

Postulat Alexandre Rydlo et consorts – Pour une extension de l’infrastructure et de l’offre du M1

Texte déposé

Inauguré en 1991, le métro M1 transportait déjà la première année de son exploitation 7.4 millions de passagers, soit un nombre plus élevé que ce que les planifications les plus optimistes de l’époque imaginaient. En 2015, le métro M1 transportait 12.8 millions de passagers, soit 73 % de plus qu’à ses débuts, et cela sur une infrastructure ferroviaire qui n’a presque absolument pas évolué depuis le début de l’exploitation.

Cette très forte augmentation du nombre de passagers sur la ligne du métro M1 entre ses débuts et maintenant s’explique principalement par quatre facteurs.

Le premier facteur est l’augmentation de la population des communes et quartiers traversés par la ligne du M1. Au début de son exploitation, la ligne traversait en effet encore des zones vierges et même des champs avec des vaches, mais tel n’est plus le cas aujourd’hui. La densification du Sud-Ouest de la ville de Lausanne et des communes de l’Ouest lausannois a mené à l’apparition de nombreux nouveaux plans de quartiers, et donc de nombreuses nouvelles habitations, de nouveaux commerces et de nouvelles entreprises. Et cette densification n’est pas terminée, l’Ouest lausannois devant accueillir quelque 30’000 à 40’000 nouvelles habitantes et nouveaux habitants et presque autant d’emplois d’ici 2030...

Le deuxième facteur est l’augmentation impressionnante des étudiant-e-s de l’UNIL et de l’EPFL. Au début de l’exploitation de la ligne du M1, l’UNIL et l’EPFL comptaient respectivement 8000 et 4000 étudiant-e-s. Aujourd’hui, ces deux grandes hautes écoles en comptent plus de 13’000 pour l’UNIL et plus de 7800 pour l’EPFL. Si l’on ajoute les doctorant-e-s, le personnel scientifique et le personnel administratif, l’UNIL compte près de 15’000 personnes et l’EPFL pas moins de 13’800 personnes. Ces deux hautes écoles forment d’ailleurs à elles seules la deuxième ville du canton pendant la journée.

Le troisième facteur est le changement des habitudes pour se déplacer. A l’époque, la voiture occupait une place importante dans les déplacements en milieu urbain. Aujourd’hui, toujours plus de personnes délaissent la voiture et utilisent les transports publics. Le métro M1 n’échappe pas à cette tendance.

Le quatrième facteur est la conséquence elle-même de la mise en service de la ligne du métro M1. Conçu tout au départ du projet comme une simple alternative optimisée aux lignes de bus des Transports publics (TL) 10, 18 et 19, le métro M1 est rapidement devenu le moyen de transport le plus pratique pour se rendre à Lausanne (centre/gare) ou à Renens (gare) depuis le Sud de l’Ouest lausannois, en particulier depuis les hautes écoles, et inversement. De fait, il a entraîné dans le sillage de son attractivité et de son succès la réalisation de toujours plus de plans de quartier d’habitations le long de son tracé. Au fond, le métro M1 est victime de son succès depuis le début de son exploitation.

Ajoutées à cela la formidable croissance du campus universitaire de l’UNIL et de l’EPFL depuis le début des années 2000, la mise en service du nouveau centre des congrès de l’EPFL au printemps 2014 et la concrétisation, à l’horizon 2020, de bon nombre de plans de quartier le long ou à proximité de la ligne du métro M1 à Chavannes-près-Renens, Ecublens, au Sud de Prilly et au Sud de Renens, parmi lesquels on peut notamment citer :

- le Plan de quartier de la Pala à Chavannes-près-Renens avec le fameux bâtiment Vortex pour les JOJ 2020 et ses 1200 habitant-e-s, pour l’essentiel des étudiant-e-s et ses quelques dizaines d’emplois (sans parler des JOJ en soi en 2020...);
- le Plan de quartier des Cèdres à Chavannes-près-Renens avec ses 1200 habitant-e-s, ses 1000 emplois et sa tour éponyme de 117 m de haut ;

- le Plan de quartier des Côtes de la Bourdonnette à Chavannes-près-Renens avec le futur Campus Santé (C4 et HESAV), ses 1500 étudiant-e-s, ses 230 collaboratrices et collaborateurs et ses 2000 habitant-e-s (dont 500 étudiant-e-s) ;
- le Plan de quartier d'En Dorigny à Chavannes-près-Renens avec ses nouveaux commerces, dont Aligro et ses 2000 habitant-e-s et ses 200 emplois ;
- le Plan de quartier de Malley à Prilly avec ses quelque 18'000 habitant-e-s / emplois ;
- le Plan de quartier de la gare de Renens et ses quelque 1000 habitant-e-s et 1300 emplois ;
- les Plans de quartier de Sébeillon-Sévelin à Lausanne avec leurs quelque 1000 habitant-e-s.

On peut aussi citer les plans de quartier de Bussigny et Crissier qui, associés au futur tram T1 entre Lausanne et Villars-St-Croix, généreront aussi une augmentation du trafic sur la ligne de métro M1 :

- les Plans de quartier des Jonchets (400-500 habitant-e-s), de Cocagne-Buyère (1400 habitants-e-s et 400 emplois) et de Bussigny-Ouest (2800 habitant-e-s / emplois) à Bussigny ;
- les Plans de quartier Alpes Sud, En Chise et Lentillières-Nord à Crissier avec leurs quelque 1000 habitant-e-s et 300 emplois.

Au vu de tout cela, on peut donc légitimement s'attendre à une augmentation explosive de l'utilisation du métro M1 ces prochaines années !

Or, le métro M1 est arrivé aujourd'hui à une saturation totale, et on ne peut pas imaginer y faire circuler plus de passagers sans une adaptation/transformation complète de son infrastructure et de son mode d'exploitation.

Pour mémoire, dès le début de son exploitation en 1991, l'horaire du métro était cadencé en semaine à 10 minutes la journée et à 15 minutes en soirée. En 1995, pour faire face à l'augmentation impressionnante du nombre de passagers, les TL ont ensuite acquis cinq nouvelles rames pour une exploitation renforcée aux heures de pointe et l'horaire a été cadencé à 7.5 minutes.

Depuis, le nombre de voyageurs augmentant toujours, l'horaire a finalement été cadencé à 5 minutes aux heures de pointe, cadence maximale admissible en raison du fait que la ligne du métro M1 est à voie unique, sans possibilité de croisement à toutes les gares.

L'adaptation des horaires du début des cours de l'UNIL et de l'EPFL au milieu des années 2000 a aussi permis d'assouplir la charge du métro M1 aux heures de pointe, mais l'augmentation du nombre d'étudiants a depuis neutralisé l'effet.

Les TL ont ensuite poussé les capacités de la ligne au maximum possible en mettant en service, de manière échelonnée de novembre 2012 à janvier 2015, encore cinq rames supplémentaires pour permettre une circulation systématique en double rame aux heures de pointe et ainsi permettre un accroissement de la capacité de transport de 25 %. La fréquence n'a toutefois pas pu être augmentée en raison toujours de l'incapacité de l'infrastructure actuelle à le permettre en raison de sa voie unique.

Mais pour quiconque prend aujourd'hui le métro M1 aux heures de pointe le matin et le soir, un constat simple et clair s'impose. Les horaires ne sont souvent plus respectés, les gens sont souvent entassés, le temps de parcours est souvent presque doublé, les fréquents passages des rames aux croisements routiers bloquent le trafic routier et les rames doivent systématiquement attendre aux arrêts pour croiser une autre rame.

Inutile de dire aussi que si on se déplace avec une poussette ou avec une chaise roulante, le trajet en métro aux heures de pointe relève du parcours du combattant, car il est impossible d'entrer sans difficulté dans une rame.

Comme indiqué plus haut, les difficultés actuelles du métro M1 découlent presque exclusivement du fait que le métro M1 est exploité en voie unique sur toute la ligne, à l'exception du petit tronçon à double voie en courbe de quelque 150 m entre la station EPFL et celle de Bassenges, soit deux stations qui se suivent.

En voie unique, les croisements des rames ne sont possibles que dans les stations et, dans la configuration actuelle de la ligne, ceci n'est possible que dans seulement douze stations sur les quinze que compte le métro M1. L'exploitation en voie unique est donc encore plus compliquée et le

croisement des rames aux seuls arrêts implique par exemple que si une rame est en retard d'une minute, la rame qui croise aura automatiquement une minute de retard aussi.

Enfin, avec un horaire cadencé à 5 minutes, les rames n'arrêtent pas de se suivre au point de saturer la ligne. En conséquence, les métros doivent systématiquement attendre aux arrêts pour croiser et accumulent du retard, lequel se répercute.

Les TL, en concertation avec les autorités cantonales et communales, ont pris jusqu'à maintenant toutes les mesures possibles pour absorber, dans les limites du maximum possible, l'augmentation du nombre de passagers. Il s'avère toutefois aujourd'hui impossible de faire plus sans adapter l'infrastructure et le mode d'exploitation de la ligne qui, tant qu'elle restera à voie unique, sera saturée.

Or, le métro M1 étouffe aujourd'hui ; le matériel roulant étouffe, les voyageurs étouffent, les conducteurs étouffent, le trafic routier bloqué aux croisements étouffe et les riverains étouffent. Et avec le développement du campus universitaire et l'augmentation de la population du Sud du District de l'Ouest lausannois, la situation se dégradera encore.

Bref, l'exploitation actuelle a atteint ses limites et le métro M1 a clairement dépassé sa capacité maximale d'absorption du trafic de voyageurs sur la ligne. Il n'est clairement plus possible de continuer comme cela longtemps et une adaptation/transformation de l'infrastructure est urgemment nécessaire pour permettre une exploitation qui répond correctement aux besoins actuels et futurs.

Il est donc grand temps de repenser l'infrastructure du métro M1, d'étudier des solutions alternatives et de repenser aussi à d'autres variantes de desserte écartées à l'époque, soit le prolongement de la ligne du métro M1 de la Bourdonnette à Morges le long de la route du Lac.

Il est également temps d'assainir les importants carrefours routiers de la Bourdonnette à Lausanne et du Pontet à Ecublens et Chavannes, immobilisés toutes les 2 minutes 30 secondes par le passage du métro M1 aux heures de pointe et donc largement saturés suite à la forte augmentation de la fréquence du métro M1 et du trafic routier.

Ainsi, les soussigné-e-s demandent au Conseil d'Etat de bien vouloir étudier :

- une augmentation de la capacité de la ligne du métro M1 à brève échéance par une transformation de l'infrastructure actuelle et de son mode d'exploitation, par exemple par la création de nouveaux points de croisement permettant une fréquence accrue ;
- une désolidarisation de la route et de la ligne du métro M1 aux carrefours du Pontet et de la Bourdonnette, aux fins de fluidifier le trafic sur les axes forts passant à ces endroits, par exemple par la réalisation d'un passage en souterrain de la ligne du métro M1 (ou inversement, soit la route en souterrain) ;
- la suppression de manière générale, et si possible, de tous les passages à niveau présents tout au long de la ligne ;
- une extension de l'exploitation de la ligne du métro M1 en soirée jusque 01h00 pour correspondre avec l'exploitation de la ligne du métro M2 et les horaires des trains CFF en gare de Lausanne et Renens en fin de soirée ;
- la réalisation d'une paroi antibruit de chaque côté de la courbe entre les arrêts EPFL et Bassenges pour limiter les nuisances du frottement des essieux sur les rails à cet endroit en raison du trop faible rayon de courbure ;
- le prolongement à terme de la ligne du métro M1 de l'arrêt Bourdonnette à Morges par la route du Lac.

Renvoi à une commission avec au moins 20 signatures.

*(Signé) Alexandre Rydlo
et 50 cosignataires*

Développement

M. Alexandre Rydlo (SOC) : — En préambule, il convient de préciser que le dépôt de ce postulat est le fait de l'ensemble de la députation du district de l'Ouest lausannois, à l'exception d'un député. Inauguré en 1991, le métro M1 transportait déjà, la première année de son exploitation, 7,4 millions de

passagers, soit un nombre plus élevé que ce que les planifications les plus optimistes de l'époque imaginaient. En 2015, le métro M1 transportait 12,8 millions de passagers, soit 73 % de plus qu'à ses débuts, et cela sur une infrastructure ferroviaire qui n'a presque absolument pas évolué depuis le début de l'exploitation. Cette très forte augmentation du nombre de passagers sur la ligne du métro M1 depuis ses débuts s'explique principalement par quatre facteurs.

Le premier facteur est l'augmentation de la population des communes et des quartiers traversés par la ligne du M1, et cette augmentation n'est pas terminée, car l'Ouest lausannois doit encore accueillir quelque 30'000 à 40'000 nouveaux habitants et presque autant d'emplois d'ici 2030. Le deuxième facteur est l'augmentation impressionnante des étudiant-e-s de l'UNIL et de l'EPFL. Aujourd'hui, l'UNIL compte près de 15'000 personnes, et l'EPFL pas moins de 13'800 personnes, formant à elles seules la deuxième ville du canton pendant la journée. Le troisième facteur est le changement des habitudes pour se déplacer. A l'époque, la voiture occupait une place importante dans les déplacements en milieu urbain. Aujourd'hui, toujours plus de personnes délaissent la voiture. Le quatrième facteur est la conséquence de la mise en service de la ligne du métro M1. De fait, celui-ci a entraîné dans le sillage de son attractivité et de son succès la réalisation d'un nombre croissant de plans de quartiers d'habitations le long de son tracé. Ajoutées à cela la formidable croissance du campus universitaire, la mise en service du nouveau centre des congrès de l'EPFL et la concrétisation prochaine de bon nombre de plans de quartier le long ou à proximité de la ligne du métro M1, partout dans l'Ouest lausannois, comme le quartier du bâtiment Vortex pour les JOJ 2020 ou celui du futur Campus Santé, on peut légitimement s'attendre à une augmentation explosive de l'utilisation du métro M1 ces prochaines années !

Or, le métro M1 est arrivé aujourd'hui à une saturation totale et on ne peut pas imaginer y faire circuler plus de passagers sans une adaptation/transformation complète de son infrastructure et de son mode d'exploitation. Car pour quiconque prend aujourd'hui le métro M1 aux heures de pointe, le matin et le soir, un constat simple et clair s'impose : les horaires ne sont souvent plus respectés, les gens sont souvent entassés, le temps de parcours est souvent presque doublé, les fréquents passages des rames aux croisements routiers bloquent le trafic routier et les rames doivent systématiquement attendre aux arrêts pour croiser une autre rame. Bref, le métro M1 étouffe et avec le développement du campus universitaire et l'augmentation de la population du district de l'Ouest lausannois, la situation se dégradera encore.

Les difficultés actuelles du métro M1 découlent presque exclusivement du fait que le métro M1 est exploité en voie unique sur presque toute la ligne, à l'exception d'un court tronçon. En voie unique, les croisements des rames ne sont possibles que dans les stations et, dans la configuration actuelle de la ligne, cela n'est possible que dans 12 stations sur les 15 que compte le métro M1. Enfin, avec un horaire cadencé à toutes les 5 minutes — fréquence maximale possible — les rames se suivent au point de saturer la ligne. En conséquence, les métros doivent systématiquement attendre aux arrêts pour croiser et accumulent du retard.

Les TL, en concertation avec les autorités cantonales et communales, ont pris jusqu'à maintenant toutes les mesures possibles pour absorber, dans les limites du maximum possible, l'augmentation du nombre de passagers. Il s'avère toutefois aujourd'hui impossible de faire plus sans adapter l'infrastructure et le mode d'exploitation de la ligne qui, tant qu'elle restera à voie unique, sera saturée. Une adaptation/transformation de l'infrastructure du métro M1, de pair avec un assainissement des importants carrefours routiers de la Bourdonnette à Lausanne, et du Pontet à Ecublens et Chavannes, immobilisés actuellement toutes les 2 minutes 30 secondes par le passage du métro M1 aux heures de pointe, sont donc urgemment nécessaires pour permettre une exploitation qui réponde correctement aux besoins actuels et futurs.

Ce postulat demande donc en particulier au Conseil d'Etat de bien vouloir étudier :

1. une augmentation de la capacité de la ligne du métro M1 à brève échéance par une transformation de l'infrastructure actuelle et de son mode d'exploitation ;
2. une désolidarisation de la route et de la ligne du métro M1 aux carrefours du Pontet et de la Bourdonnette ;

3. une extension de l'exploitation de la ligne du métro M1 en soirée jusqu'à 01h00 du matin pour correspondre avec l'exploitation de la ligne du métro M2 et les horaires des trains CFF en gares de Lausanne et de Renens en fin de soirée ;
4. le prolongement à terme de la ligne du métro M1 de l'arrêt Bourdonnette à Morges par la route du Lac.

Il est à noter que ce postulat est soutenu à la presque unanimité par le Conseil communal d'Ecublens (résolution Michele Mossi), et certainement par d'autres conseils encore à venir dans l'Ouest lausannois.

Le postulat, cosigné par au moins 20 députés, est renvoyé à l'examen d'une commission.