 35 en 2022), causant 11 morts et 59 blessés graves, le plus fréquemment dans des collisions avec des personnes (25) ou d'autres véhicules (19). Selon ces statistiques, les accidents – y compris ces dernières années – ne sont toutefois jamais dus aux entreprises de tramway ou à leur personnel. Il s'agit essentiellement de comportements erronés de passagers dans le véhicule, à l'embarquement ou au débarquement, ou de fautes commises par des tiers dans la circulation routière. Si le tram suscite son lot de débats en matière de sécurité, notamment à Genève où il cohabite avec le reste de la circulation, il suscite aussi des critiques pour d'autres raisons. En ce moment à Bâle, une initiative propose de le bannir du centre-ville, avec pour but de libérer des espaces pour les piétons et la verdure.

«Il n'y a plus eu de tram à Lausanne depuis plus de soixante ans. C'est pourquoi ces rappels sont particulièrement importants.»

Alexandra Gindroz
Porte-parole des TL