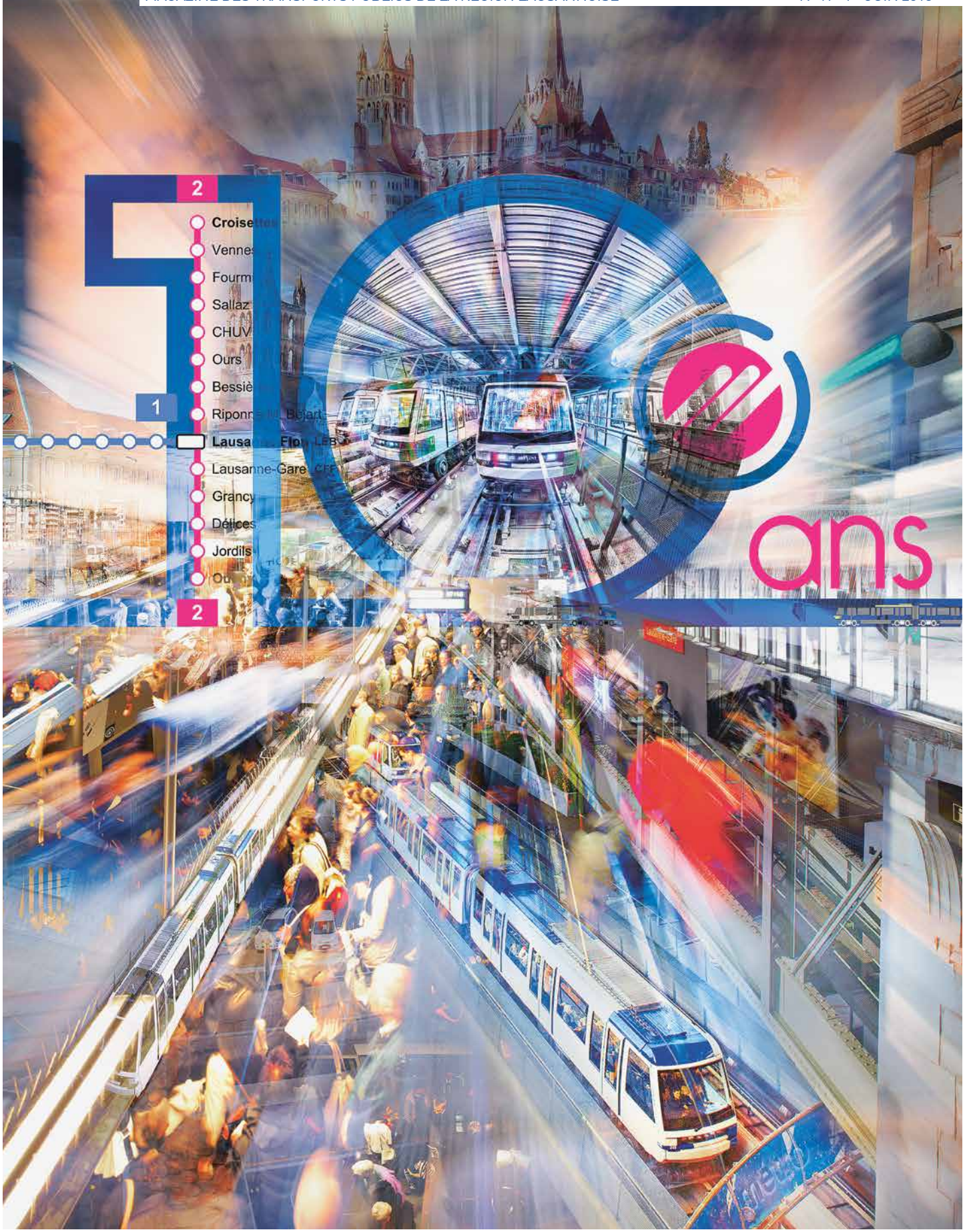
tl

Connexions

MAGAZINE DES TRANSPORTS PUBLICS DE LA RÉGION LAUSANNOISE N° 19 | JUIN 2018



PRÉPAREZ L'ÉTÉ AVEC NOS STORES MOTORISÉS

LAPEYRE
LE SAVOIR BIEN FAIRE

Visuel avec coffre intégral blanc RAL 9010 et toile Cappuccino

Coffre Intégral anthracite RAL 7016 avec toile Gris cendre

Coffre Intégral

La toile et l'armature sont protégées lorsque le store est fermé • Manœuvre électrique à télécommande • Coffre et armature en aluminium laqué blanc ou anthracite selon modèle.

Caractéristiques

Confort

Bras avec système anti-grincement • Réglage de l'inclinaison • Pose sur mur de face ou au plafond • Manœuvre électrique radio avec télécommande • Manoeuvre de secours intégrée

Qualité

Toile acrylique Dickson® Evasion 270 g/m² ou Orchestra 320 g/m² très résistante à l'eau • Bonne tenue des couleurs de toiles aux UV • Endurance de l'armature en aluminium et des câbles en inox • Conçu pour résister à 14 000 cycles, soit 40 ans d'utilisation • Conforme à la norme EN 13561 relative aux fermetures et stores extérieurs • Visserie en inox

QUALICOAT

Coffre Blanc RAL9010 | Coffre Gris anthracite RAL 7016 | Toile Cappuccino | Toile Gris cendre

Coffre laqué blanc •Toile Évasion Dickson® Cappuccino
L. 400 cm • Avancée 350 cm > **1'290.-**

Coffre anthracite •Toile Évasion Dickson® Gris Cendre
L. 400 cm • Avancée 350 cm > **1'390.-**

Coffre anthracite •Toile Orchestra Dickson® Gris Cendre
L. 450 cm • Avancée 350 cm > **1'890.-**
L.600 cm • Avancée 350 cm > **2'090.-**

Motorisation somfy

Les toiles ne peuvent pas être vendues séparément. Les visuels détourés nous sont prêtés par Dickson-Constant et Somfy®. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec d'autres remises ou promotions en cours, valable jusqu'au 20.10.2018 ou dans la limite des stocks disponibles.

CUISINES – SALLES DE BAINS – MENUISERIES lapeyre.ch

IMPRESSUM

Connexions
MAGAZINE DES TRANSPORTS PUBLICS DE LA RÉGION LAUSANNOISE
N° 19 | JUIN 2018

ÉDITEUR
Transports publics de la région lausannoise SA
Chemin du Closel 15 - Case postale - 1020 Renens 1
Tél. 021 621 01 11 - www.t-l.ch

RESPONSABLE DE LA PUBLICATION
Communication tl - Valérie Maire

COORDINATION
Communication tl - Elodie de Kalbermatten

RÉDACTION
Joëlle Loretan – Inédit Publications SA

PHOTOS ET ILLUSTRATIONS
Archives tl, Vanina Moreillon et Fotolia.com

CONCEPTION ET MISE EN PAGE
Xavier Cerdá - Inédit Publications SA

CORRECTION
Adeline Vanoverbeke - Inédit Publications SA

PUBLICITÉ
Delphine Foiret - delphine.foiret@inedit.ch
Quentin Riva - quentin.riva@inedit.ch
Inédit Publications SA - Avenue de Rumine 37
Case postale 900 - 1001 Lausanne - Tél. 021 695 95 95

IMPRESSION
Courvoisier-Attinger Arts graphiques SA, Bienne

TIRAGE
35 451 exemplaires

PHOTO DE COUVERTURE
Régis Colombo

APPLI MOBILE CONNEXIONS

PHOTOS: RÉGIS COLOMBO / WWW.REGISCOLOMBO.COM ET LUIS ROCHA

Numéro spécial 10 ans du m2

SOMMAIRE | N°19 | JUIN 2018

3 **ÉDITORIAL**
m2, 10 ans de ville facile

4 **HISTORIQUE**
Il était une fois le m2

6 **ARCHITECTURE**
Halte sur les stations

7 **(R)ÉVOLUTION**
Les multiples impacts du m2

12 **CARTE BLANCHE**
Les stations du m2 vues par Antonio Vizcaino

15 **LE m2, C'EST...**
Ce que vous en dites

20 **EN CHIFFRES**
Les statistiques du m2

22 **ENTRETIEN**
Nuria Gorrite: «L'heure est à la réalisation de projets»

24 **CONCOURS**
Retrouvez «la clé» et participez à une visite inédite

CONTRIBUTEURS

Régis Colombo

Composition photographique «Transparencies» de couverture

Depuis vingt ans, le photographe Régis Colombo s'est illustré, en Suisse et à l'étranger, par ses expositions, ses portraits et ses projets publicitaires. Ses travaux personnels détournent la photographie dans un sens plus pictural, avec des compositions déroutantes où les centaines d'images assemblées en grandes fresques de pixels racontent toujours plus d'une histoire pour faire le plus fabuleux des voyages, celui de l'imaginaire.

→ www.regiscolombo.ch

Antonio Vizcaino

Illustration exclusive des stations du m2 en pages 12 et 13

Avec un CFC de graphiste en poche, Antonio Vizcaino part à Barcelone pour se spécialiser dans l'illustration à l'Ecole de design EINA. Il explore alors diverses branches du graphisme et développe un style qui lui permet d'imager et de scénariser les projets de clients variés. De retour en Suisse, il remporte le concours d'affiche du Salon du manga de Barcelone de 2013.

→ http://www.avvd.net

POUR PROLONGER LA DÉCOUVERTE

Scannez ce QR code et découvrez nos vidéos «spécial anniversaire du m2». Au menu: interview de Nuria Gorrite (cheffe du Département des infrastructures et des ressources humaines du Canton de Vaud), avis de clients et souvenirs de collaborateurs.

https://www.t-l.ch/10ans-m2

ANNIVERSAIRE

En partenariat avec le festival Label Suisse, venez découvrir les coulisses du m2 lors de nos portes ouvertes à Vennes.

PHOTOS: VANINA MOREILLON, MARINO TROTTA - VILLE DE LAUSANNE, ©MARIO DEL CURTO, FLORIAN CELLA / 24HEURES, MARC AUBERT ET DR.

ÉDITORIAL

m2, 10 ans de ville facile

PHOTO: TL

«Le succès du m2 a donné l'envie de développer encore le réseau de transports publics.»

MICHEL JOYE

2008-2018: dix bougies pour le m2! Il fallait bien, pour cet anniversaire, un numéro spécial de notre *Connexions,* car qui mieux que le m2 a rapproché les gens et les lieux, connectant désormais si facilement le lac aux hauteurs de l'agglomération? Outre les nombreux témoignages de celles et ceux qui font le métro aujourd'hui (clientèle fidèle, autorités politiques, collaboratrices et collaborateurs tl), vous retrouverez les étapes clés de sa genèse, et le petit vent de révolution que le premier (et seul) métro automatique de Suisse a fait souffler sur la région lausannoise.

L'élan de sympathie des Vaudoises et des Vaudois lors de la décision populaire de novembre 2002 de réaliser la construction du m2, alors que la situation financière des collectivités était difficile depuis plusieurs années, a été largement récompensé. Nous pouvons profiter d'une ville facile à vivre, d'une diminution du trafic, de trajets raccourcis pour se rendre au travail, de quartiers rénovés et revalorisés le long de l'axe du m2 et d'une nouvelle perception des transports publics. Lausanne avec son métro se trouve sur la carte[1] des grandes villes du monde. C'est un immense pari d'avoir lancé un tel projet, de l'avoir construit, de l'exploiter et de le faire grandir encore. Car le m2 est différent d'un métro conventionnel par bien des aspects: un tracé en pente de chemin de fer de montagne, des stations lumineuses et faciles d'accès, des rames courtes à haute cadence. Les difficultés principales à surmonter ont consisté en la maîtrise de l'adhérence et du freinage des rames, des travaux de génie civil souterrains ambitieux à faible profondeur et la mise en place de trains autonomes sans conducteur. Cela a aussi été le premier projet numérique des tl, un système de transport basé sur des trains en circulation connectés entre eux, de la télécommunication et des logiciels intelligents. Et il a fallu inventer et mettre en place un service convivial pour permettre à chacun de se sentir en sécurité à tout instant.

Dix ans après la mise en service du m2, le visage des tl a changé, les deux métros m1 et m2 transportent près de 40% de notre clientèle et, globalement, la fréquentation de notre réseau a augmenté de plus de 50%. Le succès du m2 a donné l'envie de développer encore le réseau de transports publics. Les collectivités publiques travaillent, avec notre soutien, sur l'augmentation de la capacité du m2 bien entendu, mais aussi sur le projet de tram t1, du métro m3 et des bus à haut niveau de service, qui viendront revaloriser notre offre à la clientèle. C'est près de 60% de voyageurs en plus que nous voulons accueillir ces dix prochaines années, et c'est à une qualité de vie encore meilleure que nous voulons contribuer, pour les habitants de la région et celles et ceux qui y travaillent, ainsi que les touristes toujours plus nombreux. ▮

MICHEL JOYE
DIRECTEUR DES tl

[1] https://www.life-underground.com/map

Il était une fois le m2

Le m2 a engendré les plus grands travaux de génie civil de l'histoire contemporaine de la ville de Lausanne. Plébiscité par le peuple, le projet a redonné l'espoir dans la volonté de penser à long terme. Retour sur l'histoire d'un métro qui a profondément modifié la mobilité de notre agglomération.

SOURCES: «M2, LE DÉFI», AUX ÉDITIONS FAVRE, 2008

Long de 5,9 kilomètres, dont 5,4 kilomètres en souterrain, son tracé compte jusqu'à 12% de dénivellation. Son coût devisé avoisinait les 740 millions de francs. Dans une période où les finances du canton de Vaud étaient au plus mal, le m2 aurait pu ne jamais voir le jour. Et pourtant.

Les Vaudois ont dit oui

Le 24 novembre 2002, 62% des Vaudois ont dit oui au m2. Dans le district de Lausanne, le score atteint même 74%. Mais avec un déficit cantonal annoncé de l'ordre de 400 à 500 millions de francs suisses, les finances du Canton de Vaud sont dans le rouge. «Tout bloquait partout, se souvient Philippe Biéler, alors conseiller d'Etat. On freinait des quatre fers à chaque perspective de nouvelle dépense.» Le peuple est alors appelé aux urnes pour toute dépense dépassant les 20 millions. Grâce à une mobilisation de tous les partis et à la faveur d'une communication pragmatique, le projet suscite un élan de sympathie. Les Vaudois ont eu le courage d'ouvrir la voie à une ligne qui constitue aujourd'hui l'épine dorsale du réseau de transports publics de la région lausannoise. Et, fait rarissime pour un projet d'une telle ampleur, «les mises à l'enquête n'ont fait l'objet d'aucune opposition», précise Olivier Français, alors conseiller municipal de la Ville de Lausanne, responsable des travaux publics. En mars 2004, le chantier du métro le plus court et le plus pentu au monde démarre et, le 27 octobre 2008, ses premiers voyageurs embarquent. Entre ces deux dates, une succession de défis.

PHOTOS: ©COLLECTION TL/M. SCHOBINGER, «GARE DE MONTRIOND», PHOTO ROBERT DE GRECK, 1904, FDS LAUSANNE-OUCHY, APL.F.1.2.2, «CARTE D'INVITATION AU TRAIN D'OUVERTURE DU CHEMIN DE FER LAUSANNE-OUCHY DU 15 MARS 1877», FONDS BRIDEL 131 ET DR.

ILLUSTRATION: ©TALAJ / STOCK.ADOBE.COM / FOTOLIA

Un métro hors la loi

Le projet est complexe: non seulement il englobe de nombreux partenaires et des exigences techniques élevées, mais il ne bénéficie d'aucun cadre légal. Charge donc à l'Office fédéral des transports (OFT) d'homologuer un moyen de transport sans équivalent en Suisse. «Il existait bien des ordonnances pour les chemins de fer, les trains à crémaillère ou les funiculaires, mais aucune pour le futur m2, en raison de ses spécificités techniques, se rappelle Toni Eder, ancien sous-directeur et chef de la division Infrastructure de l'OFT. Il y avait des questions liées à l'aspect novateur du projet: est-ce que le m2 freinera correctement, les roues vont-elles glisser? Nous évoquions des aspects sécuritaires importants qui auraient pu bloquer le projet pour de nombreuses années.» Après une longue phase de calculs et d'analyses de risques, le permis de circuler est délivré. Et Toni Eder se dit fier de cette réalisation: «Dix ans après, le système reste moderne et pionnier avec son automatisme, ses freins, ses rames qui s'arrêtent en face des passagers en attente. Nous le présentons aujourd'hui encore dans les écoles techniques.»

Des techniques et des hommes

Même si la taille du projet est relativement modeste en regard d'autres grands chantiers ferroviaires, la nature du sous-sol lausannois, les contraintes du tracé et le contexte urbain imposent le recours à un large éventail de techniques de creuse et de consolidation du terrain. Les spécialistes qui composent les équipes viennent de Suisse et d'Europe. Au plus fort des travaux de génie civil, on dénombre plus de 300 personnes sur les chantiers. Et à leur tête, l'ingénieur lausannois Marc Badoux, aujourd'hui directeur adjoint des tl. «Il s'agissait d'assembler de nombreuses pièces de puzzle tout en gardant l'image finale en tête. Il ne fallait négliger aucun élément et, en plus, coordonner le tout dans un temps imparti. L'important était de garder le cap malgré les contretemps, dont le plus grand a été l'accident de Saint-Laurent.» Mais les ingénieurs relèveront d'autres défis: la réalisation du pont ferroviaire sous le pont Bessières, la creuse du tunnel de Langallerie (Bessières-Ours), qui nécessitera un forage de 136 mètres dans des terrains partiellement gorgés d'eau, ou encore le passage sous la colline de la Cité dans un sous-sol fait

DATES CLÉS

15 mars
1877
Mise en service du premier funiculaire d'Europe. C'est l'avènement de la Ficelle, l'ancêtre du m2.

24 novembre
2002
62% des Vaudois acceptent de doter leur capitale d'un métro. Un score qui grimpe à 74% dans le district de Lausanne.

8 juin
2004
Début de l'excavation du premier tunnel: à la Sallaz, une première haveuse fait son entrée en scène. Au bout d'un bras articulé, elle entame l'attaque du premier mètre du tunnel sous la route de Berne.

17 juin
2004
Moritz Leuenberger, alors conseiller fédéral et ministre des Transports, pose la première pierre du m2. Il déclare alors: «Lausanne bouge et j'espère que le reste du pays s'en inspire.»

Automne
2004
Les futurs piliers en Y du pont Saint-Martin sortent de terre, tandis que les ouvriers spécialisés en travaux acrobatiques s'affairent au renforcement des piles (appuis intermédiaires) du pont Bessières.

22 février
2005
Glissement de terrain à Saint-Laurent. La cavité atteint une profondeur de 15 mètres.

HISTORIQUE

de molasse. «Quand on est ingénieur, on veut faire quelque chose d'utile pour la société, reprend Marc Badoux. Et avec le m2, j'ai découvert ce côté gratifiant de servir le public et de réaliser des infrastructures qui améliorent la ville.» Pascal Fawer, alors responsable des opérateurs du m2, se souvient de l'indispensable partage de connaissances avec la France. «Nous avons été formé durant six mois sur les métros automatiques par des employés de la RATP. Ils avaient une grande connaissance dans le métro, notamment avec la ligne 14 à Paris, entièrement automatisée.» Oui, mais à Paris, les trains comptent six voitures. Le m2, deux! Le constructeur Alstom concentre alors les mêmes équipements techniques sur les rames du m2, en y intégrant les spécificités propres aux besoins lausannois. «Les six mois suivants, on a mis la formation des opérateurs et des intervenants terrain à la sauce suisse. D'un point de vue technique, suivre un projet de ce type est irremplaçable.»

Au-delà des espérances

Aujourd'hui, la fréquentation du m2 a dépassé toute les prévisions: plus de 30 millions de passagers par an. Un succès qui démontre l'utilité d'un tel investissement, selon Olivier Français: «Ce projet a été conçu et mis en œuvre grâce à des personnalités qui étaient fières de prendre des risques calculés, avec l'appui de nombreux collaborateurs enthousiastes et compétents. Le m2 a tenu ses promesses technologiques et a démontré que les cadences projetées ont pu être atteintes, voire dépassées. Il attend avec impatience son petit frère le m3 *(voir page 23)*, qui sera une nouvelle assurance du développement harmonieux de Lausanne.» ▮

Halte sur les stations

Les quatorze stations du m2 ont été traitées comme des bâtiments plutôt que comme des extensions de l'espace public. Une attention particulière a été portée à la relation entre stations, lumière et couleurs.

Un des choix a été de doter les stations d'un maximum d'éclairage naturel, pour l'univers essentiellement souterrain du métro. Dans les gares, les teintes ont elles été pensées comme des éléments déterminants du caractère et de l'ambiance des lieux: le bleu symbolise le mouvement et définit les éléments architecturaux reliant l'intérieur à l'extérieur des stations, le vert tilleul accompagne l'entrée et la sortie des voyageurs, le magenta marque la limite d'entrée dans le territoire du métro et le gris anthracite rappelle le caractère minéral de cet univers souterrain.

A chaque station son défi

La station de Lausanne-Gare incarne à elle seule le problème qui s'est posé aux ingénieurs et architectes lorsqu'il a fallu décider de la conception de ces éléments. Le quai accuse en effet une déclivité de 12%. L'aménagement de la station Lausanne-Flon du m2 a quant à elle constitué un enjeu considérable. Avec 60 000 voyageurs par jour attendus, elle est la troisième gare la plus fréquentée de Suisse romande, après les gares CFF de Lausanne et Cornavin à Genève. Autre station du centre-ville, Bessières fait indéniablement partie des gares spectaculaires de la ligne, avec l'intégration du pont Saint-Martin, long de 86 mètres, dans un contexte urbain dense. Le m2 s'est frayé avec succès un chemin à travers les piles de l'ouvrage datant de 1910. Avec ses 110 marches d'escalier et à 23 mètres sous le niveau de la rue, la station Ours est, après Fourmi, la deuxième par sa profondeur. Des éléments translucides forment une voûte au-dessus des voies. Un «tunnel dans le tunnel» qui contiendrait la fumée en l'empêchant d'envahir la station si par malheur un incendie se déclarait dans la galerie à proximité. ▮

DATES CLÉS

22 janvier
2006
Dernière course de la Ficelle, remplacée en 2008 par la ligne Ouchy-Croisettes du métro m2.

Dès le 2 mars
2006
Arrivée progressive des rames du m2 en provenance de l'entreprise Alstom à Valenciennes (France).

Septembre
2008
Inauguration officielle du m2 et festival Label Suisse. Pour la première fois, le m2 embarque des passagers: 160 000 en trois jours. **Le 26 octobre 2008** marque le jour de sa mise en service commercial.

PHOTOS: © COLLECTION TL / M. SCHOBINGER ET XAVIER CERDÁ.

(R)ÉVOLUTION

Les multiples impacts du m2

La mise en service du m2 a modifié le visage de la ville et notre façon de percevoir les transports publics, les réflexes de déplacement ou encore le paysage urbain. De profonds changements induits par cette infrastructure qui traverse la ville sans jamais la diviser.

PHOTO: © COLLECTION TL / M. SCHOBINGER.

(R)ÉVOLUTION

«La mise en service du métro et du réseau 08 *(voir encadré ci-dessous)* a été la plus grosse restructuration de l'histoire récente des tl. Et c'est un véritable succès, puisqu'on compte 50% de voyageurs annuels supplémentaires depuis sa mise en service.» Ces mots sont ceux de Christophe Jemelin, responsable du développement de l'offre aux tl. Mais au-delà d'aspects pratiques, le m2 a également modifié le profil de la clientèle. «Il y a dix ans, les utilisateurs étaient surtout des utilisatrices. L'arrivée du m2 a changé les codes et cassé l'image des transports publics utilisés uniquement parce que les gens n'ont pas de voiture et donc pas d'autre choix.» On compte ainsi dans le m2 davantage d'hommes, d'actifs, de foyers à revenus aisés à supérieurs que parmi les clients du reste du réseau tl avant la mise en service du m2. Et ce serpent sous-terrain (ou presque) a su devenir indispensable, ce qui ne va pas sans mal selon Christophe Jemelin: «La moindre panne ou interruption de trafic est perçue comme quelque chose de dramatique. L'enjeu est donc de continuer à améliorer les cadences, d'augmenter les capacités et de construire le m3 *(voir page 23)*. A l'avenir, il est important de développer encore plus le maillage de ce réseau, afin que les clients puissent jouer avec lui en fonction de leurs envies. En cas d'incidents et donc de fragilisation du réseau, nous aurions également des possibilités de déviation.» Autre fait remarquable lié à l'introduction du m2: la diminution du trafic automobile au centre.

Réseau 08 ou R 08

Suite à l'introduction du m2, le réseau de bus s'est modelé autour de ce nouvel axe. La plupart des lignes ont aujourd'hui une ou plusieurs connexions avec les stations du métro, y compris les lignes du m1 (Lausanne-Flon - Renens-CFF), des CFF et du leb. Appelé «Réseau 08», ce projet de restructuration a permis des temps de parcours plus courts et des liaisons plus directes.

«L'arrivée du m2 a changé les codes et transformé l'image des transports publics.»

CHRISTOPHE JEMELIN
RESPONSABLE DU DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE AUX tl

Moins de voitures en ville

Les comptages de trafic, c'est l'affaire de Lausanne Région, association de 27 communes de la région lausannoise. Les deux derniers recensements de 2010 et 2014 montrent un net changement des comportements. Ainsi, le nombre d'utilisateurs du m2 ne cesse de croître, alors que la part de voitures régresse à Lausanne. «C'est la première fois que l'on a constaté une diminution significative du trafic en ville, malgré une croissance démo-graphique et des emplois, commente la secrétaire générale de l'association, Patrizia Marzullo Darbellay. C'est comme si les transports publics avaient absorbé l'augmentation

Le 28 mars 2018, la 250 millionième voyageuse du m2 a reçu des mains de Marc Badoux (à gauche sur la photo), directeur adjoint des tl, la clé de la mobilité, soit un abonnement Mobilis d'une année.

PHOTOS: VANINA MORELLON ET ©COLLECTION TL.

PHOTOS: ©COLLECTION TL / M. SCHOBINGER ET EPFL / ALAIN HERZOG.

«Lausanne se paie le luxe d'avoir une infrastructure de grande ville»

Jérôme Chenal est architecte-urbaniste et directeur de la Communauté d'études pour l'aménagement du territoire (CEAT) à l'EPFL. Habitant de Lausanne, il nous livre quelques réflexions quant à l'impact du m2 sur le paysage urbain.

Jérôme Chenal

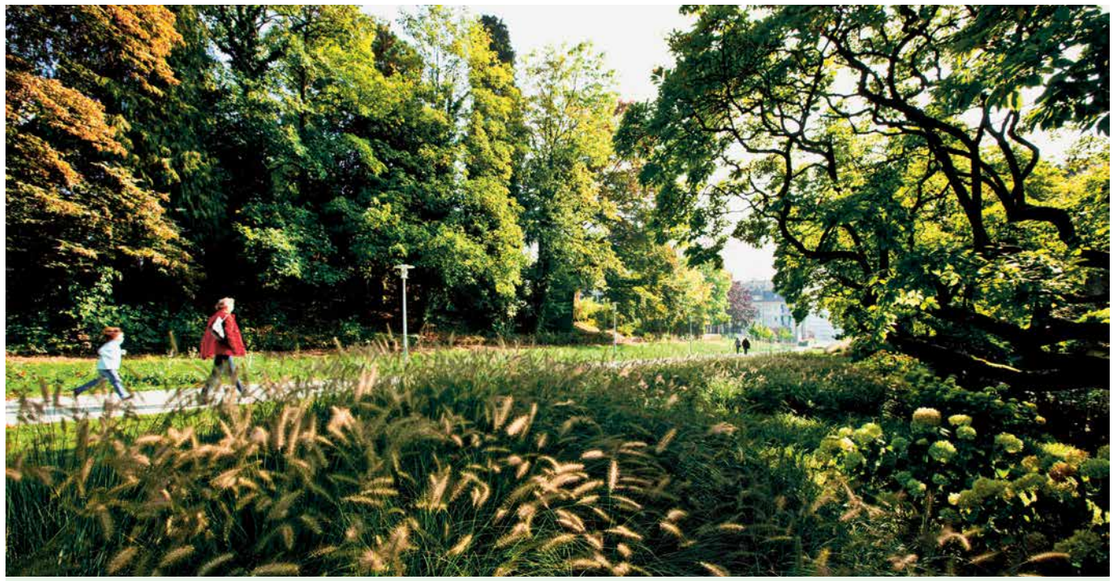
Que pensez-vous du m2 en général?
Le m2 est un grand succès. Mais au-delà des questions de transport, c'est un succès pour l'image de Lausanne, qui se positionne ainsi au niveau international. C'est très symbolique, mais elle s'aligne sur les tendances qu'on trouve actuellement dans les grandes métropoles qui s'équipent de trams ou de métros. Lausanne se paie le luxe d'avoir une infrastructure de grande ville. Et au niveau national, la petite Lausanne montre également qu'elle est en avance sur l'ensemble des villes suisses en matière de mobilité.

Selon vous, son intégration dans le paysage urbain est-elle réussie?
Oui, dans la mesure où le m2 est sous terre. L'impact sur le paysage ne concerne finalement que les stations construites en surface. Et cela peut sembler être une banalité, mais elles ont été positionnées aux bons endroits, ce qui n'est de loin pas toujours le cas dans d'autres villes. On est allé chercher des lieux où il y avait déjà une forte densification et d'autres au fort potentiel d'urbanisation. Dans ce sens, on ne fait pas que répondre aux besoins du moment, mais on se projette dans l'avenir, à l'image des projets de construction en cours de développement au nord.

Qu'est-ce que le m2 a induit comme changement au niveau du territoire?
Il y a eu une modification considérable au niveau de la perception entre le nord et le sud de la ville. Le lac s'est rapproché du centre. En bus, il semblait compliqué de se déplacer du Flon à Ouchy, même si, dans la réalité, le temps de parcours n'est pas beaucoup moins long depuis l'arrivée du m2. Mais le métro offre cette sensation du déplacement, d'aller tout de suite très vite. Il a donné un sentiment de plaisir et de liberté aux habitants de Lausanne, avec une espèce de facilité mêlée à de la fascination.

Quel est le principal enjeu d'intégration quand on parle d'une réalisation comme le m2?
Le prix du foncier. L'infrastructure est tellement performante qu'autour de chaque station, les loyers ont augmenté. C'est un enjeu capital qu'on ne sait pas gérer, étant donné qu'on ne sait pas comment récupérer la plus-value générée par l'infrastructure. Pour le moment, l'argent tombe dans les poches des propriétaires privés au lieu d'être réinvesti pour développer l'infrastructure. Il faut rappeler que la Confédération a financé en partie le m2. Cela veut dire qu'on a aujourd'hui en Suisse des politiques d'agglomération qui déversent des milliards de francs sur le territoire urbain, montants dont on ne tire aucun bénéfice.

Quelle est la particularité de la ville de Lausanne en termes d'urbanisme?
Sa topographie. La forme de la ville la rend particulière, avec ses pentes, ses vallées, ses étages et ses points de vue. C'est une géographie tourmentée et compliquée qui rend singulières les solutions techniques à apporter pour déplacer la population. Cette altérité, c'est sa spécificité et sa beauté. ▮



«Nous voulions faire un jardin dans la ville»

Les nostalgiques l'appellent «la promenade de la Ficelle», ceux qui l'ont réalisé l'ont baptisé «Traits d'union» et la majorité d'entre nous descendons «la Coulée verte». Le sentier piétonnier qui relie la station de Grancy à Ouchy a profondément modifié le paysage du quartier sous-gare.

L'ensemble du programme qui a redonné à la ville plus de 10 000 m² d'espaces verts a été distingué par le Flâneur d'Or 2008, un prix récompensant les projets exemplaires en matière d'aménagement urbain et de mobilité douce. Et à la tête de cette réalisation emblématique, l'architecte paysagiste Christophe Hüsler et l'architecte et géographe Pascal Amphoux. Rencontre avec ce dernier qui, dix ans après, porte un regard serein sur le projet.

Le nom initial de cette réalisation est «Traits d'union». Qu'est-elle sensée relier?
«Traits d'unions» traduit l'ambition du projet, soit l'union entre la gare et le lac, entre les quartiers est et ouest, entre les espaces souterrain et aérien, entre les différentes dimensions fonctionnelles, sociales et sensibles du projet, entre les stations que l'on peut cheminer à pied ou en métro.

Avant de prendre la forme que l'on connaît, quelles étaient les idées évoquées pour le réaménagement de cette partie de ville?

Pascal Amphoux

Lors du concours, deux approches s'opposaient. La première était de garder la même forme que la Ficelle, soit un parcours entièrement ouvert, et la deuxième «emballait» le tout. Mais si la seconde option convenait bien pour le bas du tracé, la première convenait mieux entre la station Délices et la gare. Alors on a été plus Vaudois que les Vaudois: on a été ni pour, ni contre, bien au contraire. Nous avons adapté la situation aux deux moitiés du parcours. C'est une des raisons pour lesquelles nous avons remporté le concours. Nous avons ensuite suivi deux principes: proposer un chemin linéaire, comme un raccourci pour circuler, et des parties latérales pour se reposer où on a joué avec la végétation avec, d'un côté du tracé, des pelouses fauchées régulièrement et, de l'autre, de l'herbe qu'on laisse pousser en prairie. L'idée était vraiment de faire un jardin dans la ville.

Quelle est la particularité de ce projet?
C'est un lieu unique et qualitatif dans la ville, sans aucune équivalence. Et c'est peut-être celui qui m'a le plus appris sur le fait que l'espace privé ne doit pas être conçu en opposition à l'espace public. Au contraire: le premier peut être valorisé par le second. Pour le privé, c'est par exemple une garantie qu'aucune voiture ne circulera sous ses fenêtres. Mais cette distinction privé/public touche aussi à la perception: nous avons planté deux types de graminées avec des hauteurs différentes, afin d'éviter les regards frontaux entre promenade publique et propriété privée. Un massif d'hortensias a aussi été planté en contiguïté, de manière à estomper les effets des grillages. Le jardin public devient le prolongement du jardin privé et réciproquement.

Avec dix années de recul, quel regard portez-vous sur votre réalisation?
Je suis remonté l'autre jour à pied au milieu des magnolias et j'ai vu que tout allait bien. Ce qu'on a fait résiste bien dans le temps, ça tient le coup. Evidemment, ce projet prend de l'âge, les choses ne poussent pas toujours au rythme que l'on croit, mais en gros, ça fonctionne bien! ▮

PHOTOS: RÉGIS COLOMBO ET ANDREA SELLANES.

de la population. En dehors des centres-villes, le trafic individuel augmente proportionnellement à la population.» Economiste de formation, elle se dit également surprise de constater que, «dans ce cas-ci, c'est l'offre qui a créé sa propre demande». Elle ajoute que si le m2 est en partie responsable de ce constat, il n'est pas le seul. «C'est une addition de mesures qui ont mené à ce résultat positif: le prolongement et la création de certaines lignes de bus, la priorité aux feux pour les transports publics ou encore la volonté politique de développer la mobilité douce.» Mohamed Mezghani, secrétaire général de l'Union internationale des transports publics (UITP), appuie ses propos en ajoutant que le m2 est ainsi devenu la colonne vertébrale de tout un réseau de transports. «Conçu comme un projet structurant, il a engendré une réorganisation du réseau, tous modes confondus. Comme c'est le cas dans d'autres villes importantes ailleurs dans le monde, Lausanne a vu une hausse de la fréquentation de son réseau de transport public.»

«C'est la première fois que l'on a constaté une diminution significative du trafic en ville, malgré une croissance démographique et des emplois.»

PATRIZIA MARZULLO DARBELLAY
SECRÉTAIRE GÉNÉRALE DE LAUSANNE RÉGION

Repenser les accès

Alors que le m3 desservira un quartier neuf, la densification des quartiers autour de la ligne du m2 s'est faite après son introduction. Christophe Jemelin cite pour exemple le quartier du Calvaire, à proximité du CHUV, les Fiches Nord à la station Fourmi, le Biopôle à Epalinges ou encore la Sallaz. «On a un effet retard le long du m2, ce qui explique les taux actuels en forte croissance. Les habitants de ces quartiers ont immédiatement intégré les nouvelles habitudes de transport. Beaucoup se sont d'ailleurs établis volontairement le long de la ligne du m2.» Mais pour rendre le tout cohérent, il a fallu également repenser l'espace en surface, notamment la route de Berne et celle du Bugnon. «La Ville de Lausanne a étudié le remplacement des couloirs de bus désormais inutilisés: des places de stationnement, un rétrécissement de la chaussée? Elle a choisi de requalifier cette entrée de ville avec une réflexion sur les aménagements pour embellir ces quartiers.» Et si certains Lausannois regrettent encore la suppression du bus n°5 qui les emmenait jusqu'à Epalinges, il est bon de rappeler que le montant non investi sur cette ligne a été réinjecté dans le réseau 08 avec de nouvelles tangentielles et notamment la redéfinition du tracé de la ligne 6, qui dessert aujourd'hui de nouveaux quartiers. ▮

Les Fiches Nord: un quartier en devenir sur la ligne du m2. (PHOTO PRISE EN 2016)

PHOTOS: SILL ET LDD.

Tracé du m2
vu par Antonio Vizcaino
(Lire page 1)

ILLUSTRATION EXCLUSIVE: ANTONIO VIZCAINO

INÉDIT

Vos réseaux sociaux entre de bonnes mains

www.inedit.ch

INÉDIT SA | Avenue de Rumine 37 | Case postale 900 | 1001 Lausanne | Tél. 021 695 95 95 | info@inedit.ch | www.inedit.ch

LE m2, C'EST…

Ce que vous en dites

Le m2 transporte quotidiennement une population multiple et variée. Et s'il a vu le jour grâce à des prouesses techniques, à des rencontres humaines et à des défis juridiques, il ne serait rien aujourd'hui sans vous. Nous avons donc voulu savoir ce que vous pensiez de votre m2.

PHOTO: VANINA MOREILLON

LE m2, C'EST…

«Le m2 a totalement **changé le visage de notre commune.** Concernant la mobilité, il fallait 40 minutes pour aller d'Epalinges à la gare de Lausanne avec le bus n°5. Maintenant, il en faut à peine 20 avec le métro. L'offre en transports publics s'est étoffée avec les lignes 45, 46, 64 pour le Chalet-à-Gobet et la ligne 62 pour aller à Moudon.»

MAURICE MISCHLER
SYNDIC D'ÉPALINGES, IL Y A DIX ANS COMME AUJOURD'HUI

«La réalisation de ce métro fut **un long débat et un long combat.** Le Conseil d'Etat et les tl se dirigent désormais vers l'extension du m2 et son tiroir d'Epalinges *(lire pp. 22 et 23)* qui permettra d'augmenter la fréquence, ainsi que la réalisation du m3. Le duo m2/m3 est la solution efficace pour les transports publics.»

DANIEL BRÉLAZ
SYNDIC DE LAUSANNE LORS DE LA MISE EN SERVICE DU m2. AUJOURD'HUI CONSEILLER NATIONAL (PARTI DES VERTS) ET PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DES TL

«Quand je dois aller quelque part, je ne réfléchis plus, **je sais qu'il y a toujours un métro.** Pour moi, il est parfait, rien à changer!»

CHRISTINA BADAN
CLIENTE DU m2

«J'habite à Epalinges et je vais souvent promener mon chien au bord du lac. C'est vraiment pratique et rapide. Avant le m2, je n'avais jamais pris de transport similaire. **Il est propre** et peu bruyant. Il est formidable, c'est une réussite.»

CLAUDE BORLAT
CLIENT DU m2

«J'habitais à côté du pont Bessières et étais donc en contact quotidien avec le chantier. Quand j'ai entendu qu'ils voulaient annoncer les stations avec des voix automatiques, j'ai trouvé ça dommage, surtout dans un métro sans conducteur. Alors j'ai eu un déclic: personnaliser et rendre les annonces humaines, proposition acceptée par les tl! **Nous avons enregistré les sons directement sur les lieux des arrêts.** A la gare par exemple, nous sommes restés trois heures sous le panneau à plaquettes annonçant les départs et, à Ouchy, on peut entendre la cloche qui se trouve à la sortie du m2.»

PATRICIA BOSSHARD
MUSICIENNE ET COMPOSITRICE DES JINGLES DES STATIONS, EN COLLABORATION AVEC L'INGÉNIEUR DU SON DAVID SCRUFARI

«Nous accueillons des participants prestigieux. Certains arrivent en avion privé, d'autres en limousine, mais beaucoup, et non des moindres, arrivent avec le métro. Le m2 a un côté traditionnel, sympathique, avec cette ouverture sur le lac, sa pente et les ondulations. Il donne un coup de charme aux visiteurs qui découvrent Lausanne. **C'est un vrai petit grand métro.**»

DIDIER COSSIN
FONDATEUR ET DIRECTEUR DE L'INSTITUT IMD GLOBAL BOARD CENTER

PHOTOS: VANINA MORELLON, ©COLLECTION TL, STAHL PHOTOGRAPHIE GMBH, MATTHIEU GAFSOU, TORNON, ERIC DEROZE / CEMCAV-CHUV, LDD ET DR • ILLUSTRATION: MICRODONE / FOTOLIA

LE m2, C'EST…

«**C'est grâce à des femmes et des hommes compétents que les défis se transforment en solution.** En pensant au m2, j'ai un sentiment d'humilité, puisqu'il est le fruit du travail de très nombreux acteurs, de reconnaissance envers ceux qui ont osé l'imaginer et de satisfaction qu'il fonctionne. La dynamique dans l'équipe était remarquable et la rencontre entre le politique et le technique réelle. C'était grisant d'être au cœur de cela.»

MARC BADOUX
DIRECTEUR DU PROJET m2 EN 2008. AUJOURD'HUI DIRECTEUR ADJOINT, RESPONSABLE DE L'UNITÉ MANAGEMENT DU RÉSEAU

«L'affluence dans les rames dès la mise en service a dépassé les scénarios les plus optimistes et a démontré l'utilité d'un tel investissement cantonal et fédéral. **Il attend avec impatience son petit frère le m3,** qui sera une nouvelle assurance du développement harmonieux de Lausanne, et en particulier des quartiers de la Blécherette et de Bellevaux, en espérant que les autorités politiques auront l'ambition de poursuivre la réflexion sur le développement du réseau du métro au sein de l'agglomération lausannoise.»

OLIVIER FRANÇAIS
MUNICIPAL EN CHARGE DES TRAVAUX ET DE LA MOBILITÉ EN 2008. AUJOURD'HUI CONSEILLER AUX ÉTATS

«Plus de 13 000 personnes sortent du m2 chaque jour pour se rendre au CHUV. Il a clairement été un bénéfice pour notre établissement, mais **il nous a aussi permis de nous étendre.** Alors que nous étions complètement engorgés sur la cité hospitalière, nous avons pris l'option de louer des surfaces le long de la ligne du m2, comme au Biopôle à Epalinges. Aujourd'hui, beaucoup de nos collaborateurs dont l'activité ne nécessite pas une proximité immédiate avec la clinique peuvent être sur place en quelques minutes.»

CATHERINE BORGHINI POLIER
DIRECTRICE DES CONSTRUCTIONS, INGÉNIERIE, TECHNIQUE ET SÉCURITÉ DU CHUV

«J'avoue que j'aimais bien le côté bucolique de la Ficelle. Mais aujourd'hui, j'aime la balade à pied entre Grancy et Ouchy. Dans le m2, je rencontre **plein de gens que je connais.** Et je me souviens des jours de neige où on montait en métro jusqu'à Ours avant de redescendre en luge jusqu'au bord du lac!»

CHRISTELLE DESPONT
CLIENTE DU m2

«Ce qui me marque le plus quand je repense au chantier du m2, c'est l'immense **esprit d'équipe.** On ne comptait pas nos heures, tout le monde tirait à la même corde. Ça restera mon plus beau souvenir professionnel.»

NICOLE CHAPUIS
ASSISTANTE DU CHEF DE PROJET m2, EN 2008. AUJOURD'HUI ASSISTANTE DE L'ENTITÉ «GRANDS PROJETS» AUX tl (TUNNEL leb ET TRAM)

«Je suis arrivé de l'ouest de la France il y a trois mois, et ce qui m'a frappé, c'est sa propreté. Et le fait qu'il y ait régulièrement des contrôles me fait me sentir **en sécurité,** de jour comme de nuit.»

ROMAIN MEIGNAN
CLIENT DU m2

LE m2, C'EST…

«Je viens de Belgique et vis à Lausanne depuis cinq ans. J'utilise tous les jours le m2. J'aime bien **l'ambiance** dans les rames, surtout lorsque l'opérateur annonce les stations de manière rigolote. Le seul reproche que j'aurais à lui adresser est qu'il semble victime de son succès. Ils auraient dû voir plus grand.»

YANN COURTOIS
CLIENT DU m2

«La Ville de Lausanne tend vers une mobilité qui permet de renforcer les zones piétonnes et les transports publics. Cela demande évidemment de gros et longs investissements. Mais le m2 a été une magnifique preuve par l'acte de la manière dont les transports publics peuvent **changer la qualité de vie en ville** et la façon dont nous nous déplaçons.»

GRÉGOIRE JUNOD
SYNDIC DE LAUSANNE
ET DIRECTEUR DE LA CULTURE
ET DU DÉVELOPPEMENT
URBAIN

«Des gens viennent parfois depuis le sud de la ville exprès pour notre magasin. Mais c'est grâce au métro. Les clients nous disent que c'est pratique et qu'ils font volontiers un saut, puisque nous sommes sur le tracé du m2. C'est **un réel avantage d'être proche** de cette ligne.»

CLAUDE AGUET
CLIENTE DU m2
ET FLEURISTE
À LA SALLAZ

«Le choix d'opter pour une ligne automatique à Lausanne se place relativement tôt dans l'histoire du développement des métros automatiques dans le monde. **Le cas de Lausanne a été étudié par de nombreuses villes,** qui ont depuis lors adopté ce mode d'opération, comptant sur ses réussites.»

MOHAMED MEZGHANI
SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE L'UNION
INTERNATIONALE
DES TRANSPORTS PUBLICS
(UITP)

«En tant qu'utilisateur quotidien des transports publics, **je mesure la chance que nous avons dans l'agglomération lausannoise** et en Suisse d'avoir un tel réseau. La première fois que je suis monté à bord du m2, j'ai éprouvé de la fierté pour les prouesses techniques accomplies et un sentiment d'adéquation entre le besoin des Lausannois et des pendulaires en matière de mobilité et la réponse apportée. Longue vie au m2, qui a changé la vie des Lausannois comme le m1 avant lui.»

MARTIN VETTERLI
PRÉSIDENT DE L'EPFL

«J'ai le souvenir d'**une équipe soudée et totalement engagée** pour mettre en service dans les délais le métro le plus pentu du monde. Notre ligne a 10 ans et je suis fier de constater que, grâce au travail extraordinaire des techniciens de maintenance au quotidien, notre m2 n'a quasiment pas pris une ride. La construction du m2 a été un défi technique et une aventure humaine inoubliables.»

JEAN-PHILIPPE MARGOT
EN 2008, RESPONSABLE PROJET
MAINTENANCE m2.
AUJOURD'HUI RESPONSABLE
DU DOMAINE FERROVIAIRE
AUX tl

«J'ai vécu à Lausanne avant que le m2 existe et suis revenu il y a deux ans. Bien sûr, la ville n'est plus pareille. C'est évident que le métro permet de **se déplacer plus efficacement et plus rapidement.** Et dans le métro, on parle toutes les langues.»

AMIR SAKANDAS
CLIENT DU m2

LE m2, C'EST…

«Un sentiment constructif et positif était très présent entre tous les acteurs du projet: le maître d'ouvrage, la Ville, le Canton, la Confédération, les entreprises partenaires, mais aussi le public et les médias. Et **ce projet a fait tomber le Röstigraben,** car dès sa mise en exploitation, mes collègues et le monde des chemins de fer et des transports s'y sont intéressés de près. Je regarde ce métro avec une certaine fierté.»

TONI EDER
EN 2008, VICE-DIRECTEUR DE L'OFFICE FÉDÉRAL
DES TRANSPORTS, CHEF DE LA DIVISION
INFRASTRUCTURES.
AUJOURD'HUI SECRÉTAIRE GÉNÉRAL
DU DÉPARTEMENT FÉDÉRAL
DE L'ENVIRONNEMENT, DES TRANSPORTS,
DE L'ÉNERGIE ET
DE LA COMMUNICATION
(DETEC)

«Le m2 est **devenu indispensable.** Beaucoup de monde a réorganisé sa vie autour de son tracé et trouve aujourd'hui normal pour la pause de midi de partir de la Riponne direction Ouchy, ce que personne n'aurait fait en voiture ou en bus il y a quinze ans encore.»

CHRISTOPHE JEMELIN
CHERCHEUR AU LABORATOIRE
DE SOCIOLOGIE URBAINE À L'EPFL.
AUJOURD'HUI RESPONSABLE
DU DÉVELOPPEMENT
DE L'OFFRE AUX tl

«De pouvoir suivre un projet comme ça est **unique d'un point de vue humain et technique.** Nous sommes tous conscients d'avoir vécu des moments exceptionnels. Je souhaite au m2 d'avoir de la compagnie avec une deuxième et pourquoi pas troisième ligne. Le monde du transport est en plein développement. Il faut pouvoir offrir de la qualité à notre clientèle et, pour cela, il faut être visionnaire.»

PASCAL FAWER
OPÉRATEUR-FORMATEUR LORS
DU CHANTIER DU m2.
AUJOURD'HUI RESPONSABLE
DES OPÉRATEURS DU m2

«Avant le m2, j'habitais à la Sallaz et je travaillais au CHUV et je me souviens du petchi en hiver sur la rue du Bugnon. **Les bus avaient de la peine à monter.** Je suis heureuse avec ce m2. Je trouve juste dommage qu'il ne monte pas jusqu'au Chalet-à-Gobet.»

CHRISTIANE PECLET
CLIENTE DU m2

«Le projet du m2 a failli être abandonné deux fois pour des raisons budgétaires. On l'a repoussé deux ans de suite, puis les élections cantonales ont amené de nouveaux visages. Les esprits avaient mûri aussi. Et ça a passé. C'était aussi **un contre-pied à la morosité ambiante de cette époque,** où le programme d'économie Orchidée avait été introduit et où des affaires politiques secouaient le canton. Tout à coup, un beau projet arrivait.»

PHILIPPE BIÉLER
ANCIEN CONSEILLER
D'ÉTAT (1994-2004), CHEF
DU DÉPARTEMENT DES
INFRASTRUCTURES

«Le m2 est un objet ambitieux pour lequel un certain nombre de spécialistes avaient des doutes. Avec le recul, on constate qu'il est largement utilisé. **Avec sa mise en service, on a changé d'échelle et d'époque.** Si on désire progresser, il faut des projets qui ont de forts impacts sur la qualité de l'espace public. Il faut être ambitieux sur la manière dont on conçoit l'espace urbain et la ville.»

SYLVAIN GUILLAUME-GENTIL
DIRECTEUR GÉNÉRAL SUISSE
DU BUREAU TRANSITEC
INGÉNIEURS-CONSEILS,
SPÉCIALISÉ DANS LA MOBILITÉ

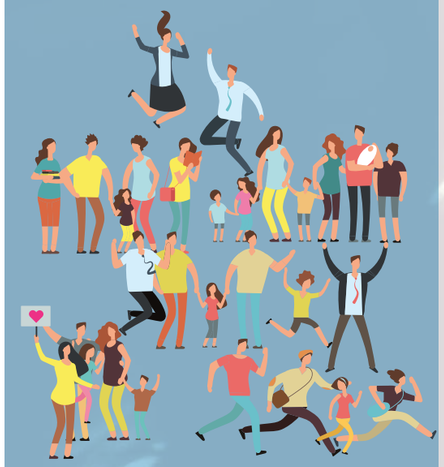
PHOTOS: VANINA MOREILLON, ©FRANÇOIS WAVRE - VILLE DE LAUSANNE; UPT, GAETAN BALLY / KEYSTONE; TRANSITEC; © COLLECTION TL, LDD ET DR • ILLUSTRATION: MICROONE / FOTOLIA.

EN CHIFFRES

EN CHIFFRES

Le défi: accompagner le succès du m2

En réponse à la forte affluence des voyageurs sur le m2 et pour absorber la croissance constante de la fréquentation, un plan d'augmentation de capacité du métro a été planifié jusqu'à l'arrivée du m3.



2008

Fréquence: 3'15'' entre Lausanne-Gare et Sallaz à l'heure de pointe, à la mise en service du m2.

2013

Nouvel aménagement intérieur des rames: de l'espace est dégagé grâce à des sièges rabattables.

Fréquence: 2'50'' entre Lausanne-Gare et Sallaz.

2014

40%

de capacité de transport en plus pour le m2 par rapport à 2008.

Mise en service de 14 rames le matin à l'heure de pointe, contre 12 précédemment, grâce à une réorganisation du processus de maintenance.

Fréquence: 2'30'' entre Lausanne-Gare et Sallaz.

2017

Améliorations des performances du m2 grâce à un travail important sur les automatismes: la vitesse est augmentée et l'approche des stations optimisée.

Fréquence: 2'24'' entre Lausanne-Gare et Sallaz.

2018

60%

de capacité de transport en plus pour le m2 par rapport à 2008.

Mise en service de trois nouvelles rames: 20% d'offre supplémentaire.

Fréquence: 2'10'' entre Lausanne-Gare et Sallaz.

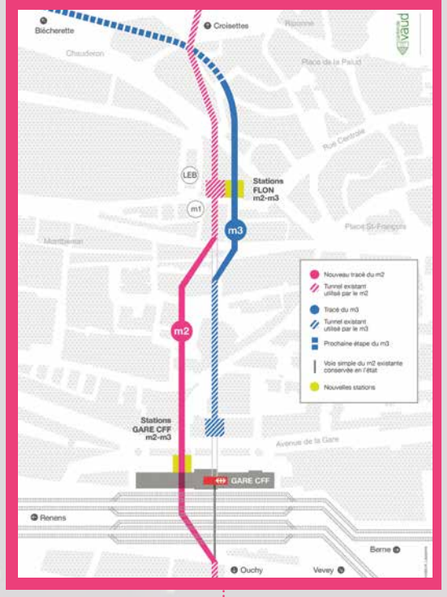
2025

La réponse pour 2025

250%

de capacité de transport en plus pour le m2 par rapport à 2008 grâce à l'arrivée du m3. Ce dernier réutilisera les installations actuelles du m2 entre la gare CFF et le Flon. Un nouveau tube à double voie sera construit pour le m2.

Fréquence: prévue à 3' pour le m3 entre Lausanne-Gare et Flon, à 2' pour le m2.



2030

D'ici à 2030, les améliorations de la fréquence se poursuivront.

INFOGRAPHIE: INÉDIT PUBLICATIONS ET PROMODAL.CH, LAUSANNE • PHOTO: WEEDEZIGN / FOTOLIA • ILLUSTRATION: MICROONE / FOTOLIA

Les stats du m2

(CHIFFRES 2017)

18 → **Nombre total de rames** (15 à sa mise en service).

54 → **Poids** (en tonnes) **d'une rame à vide.**

60 → **Vitesse maximale** (en km/h).

12 → **Pente maximale en ligne** (en pourcents)

-25 → **Station la plus profonde** (en mètres). C'est celle de Fourmi.

122 650 → **le nombre de clients record en une journée.**

9 142 692 → **le nombre de kilomètres roulés depuis la mise en service (soit 228 fois le tour de la Terre).**

3814 → **le nombre de kilomètres record en une journée.**

29 197 → **le nombre d'heures de maintenance (soit 3,3 ans).**

AVENIR

Nuria Gorrite

PRÉSIDENTE DU CONSEIL D'ÉTAT VAUDOIS

«L'heure est à la réalisation de projets»

La présidente du Conseil d'Etat vaudois, Nuria Gorrite, également en charge de la mobilité dans le canton, tire un bilan très positif des actions menées ces dernières années et projette un avenir prometteur pour les transports publics.

PHOTOS: VANINA MOREILLON ET MARIE-FRANCE ARNOLD

Le développement du m2, la réalisation du m3 et du tram, l'introduction des bus à haut niveau de service, la modernisation du leb, la construction de nouvelles jonctions autoroutières: la région lausannoise et le canton de Vaud ne manquent pas de projets. Justement, parlons-en.

CONNEXIONS: Où en sont les projets d'infrastructures au niveau de l'agglomération lausannoise?

NURIA GORRITE: L'heure est à la réalisation des projets qui ont déjà reçu un cofinancement fédéral, soit le tram, les réseaux de bus à haut niveau de service, mais aussi le projet d'augmentation de capacité du m2. Le Conseil fédéral a mis en consultation un projet qui prévoit un cofinancement pour la deuxième étape du m3 depuis le Flon vers la Blécherette *(voir encadré)*. Nous attendons aujourd'hui la décision finale des Chambres fédérales pour la libération des crédits. Et, bonne nouvelle pour le canton de Vaud: le Conseil fédéral vient d'annoncer le financement des projets pour résoudre le goulet d'étranglement de Crissier avec la construction des jonctions autoroutières d'Ecublens, Chavannes, Malley et la Blécherette. Ça va être une explosion de mobilité entre aujourd'hui où les chantiers démarrent et leur mise en œuvre progressive d'ici à 2025-2026. Nous aurons alors un réseau de mobilité collective qui, après l'arrivée du m2, marquera la deuxième grande ère des transformations des transports publics.

En matière d'habitudes de mobilité, quel impact a eu l'arrivée du m2?

On peut dire que son succès a changé la perception des gens sur les transports publics. Avant, la voiture était synonyme d'autonomie et de liberté, contrairement aux transports publics qui étaient vus comme lents et un peu vieillots. Après la mise en service du m2, les avis ont changé: on associe la voiture à la pollution et aux bouchons, alors qu'on parle de confort et de précision pour les transports publics. Il y a clairement un avant et un après-m2. Le m2 a également été un véritable catalyseur, puisqu'il a connu une fréquentation qui dépasse les prévisions de l'époque. En tablant sur des chiffres très optimistes, on évoquait 25 millions de voyageurs à l'horizon 2025. En 2018, la barre des 30 millions d'usagers par an est dépassée. Cette nouvelle est réjouissante, mais en parallèle, les attentes de la population appellent de nouveaux investissements. On est dans l'idée que ce projet en amène d'autres et que nous sommes capables de construire de grands projets.

AVENIR

La différence entre les prévisions de fréquentation du m2 et la réalité est grande. Comment expliquer un tel écart?

Le m2 a séduit la population et je pense que cet engouement n'a pas été imaginé à l'époque. Des reports modaux ont été traduits en termes de chiffres et de statistiques, mais les comportements individuels et les psychologies des usagers n'ont peut-être pas vraiment été suffisamment intégrés. On ne peut pas le reprocher, puisque c'était quelque chose de totalement nouveau.

Il y a également le projet appelé «d'arrière-gare». Pourriez-vous nous en dire plus?

L'idée est de prolonger les voies en gare souterraine étendue à la station Croisettes. Le m2 déposera les passagers au terminus avant de monter sur quelques mètres pour rebrousser chemin. Il reviendra ensuite sur un deuxième quai, où les passagers pourront embarquer direction Ouchy. Cette infrastructure nous permettra d'augmenter les cadences à moins de deux minutes. Le Conseil fédéral a confirmé ce point de vue, puisqu'il prévoit d'octroyer 35% de cofinancement pour ce tiroir de rebroussement.

Certains usagers regrettent justement que le terminus soit aux Croisettes et non au Chalet-à-Gobet. Pourquoi ne pas avoir prolongé la ligne?

> **«Nous aurons un réseau de mobilité qui marquera la deuxième grande ère des transformations des transports publics.»**
>
> NURIA GORRITE

Le métro est un mode de transport public qui a un coût important au kilomètre, qui doit être en rapport avec le nombre de passagers transportés. Nous avions mené des études sur la densité d'habitants-emplois au Chalet-à-Gobet afin de savoir si un prolongement était nécessaire. Le résultat montrait que nous n'étions pas dans un ratio qui justifiait un métro, ni un tram, pas même un bus à haut niveau de service. Il s'avère que l'offre de desserte par bus est suffisante. D'ailleurs, si on déposait une demande de cofinancement auprès de la Confédération pour ce prolongement, il serait refusé. Toutefois, s'il devait y avoir une forte densification vers le nord, le projet pourrait être imaginable.

Vous souvenez-vous de vos sensations la première fois que vous êtes montée à bord du m2?

Totalement. J'ai eu le sentiment physique d'entrer dans la modernité, que notre canton mettait un pied dans une ère nouvelle. C'est aussi la première fois que j'ai eu la conviction que les infrastructures de mobilité transforment la ville et requalifient le paysage urbain. A l'heure où on tente de construire un tram, il est bon de se souvenir que le m2 a amené cette ville à se transformer pour lui offrir des espaces de qualité.

Et le m4, c'est pour quand?

Je vous répondrai que le m4, c'est le m1 qui est proche de la saturation. Nous – le Canton, les communes, les hautes écoles, le schéma directeur et les tl – venons de lancer un comité de projet pour imaginer ce que pourrait être le m1 du futur. L'objectif est d'augmenter la capacité entre Lausanne et Renens, mais surtout de mieux desservir les hautes écoles, qui ont grandi et sont devenues l'équivalent d'une ville. Nous sommes actuellement dans la phase d'idées, mais lorsqu'un projet concret émanera, il aboutira à une demande de financement auprès de la Confédération. ▮

YVES TROTTET /// DIRECTEUR DE PROJET MÉTRO m3 À L'ÉTAT DE VAUD (DIRH)

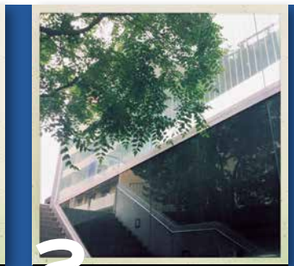
«Nous prévoyons la mise en service du m3 à l'horizon 2025»

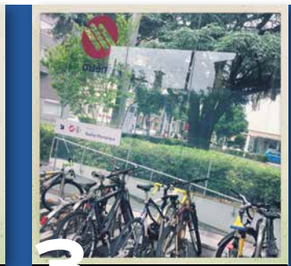
«Ce projet de développement des métros automatiques répond à différents besoins, dont principalement la forte croissance du nombre de voyageurs à venir. Nous prévoyons un doublement du nombre de voyageurs transitant par la gare de Lausanne dans les années à venir, résultant notamment du projet d'agrandissement de la gare de Lausanne. C'est pourquoi nous comptons augmenter le service de métro automatique ainsi que sa cadence. Cela impliquera la réalisation d'un nouveau tunnel à double voie pour le métro m2 entre Grancy et le Flon avec une station m2 sous la place de la Gare. Le m2 sera doté d'un tracé entièrement à double voie. Quant au métro m3, il empruntera le tunnel du métro m2 existant depuis la station Gare CFF et jusqu'à une nouvelle station qui sera réalisée au Flon. Nous prévoyons ainsi de pouvoir transporter plus du double du nombre actuel de voyageurs. Ensuite, le tracé du métro m3 se poursuivra en direction du plateau de la Blécherette, via Chauderon et Beaulieu. Le métro m3 sera entièrement souterrain. Pour l'heure, la mise à l'enquête pour le secteur Grancy-Flon est en cours de préparation. Selon le planning prévisionnel actuel, les travaux débuteront dès 2022. Si tout se passe comme prévu, nous prévoyons la mise en service du nouveau tracé de métro m2 et l'étape Gare-CFF jusqu'au Flon du métro m3 à l'horizon 2025.» ▮

CONCOURS

Où se cache la clé?

1 Ouchy-Olympique


2 Jordils

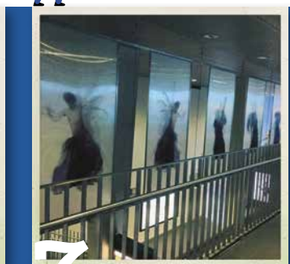

3 Délices

4 Grancy

5 Lausanne-Gare

9 Ours

8 Bessières


7 Riponne - Maurice Béjart

6 Lausanne-Flon

10 CHUV

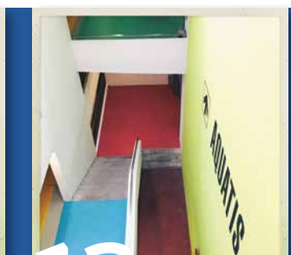
Une clé rose s'est glissée dans une de ces photos. Retrouvez-la et prenez part au concours «Le m2 en coulisses».

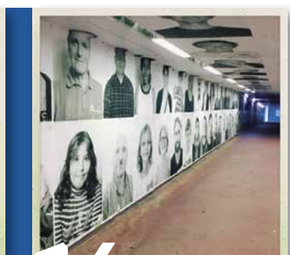
Pour participer à une visite VIP sur le tracé du m2 au mois de septembre prochain et en présence de la Direction des tl, il vous suffit d'envoyer un e-mail à **communication@t-l.ch** en indiquant le numéro de la photo où se cache la clé ainsi que la mention «Le m2 en coulisses».

DÉLAI DE RÉPONSE AU **31 JUILLET 2018.**

11 Sallaz

12 Fourmi


13 Vennes


14 Croisettes

PHOTOS: XAVIER CERDÁ • ILLUSTRATION: MICRODONE / FOTOLIA.

CASINO
BARRIÈRE
MONTREUX

LES BEAUX JOURS SONT LÀ !

Venez profiter de la vue imprenable sur le lac Léman et les Alpes qu'offrent nos terrasses, en appréciant les délices du restaurant le Saxo.

MENU 3 PLATS
DÈS 49.-

Montreux
Casino Beach

TOUS LES JOURS, TOUT L'ÉTÉ
ET PAR BEAU TEMPS !

Tous les dimanches de 11h30 à 15h30, venez déguster « on the water » nos buffets brunch à volonté jusqu'au 1er juillet votre enfant* est notre invité.

BUFFETS BRUNCH
À VOLONTÉ 29.-

* 1 enfant offert par adulte, 6 ans max

CASINO BARRIÈRE MONTREUX

NUMÉRO 1 EN SUISSE

MACHINES À SOUS | JEUX DE TABLE | RESTAURANTS & BARS | BANQUETS | SPECTACLES

Rue du Théâtre 9 | 1820 Montreux | Tél. 021 962 83 83 | www.casinodemontreux.ch

Pièce d'identité et majorité obligatoire dans l'espace des jeux.

OUTLET
AUBONNE
The Kooples
maje
CLAUDIE PIERLOT
NAVYBOOT
Outlet
Villeroy & Boch
1748
FRATELLI ROSSETTI
LACOSTE
NikeFactoryStore
GUESS
Calvin Klein
PUMA
DIESEL
GRANDES MARQUES PRIX RÉDUITS
PLUS DE 50 GRANDES MARQUES
À 25 MIN DE LAUSANNE
OUTLET-AUBONNE.CH
REJOINS-NOUS